

LV-201\$-" \$"  
ORK-1\$" \$



# Áhrif Hólmsárvirkjunar á ferðamennsku og útivist



Skýrsla nr: LV-2012-020, ORK 1202Dags: Febrúar 2012

Fjöldi síðna: 115

Upplag:40

Dreifing:

- 
- Opin
- 
- 
- Birt á vef
- 
- 
- Takmörkuð til

Titill: Áhrif Hólmsárvirkjunar á ferðamennsku og útivistHöfundar / fyrirtæki Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, Háskóli ÍslandsVerkefnisstjóri: Helgi Jóhannesson, LV og Steinunn H. Atladóttir, Orkusölnunni ehf.Unnið fyrir: Landsvirkjun og Orkusölnuna ehf.

Samvinnuaðilar: \_\_\_\_\_

Útdráttur: Í þessari skýrslu eru kynntar niðurstöður rannsóknar á áhrifum fyrirhugaðrar virkjunar Hólmsár með miðlun við Atley á ferðamennsku og útivist. Gagna var aflað með spurningakönnun og viðtölum við ferðamenn auk þess sem tekin voru viðtöl við ferðaþjónustuaðila. Þá var ferðamynstur ferðamanna kortlagt með bifreiðateljorum til að fá mynd af fjölda og dreifingu ferðamanna um svæðið.

Lykilorð: Hólmsárvirkjun, Hólmsá, Atleyjarlón, Flaga, Skaftárhreppur, ferðamennska, útivist, ferðaþjónusta.

ISBN nr: \_\_\_\_\_

Samþykki verkefnisstjóra  
LandsvirkjunarSamþykki verkefnisstjóra  
Orkusölnunnar ehf.



LV-2012-020  
ORK-1202

orkusalan 

 Landsvirkjun

# Áhrif Hólmsárvirkjunar á ferðamennsku og útivist



**HÁSKÓLI ÍSLANDS**

Febrúar 2012



## Formáli

Í þessari skýrslu eru kynntar niðurstöður rannsókna á áhrifum fyrirhugaðrar virkjunar Hólmsár með miðlun við Atley á ferðamennsku og útivist. Verkefnið var unnið fyrir Landsvirkjun og Orkusöluna ehf. að beiðni Almennu verkfræðistofunnar vegna mats á umhverfisáhrifum virkjunarinnar.

Þorkell Stefánsson MS nemi í ferðamálafræði og Ása Margrét Einarsdóttir MS nemi í landfræði voru aðstoðarmenn okkar í verkefnavinnunni. Þorkell tók viðtöl við ferðamenn við Hólmsárfoss, dreifði spurningalistum, sló inn gögnin úr spurningakönnuninni og annaðist tölfræðilega úrvinnslu auk þess sem hann tók nokkur viðtalanna við ferðaþjónustuaðila í Reykjavík. Ása afritaði viðtölin, vann grunn að þemagreiningu viðtalanna og vann þau kort sem eru í skýrslunni. Kunnnum við þeim hinar bestu þakkir fyrir.

Verkaskipting á milli okkar var þannig að Anna Dóra var ábyrg fyrir öllu því sem snéri að spurningakönnunum og viðtölum en Rögnvaldur fyrir talningunum bifreiða og ferðamanna.

Öllum viðmælendum, bæði ferðmönnum sem og ferðaþjónustuaðilum, eru þakkaðar góðar viðtökur.

*Anna Dóra Sæþórsdóttir  
Rögnvaldur Ólafsson*





# Efnisyfirlit

Myndaskrá.....	iii
Töfluskrá.....	v
1 Inngangur.....	1
2 Náttúruferðamennska í nágrenni víðerna .....	4
3 Áhrifasvæði Hólmsárvirrkjunar fyrir ferðamennsku .....	10
3.1 Staða Hólmsárvirrkjunar í Rammaáætlun .....	10
3.2 Áhrifasvæði virrkjunarinnar .....	13
4 Gögn og aðferðir.....	19
4.1 Spurningalistakönnun .....	19
4.2 Viðtalskannanir.....	20
4.2.1 Viðtöl við ferðamenn.....	20
4.2.2 Viðtöl við ferðþjónustuaðila.....	24
4.3 Mat á fjölda ferðamanna og ferðamynstri með umferðateljum.....	28
4.3.1 Markmið talninganna .....	28
4.3.2 Tækin.....	30
4.3.3 Meðhöndlun gagnasafnsins.....	31
5 Umferðartalningar.....	37
5.1 Framkvæmd talninganna sumarið 2011.....	37
5.2 Umferð að Fjallabaki .....	38
5.3 Fjöldi ferðamanna að Fjallabaki.....	41
5.4 Niðurstöður á talningarstöðum í nágrenni Hólmsár.....	42
5.4.1 Öldufellsleið, F232 .....	42
5.4.2 Mælifellssandur, F210 .....	44
5.4.3 Fjallabaksleið nyrðri, F208 við Ströngukvísl.....	45
5.4.4 Eldgjá, F223.....	47
5.4.5 Álftavatnacrokur, F233.....	47
5.4.6 Fjallabaksleið syðri, F210, við Snæbýli.....	49
6 Viðhorf ferðamanna .....	51
6.1 Ferðamenn og einkenni þeirra .....	51
6.2 Aðdráttarafl svæðisins.....	53
6.3 Viðhorf til fjölda ferðamanna.....	57
6.4 Væntingar ferðamanna, ánægja og vonbrigði .....	60
6.5 Flokkun ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum .....	62
6.6 Viðhorf til uppbyggingar og aðstöðu.....	64
6.6.1 Viðhorf til mannvirkja .....	64
6.6.2 Viðhorf til vega .....	66
6.6.3 Viðhorf til virrkjunarmannvirkja .....	70
6.6.4 Viðhorf til raflína .....	79
7 Sýn ferðþjónustuaðila .....	84
7.1 Aðdráttarafl svæðisins.....	84
7.2 Framtíðarmöguleikar svæðisins.....	86
7.3 Viðhorf ferðþjónustuaðila til Hólmsárvirrkjunar .....	90
7.4 Hugmyndir um náttúruhotel að Hrífunesi .....	95

7.5	Viðhorf til raflínu.....	96
7.6	Aðgengi og vegir.....	100
8	Niðurstöður og ályktanir.....	103
8.1	Mikilvægi svæðisins fyrir ferðamennsku.....	103
8.2	Áhrif Hólmsárvirkjunar á ferðamennsku .....	105
	Heimildir.....	107
	Viðauki I. Spurningalisti sem dreift var við Hólmsárfossa.....	110
	Viðauki II. Rammi fyrir viðtöl við ferðamenn við Hólmsárfossa.....	114
	Viðauki III. Rammi fyrir viðtöl við ferðaþjónustuaðila vegna Hólmsárvirkjunar.....	115

## Myndaskrá

Mynd 1: Hugmyndir um virkjun Hólmsár með miðlun við Atley. ....	2
Mynd 2: Gistinætur í skálum í óbyggðum, annars vegar á landinu öllu og hins vegar á suðurhluta hálendisins 1998-2010. ....	4
Mynd 3: Víðernisrófið. ....	5
Mynd 4: Landfræðileg tengsl ferðamannastaða og heimabyggðar. ....	8
Mynd 5: Áhrifasvæði Hólmsárvirkjunar fyrir ferðamennsku og útivist. ....	16
Mynd 6: Gangnamannakofinn við Hólmsárfoss. ....	16
Mynd 7: Vatnssalernið við Hólmsárfoss. ....	16
Mynd 8: Íbúaþróun í Skaftárhreppi og Mýrdalshreppi. ....	17
Mynd 9: Mörk Skaftárhrepps og Mýrdalshrepps. ....	18
Mynd 10: Talningarstaðir að Fjallabaki sumarið 2011. ....	29
Mynd 11: Bifreiðateljara komið fyrir í vegkanti við Eldgjá. ....	30
Mynd 12: Fjöldi bifreiða á dag á talningarstöðum að Fjallabaki. ....	32
Mynd 13: Sjö daga meðaltal af fjölda bifreiða á öllum talningarstöðum. ....	33
Mynd 14: Fræðileg jafna ferils fyrir umferð. ....	34
Mynd 15: Ferlar af fjölda bifreiða á talningarstöðum að Fjallabaki. ....	35
Mynd 16: Heildarfjöldi bifreiða að Fjallabaki sumarið 2011. ....	39
Mynd 17: Umferð á dag um Öldufellsleið sumarið 2011. ....	42
Mynd 18: Umferð um Öldufellsleið greind eftir tíma dags sumarið 2011. ....	43
Mynd 19: Umferð um Öldufellsleið greind eftir vikudögum sumarið 2011. ....	43
Mynd 20: Umferð um Öldufellsleið í júlí og ágúst 2011 greind eftir tíma dags. ....	43
Mynd 21: Umferð um Öldufellsleið í júlí og ágúst 2011 greind eftir vikudögum. ....	43
Mynd 22: Umferð um Öldufellsleið í september 2011 greind eftir tíma dags. ....	44
Mynd 23: Umferð um Öldufellsleið í september 2011 greind eftir vikudögum. ....	44
Mynd 24: Umferð á dag um Mælifellssand sumarið 2011. ....	44
Mynd 25: Umferð á Mælifellssandi sumarið 2011 greind eftir tíma dags. ....	45
Mynd 26: Umferð á Mælifellssandi sumarið 2011 greind eftir vikudögum. ....	45
Mynd 27: Umferð á dag um Fjallabak nyrðra sumarið 2011. ....	46
Mynd 28: Umferð á Fjallabaki nyrðra, F208 við Ströngukvísl sumarið 2011 greind eftir tíma dags. ....	46
Mynd 29: Umferð á Fjallabaki nyrðra, F208 við Ströngukvísl sumarið 2011 greind eftir vikudögum. ....	46
Mynd 30: Umferð á dag um Eldgjá sumarið 2011. ....	47
Mynd 31: Umferð í Eldgjá sumarið 2011 greind eftir tíma dags. ....	47
Mynd 32: Umferð í Eldgjá sumarið 2011 greind eftir vikudögum. ....	47
Mynd 33: Umferð á dag á F233 um Álftavatnkrók sumarið 2011. ....	48
Mynd 34: Umferð á F233 um Álftavatnkrók sumarið 2011 greind eftir tíma dags. ....	49
Mynd 35: Umferð á F233 um Álftavatnkrók sumarið 2011 greind eftir vikudögum. ....	49
Mynd 36: Umferð á dag um Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið 2011. ....	49
Mynd 37: Umferð á Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið 2011 greind eftir tíma dags. ....	50
Mynd 38: Umferð á Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið greind eftir vikudögum. ....	50
Mynd 39: Fjöldi svarenda eftir þjóðerni. ....	51
Mynd 40: Störf svarenda. ....	51
Mynd 41: Staðir að Fjallabaki sem ferðamenn komu á. ....	52

Mynd 42: Gistimáti.....	52
Mynd 43: Ferðafélagar.....	52
Mynd 44: Afþreying ferðamanna.....	53
Mynd 45: Hvers vegna er ferðast um svæðið?.....	54
Mynd 46: Hvað heillar við svæðið?.....	54
Mynd 47: Eru ósnortin víðerni hluti af aðdráttaraflí svæðisins?.....	57
Mynd 48: Hvað má vera til staðar án þess að „ósnortið víðerni“ glati merkingu sinni?.....	57
Mynd 49: Væntingar um fjölda ferðamanna.....	57
Mynd 50: Viðhorf til fjölda ferðamanna.....	57
Mynd 51: Hefur fjöldi ferðamanna breyst síðan þú komst síðast?.....	58
Mynd 52: Að hvaða leyti stóðust eftirfarandi þættir þær væntingar sem þú gerðir?.....	61
Mynd 53: Ánægja ferðamanna.....	61
Mynd 54: Líkur á endurkomu.....	61
Mynd 55: Skemmdir af völdum ferðamanna.....	61
Mynd 56: Mikilvægi ýmissa atriða fyrir ferðamenn.....	63
Mynd 57: Greining ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum eftir stöðum.....	64
Mynd 58: Viðhorf til ýmissa mannvirkja á svæðinu.....	64
Mynd 59: Viðhorf til betri vega á svæðinu.....	67
Mynd 60: Hefðir þú heimsótt fleiri staði á svæðinu ef vegir þangað hefðu verið betri?.....	67
Mynd 61: Viðhorf til uppbyggðra malarvega á svæðinu.....	67
Mynd 62: Viðhorf til bundins slitlags á svæðinu.....	67
Mynd 63: Viðhorf til heilsársvegar á svæðinu.....	68
Mynd 64: Viðhorf til akbrúa yfir vatnsföll á svæðinu.....	68
Mynd 65: Viðhorf til virkjunarmannvirkja á svæðinu.....	70
Mynd 66: Áhrif virkjunar á upplifun ferðamanna.....	71
Mynd 67: Áhrif Hólmsárvirkjunar á áhuga ferðamanna á að ferðast um á svæðinu.....	71
Mynd 68: Ástæður þess að ferðamenn kæmu síður ef virkjun væri á svæðinu.....	72
Mynd 69: Viðhorf til vatnsaflsvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja.....	76
Mynd 70: Áhrif Atleyjarlóns á áhuga ferðamanna á svæðinu.....	78
Mynd 71: Viðhorf til raflína í náttúru Íslands.....	79
Mynd 72: Viðhorf til raflína á hálendi Íslands.....	79
Mynd 73: Áhrif raflínu á áhuga ferðamanna á svæðinu.....	81
Mynd 74: Katla jarðvangur og friðlýst svæði.....	105

## Töfluskra

Tafla 1: Róf afþreyingarmöguleika. ....	7
Tafla 2: Virði ferðasvæða. ....	11
Tafla 3: Áhrif virkjana á ferðamennsku og útivist. ....	12
Tafla 4: Ferðamenn sem rætt var við. ....	21
Tafla 5: Viðmælendalisti við ferðaþjónustuaðila. ....	24
Tafla 6: Talningarstaðir að Fjallabaki sumarið 2011. ....	37
Tafla 7: Helstu niðurstöður talninga sumarið 2011. ....	38
Tafla 8: Fjöldi bifreiða sem ók inn á Fjallabaksleið nyrðri sumarið 2011. ....	40
Tafla 9: Fjöldi bifreiða sem ók inn á Fjallabaksleið syðri sumarið 2011. ....	40
Tafla 10: Fjöldi bifreiða sem ekið er inn á Fjallabak sumarið 2011. ....	40
Tafla 11: Fjöldi ferðamanna og bifreiða í Eldgjá sumarið 2011. ....	41
Tafla 12: Heildarfjöldi ferðamanna og bifreiða að Fjallabaki sumarið 2011. ....	41
Tafla 13: Viðhorf til virkjunarmannvirkja á svæðinu. ....	70
Tafla 14: Áhrif Hólmsárvirkjunar á áhuga ferðamanna á svæðinu eftir grunnbreytum. ....	72
Tafla 15: Viðhorf til vatnsaflsvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja eftir grunnbreytum. ....	76
Tafla 16: Áhrif Atleyjarlóns á áhuga ferðamanna á svæðinu eftir grunnbreytum. ....	78
Tafla 17: Viðhorf til raflína í náttúru Íslands eftir grunnbreytum. ....	80
Tafla 18: Viðhorf til raflína á hálendi Íslands eftir grunnbreytum. ....	80
Tafla 19: Áhrif raflínu á áhuga ferðamanna á svæðinu eftir grunnbreytum. ....	81



# 1 Inngangur

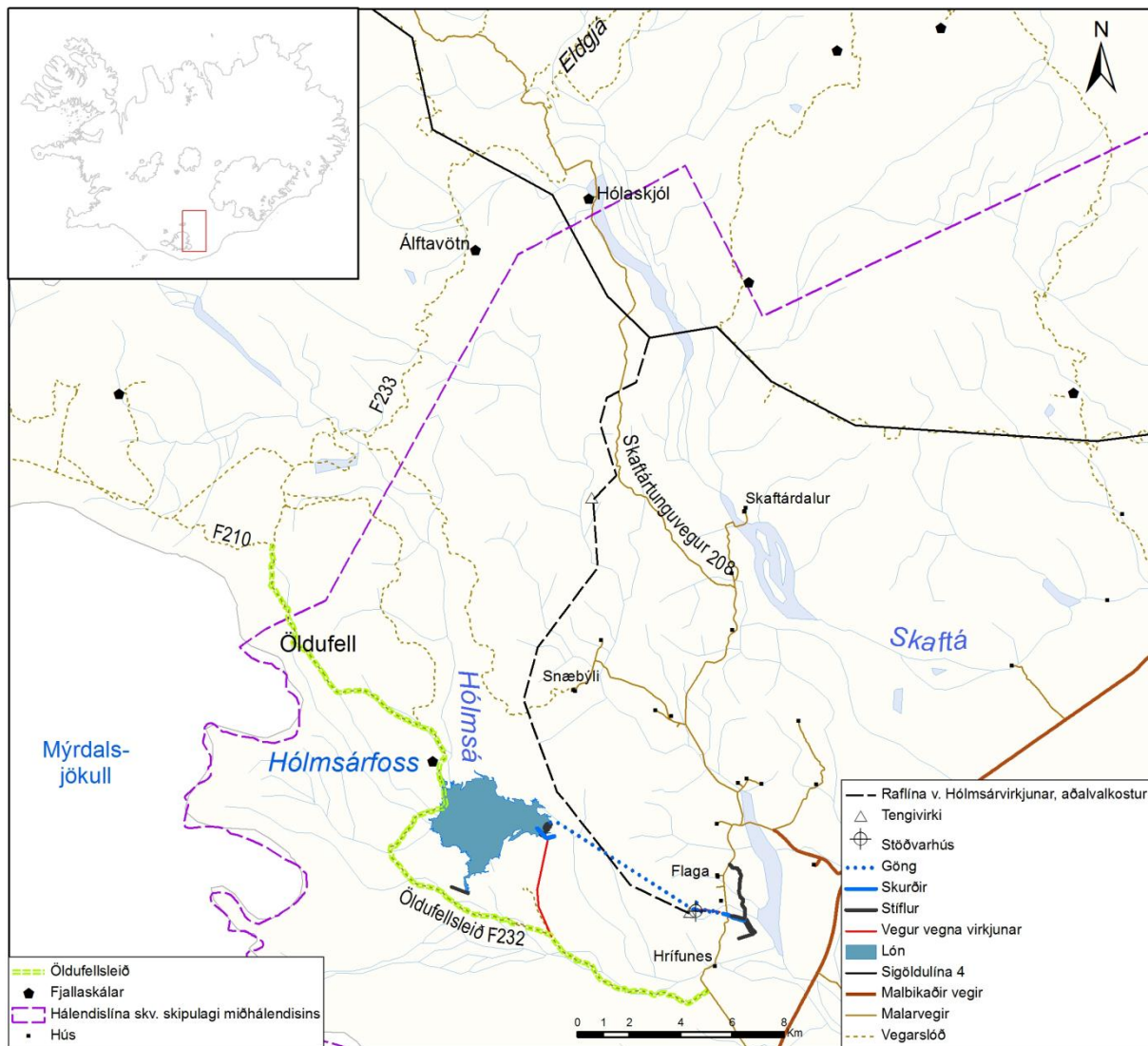
Í þessari skýrslu eru kynntar niðurstöður rannsóknar á áhrifum fyrirhugaðrar virkjunar Hólmsár með miðlun við Atley á ferðamennsku og útivist. Verkefnið var unnið fyrir Landsvirkjun og Orkusöluna ehf. vegna mats á umhverfisáhrifum virkjunarinnar. Fyrirhuguð virkjun er í Skaftárhreppi, rétt austan við Mýrdalsjökul og yrði um 65-80 MW (Almenna verkfræðistofan, 2011).

Upptök Hólmsár eru suðaustan í Torfajökli, þaðan rennur hún um svonefnt Hólmsárlón, fellur svo hjá gígnum Rauðabotni og til suðurs austan Brytalækja fram Ljótarstaðaheiði austan Einhyrnings, norðan og austan við Atley og fellur að lokum í Tungufljót rétt sunnan við Hrífunes. Áin yrði stífluð við Atley með 38 m hárrí jarðstíflu og við það myndast um 10 km<sup>2</sup> stórt miðlunarlón á áreyrum neðan við Hólmsárfoss. Úr lóninu yrði vatni veitt um 6,5 km löng aðrennslisgöng til suðausturs að stöðvarhúsi neðanjarðar ofan Flöguvalla. Síðan tækju við um 1,1 km löng frárennslisgöng og að lokum skilaði 0,9 km frárennslisskurður vatninu út í Flögulón. (sjá nánari lýsingu á framkvæmdinni í Almenna verkfræðistofan, 2011).

Í byggð yrðu skurðir og frárennslí virkjunarinnar sýnileg í Hrífunesi og í kringum Flögu. Lónsstæðið yrði við svonefnda Öldufellsleið (F232) er ein af aðkomuleiðunum inn á Fjallabaksleið syðri og tengist öðrum leiðum um svæðið. Leiðin fer til norðurs af vegi númer 209 til Hrífuness skammt vestan við brúna á Hólmsá við Hrífunes og liggur síðan framhjá fjallinu Atley og Hólmsárfoss og þaðan austan við norðausturhorn Mýrdalsjökuls og austan við Öldufell sem leiðin er kennd við.

Öldufellsleið er þannig ein af aðkomuleiðum að Fjallabaki og gefur möguleika á að aka hvert sem er um svæðið eftir hinum ýmsu hringleiðum. Fremur auðveld dagleið á jeppa er t.d. að fara Öldufellsleið, Mælifellssand og í Fljótshlíð. Einnig er hægt að fara hring um Álftavatnkrók í Eldgjá og þaðan til byggða í Skaftártungu eftir F208 og þjóðvegi 208.

Raflína frá virkjuninni myndi liggja til norðurs og tengjast raflínu sem nú þegar er til staðar svonefndri byggðarlínu (mynd 1). Ferðamenn á tveimur mikilvægum ferðaleiðum sæju raflínuna og færu undir hana, annars vegar þeir sem færu um Fjallabaksleið syðri, F210 hjá Snæbýlisheiði og hins vegar þeir sem eru á ferð um Fjallabaksleið nyrðri, F208 á Núpsheiði, en hún er ein aðalferðaleiðin inn á Fjallabak. Línán sæist einnig í fjarlægð af Öldufellsleið á hæðunum sunnan við Loðnugiljahaus.



Mynd 1: Hugmyndir um virkjun Hólmsár með miðlun við Atley.  
Byggt á gögnum Landmælinga Íslands, Almennu verkfræðistofunnar og Eflu verkfræðistofu.

Ýmsum aðferðum var beitt í þessari rannsókn. Spurningakönnun var lögð fyrir ferðamenn og tekin við þá viðtöl þar sem ferðavenjur þeirra voru m.a. kortlagðar, þeir spurðir um viðhorf til virkjana og ferðamennsku og hvers konar uppbyggingu þeir vildu sjá á svæðinu. Einnig voru tekin viðtöl við ferðapjónustuaðila þar sem þeir voru spurðir um núverandi og fyrirhugaða notkun á svæðinu auk þess sem þeir voru spurðir álitis á áhrifum fyrirhugaðra virkjunarframkvæmda á ferðamennsku. Þá var ferðamynstur ferðamanna kortlagt með bifreiðateljurum á öllum helstu vegum svæðisins til að fá mynd af fjölda og flæði ferðamanna um svæðið.

Vegna snjóá opnuðust hálendisvegir seint sumarið 2011 miðað við undanfarin áratug, en flestir þeirra opnuðust fyrstu tíu dagana í júlí. Sumarið var einnig sérstakt að því leyti að gos var í Grímsvötnum um vorið og mikið öskufall á suðurhluta hálendisins þegar þannig stóð á veðri og vindum. Auk þess voru hræringar undir Kötlu og hlaup í Múlakvísl með þeim afleiðingum að



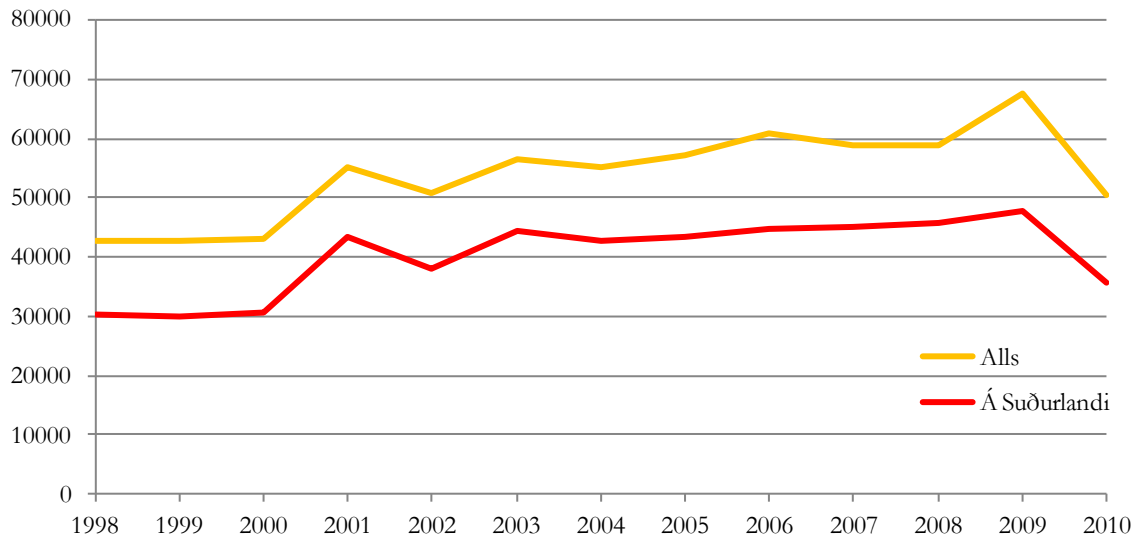
brúna yfir Múlakvísl tók af 9. júlí og hringvegurinn lokaðist. Hann opnaðist síðan að hluta 11. júlí þegar byrjað var að ferja yfir fljótið og að fullu þegar bráðabirgðabrá var opnuð 16. júlí. Rannsakendur dreifðu spurningalistum og tóku viðtöl við ferðamenn í Eldgjá dagana 13. til 19. júlí. Erfitt er að meta hve mikil áhrif þessar óvenjulegu aðstæður höfðu á samsetningu úrtaksins því einhverjir sem þarna fóru um höfðu alls ekki ætlað sér inn á hálendið, en neyddust til þess til að komast ferða sinna um Suðurland. Þessar aðstæður töfðu einnig fyrir uppsetningu á bifreiðateljurunum og hafa bjagað talninguna að einhverju leyti. Bæði má búast við að meiri umferð hafi mælst en ella um Fjallabaksleið nyrðri (F208) á meðan engin brú var yfir Múlakvísl á Þjóðvegi 1, sem og að einhverjir hafi veigrað sér við að ferðast í nágrenni Kötlu vegna óróa undir eldstöðinni.

Í upphafi skýrslunnar er fræðilegur rammi verkefnisins og áhrifsvæði virkjunarinnar kynnt. Að því loknu koma 3 kaflar sem hver um sig fjallar um sérstakan þátt rannsóknarinnar; talningu á ferðamönnum, viðhorf ferðamanna og viðhorf ferðaþjónustuaðila. Að því loknu verður greint frá heildarniðurstöðum rannsóknarinnar þar sem þessir ólíku þættir eru skoðaðir saman og dregnar fram hinar margvíslegu hliðar á áhrifum Hólmsárvirkjunar á ferðamennsku.

## 2 Náttúruferðamennska í nágrenni víðerna

Náttúran er megin aðdráttarafli Íslands en um 88% erlendra ferðamanna koma til landsins vegna hennar og um 50% koma vegna öræfanna (Rögnvaldur Guðmundsson, 2010). Samkvæmt könnun Ferðamálastofu (Capacent Gallup, 2008) fara um 40% erlendra sumargesta inn á hálendið. Undanfarin ár hafa landsmenn jafnframt sótt æ meira í útivist af ýmsu tagi og útivist orðið mikilvægur þáttur í daglegu lífi fjölda fólks. Á árinu 2009 ferðuðust níu af hverjum tíu landsmönnum innanlands (Ferðamálastofa, 2010).

Suðurlandi er mikilvægasta svæðið á hálendinu fyrir ferðamennsku (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a, 2010b, 2010c) en þar eru rúmlega 70% af öllum skráðum gistinóttum í skálum í óbyggðum eða rúmlega 35 þúsund gistinætur (mynd 2). Stafar það bæði af einstökum fjölbreytileika landslags og náttúru (Þóra Ellen Þórhallsdóttir, 2002, 2007) og nálægðar við höfuðborgarsvæðið. Fjölbreytt ferðamennska er stunduð á Suðurlandi. Þar eru t.d. Landmannalaugar, fjölsóttasti áningarstaður hálendisins, auk vinsælustu löngu gönguleiðar landsins, Laugavegarins, sem liggur frá Landmannalaugum í Þórsmörk. Þar eru einnig fáfarnar gönguleiðir, torfærir jeppaslóðar og reiðleiðir hestamanna.



Mynd 2: Gistinætur í skálum í óbyggðum, annars vegar á landinu öllu og hins vegar á suðurluta hálendisins 1998-2010.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2012a.

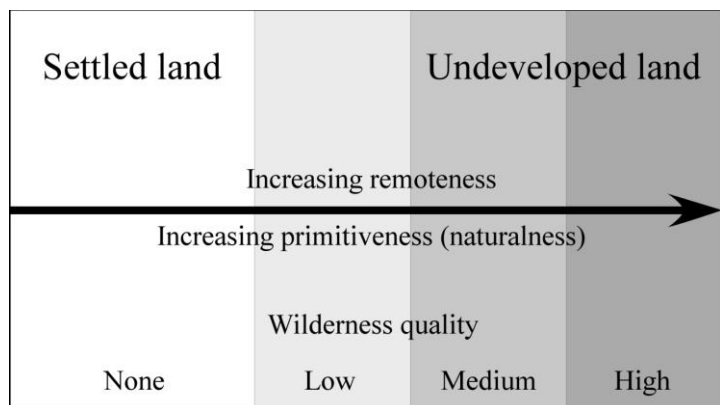
Sú ferðamennska sem stunduð er á svæðinu sem Hólmsárvirikjun myndi hafa áhrif á er kölluð náttúruferðamennska (e. nature-based tourism). Náttúruferðamennska er vítt hugtak sem nær yfir ferðalög til og um náttúruleg svæði þar sem megin markmiðið er að upplifa og njóta náttúrunnar

(Boyd og Hall, 2005; Fennell, 2003; Fredman og Tyrväinen, 2010; Goodwin, 1996; Weaver, 2001). Hún nær yfir margar gerðir ferðamennsku eða eins og Goodwin (1996) kemst að orði:

*Encompasses all forms of tourism – mass tourism, adventure tourism, low-impact tours, ecotourism – which use natural resources in a wild or underdeveloped form – including species, habitat, landscape, scenery and salt and fresh – water features. Nature tourism is travel for the purpose of enjoying underdeveloped natural areas or wildlife.*

Gæði umhverfisins fyrir náttúruferðamennsku eru gjarnan metin út frá tvennu. Annars vegar út frá því hversu náttúrulegt (e. naturalness) umhverfið er og hins vegar hversu aðgengilegt svæðið er (e. remoteness). Hversu náttúrulegt umhverfið er, er metið út frá fegurð, eðlisrænum og líffræðilegum þáttum og eru víðerni venjulega talin mest náttúruleg allra svæða (Hendee, Stankey og Lucas, 1990; Nash, 2001; Oelschlaeger, 1991; Tuan, 1990). Aðgengileika er hægt að mæla á ýmsan hátt eins og t.d. hve langan tíma tekur að ferðast þangað, eða fjarlægð frá ferðaleiðum, eins og vegum. Þessi tvö hugtök, þ.e. hversu náttúrulegt svæði er og hversu aðgengilegt það er, eru lykillhugtök in *víðernisrófinu* (e. wilderness continuum) sem Hall (1992) setti fram um gæði víðerna (mynd 3). Það lýsir því að því náttúrulegri og óaðgengilegri sem svæði eru, þeim mun meiri eru gæði víðernanna.

Á víðernum sækjast ferðamenn eftir upplifun í frumstæðu og óröskuðu umhverfi þar sem fáir aðrir ferðamenn eru (Cole og Hall, 2008). Hendee o.fl. (1990) nefna ýmsar ástæður fyrir mikilli fjölgun ferðamanna á víðernum. Þar má t.d. nefna samfélagsbreytingar eins og hærra menntunarstig, hækkandi ráðstöfunartekjur, aukinn hreyfanleika



Mynd 3: Víðernisrófið.  
Heimild: Hall, 1992.

og vaxandi áhuga á umhverfismálum og útivist. Einnig má nefna þróun í ferðavörum sem gerir þær léttari og auðveldari í notkun, það á t.d. við um tjöld, þurrmat og fatnað. Auk þess hefur tæknin skapað ný leiktæki eins og t.d. mótorkrosshjól, fjórhjól og risajappa sem hafa gert hálendið að leikvelli nýs notendahóps. Ferðamennska á hálendinu hefur því orðið fjölbreyttari með tímanum. Fyrir um tveimur áratugum var stærsti hópurinn á hálendinu hópferðamenn í rútum sem gistu í tjöldum (Anna Dóra Sæþórsdóttir, Hall og Saarinen, 2011) en nú er markaðurinn orðinn margbreytilegur og með ólíkar þarfir (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010a, 2010b; Anna Dóra Sæþórsdóttir og Þorkell Stefánsson, 2009).

Aðdráttarafl náttúruskoðunarstaða er margs konar og hafa ferðamenn ólíkar óskir og kröfur til þeirra svæða sem þeir ferðast um. Sumum ferðamönnum finnst breytingar á náttúruskoðunarstöðum ekki tiltökumál, hvort sem um er að ræða virkjanir og meðfylgjandi mannvirki, gististaði, vegi eða upplýsingaskilti. Slíkt getur hins vegar spilt upplifun annarra á staðnum, jafnvel það mikið að þeir hætti að koma á staðinn. Ferðamenn hafa því ólíkar skoðanir á því hvaða aðstaða og uppbygging er æskileg, bæði almennt og á einstökum svæðum og ljóst er að ekki er mögulegt að gera öllum til hæfis alls staðar (Buhalis, 2000). Við skipulagningu ferðamennsku á víðernum og náttúruverndarsvæðum í Norður-Ameríku og á Norðurlöndunum hefur verið farin sú leið að greina ferðamenn í hópa út frá viðhorfum þeirra til umhverfis og eiginleika ferðamannastaða. Sérstakt mælitæki hefur verið þróað til þess, svokallaður *viðhorfskvarði* (e. *purist scale*), (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2007, 2010a, 2011; Fredman og Emmelin, 2001; Hendee, Catton Jr., Marlow og Brockman, 1968; Stankey, 1973; Vistad, 1995; Wallsten, 1988) og í þessari rannsókn eru ferðamenn greindir með hliðsjón af viðhorfskvarðanum (kafla 6.5).

Annað hugtak sem notað er í þessu samhengi er *þolmörk ferðamennsku* (e. *tourism carrying capacity*) en það hefur verið skilgreint sem sá fjöldi gesta sem getur komið á svæði áður en neikvæðra áhrifa fer að gæta á náttúrulegt umhverfi eða upplifun manna (Martin og Uysal, 1990). Þolmörk ferðamanna gagnvart breytingum á umhverfinu hafa áhrif á hvert þeir ferðast. Ef ferðamenn skynja breytingar á umhverfinu á neikvæðan hátt geta þeir hætt að ferðast um svæðið og flutt sig annað.

Bætt aðgengi er einn fylgifiskur virkjana en á byggingartíma þeirra þarf oftast að bæta vegi og styrkja brýr. Stundum leiðir það til þess að ferðamönnum fjölgar, sem síðan hefur áhrif á þolmörk staðarins. Náttúrulegt umhverfi getur farið að láta á sjá, stundum svo mikið að aðdráttarafl þess minnkar, en þá er þolmörkum umhverfisins náð. Eftir því sem ferðamönnum hefur fjölgað á víðernum hefur þurft að byggja upp aðstöðu og bæta innviði en við það er víðernunum „spilt“ að mati sumra ferðalanga. Aukinn fjöldi ferðamanna hefur áhrif á ferðamenn og getur dregið úr ánægju þeirra, jafnvel það mikið að þeir hætta að heimsækja staðinn. Þá breytist samsetning gestahópsins og fækkar í hópi náttúrusinna en nýr notendahópur þjónustusinna getur komið í staðinn. Til þess að upplifun einveru náist má að auki ekki of margt fólk vera á svæðinu. Nú þegar má greina ákveðin hættumerki um að þolmörkum ferðamanna sé náð sums staðar á hálendinu, fyrst og fremst vegna mikils fjölda ferðamanna (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010a, 2010b).

Ein af þeim aðferðum sem hefur verið notuð erlendis í stefnumótunar- og skipulagsvinnu í þjóðgörðum og víðernum er *afþreyingarrófið* (e. *recreation opportunity spectrum*). Þá eru útivistarsvæði flokkuð í sex flokka eftir því hversu náttúrulegt eða manngert umhverfi þeirra er

(tafla 1) og hefur hver flokkur ákveðin þolmörk. Í aðferðinni er gert ráð fyrir mismikilli uppbyggingu eftir því hvers konar ferðamennska hentar náttúrulegu umhverfi hvers staðar og eftir þeirri upplifun sem leitast er eftir að bjóða ferðamönnum (Stankey, 1982; Wallsten, 1988). Afþreyingarrófið er þannig notað í skipulagsvinnu til að setja eitt svæði, eða hluta þess, á kerfisbundinn hátt í stærra samhengi. Hvert útivistarsvæði er þá skoðað í samhengi við önnur svæði í „rófi afþreyingarmöguleika“. Mikilvægt er að stærri svæði, eins og t.d. heilt land, hafi sem fjölbreyttasta flokka upp á að bjóða og geti höfðað til sem flestra. Einnig er mikilvægt að geta boðið upp á flokk sem fá önnur lönd hafa upp á að bjóða og höfða þannig til ákveðins markhóps.

Tafla 1: Róf afþreyingarmöguleika.  
Heimild: Byggt á McCool, Clark og Stankey, 2007.

<b>ROS-flokkun</b>	<b><i>Víðerni</i></b>	<b><i>Lítt snortið Engin vélknúin umferð</i></b>	<b><i>Lítt snortið Vélknúin umferð leyfð</i></b>	<b><i>Náttúrulegt Vegir</i></b>	<b><i>Dreifbýli</i></b>
<b><i>Lýsing á landslagi</i></b>	Víðáttumikið ósnortið svæði. Eingöngu mannvirki nauðsynleg vegna náttúruverndar. Engin þjónusta við almenning.	Meðalstórt svæði, að mestu ósnortið. Aðstaða fyrir náttúruvernd og gætt að öryggi vegfarenda.	Meðalstórt svæði, lítt ósnortið. Aðstaða fyrir náttúruverndarstarfsemi og öryggi vegfarenda.	Náttúrulegt umhverfi. Nýting náttúruauðlinda í samræmi við umhverfið. Töluverð aðstaða fyrir vegfarendur.	Mannvistarlandslag. Nýting náttúruauðlinda auðsýnileg. Aðstaða og þjónusta fyrir mikinn fjölda notenda.
<b><i>Umferð vélknúinna farartækja</i></b>	Bönnuð.	Almennt ekki leyfð.	Leyfð.	Töluverð umferð.	Mikil umferð.
<b><i>Fjöldi ferðamanna</i></b>	Fáir gestir.				Margir gestir.

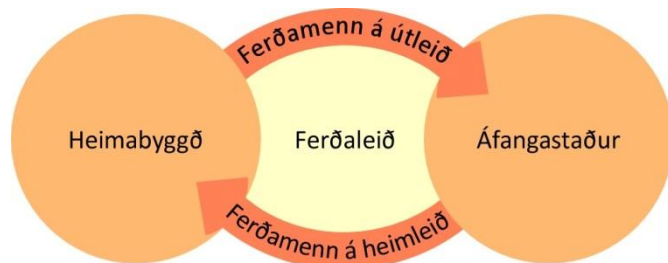
Þegar lagt er mat á áhrif stórframkvæmda á við virkjanir og meðfylgjandi mannvirki á ferðamennsku þarf að hafa í huga að ferðamennska er flókið fyrirbrigði og samanstendur af ótal mismunandi þáttum og atriðum sem getur verið erfitt að skilgreina á einhlítan hátt sem og tengingarnar á milli þeirra (Baggio, 2008). Fræðimenn hafa reynt að greina þetta flókna fyrirbrigði ferðamennsku og breytingar sem á henni verða og móta aðferðir til þess. Algeng aðferð sem er beitt til að skilja ferðamennsku, þróun ferðamannastaða og helstu áhrifaþætti er kerfisgreining (e. systems approach) (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a, 2010b, 2010c; Hall, 2005, 2008; Hall og Page, 2002; Leiper, 1990; McLennan, Ruhanen, Ritchie og Pham, 2010). Þá er gert ráð fyrir að ferðamennska sé kerfi sem sé samsett úr einingum (e. elements) af ýmsu tagi.

Mikilvægustu einingarnar eru ferðamennirnir, ferðaþjónustan og það umhverfi sem ferðast er um, en einnig þættir í umhverfinu eins og mannvirki, náttúruyfyrirbrigði og einnig gjörólík atriði eins og löggjöf og fjármálakerfi af ýmsu tagi sem hafa áhrif á ferðamenn, ferðalagið og upplifun á ferðalaginu. Kerfi ferðamennsku er því flókið og það fer t.d. töluvert eftir hvaða þætti á að skoða og hve djúpt á að rýna í þá hvernig það lítur út, en það má hugsa sér kerfið samsett úr lögum af kerfum þar sem grófasta kerfið er efst en fingerðari kerfi neðar í pýramídanum og það sem er eining í einu kerfi getur verið kerfi neðar í pýramídanum, allt eftir því í hve djúpt er rýnt í kerfið (Hall og Lew, 2009).

Áfangastaður er dæmi um þetta og fer það eftir því hve grannt er skoðað hvort hann sé einstakur staður, hérað, svæði, ríki eða heil álfa, það getur verið breytilegt og fer eftir hvað er verið að skoða hverju sinni. Áfangastaður er hins vegar ekki einungis landfræðilegur staður sem er skilgreindur með landamerkjum, sveitarfélagsmörkum eða öðru slíku, heldur er hann samsettur úr ótal einingum eða atriðum af mismunandi tagi sem fólk upplifir sem einhvers konar heild og sem áfangastað. Áfangastaður getur því orðið til fyrir tilstuðlan stjórnsýslueininga, en einnig vegna ólíkra hefða, ferðahegðunar og annars slíks og hann getur tekið breytingum eftir viðfangsefninu, eða út frá hverju, eða hverjum, viðfangsefnið er skoðað (Saarinen, 2004).

Árið 1990 setti Leiper fram líkan sem fjallar um ferðamennsku sem kerfi (e. the tourism system) þar sem bent er á að ferðalög tengja saman þrenns konar svæði, áfangastaðinn (e. tourist destination region), heimabyggð ferðamanna (e. traveller generating region) og ferðaleiðina (transit region), þ.e. leiðina sem ferðast er um til þess að komast á milli áfangastaðar og heimabyggðar (mynd 4). Sumar ferðaleiðir gegna eingöngu því hlutverki að koma ferðafólki á milli staða, á meðan aðrar ferðaleiðir gegna jafn mikilvægu hlutverki fyrir upplifun ferðamanna og áfangastaðurinn sjálfur (Weber, 2001).

Mikilvægi svæðis sem ferðamannasvæði er ekki eingöngu háð því sem svæðið sjálft hefur upp á að bjóða, heldur oft á tíðum einnig háð því hvort hægt sé að tengja ferðina þangað öðru sem er þess virði að heimsækja.



Mynd 4: Landfræðileg tengsl ferðamannastaða og heimabyggðar.

Með hliðsjón af þessu hafa ferðamannastaðir verið flokkaðir í áfangastaði (e. primary destination) og viðkomustaði (e. secondary/stopover destination) (Mill og Morrison, 1998). Áfangastaðir eru staðir sem státa af nógu sterku aðdráttarafla til þess að ferðamenn leggi leið sína þangað og eru nógu áhugaverðir til að þeir dvelji þar í nokkra daga. Viðkomustaður er hins vegar

staður sem verður á vegi ferðalanga á leið þeirra til áfangastaðar. Ferðamenn hafa þar almennt styttri viðdvöl en á áfangastöðum. Sumir staðir geta verið bæði áfangastaðir og viðkomustaðir fyrir mismunandi markhópa.

Eins og komið er að víða í skýrslunni (t.d. kafla 4.2.2, 5 og 6.1) er umrætt virkjunarsvæði Hólmsár við Atley fyrst og fremst á ferðaleið þeirra sem eru á leiðinni um Fjallabak, bæði nyrðra og syðra. Hólmsárfossar eru gjarnan viðkomustaður fyrir fólk til að teygja úr sér og taka ljósmyndir, en þeir eru einnig viðkomustaður einstakra hópa, þá sérstaklega göngu- og hestamanna sem gista þar gjarnan í upphafi eða lok ferðar um Fjallabak.

## 3 Áhrifasvæði Hólmsárvirkjunar fyrir ferðamennsku

### 3.1 Staða Hólmsárvirkjunar í Rammaáætlun

Árið 2010 lauk vinnu faghópa vegna Rammaáætlunar um vernd og nýtingu náttúrusvæða með áherslu á vatnsafl og jarðhitasvæði, þar sem virkjunarmöguleikum landsins var forgangsraðað með tilliti til áhrifa framkvæmdanna. Í því verkefni var faghópi 2 sem í var hópur sérfræðinga meðal annars falið að meta áhrif virkjanamöguleika á ferðamennsku og útivist. Það var gert með því að skipta landinu upp í svokölluð ferðasvæði og finna virði hvers svæðis, með því að meta 43 eiginleika þeirra. Við mat á virði ferðasvæða fékk ferðasvæðið Öldufell einkunnina 8,37 (tafla 2) og raðaðist í miðju af þeim 57 ferðasvæðum sem metin voru. Aðrir staðir með svipað virði samkvæmt matinu voru ferðasvæðin Álftavatn, Kverkfjöll, Veidivötn, Godafoss, Djúpá, Fremrinámar, Núpsstaðaskógur og Skagafjarðardalir (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a). Þeir eiginleikar sem gáfu Öldufellssvæðinu mest virði að mati Faghóps 2 í Rammaáætlun voru víðerniseiginleikar, staða svæðisins í stærri heild, landslag, ár og fossar, litir, gróðurfar, fjöll, jöklar og hversu einstætt svæðið er á landsvísu. Einnig var metið að þolmörkum ferðamennsku væri ekki náð og að þar væri hægt að stunda ýmiss konar afþreyingu. Það sem dró hins vegar einkunnina niður var hversu lítið það er notað, bæði af ferðamönnum og ferðaþjónustunni og hversu takmarkaðir innviðir eru á svæðinu. Þessir þættir haldast hins vegar að einhverju leyti í hendur því ýmsir ferðaþjónustuaðilar sögðust ekki geta nýtt sér svæðið þar sem alla aðstöðu vantaði. Einnig kom fram hjá mörgum að svæðið væri vannýtt, sem skýrist að miklu leyti af því að fáir þekkja það.

Áhrif virkjunarinnar voru metin með svokölluðum afleiðingastuðli og röðuðust virkjunarkostirnir með hliðsjón af honum (tafla 3). Hólmsárvirkjun með miðlun við Atley (Hólmsárvirkjun neðri) sem hér er til umfjöllunar, raðaðist fyrir miðju af þeim virkjunarhugmyndum sem til umfjöllunar voru í Rammaáætlun. Aðrir virkjunarkostir með ámóta áhrifastuðul voru Búlandsvirkjun, Skrokkölduvirkjun og virkjanir við Djúpá, Hverfisfljót, Hágöngu, Hagavatn, Bjalla og Brennisteinsfjöll (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a). Áhrif annarra mögulegra virkjana Hólmsár, þ.e. Hólmsárvirkjun með miðlun í Hólmsárlóni og Hólmsárvirkjun án miðlunar, voru mun meiri á ferðamennsku og útivist, en þeir kostir röðuðust í þriðja og tíunda sæti með tilliti til áhrifastuðulsins.



Tafla 2: Virði ferðasvæða.

Heimild: Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a.

Röð	Ferðasvæði	Virði	Röð	Ferðasvæði	Virði
1	Jökulsárgljúfur	9,60	1	Djúpá	8,09
2	Hveravellir	9,58	2	Fremrinámar	8,04
3	Askja	9,42	3	Núpsstaðaskógur	7,89
4	Torfajökull	9,31	4	Skagafjarðardalir	7,80
5	Landmannalaugar	9,29	5	Ódáðahraun	7,76
6	Sprengisandur	9,28	6	Gjástykki	7,74
7	Gullfoss	9,18	7	Þjorsárdalur	7,72
8	Eldgjá	9,11	8	Ófeigsfjarðarheiði	7,62
9	Mývatn	9,10	9	Gljúfurleit	7,57
10	Langisjór	8,97	10	Arnardalur	7,53
11	Þórsmörk	8,94	11	Hagavatn	7,38
12	Hólmsárbotnar	8,91	12	Hágöngur	7,32
13	Kerlingarfjöll	8,90	13	Vonarskarð	7,25
14	Mælifellssandur	8,88	14	Tindfjöll	7,17
15	Laki	8,87	15	Keilir	7,11
16	Kiðagil	8,86	16	Þjorsárver	7,01
17	Geysir	8,83	17	Brennisteinsfjöll	7,01
18	Hengill	8,72	18	Bláfjöll	6,91
19	Markarfljót	8,71	19	Þeistareykir	6,28
20	Hverfisfljót	8,69	20	Þórisvatn	6,23
21	Eldhraun	8,68	21	Þjorsá í byggð	6,03
22	Krýsuvík	8,59	22	Hrunamannafréttur	5,85
23	Reykjanestá	8,52	23	Jökulheimar	5,71
24	Hekla	8,47	24	Tungnaá	5,33
25	Álftavatn	8,38	25	Skálafell	5,21
26	Kverkfjöll	8,37	26	Eyvindarstaðaheiði	4,90
27	Veiðivötn	8,37	27	Skarðsmýrarfjall	4,54
<b>28</b>	<b>Öldufell</b>	<b>8,37</b>	28	Auðkúluheiði	4,52
29	Goðafoss	8,33			

Tafla 3: Áhrif virkjana á ferðamennsku og útivist.  
Heimild: Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a.

Röð	Virkjunarhugmynd	Afleiðingastuðull
1	Torfajökulssvæði jarðvarmi	211,3
2	Askja	130,0
3	Hólmsárvirkjun - miðlun í Hólmsárlóni	128,8
4	Markarfljótsvirkjun B	188,2
5	Markarfljótsvirkjun A	149,7
6	Skaftárvirkjun	120,9
7	Arnardalsvirkjun	117,2
8	Bláfellsvirkjun og Gýgjarfossvirkjun	113,4
9	Vonarskarð	99,9
10	Hólmsárvirkjun - án miðlunar	97,2
11	Kverkfjöll	92,1
12	Helmingsvirkjun	86,5
13	Fljótshnúksvirkjun	83,7
14	Búðartunguvirkjun	79,4
15	Kerlingarfjallavirkjanir	78,9
16	Skaftárveita með miðlun í Langasjó	77,6
17	Hrafnabjargavirkjun A	76,6
18	Hrúthálsar	75,6
19	Fremrinámar	73,3
20	Geysir	73,3
21	Skatastaðavirkjun B	69,1
22	Hveravellir	66,3
23	Gjástykki	66,2
24	Skatastaðavirkjun C	61,9
25	Skaftárveita án miðlunar í Langasjó	61,1
26	Búlandsvirkjun	60,8
27	Skrokkölduvirkjun	60,2
28	Djúpa	59,9
29	Hverfisfljót	57,9
<b>30</b>	<b>Hólmsárvirkjun neðri</b>	<b>57,4</b>
31	Hágönguvirkjun	57,0
32	Hagavatnsvirkjun	48,9
33	Bjallavirkjun	48,6
34	Brennisteinsfjöll	48,3
35	Grændalur	43,2
36	Austurengjar	41,5
37	Sveifluháls	41,1
38	Þverárdalur (Ölfusvatnslundur)	40,1
39	Bitra	38,5
40	Ölfusdalur	36,1

41	Villinganesvirkjun	34,4
42	Tungnaárlón	34,3
43	Innstidalur	34,2
44	Norðlingaölduveita	33,0
45	Hvalá	30,0
46	Trölladyngja	29,9
47	Sandfell	25,8
48	Eldvörp (Svartsengi)	23,1
49	Þeistareykir	22,9
50	Stóra Sandvík	16,4
51	Hverahlíð	15,1
52	Hvammsvirkjun	14,2
53	Bjarnarflag	12,8
54	Krafla I og II	11,9
55	Gráuhnúkar	11,7
56	Meitillinn	10,0
57	Urriðafossvirkjun	6,1
58	Reykjanes	3,4
59	Holtavirkjun	2,7
60	Hellisheiði	2,0
61	Blönduveita	0,5
62	Búðarhálsvirkjun	0,0

### 3.2 Áhrifasvæði virkjunarinnar

Áhrif virkjana geta náð nokkuð víða. Í vinnu faghóps 2 í rammaáætlun um vernd og nýtingu náttúrusvæða með áherslu á vatnsafl og jarðhitasvæði voru skilgreind tvö svæði sem áhrif virkjana ná til, annars vegar framkvæmdasvæði og hins vegar áhrifasvæði virkjunarinnar (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a, 2010b, 2010c).

Framkvæmdasvæði virkjunar er skilgreint sem sjálft virkjunarsvæðið með tilheyrandi mannvirkjum, þ.e. byggingum, lóni, stíflum, skurðum, ásamt því svæði sem raflínur og vegir vegna framkvæmdanna liggja um. Sjónrænna áhrifa mannvirkjanna gætir gjarnan langar leiðir á hálendinu, sér í lagi vegna raflínanna og þar sem þarf að leggja raflínur langar leiðir til að tengjast núverandi dreifikerfi raforku getur framkvæmdasvæðið orðið víðfedmt. Áhrif virkjunar og meðfylgjandi mannvirkja á ferðamennsku og útivist eru mest á framkvæmdasvæðinu og þar sem sjónræn áhrif mannvirkjanna ná til. Sökum eðlis ferðamennsku teygja áhrifin sig þó enn víðar því ferðamenn, eðli málsins samkvæmt, ferðast frá einum stað til annars og upplifa ferðalag sitt sem eina heild. Það sem þeir sjá og upplifa á einum stað hefur því áhrif á upplifun þeirra af öllu ferðalaginu í heild sinni. Svæðið sem virkjunin hefur á þennan hátt áhrif á er kallað áhrifasvæði

virðjunarinnar. Áhrifasvæði virðjunar og meðfylgjandi mannvirkja ræðst af samgöngukerfinu, ferðahegðun ferðamanna og markaðssetningu og kynningu á svæðinu og er að öllu jöfnu mun umfangsmeira en framkvæmdasvæðið (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a, 2010b, 2010c). Hvað varðar framkvæmdir í nágrenni viðerna þá benda Hendee o.fl. (1990 bls. 190-191) á að „*what goes on outside of, but adjacent to, a wilderness can have substantial impacts inside its boundary*”. Lesslie o.fl. (1991 bls. 20) bendir jafnframt á að:

*. . . a development in lesser quality wilderness on the margin of an area of higher quality wilderness will reduce wilderness quality within the higher quality area. The lesson to be drawn from this is that areas of lower quality wilderness which fringe areas of high quality are important in maintaining these quality areas. In order to ensure protection of wilderness quality, a wilderness management area therefore must include all marginal areas.*

Framkvæmdasvæði fyrirhugaðrar Hólmsárvirkjunar er fyrst og fremst lónsstæðið við Atley auk frárennisskurða virðjunarinnar í byggð í kringum Flögu en einnig stæði raflínunnar sem tengir virðjunina við Sigöldulínu 4. Þessu til viðbótar nær áhrifasvæði Hólmsárvirkjunar yfir Öldufellsleið og allar aðliggjandi ferðaleiðir sem ná nokkuð víða. Eftir að komið er af Öldufellsleið yfir á Mælifellssand skiptast leiðir og annars vegar fer Fjallabaksleið syðri um Hvanngil og Álftavatn og síðan hjá Laufafelli til byggða að Keldum á Rangárvöllum. Af þeirri leið er slóð norður í Reykjadal og Hrafninnusker og yfir Pokahrygg norður á Dómadalsleið, F225, sem er hluti af Fjallabaksleið nyrðri. Frá Laufafelli liggur einnig slóð í átt að Heklu um Krakatind. Hins vegar fer F261 til byggða meðfram Markarfljóti og Einhyrningi til byggða í Fljótshlíð. Af þeirri leið liggur slóð í Emstrur. Fjallabaksleið nyrðri tengist mikilvægum ferðamannastöðum eins og Landmannalaugum, Eldgjá og af henni liggur rétt vestan við Eldgjá slóð norður til Langasjávar. Öldufellsleið tengist einnig í leið F233 um Álftavatnkrók og Fjallabaksleið syðri (F210) hjá Snæbýli.

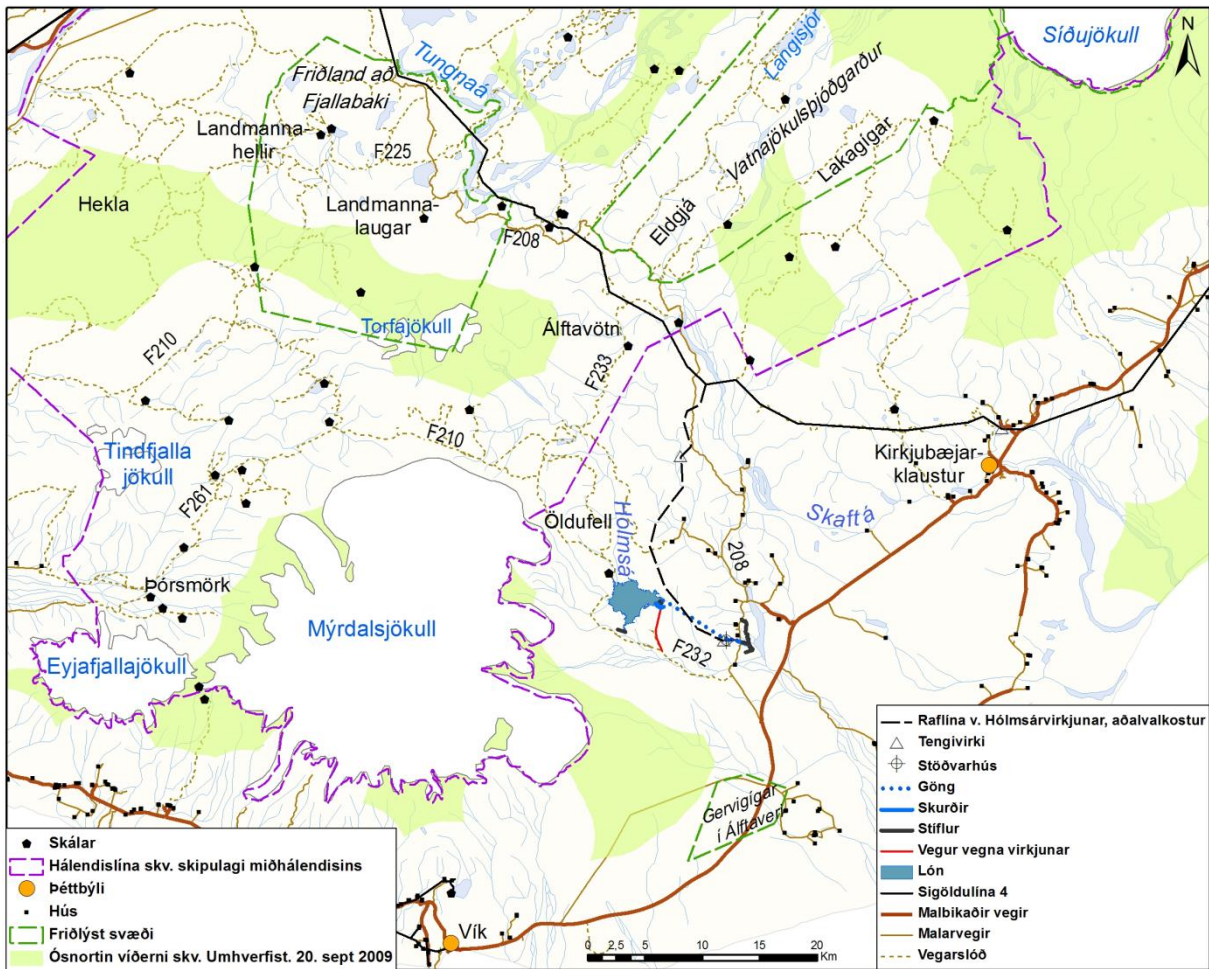
Fjallabakssvæðið er allra vinsælasta göngusvæði landsins með tilliti til lengri gönguferða og gönguleiðir liggja þvers og kruss um svæðið og það sama gegnir um reiðleiðir. Fyrirhugað lónsstæði virðjunarinnar er við upphaf eða lok gönguferða og hestaferða sem tengjast Heklu, Landmannalaugum, Langasjó, Eldgjá, Hólmsárfossi og Þórsmörk.

Í ljósi þessa og með tilliti til ferðamáta fólks, t.d. akandi, ríðandi og gangandi ferðafólks, má skilgreina áhrifasvæði Hólmsárvirkjunar og meðfylgjandi mannvirkja frá vesturhlíðum Heklu austur að Skaftá, norður að Langasjó og Tungnaá, suður að rótum jöklanna, Mýrdalsjökuls, Eyjafjallajökuls og Tindfjallajökuls, suður að Leirá og efstu byggð í Skaftártungu. Í þessari skýrslu er vísað til þess sem Stór-Fjallabakssvæðið. Gera má þó ráð fyrir að áhrifin dvíni eftir því sem lengra kemur frá framkvæmdasvæðinu.

Einstaka gönguferðir ná jafnvel yfir enn stærra svæði, eins og t.d. ferðin „Frá strönd til strandar“ á vegum Fjallaleiðsögumanna. Hún hefst norður í Ásbyrgi og liggur þvert suður yfir miðhálandið. Loka áfangi ferðarinnar er frá Eldgjá, um Hólaskjól, Álftavötn, Brytalæki og suður með Öldufelli, meðfram Öldufellsjökli og endar í Vík í Mýrdal. Kláfurinn yfir Skaftá sunnan Skælingja tengir göngusvæðið kringum Eldgjá við Lakagígasvæðið í austri og þaðan tengist svæðið enn lengra austur, allt austur að Skaftafelli. Vatnajökulsþjóðgarður er kynntur sem ein heild og því er hægt að rökstyðja að framkvæmd við jaðar hans hafi í raun áhrif á hann allan. Í ljósi þess að tiltölulega fáir tengja í dag saman þessi stærri ferðasvæði er hins vegar í þessari umfjöllun áhrifasvæðið ekki látið ná svo víða. Í framtíðinni, t.d. með nýrri göngubrú yfir Skaftá, gæti það breyst og áhrifasvæðið þar með orðið enn stærra.

Ýmsir viðmælendur í rannsókninni bentu jafnframt á að Hólmsárvirgjun myndi mjög líklega kalla á styrkingu núverandi byggðalínu (Sigöldulínu 4) og jafnvel myndi þurfa að færa línuna af tréstaurom í stálmöstur. Þar með væri framkvæmdasvæðið orðið mun stærra og lægi m.a. við jaðar Friðlands að Fjallabaki. Þrátt fyrir að í raun og í hugum framkvæmdaraðilanna sé um þrjár aðskildar framkvæmdir að ræða (1. Hólmsárvirgjun, 2. Raflína frá virgjuninni að byggðalínunni og 3. styrking byggðalínunnar) þá er þetta eitt og hið sama í hugum viðmælenda, bæði ferðamanna og ferðaþjónustuaðila. Því þarf að horfa á þetta allt í samhengi þegar lagt er mat á áhrif virgjunarinnar og meðfylgjandi framkvæmda á ferðamennsku og útivist.

Fyrirhugað virgjunarsvæði Hólmsár við Atley yrði á landi sem að fram til þessa hefur verið án allra mannvirkja að undanskyldum veginum um Öldufellsleið, gangnamannakofa og vatnssalerni sem falið er inni í hól rétt við Hólmsárfoss (myndir 6 og 7). Vegna vegarins er svæðið ekki ósnortið víðerni samkvæmt skilgreiningu náttúruverndarlaga (nr. 44/1999), en er hins vegar í nálægð við víðáttumikil ósnortin víðerni (mynd 5). Svæðið er jafnframt á jaðri hálandisins, en fyrirhugað Hólmsárlón er um 13 km norður af hringveginum, þjóðvegi 1.



Mynd 5: Áhrifasvæði Hólmssárvirkjunar fyrir ferðamennsku og útivist. Byggt á gögnum Landmælinga Íslands, Almennu verkfræðistofunnar og Eflu verkfræðistofu.

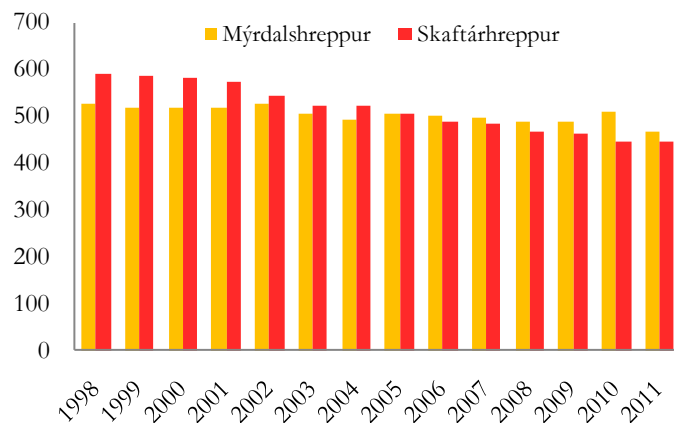


Mynd 6: Gangnamannakofinn við Hólmssárfoss.



Mynd 7: Vatnssalarnið við Hólmssárfoss.

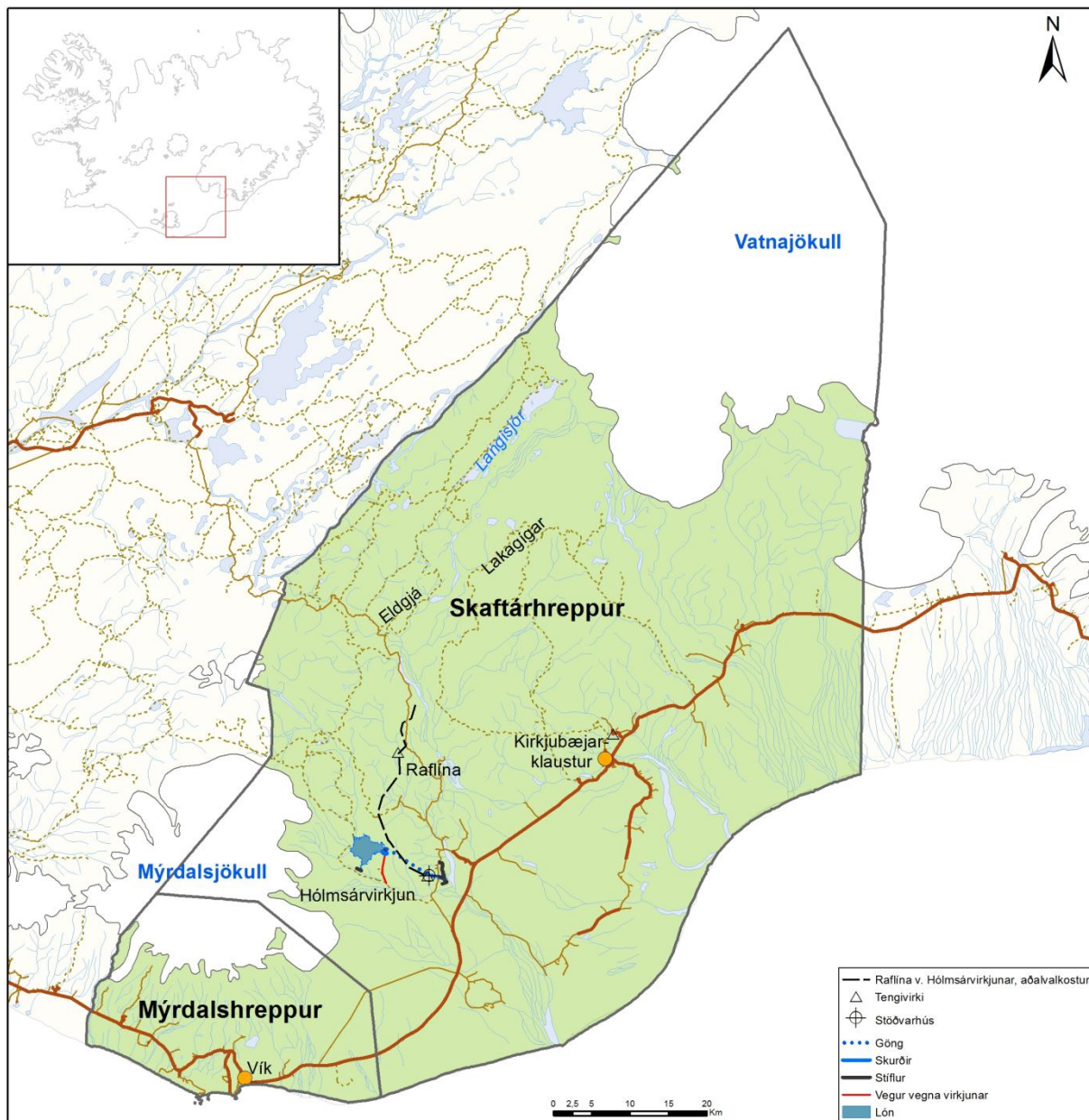
Þótt framkvæmdasvæði virkjunarinnar sé allt innan sveitarfélagsins Skaftárhrepps nýtur nágrannasveitarfélagið Mýrdalshreppur einnig góðs af ferðamannasvæðinu austan Mýrdalsjökuls. Bæði þessi sveitarfélög eiga undir högg að sækja í atvinnumálum. Íbúum Skaftárhrepps (mynd 8) hefur fækkað um fjórðung frá árinu 1998 og íbúum Mýrdals-



Mynd 8: Íbúapróun í Skaftárhreppi og Mýrdalshreppi.  
Heimild: Hagstofa Íslands, 2012b.

hrepps um tæp 11% (Hagstofa Íslands, 2012b). Aðalatvinnuvegurinn er hefðbundinn landbúnaður en þeim störfum hefur fækkað síðustu ár. Flest önnur störf eru unnin á Kirkjubæjarklaustri og Vík, t.d. þjónustustörf, opinber starfsemi, verslun og lítilsháttar iðnaður. Undanfarin ár hefur framboð á gistingu vaxið mikið og ferðaþjónusta er nú mikilvægur vaxtarbroddur í báðum sveitarfélögunum (VSÓ ráðgjöf, 2010; Yngvi Þór Loftsson, Margrét Ólafsdóttir og Óskar Örn Gunnarsson, 2011).





Mynd 9: Mörk Skaftharhepps og Myrdalshrepps.

Byggt á gögnum Landmælinga Íslands, Almennu verkfræðistofunnar og Eflu verkfræðistofu.

Ekki eru fastar áætlunarferðir um Öldufellsleið og tiltölulega fáir ferðþjónustuaðilar nýta sér svæðið (sjá nánar í kafla 4.2.2 og 6). Þeir fara fyrst og fremst um svæðið í byrjun eða lok ferða um suðurhluta hálendisins. Helstu aðilar sem eru með ferðir um fyrirhugað virkjunarsvæði eru Hálendisferðir, Íslenskir fjallaleiðsögumenn, Fjallabak, Artic Adventures, Ísafold og Kynniserðir og svo fyrirtækin í nágrennasveitarfélaginu Myrdalshreppi, þ.e. Katla Truck, South Coast Adventure, aðilar í Ketilsstaðaskóla og hestaleigan í Skálakoti undir Eyjafjöllum. Auk þess eru ferðafélögin Útivist og Ferðafélag Íslands með ferðir um svæðið. Í byggð myndu fyrirhugaðar framkvæmdir einnig hafa mikil áhrif á tvo ferðþjónustuaðila í Skaftharheppi, en þeir eru báðir í Hrífunesi.



## 4 Gögn og aðferðir

Undirbúningur rannsóknarinnar hófst um miðjan maí 2011 með afmörkun rannsóknarsvæðis og mótun rannsóknaraðferða. Gögnum fyrir þessa rannsókn var aflað með ferns konar hætti; með spurningakönnun meðal ferðamanna, viðtölum við ferðamenn, viðtölum við ferðaþjónustuaðila og með umferðateljrum. Lykilatriði í rannsóknnum sem byggja á spurningakönnunum og viðtölum er að skilgreina þýðið (þ.e. alla þá sem yrðu fyrir áhrifum af völdum framkvæmdarinnar) og velja úrtak á réttan hátt úr því þannig að úrtakið endurspegli þýðið. Það getur hins vegar oft verið vandasamt að afmarka þýðið og eins að velja óbjagað úrtak. Hugtakið ferðamennska (e. tourism) nær bæði yfir ferðamenn og atvinnugreinina ferðaþjónustu. Þeir sem eru í þýðinu í þessu verkefni eru því allir þeir ferðamenn sem Hólmsárvirkjun myndi hafa áhrif á og allir þeir sem starfa við ferðaþjónustu sem nýtir svæðið fyrir starfsemi sína.

### 4.1 Spurningalistakönnun

Kannanir sem byggja á spurningalistum er líklega algengasta rannsóknaraðferðin sem notuð er í rannsóknnum á ferðamennsku og hafa að markmiði að gefa heildarmynd af fyrirbærinu. Þær henta mjög vel þegar safna á einföldum upplýsingum um ferðahegðun (t.d. tíðni ferðar, dvalarlengd, afþreyingu, ánægjustig og aðrar einfaldar upplýsingar um viðhorf fólks (Kitchin og Tate, 2000; Veal, 2006). Í þessari rannsókn var rannsakandi, Þorkell Stefánsson við Hólmsárfoss í eina viku, dagana 6. til 12. ágúst 2011. Á þessu tímabili fóru um 100 manns um Öldufellsleið, þar af svöruðu 58 spurningalistum og tekin voru viðtöl við 22. Þeir 20 ferðamenn sem fóru um svæðið og tóku ekki þátt í rannsókninni með öðrum hvorum hættinum (viðtali eða spurningalista) voru börn svarenda, ferðamenn sem höfðu ekki tíma til að svara, eða ferðamenn sem keyrðu fram hjá á meðan rannsakandi/starfsmaður tók viðtöl við aðra ferðamenn. Ferðamenn stoppuðu almennt stutt á svæðinu, sumir stoppuðu til að taka nokkrar myndir við Hólmsárfoss, en flestir stoppuðu einungis til þess að taka þátt í rannsókninni.

Hönnun spurningalistans var í höndum rannsakenda, en aðilar frá Landsvirkjun, Orkusölunni ehf. og Almennu verkfræðistofunni voru með í ráðum. Á listanum voru 42 spurningar og voru sumar þeirra í mörgum liðum (viðauki 1).

Spurningarnar má greina í eftirfarandi 5 flokka.

1. Almennar spurningar um aldur, kyn og búsetu.
2. Spurningar sem varða dvölinu á staðnum og fyrri heimsóknir, þ.e.a.s. ferðamáta, athafnir og hvaða staðir voru skoðaðir innan svæðisins.

3. Opnar spurningar fyrir athugasemdir gesta, t.d. hvað vakti sérstaka ánægju eða óánægju þeirra.
4. Spurningar sem gefa til kynna viðhorf gesta til innviða, bæði virkjana og meðfylgjandi mannvirki sem og annarra innviða sérstaklega ætlaða ferðamönnum.
5. Spurningu í 14 liðum, sem er grunnurinn að því að geta raðað gestum á viðhorfskvarðann og greint þá í náttúrusinna, almenna ferðamenn og þjónustusinna. Þessi spurning byggir á aðferðum Stankey (1973) og Wallsten (1988).

Spurningalistarnir voru á fjórum tungumálum: íslensku, ensku, þýsku og frönsku. Ferðamenn voru spurðir um viðhorf þeirra til virkjunarmannvirkja, þar með talið miðlunarlóna og raflína, en einnig voru ferðamenn inntir eftir viðhorfi til annarra mannvirkja, til dæmis vega og gistiaðstöðu. Í nokkrum spurningum voru svarendur beðnir um að gefa skoðun sinni á ýmsum þáttum einkunn á bilinu 1 til 5. Þau svör voru síðan notuð til að greina skoðun svarenda, til dæmis með því að taka meðaltöl. Svörin voru slegin inn í tölfræðiforritið SPSS og niðurstöður keyrðar út úr forritinu.

## 4.2 Viðtalskannanir

Spurningalistakannanir gefa aðeins yfirborðsþekkingu á fyrirbærinu sem verið er að skoða, en veita takmarkaða dýpt og skilning á hvað liggur að baki skoðunum fólks og hvernig það upplifir áfangastaðinn. Til þess að vega upp á móti því voru að auki tekin hálfstöðluð viðtöl (e. semi-structured interview) sem er líklega mest notaða eigindlega aðferðin (e. qualitative research method) (Kitchin og Tate, 2000). Með þeim er hægt að kafa dýpra í upplifun og skoðanir ferðamanna og henta þær því vel með spurningalistakönnunum (Longhurst, 2010). Í viðtölunum styðst rannsakandi við fyrirfram ákveðnar spurningar sem hann vill fá svör við og fléttar þá inn í viðræðurnar. Viðtölin geta farið vítt og breitt og jafnvel út fyrir efnið, því spurningarnar eru ekki fyrirfram ákveðnar og spurðar í ákveðinni röð einsog í stöðluðum viðtölum (e. structured interviews). Viðtölin voru öll hljóðrituð og afrituð að því loknu. Þau voru síðan greind og kóðuð til frekari úrvinnslu. Þær tilvísanir sem birtar eru í skýrslunni hafa verið örlítið hreinsaðar, t.d. hefur stam og hik verið lagfært auk þess sem aukaorðum eins og bara, sko og hérna hefur verið fækkað.

### 4.2.1 Viðtöl við ferðamenn

Viðtöl voru tekin við ferðamenn við Hólmsárfoss og á Atleyjarmelum dagana 6. til 12. ágúst 2011 af Þorkeli Stefánssyni. Ferðamenn voru spurðir hvers vegna þeir ferðuðust um svæðið og hvað heillaði þá þar, en jafnframt voru þeir spurðir um viðhorf sitt til virkjana og raflína sem og

annarra mannvirkja (sjá viðtalsramma í viðauka II). Rætt var við tuttugu og þrjá ferðamenn, tólf erlenda og ellefu Íslendinga (tafla 4) og var meðallengd viðtalanna 12½ mínúta. Oft var erfitt að fá fólk til þess að staldra við fyrir viðtal. Viðtöl við erlenda ferðamenn fóru fram á ensku. Erlendu ferðamennirnir voru allir frá Evrópu, sjö Þjóðverjar, einn Svisslendirur, einn Norðmaður, einn Pólverji, einn Ítali og einn Hollendingur. Íslensku ferðamennirnir voru frá Reykjavík, Akranesi, Vík í Mýrdal og tveir frá Álftaveri. Viðmælendur voru á aldrinum 24-82 ára. Kynjaskipting viðmælanda var þannig að tuttugu voru karlmenn og þrjár konur. Tvær kvennanna voru íslenskar og ein þýsk. Viðmælendur höfðu víðtæka menntun. Erlendu ferðamennirnir voru m.a. enskunemi, vélaverkfræðingur, leiðsögumaður, líffræðingur, verkfræðingur, fjárfestir, verkfræðingur og matvælafræðingur. Íslendingarnir voru m.a. jarðfræðingur, leiðsögumaður, tónlistarmaður, bóndi, læknir, flugmaður og viðgerðamaður. Flestir ferðamanna ferðudust á jeppum en þó var einn á fjórhjólum og einn á mótorhjólum.

Tafla 4: Ferðamenn sem rætt var við.

<i>Erlendir ferðamenn</i>	<i>Íslenskir ferðamenn</i>
Þýskur (kk) tæknimaður (47 ára)	Íslenskur (kk) fjórhjólamaður (39 ára)
Þýskur (kk) loftrýmisverkfræðingur (35 ára)	Íslenskur (kk) starfsmaður á dekkjaverkstæði (66 ára)
Þýskur (kk) vélaverkfræðingur (35 ára)	Íslenskur (kk) nemi á náttúrufræðibraut (20 ára)
Þýskur (kk) leiðsögumaður (um 45 ára)	Íslenskur (kk) læknir (58 ára)
Þýskur (kk) líffræðingur og leiðsögumaður (49 ára)	Íslenskur (kk) tónlistarmaður og leiðsögumaður (40 ára)
Þýskur (kk) blaðamaður (43 ára)	Íslenskur (kk) eftirlaunamaður (82 ára)
Norskur (kk) verkfræðingur (46 ára)	Íslenskur (kk) flugmaður (36 ára)
Ítali (kk) fjárfestir (67 ára)	Íslenskur (kk) eftirlaunabegi (um 70 ára)
Svisslenskur (kk) enskunemi (24 ára)	Íslenskur (kk) bóndi (51 árs)
Hollendingur (kk) eftirlaunabegi (64 ára)	Íslenskur (kvk) jarðfræðingur (um 35 ára)
Pólverji (kk) upplýsingatækni-fræðingur (51 árs)	Íslenskur (kvk) arkitekt (39 ára)
Þjóðverji (kvk) matvælafræðingur (35 ára)	

Nánari lýsing á viðmælendum:

Erlendir ferðamenn:

- Fjörutíu og sjö ára þýskur karlmaður. Hann starfar sem tækniritari og ferðaðist á húsbíl ásamt konu sinni. Hann hafði komið á þetta svæði árið 2004 og kom nú aftur vegna þess hversu fallett svæðið er.
- Tuttugu og fjögurra ára karl frá Sviss. Hann var í enskunámi og var á ferð með fjölskyldu sinni á jeppa. Þau voru að ferðast í kringum Eyjafjallajökul og Mýrdalsjökul og fóru um Mælifellsand.
- Þrjátíu og fimm ára karlkyns vélaverkfræðingur frá Þýskalandi. Hann var í mótorhjólaferð með vini sínum, en annar vinur hafði mælt með því að fara þessa leið.

- Fjörutíu og fimm ára karlmaður frá Þýskalandi sem vinnur sem leiðsögumaður og rekur litla ferðaskrifstofu í heimalandi sínu. Hann var á ferð með hóp ljósmyndara á lítilli en vel útbúinni rútu. Hann kom fyrst til Íslands árið 1990 og hefur oft komið síðan, nú síðast í febrúar 2011. Hann kemur einnig með hópa til landsins á veturna til þess að skoða og upplifa norðurljósín.
- Fjörutíu og þriggja ára þýskur karlmaður sem ferðaðist á reiðhjólí. Hann vinnur sem blaðamaður og hafði verið á Íslandi í tæplega tvær vikur. Þetta var sjötta Íslandsferð hans, en fyrst kom hann árið 2002 og síðast 2007. Hann hafði hjólað mikið um hálendið, m.a. Kverkfjöll, Öskju, Gæsavatnaleið, Sprengisandsleið og Kjalveg. Í þetta sinn hafði hann hjólað Kaldadal og síðan línuveginn austur hálendið. Hann hafði ætlað að Rauðfossafjöllum en hætt við þar sem þar var of mikill snjór og var búinn að hjóla um Fjallabaksleið syðri.
- Fjörutíu og níu ára þýskur karl, líffræðingur og leiðsögumaður sem var á jeppa. Hann hafði komið til Íslands yfir 50 sinnum, en þetta var önnur eða þriðja ferðin hans um Öldufellsleið. Hann var í nokkra daga frí frá leiðsögn.
- Fjörutíu og sex ára gamall karlmaður frá Noregi sem vinnur í olíuindnaði. Hann var á ferð með syni sínum og voru þeir í sinni fyrstu ferð um Ísland.
- Ítalskur karlmaður, 67 ára að aldri sem vinnur sem fjárfestir. Hann var í sinni fyrstu Íslandsferð. Hann taldi ekki líklegt að hann kæmi aftur vegna þess hve langt er til Íslands. Hann ætlaði að vera hér á landi í 10 daga. Hann hafði ferðast víða um heiminn og Ísland var eitt af þeim löndum sem hann hafði langað til að heimsækja.
- Þýskur karlkyns loftrýmisverkfræðingur 35 ára að aldri. Hann var á ferð með konu sinni á bílaleigujeppa. Þau voru að ferðast hringinn um Ísland og þetta var eitt af þeim svæðum sem þau höfðu áhuga á að skoða.
- Þrjátíu og fimm ára þýsk kona sem vinnur sem matvælafræðingur. Hún var að ferðast með manni sínum.
- Fimmtíu og eins árs pólskur karlmaður sem vinnur við upplýsingatækni. Hann ferðaðist á jeppa ásamt konu sinni og barni. Hann hafði lesið í bók fyrir 10 árum að Ísland væri síðasta villta landið í Evrópu sem varð til þess að hann ákvað að koma til landsins.
- Hollenskur karlmaður á eftirlaunum, 64 ára að aldri og ferðaðist einn í jeppa. Hann hafði komið til landsins oft áður, fyrst fyrir 20 árum. Hann hafði meðal annars heimsótt Landmannalaugar, Mývatn og norðaustur hálendið, en nú var hann á leið um Mælifellssand í Álftavatn.

### Íslenskir ferðamenn:

- Þrjátíu og níu ára karlmaður úr Reykjavík. Hann var þarna í skemmtiferð ásamt tveimur öðrum á fjórhjólí og gisti í bústað í Hrífunesi.
- Þrjátíu og þriggja ára jarðfræðingur sem var á ferð í jeppa með bandarískum aðstoðarmanni. Þau voru að vinna verkefni tengt gjóskulögum úr Kötlu. Hún hafði komið þarna oft áður, bæði vegna vinnu og með fjölskyldu sinni en hún er ættuð frá Kirkjubæjarklaustri.
- Starfsmaður á dekkjaverkstæði, 66 ára karlmaður. Hann var í jeppaferð með félagu sínum og konum þeirra. Þau höfðu farið þessa leið áður, þá keyrt suður með Mýrdalsjökli, en nú langaði þau að aka hinn hringinn.
- Tvítugur karlkyns nemi á náttúrufræðibraut í Borgarholtsskóla. Hann og vinir hans voru á vel útbúnum jeppum að fara frá Landmannalaugum um Pokahryggsleið, í Álftavatn yfir Mælifellsand og þaðan suður Öldufellsleið.
- Læknir, 58 karlmaður frá í Vík í Mýrdal sem ferðaðist einn á jeppa. Hann hafði komið oft áður á svæðið, en í þetta sinn var markmiðið fyrst og fremst að taka ljósmyndir.
- Sjötugur karlkyns eftirlaunaþegi sem var á ferð með félagu sínum á jeppa. Þeir höfðu farið Fjallabaksleið nyrðri í austur og ætluðu Fjallabaksleið syðri til vesturs, en villtust af leið og enduðu niður með Hólmsánni.
- Heimamaður úr Álftaveri, 82 ára karlmaður. Hann hafði komið þarna ótal sinnum áður, fyrst árið 1943. Núna var hann þarna í skemmtiferð á jeppa ásamt konu sinni og ætluðu þau inn að Öldufelli og kannski eitthvað lengra.
- Þrjátíu og sex ára karlkyns flugmaður. Hann var í jeppaferð með syni sínum, en þeir höfðu gist í Hrauneyjum nóttina áður. Voru núna að fara Fjallabaksleið syðri og á leið til Reykjavíkur. Hann hafði verið leiðsögumaður fyrir nokkrum árum og fór þá stundum um þessar slóðir með franska göngumenn.
- Tónlistarmaður og leiðsögumaður, 36 ára karlmaður. Hann hafði ferðast töluvert með gönguhópa um þetta svæði á sumrin, en í þetta sinn var hann á ferð með frændum sínum á jeppa.
- Þrjátíu og níu ára kvenkyns arkitekt sem er búsett í Sviss og ferðaðist með fjölskyldu sinni. Þau hafa komið til Íslands á hverju sumri síðan þau fluttu út og ferðast um í u.þ.b. viku í hvert sinn. Þau voru á leið um Fjallabak syðra en völdu að fara Öldufellsleið meðal annars til sleppa við að fara yfir Hólmsá.
- Bóndi úr Álftaveri, 51 árs karlmaður. Hann hefur oft farið þarna á afréttinn enda er hann með á fjórða hundrad fjár.

#### 4.2.2 Viðtöl við ferðaþjónustuaðila

Auk viðtala við ferðamenn voru tekin 18 viðtöl við ferðaþjónustuaðila. Þeir voru valdir með markvissri úrtaksaðferð (e. purposive strategy sample) þar sem leitast var við að tala við þá sem hafa beinna hagsmuna að gæta á því svæði sem Hólmsárvirkjun gæti haft áhrif á. Af þeim viðmælendum sem rætt var við búa sjö í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, þ.e. í Skaftárhreppi og Mýrdal, tveir í Rangárþingi Eystra og níu á höfuðborgarsvæðinu (tafla 5). Fimm viðmælendanna selja gistingu í nágrenninu en aðrir skipuleggja ýmis konar ferðir um svæðið. Sjö þeirra eru með langar gönguferðir um svæðið, sex eru með jeppaferðir og tveir eru með hestaferðir um svæðið. Þeir sem eru með ferðir um fyrirhugað virkjunarsvæði og rætt var við eru: Hálendisferðir, Íslenskir fjallaleiðsögumenn, Fjallabak, Artic Adventures, Ísafold, Kynniferðir, Íshestar, ferðafélögin Útivist og Ferðafélag Íslands og fyrirtækin í nágrennasveitarfélaginu Mýrdalshreppi, þ.e. Katla Truck, South Coast Adventure, aðilar í Ketilsstaðaskóla og hestaleigan í Skálakoti undir Eyjafjöllum.

Tafla 5: Viðmælendalisti við ferðaþjónustuaðila.

Ársæll Hauksson, eigandi South Coast Adventure	Jón Baldur Þorbjörnsson, Ísafold
Einar Bollason, eigandi Íshesta	Ólafur Örn Haraldsson, forseti Ferðafélags Íslands
Einar Torfi Finnsson, framleiðslustjóri hjá Íslenskum fjallaleiðsögumönnum	Karl Rafnsson, hótelstjóri á Hótel Klaustri
Elín Þorgeirsdóttir, Gistiheimilinu í Hrífunesi	Ósk Vilhjálmisdóttir, eigandi og leiðsögumaður hjá Hálendisferðum
Gísli Kjartansson, eigandi Hótel Geirlands	Phillip Patay Pétursson, stofnandi og eigandi ferðaskrifstofunnar Fjallabaks
Guðjón Þorsteinn Guðmundsson, Katla Truck	Skúli H. Skúlason, framkvæmdastjóri hjá Útivist
Guðmann Ísleifsson og Trausti Ísleifsson, eigendur Hólasports	Sólveig Nikulásdóttir, hjá Iceland Travel
Guðmundur Viðarsson, bóndi. Rekur hestaleigu og fer í hestaferðir frá Skálakoti	Torfi G. Yngvason, framkvæmdastjóri Artic Adventures
Hadda Björk Gísladóttir, eigandi Hrífunes Guesthouse/Iceland photo tours	Þórarinn Þór, markaðs og sölustjóri hjá Kynniferðum/Reykjavík Excursions
Jóhann Vignir Hróbjartsson, Ketilsstaðaskóla	

Nánari lýsing á viðmælendum:

- Ársæll Hauksson, eigandi fyrirtækisins South Coast Adventure sem var stofnað fyrir þremur árum. Fyrirtækið býður upp á dagsferðir á jeppum og gerir fyrst og fremst út frá Hamragörðum sem er tjaldsvæði undir Eyjafjöllum. Flestar ferðir fyrirtækisins eru í Þórsmörk, en þangað er farið nánast daglega. Auk þess er boðið upp á ferðir um nágrenni Eyjafjallajökuls og Mýrdalsjökuls.
- Einar Torfi Finnsson hjá Íslenskum fjallaleiðsögumönnum, sem sérhæfa sig í göngu- og jeppaferðum, mikið til á fáförnum slóðum. Nokkrar af ferðum þeirra fara Öldufellsleið. Stóra djásn gönguferða fyrirtækisins er ferðin „Frá strönd til strandar“ en hún hefst

norður í Ásbyrgi og liggur þvert suður yfir miðhálandið. Loka hlekkur ferðarinnar er frá Eldgjá, um Hólaskjól, Álftavötn, Brytalæki og suður með Öldufelli, meðfram Öldufellsjökli og endar í Vík í Mýrdal.

- Einar Bollason hjá Íshestum sem er stærsta hestaleiga landsins og er með ferðir um Fjallabak syðra þar sem riðið er upp úr Fljótshlíð, að Einhyrningi, í Emstrur og þaðan austur Mælifellsand, um Brytalæki og í Álftavötn þaðan í Lambaskarðshóla (Hólaskjól) og síðan niður í Skaftárdal. Einstaka ferðir fara Öldufellsleið.
- Elín Þorgeirsdóttir sem ásamt eiginmanni sínum, Borgari Þorsteinssyni (sem ekki var við þegar viðtalið var tekið) hefur rekið gistiheimili í Hrífunesi í Skaftárhreppi frá árinu 2007, en gistiheimili hefur verið rekið í Hrífunesi í um 20 ár. Opið er á sumrin, frá júní til ágúst. Á öðrum árstíma eru þau hjónin með ferðir fyrir Íslendinga til Austur-Afríku í gegnum ferðaskrifstofuna Afríka ævintýraferðir. Í Afríku kynntust þau áfangastöðum sem byggja á hugmyndafræði visthæfrar ferðamennsku (*ecotourism*). Þar hafa verið reist safarí tjöld þar sem gestirnir upplifa mikla nálægð við náttúruna en hafa samt töluverðan lúxus eins og salerni og sturtu inn í „tjaldinu“. Hjónin hafa hug á að útfæra þessa hugmynd í Hrífunesi og eru langt komin með þá útfærslu.
- Gísli Kjartansson rekur Hótel Geirland í Skaftárhrepp. Hann keypti nýlega fjallatrúkk og býður upp á ferðir um hálandið í nágrenninu eins og t.d. til Lakagíga, Langasjó og mögulega um Öldufellsleið. Hann hefur ekki gert mikið til að selja ferðirnar, þ.a. það eru fyrst og fremst einstaka næturgestir á hótelinu sem fara í ferðirnar.
- Guðjón Þorsteinn Guðmundsson hjá Katla Truck er með dagsferðir frá Vík þar sem ekið er hringinn í kring um Mýrdalsjökul. Ferðin tekur um átta tíma og er í boði daglega. Stoppað er víða á leiðinni og farið í styttri gönguferðir. Flestir viðskiptavinanna eru á eigin vegum á ferð um láglandið, en ákveða að fara í dagsferð inn á hálandið þegar þeir eru komnir á Suðurlandið og reka augun í auglýsingu frá honum. Farþegarnir eru aðallega þýskumælandi.
- Guðmann Ísleifsson og Trausti Ísleifsson reka Hólasport sem er tveggja ára gamalt fyrirtæki og gerir út frá Hótel Laka í Skaftárhrepp. Boðið er upp á jeppa- og fjórhjólaferðir, m.a. inn á Lakasvæðið og í Núpstaðaskóg og einnig fjórhjólaferðir um Landbrotshóla. Þeir hafa fram að þessu ekki verið með ferðir um Öldufellsleið en telja slíkt þú vel mögulegt í framtíðinni.
- Guðmundur Viðarsson bóndi í Skálakoti í Mýrdalshrepp er með hestaferðir í kringum Mýrdalsjökul. Hann fer oftast um Skaftártungu en þó stundum Öldufellsleið og ræðst það meðal annars af að gistirými í skálanum við Hólmsárfossa er takmarkað. Guðmundur er

bæði með eigin ferðir en sér einnig um ferðir fyrir Eldhesta Hann rekur einnig gistaðstöðu í Skálakoti sem og hótél í Vík í Mýrdal auk þess sem hann rekur hestaleigu allt árið um kring.

- Hadda Björk Gísladóttir er með þjónustu fyrir erlenda ljósmyndara sem koma til að mynda íslenska náttúru. Hún og eiginmaður hennar bjóða upp á pakkaferðir fyrir ljósmyndara þar sem allt er innifalið, allt frá því að sækja ferðamennina út á flugvöll, aka þeim um landið, veita leiðsögn ásamt mat og gistingu að Hrífunesi. Mest ferðast þau um Fjallabak, Langasjó, Landmannalaugar og Lakasvæðið og fara oft um Öldufellsleið á leið sinni inn á Fjallabak. Á veturna fara þau einnig með hópa um suðurströndina og austur að Jökulsárlóni og er aðalbækistöðin þá í Hrífunesi. Gistiþjónustan stendur einnig öðrum ferðalöngum til boða, hvort sem er á eigin vegum, sem og fyrir minni hópa á vegum ferðaskrifstofa.
- Jóhann Vignir Hróbjartsson hefur ásamt eigin konu sinni, bróður og mágkonu gert upp Ketilstaðaskóla í Mýrdalshrepp sem gististað. Þegar viðtalið var tekið í sumarbyrjun var verið að leggja lokahönd á frágang á síðustu herbergunum, en önnur voru komin í útleigu. Auk þess að bjóða upp á gistingu eru þeir bræður með jeppaferðir um svæðið í kringum Mýrdalsjökul og um Fjallabak og er fyrst og fremst um að ræða dagsferðir.
- Jón Baldur Þorbjörnsson hjá Ísafold fer í jeppaferðir og gjarnan með ljósmyndahópa um hálendið m.a. um Fjallabak syðra, Öldufellsleið, um Skaftártungur og Eldgjá og víðar að Fjallabaki.
- Karl Rafnsson er hótélstjóri á Hótel Klaustri sem er eitt af Ícelandair hótélunum á landsbyggðinni. Þar er gisting fyrir um 100 manns og margir af hans gestum ferðast um Fjallabakssvæði, sérstaklega Eldgjá.
- Ólafur Örn Haraldsson er forseti Ferðafélags Íslands sem er með mikla starfsemi að Fjallabaki. Starfsemin felst í rekstri á skálagistingu, gönguferðum og jeppaferðum. Torfajökulssvæðið er mest nýtt, en einnig er töluvert af ferðum um Fjallabak syðra sem er nær fyrirhugaðri virkjun. T.d. eru gönguferðir um Álftavötn og þaðan suður með Hólmsá. Önnur ferð hefst í Landmannalaugum og fer þaðan um Jökulgil í Hattver, í Strútslaug, niður með Hólmsárlóni og suður Öldufellsleið. Öldufellsleiðin er jafnframt oft ekin í upphafi eða lok ferðar, þ.e. þegar farið er inn á Fjallabak og Torfajökulssvæðið.
- Ósk Vilhjálmsdóttir er einn af eigendum Hálendisferða sem sérhæfa sig í gönguferðum utan alfaraleiðar. Hún hefur gengið mikið um áhrifasvæði Hólmsárvirkjunar, sérstaklega með franska ferðamenn og fer þá gjarnan í tólf daga gönguferðir þar sem gengið er frá



Hólmsárbotnum, meðfram Hólmsá og Hólmsárlóni að Rauðabotni, þaðan í Brytalæki og síðan Öldufellsleið að Hólmsárfossi.

- Phillip Patay Pétursson hjá Fjallabaki ehf. er einn af frumkvöðlum ferðaþjónustunnar í fjallaferðum, en hann hóf störf í ferðaþjónustu fyrir 35 árum og hefur mikið farið með gönguhópa á þessar slóðir undanfarin 15 ár. Hann var lengi vel eini ferðaþjónustuaðilinn sem nýtti svæðið, en aðalstarfsemi hans er þó á hinu eiginlega Fjallabakssvæði, vestar og norðar. Hann er með ýmsar ferðir sem fara frá Hólmsárlóni í Hólaskjól og sumar þeirra fara suður með Öldufellsleið og lýkur gjarnan við Hólmsárfoss. Þá notar hann oft gistiaðstöðuna hjá Hólmsárfossi. Þetta eru aðallega fámennar ferðir og algengt að séu 6-12 manns í hverri ferð.
- Skúli H. Skúlason er framkvæmdastjóri ferðafélagsins Útivist. Félagið rekur skálagistingar ásamt göngu og jeppaferðum einkum norðan við framkvæmdasvæði virkjunarinnar. Í sumum ferðum er þó farið um Öldufellsleið.
- Sólveig Nikulásdóttir vinnur hjá Iceland Travel sem er ein stærsta ferðaskrifstofa landsins. Farþegar á þeirra vegum fara mikið um Fjallabak nyrðra í Eldgjá og Landmannalaugar en lítið sem ekkert um Fjallabak syðra eða Öldufellsleið.
- Torfi G. Yngvason hjá Arctic Adventures, sem sérhæfir sig í ýmiss konar ævintýraferðum (m.a. rafting, gönguferðum og jeppaferðum) og eru með þeim stærstu á sínu sviði hér á landi. Undanfarin ár hefur fyrirtækið verið með raftingferðir niður Hólmsá og ýmsar gönguferðir um Fjallabak og fara sumar þeirra um Öldufellsleið. Einnig er nokkuð um að jeppaferðirnar fari um Öldufellsleið.
- Þórarinn Þór markaðs- og sölustjóri hjá Kynniferðum (Iceland Excursion) segir umrætt svæði vera nýtt mjög mikið og einkum á tvennan hátt. Annars vegar er um að ræða áætlunarferðina sem fer í Eldgjá og Landmannalaugar og er þá farið um Fjallabaksleið nyrðri. Hins vegar séu jeppa- og truckaferðir um Fjallabak syðra þar sem einnig er komið við í Álftavatni og Emstrum.

Viðtölin á Suðurlandi voru tekin af Önnu Dóru Sæþórsdóttur og Rögnvaldi Ólafssyni dagana 2. til 4. júlí og viðtölin í Reykjavík voru tekin af Önnu Dóru, Rögnvaldi og Þorkeli í september og var meðallengd þeirra 32½ mínúta. Ferðaþjónustuaðilar voru spurðir hvers konar starfsemi þeir hefðu á svæðinu, hvernig ferðamenn kæmu til þeirra, hverju þeir væru að sækjast eftir og hvaða áhrif fyrirhuguð Hólmsárvirkjun og tengd mannvirki eins og raflínur myndu hafa á starfsemi þeirra. Í viðtölum voru lögð til grundvallar kort af fyrirhuguðum framkvæmdum svo viðmælendur gætu betur áttað sig á þeim og sýnt rannsakanda hvar framkvæmdirnar hefðu mest áhrif (sjá viðtalsrömmann í viðauka III). Lögð var sérstök áhersla á eftirtalin þemu:

- Núverandi nýting svæðisins (hversu mikið notað, hvers konar ferðir og ferðamenn).
- Aðdráttarafl svæðisins og sérstaða þess sem ferðamannasvæðis.
- Þolir svæðið fleiri ferðamenn og aukin umsvif ferðaþjónustunnar.
- Hvers konar mannvirki eru viðeigandi.
- Framtíðarsýn og framtíðarmöguleikar fyrir ferðaþjónustu á svæðinu.
- Viðhorf til hugmyndar um Hólmsárvirkjun og meðfylgjandi mannvirkja og möguleg áhrif þeirra á ferðamennsku.
- Viðhorf til raflínu vegna Hólmsárvirkjunar og möguleg áhrif hennar á ferðamennsku.

### 4.3 Mat á fjölda ferðamanna og ferðamynstri með umferðateljrum

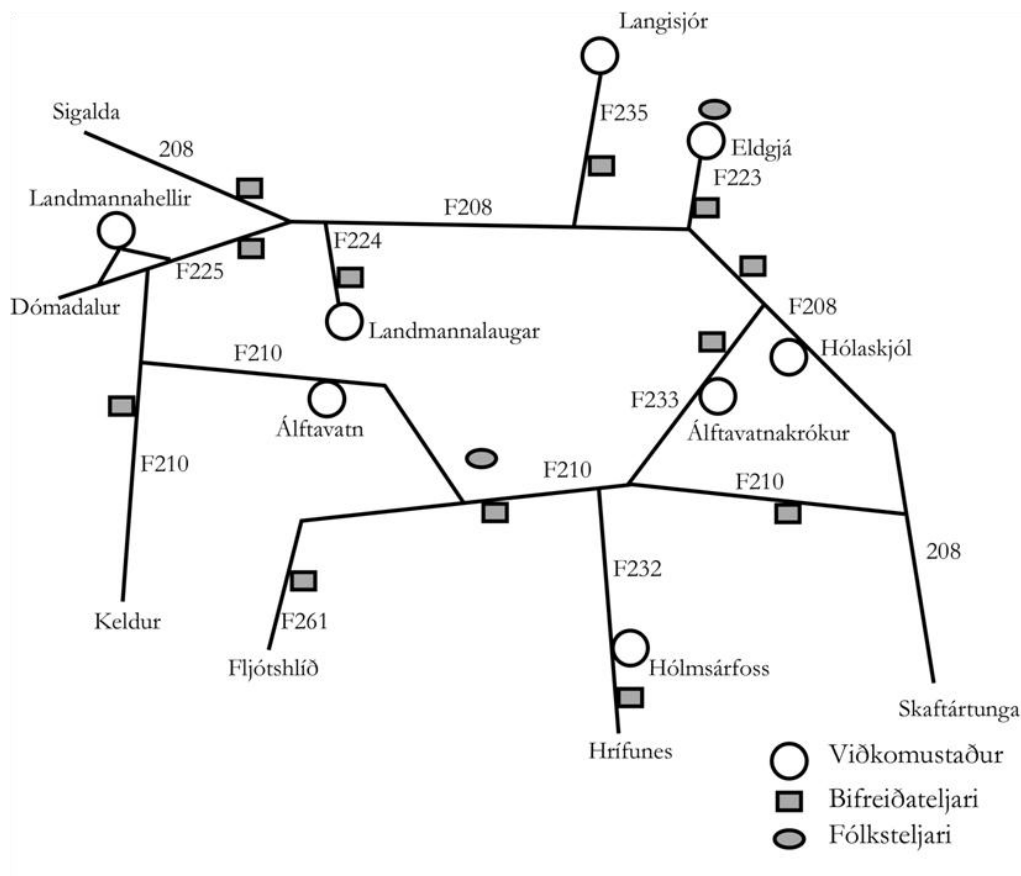
#### 4.3.1 Markmið talninganna

Þekking á fjölda ferðamanna og hvernig hann dreifist í tíma og rúmi er hluti af grunnupplýsingum um ferðamennsku. Þessi þekking hefur verið afar takmörkuð hér á landi fram til þessa. Hagstofan safnar upplýsingum um fjölda gistinátta, en þær er eingöngu hægt að fá greindar eftir landshlutum nema að fengnu skriflegu leyfi frá viðkomandi rekstraraðila. Í sumum spurningakönnunum er tiltekið úrtak spurt hvort viðkomandi hafi heimsótt ákveðna staði og með hliðsjón af því er hægt að áætla fjöldann sem þangað kemur. Það gefur þó takmarkaða mynd því slíkar kannanir snúa oft annars vegar að erlendum ferðamönnum eða hins vegar að innlendum, en sjaldnast báðum í einu. Spurningakannanir eru auk þess takmarkaðar að því leyti að þær byggja á minni og þekkingu ferðafólks á staðháttum og örnefnum (Wolf, Hagenloh og Croft, 2012). Erlendis eru talningar á bifreiðum og fólki með sérstökum talningartækjum mikið notaðar til þess að fylgjast með álagi á ferðamannstaði og bandarísku þjóðgarðarnir og þjóðskógarnir hafa gefið út nákvæmar leiðbeiningar um hvernig eigi að framkvæma slíkar talningar (Watson, 2000). Slíkt hefur ekki verið mikið notað hér á landi. Þó hafa höfundar þessarar skýrslu nýtt þessa tækni við rannsóknir við Laka árið 2007 (Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2009) og á Kili árið 2009 í samstarfi við Vegagerðina. Þá hefur verið fylgst með umferð fólks og bifreiða í Skaftafelli síðan árið 2009 og í Jökulsárgljúfrum frá árinu 2010 í samstarfi við Vatnajökulþjóðgarð.

Í ljósi mikilvægis Fjallabaks fyrir ferðaþjónustuna voru gerðar umfangsmiklar rannsóknir á umferð að Fjallabaki sumarið 2011 innan verkefnis sem kallast „Áætlun um ferðamennsku á miðhálandi Íslands“. Farin var sú leið að nota 12 teljara til að meta fjölda bifreiða sem fara ákveðna leið og 2 teljara til að meta fjölda göngumanna. Bifreiðar voru taldar á öllum aðkomuleiðum að Fjallabaki, þ.e. á aðkomuleiðum að Fjallabaksleið syðri, F210 og að

Fjallabaksleið nyrðri, F208 og að auki á mörgum leiðum innan svæðisins (mynd 10). Einn af teljurunum var á Öldufellsleið, F232, um 2,5 km norðan vegamóta við Hrífunesveg, 209, til að meta fjölda ferðamanna sem fer um fyrirhugað virkjunarsvæði Hólmsár. Til á átta sig á þeim fjölda sem fer um það svæði sem raflínan lægi um voru einnig settir upp teljarar á Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli, á F233 um Álftavatnkrók, á Fjallabaksleið nyrðri, F208 skammt sunnan Ströngukvíslar og á afleggjaranum inn að Eldgjá, F223.

Markmiðin í þessum kafla eru því að gefa greinargóða mynd af umferð ferðafólks og fjölda ferðamanna, annars vegar á fyrirhuguðu virkjunarsvæði og hins vegar á áhrifasvæði virkjunarinnar, þ.e. á Stór-Fjallabakssvæðinu. Því eru sérstaklega teknar fyrir þær leiðir sem mestu máli skipta í sambandi við fyrirhugaða virkjun og raflínur sem frá henni munu liggja, en það eru leiðirnar Öldufellsleið, F232, Fjallabakleið syðri, F210 við Snæbýli, F232 um Álftavatnkrók, Fjallabaksleið nyrðri, F210, sunnan Eldgjár og Fjallabaksleið syðri, F210, á Mælifellssandi. Í ljósi þess að áhrifasvæði fyrirhugaðra virkjunarhugmynda nær yfir allt Stór-Fjallabakssvæðið er einnig leitast við að varpa ljósi á umfang ferðamennsku á öllu svæðinu.



Mynd 10: Talningarstaðir að Fjallabaki sumarið 2011.

### 4.3.2 Tækin

Bifreiðateljararnir sem eru notaðir skynja farartæki með segulskynjara sem skynjar breytingu á segulsviði jarðar þegar farartæki fara hjá. Því þarf ekki slöngur yfir veg eða víra undir vegyfirborð eins og á þeim teljum sem mest hafa verið notaðir hér á landi hingað til, heldur nægir að koma tækinu fyrir í vegkanti og skynja þeir þá farartæki sem eru í allt að 6 m fjarlægð frá teljaranum. Teljararnir sem telja fólk skynja hitageislun og er komið fyrir við stíga þar sem þröngt er og líkur á að göngufólk dreifist í einfalda röð. Teljararnir eru litlir, um 10x15x5cm, í vatnsþéttum plastkassa. Teljurunum var komið fyrir í kassa úr vatnsþolnum mótakrossviði sem festir voru við staura sem grafnir voru niður í vegkantinn og faldir með grjóti eða torfi (mynd 11). Rafhlöður þeirra endast í hálfri eða heilt ár.

Allir teljararnir eru stilltir á að skrá á hverjum heilum tíma allar bifreiðar sem hafa farið hjá síðustu klukkustund. Þeir geyma gögnin og hafa nægilegt minnisrými til að geyma talningu á klukkustundar fresti í heilt ár. Þó er ráðlegt að lesa af þeim á nokkurra mánaða fresti til að tryggja að ekki tapist of mikið af gögnum ef tæknileg vandamál koma upp. Teljararnir gera ekki mun á stórum og litlum



Mynd 11: Bifreiðateljara komið fyrir í vegkanti við Eldgjá.

farartækjum, t.d. ekki langferðabifreiðum og einkabifreiðum. Teljararnir telja allar bifreiðar sem fara um veginn, í báðar áttir og ekki er hægt að skilja á milli umferðar eftir stefnu.

Tækin eru frekar auðveld að setja upp og vinna með. Velja þarf talningarstaðina af nokkurri kostgæfni, bæði þannig að talið sé á stöðum sem skipta máli og eins er æskilegt að teljararnir séu þar sem ekið er á jöfnum hraða og helst þar sem litlar líkur eru á að bílar séu að mætast rétt hjá teljurunum, en þá gætu tvær bifreiðar talist sem ein. Það getur verið erfitt að ákveða hve langt inni á leiðum teljarar eru settir niður. Oft er hagkvæmt vegna aflesturs og eftirlits að setja þá skammt inni á leiðinni. Það getur hins vegar boðið upp á að fólk fari inn á leiðina framhjá teljaranum en hætti við og fari tilbaka aftur og bifreiðar teljist þar með tvisvar, án þess að fara í raun inn á svæðið. Þetta getur t.d. gerst þar sem slóðar eru vel færir framan af en versna síðan, eða það kemur erfitt vað sem bílstjórar treysta sér ekki í. Á þeim stöðum að Fjallabaki sem talið var er helst hætta á því á Öldufellsleið og Fjallabaksleið nyrðri, F208, við Ströngukvísl. Á báðum

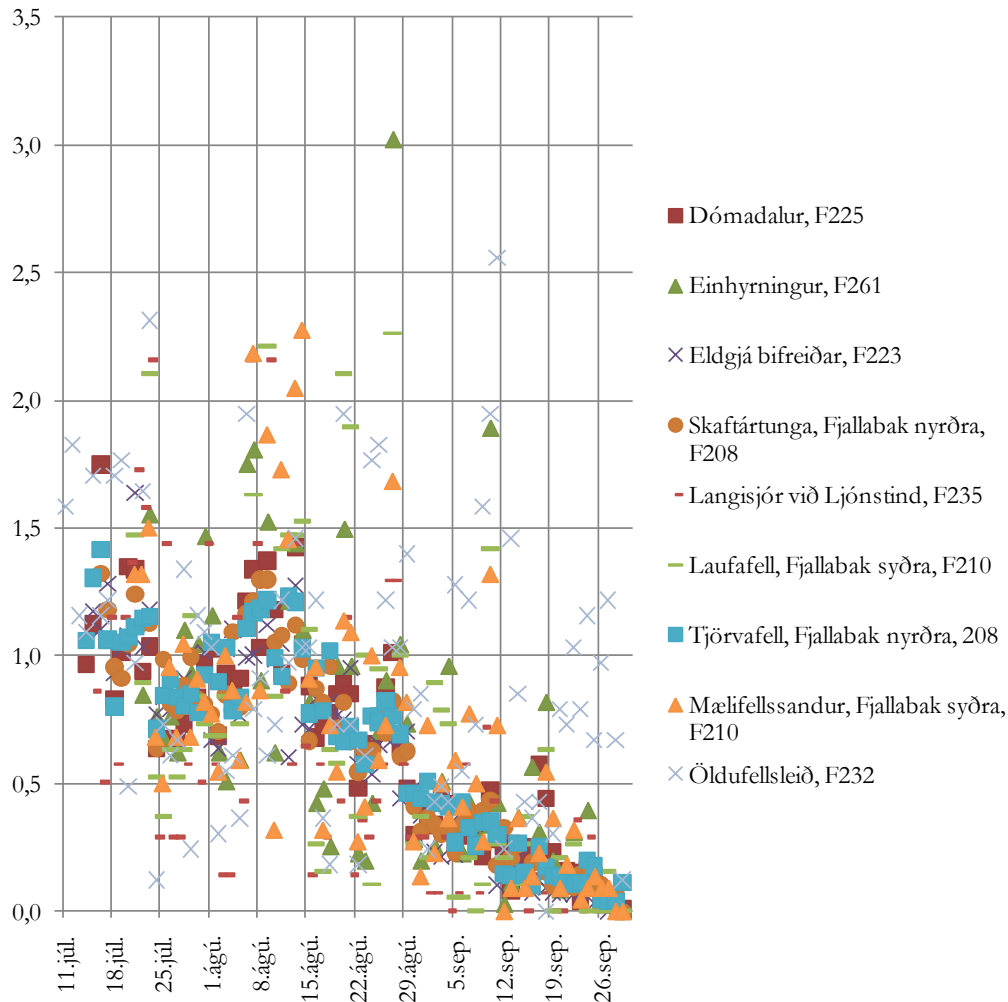
stöðum er sæmilega fært fólksbílum upp fyrir teljarana en vöð eru skammt innan við þá. Ekki er þó að sjá á gögnum að þetta hafi reynst mikið vandamál.

### 4.3.3 Meðhöndlun gagnasafnsins

Þar sem teljararnir skrá á klukkutíma fresti allan sólarhringinn safnast upp mikið af gögnum sem erfitt getur verið að fá yfirlit yfir. Til að fá sem best yfirlit yfir umferðina er unnið úr þeim á ýmsan hátt og segir hver úrvinnsla sína sögu:

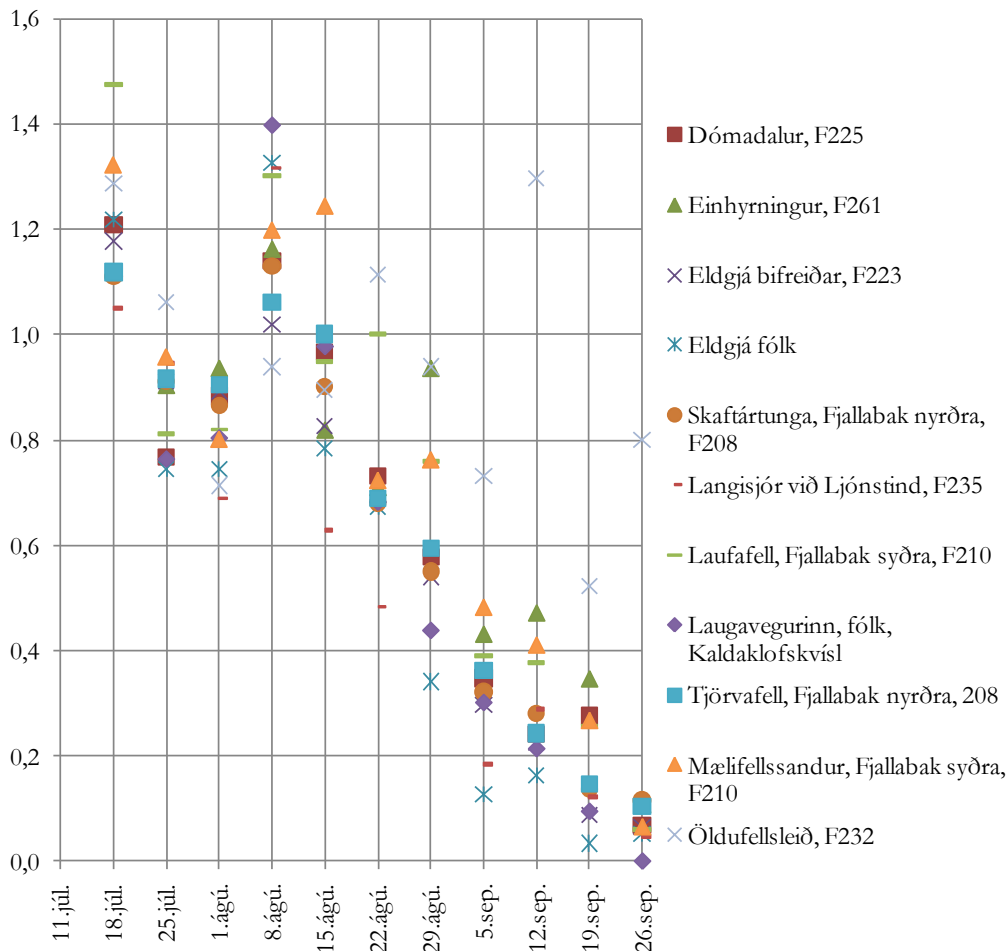
1. Heildarfjöldi á sólarhring. Með því má sjá sveiflur sem verða vegna t.d. frídags verslunarmanna, veðurfars og hvenær mesta umferðin er.
2. Heildarumferð yfir allt ferðamannatímabilið.
3. Dreifing umferðar eftir tíma sólarhrings, reiknað fyrir hverja klukkustund. Þessi sýn gefur hugmynd um hvenær sólarhringsins er háannatími sem varpar meðal annars ljósi á hámarksálag á salerni og aðra innviði.
4. Dreifing umferðar eftir vikudögum. Með þessari sýn má t.d. sjá hvort umferð er önnur um helgar en á virkum dögum, eða hvort umferðin sé meiri ákveðna vikudaga en aðra.
5. Reiknað meðaltal á vikutímabili. Með því fæst betri yfirsýn yfir hvernig umferðin breytist yfir sumarið án þess að sveiflur milli daga trufla.

Ferðatímabil á hálendi Ísland hefst þegar snjóá leysir og land þornar, venjulega á bilinu frá 20. júní til 14. júlí (Vegagerðin, 2012a). Því lýkur síðan um 20. september. Misjafnt er hvenær snjór lokar vegum, en það er að jafnaði einhvern tíman frá miðjum september fram í miðjan október. Hér er gert ráð fyrir að ferðatímabilið hefjist þegar vegir opna og ljúki í lok september. Þegar talningagögnin eru skoðuð sést að umferð á hinum ýmsu stöðum að Fjallabaki breytist á mjög svipaðan hátt á öllum talningarstöðum, rís skarpt þegar vegir opnast, er nokkuð jöfn í júlí og fram í ágúst, en fellur síðan jafnt og þétt síðari hluta ágúst og fram í september, en síðari hluta september eru fáir á ferli og umferðin sækir gjarnan í fasta lága tölu (mynd 12). Á myndinni er búið að norma fjöldann á öllum talningarstöðunum með því að deila í hann með meðaltali talninga á þeim talningarstað dagana 15. júlí til 11. ágúst að báðum meðtöldum. Með þessu móti fá allir staðirnir hágildi í kringum 1 og verða sambærilegir. Þar með verður einnig auðveldara að greina heildarmynd og útlit ferlanna og bera þá saman og beita stærðfræðilegum aðferðum til að draga ályktanir af gagnasafninu.



Mynd 12: Fjöldi bifreiða á dag á talningarstöðum að Fjallabaki.

Eins og áður segir var farin sú leið að sía gögnin með því að reikna meðaltal á vikutímabili. Þannig verður ferlið yfir sumarið aðgengilegra og skýrara (mynd 13). Íhugað var að nota almanaksvikur sem mælikvarða á tíma, en fallið var frá því og í staðinn notað vikutímabil sem hefst 10. júní, þ.e. á föstum mánaðardegi, en ekki á föstum vikudegi. Þetta er gert vegna þess að ef valdar væru almanaksvikur (t.d. frá sunnudegi til sunnudags) þá er 6 daga flókt á þeim milli ára hvað varðar mánaðardag og er það of mikil sveifla þegar bera á saman gögn milli ára.



Mynd 13: Sjö daga meðaltal af fjölda bifreiða á öllum talningarstöðum.

Reynt var að finna stærðfræðifall sem lýsir ferlunum og finna þannig hvort talningarstaðirnir hefðu svipaða eiginleika. Eins og við er að búast ná ferlarnir hámarki um leið og vegir opna og halda því fram í miðjan ágúst, en þá falla þeir, að mestu línulega til að byrja með, en með nokkrum boga þó, fram í miðjan september, eða jafnvel fram í lok mánaðarins. Með öðrum orðum þá má lýsa ferlunum með beinni lárétttri línu fram í miðjan ágúst, en með annarrar gráðu falli eftir það. Það hefur marga kosti að geta notað slíkt fall og einfaldar vinnuna við úrvinnslu og notkun gagnanna. Slíkt fall gerir t.d. unnt að reikna umferð allt sumarið á talningarstöðum með því heilda fallið.

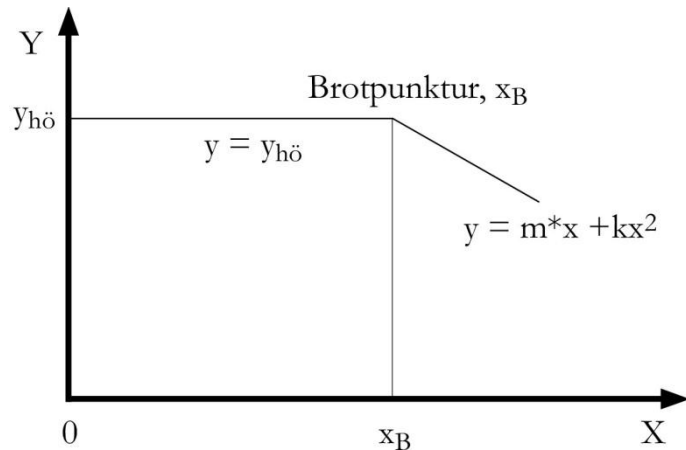
Hér á eftir er stafurinn  $x$  notaður sem nafn á vikutímabreytunni og stafurinn  $y$  sem nafn á meðalfjölda á dag hvers viku tímabils. Núll þessa tímakvarða var sett 13. júní (þ.e. miðgildið á 7 daga tímabilinu 10. til 17. júní). Fallið er eins og áður sagði lárétt um hásumarið, fram að svonefndum brotpunkti,  $x_B$ , en fellur síðan með annarrar gráðu falli (mynd 14).

Fallinu má lýsa sem:

$$y = y_{h\ddot{o}} \quad \text{fyrir } x \leq x_B$$

$$y = m \cdot x + kx^2 \quad \text{fyrir } x > x_B$$

Jafnan var felld að talningagildunum með því að leita númerískt eftir bestu gildum á  $y_{h\ddot{o}}$ ,  $m$  og  $k$  með svonefndu Solver verkfæri í Microsoft Excel 2010. Lágmarkið var summan af  $\Delta^2$ , þar sem  $\Delta$  er frávik reiknaða ferilsins (jöfnunnar) frá mældu gildunum. Forritið reiknar bestu gildin á breytunum  $y_{h\ddot{o}}$ ,  $m$  og  $k$ , en að auki er reiknaður svonefndur brotpunktur

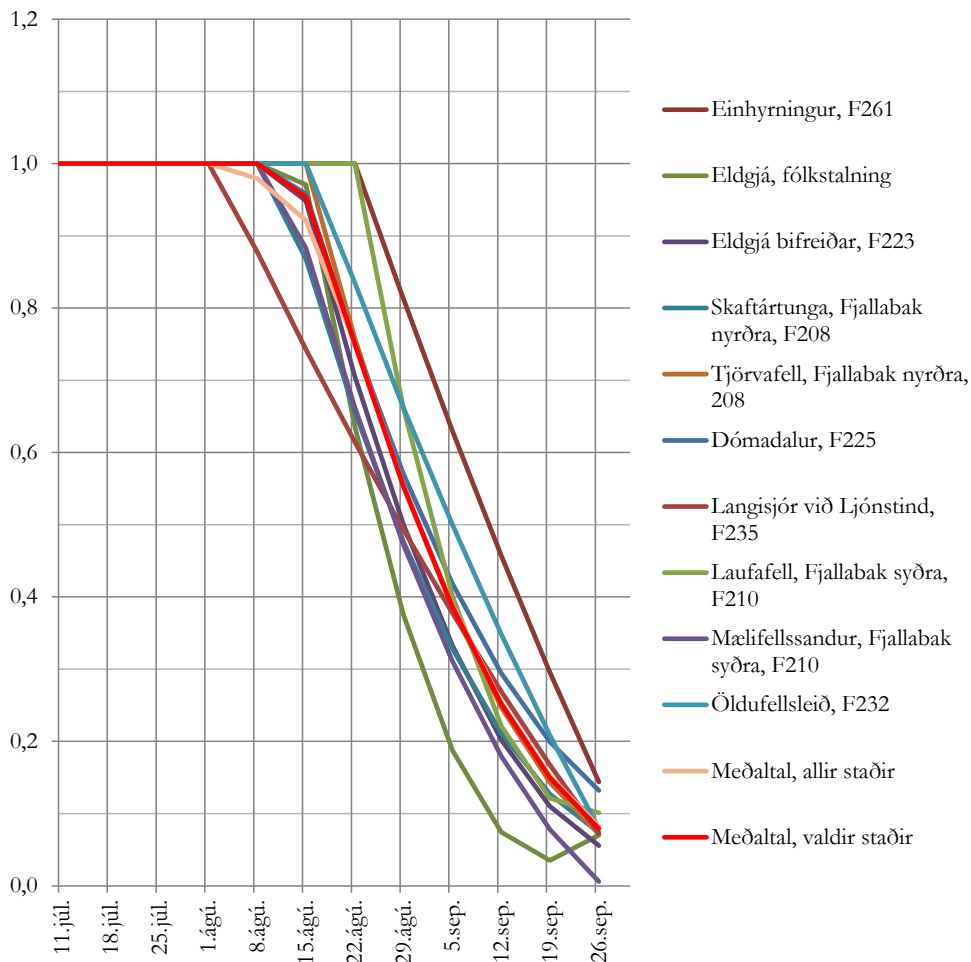


Mynd 14: Fræðileg jafna ferils fyrir umferð.

$[(x,y) = (x_B, y_{h\ddot{o}})]$  sem er skurðpunktur láréttu línunnar  $y = y_{h\ddot{o}}$  við hallandi línuna sem markar síðari hluta sumars. Við þetta var reikniðferðin „GRG nonlinear engine“ notuð.

Niðurstaðan úr þessum reikningum er sýnd á Mynd 9 fyrir þá talningarstaði sem nægjanleg gögn voru til fyrir. Ferlar staðanna eru mjög líkir og mestu frávikin á ferlunum eru á fáförnum leiðum þar sem reyndust vera miklar sveiflur á umferðinni, eins og t.d. á F261 við Einhyrning og F210 við Laufafell. Talningarnar á göngufólki á Laugaveginum og í Eldgjá falla einnig að mestu leyti að þessum ferlum, en þó má sjá að göngufólki fækkar hraðar í september en bifreiðum. Það má vafalaust rekja til ótryggs veðurs og að fjallaskálar loka um miðjan september.





Mynd 15: Ferlar af fjölda bifreiða á talningarstöðum að Fjallabaki.

Þegar borin eru saman gröfin sem sýna talningar (myndir 12 og 13) og grafið með reiknuðu ferlunum (mynd 15), þá eru helstu frávikin milli talninganna og reiknuðu gildanna í upphafi og lokum háannar, þar virðast vera allmiklir toppar. Það er að sjá að umferð sé mikil fyrst eftir að vegir opnast, dali síðan eitthvað seint í júlí, en rísi svo aftur áður en hún snarfellur um miðjan ágúst. Það eru ekki næg gögn til að kanna þetta til fullnustu, en það væri áhugavert. Seinni toppurinn gæti verið kominn til vegna frídags verslunarmanna og ef svo er ætti að vera hægt að sjá það ef talið er á komandi árum þar sem frídagurinn færir. Ef mælingar verða endurtekna ætti að vera hægt að byrja að telja strax í upphafi ferðamannatímans þar sem búið er að festa talningarstaði og kassar eru þar tilbúnir fyrir teljarana og því fremur fljótlegt að koma þeim í gang. Þá ætti sá toppur sem virðist vera í upphafi ferðamannatímans að koma vel fram.

Þar sem ekki er talið yfir allt tímabilið er meðaltal reiknuðu ferlanna notað til þess að áætla fjölda þá daga sem talningar ná ekki yfir. Svipuð aðferðafræði er notuð af Vegagerðinni í svonefndum skynditalningum (Vegagerðin, 2012b) þar sem stuttar talningar eru bornar saman við talningarstað á norðanverðum Kjalvegi við Kolku (nr. 1381) þar sem talið er allt árið og frá þeim samanburði reiknað það sem Vegagerðin kallar sumardagsumferð (SDU), meðalumferð á dag

mánuðina júní, júlí, ágúst og september, vetrardagsumferð (VDU), meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember og ársdagsumferð (ÁDU), meðalumferð á dag yfir árið. Skoðað var hvort nýta mætti skilgreiningar og aðferðir Vegagerðarinnar, en þær reyndust of grófar til að nýtast til að segja til um ferðamynstur ferðamanna þennan stutta tíma sem ferðast er á hálendinu.

## 5 Umferðartalningar

### 5.1 Framkvæmd talninganna sumarið 2011

Sumarið 2011 voru bifreiða taldar á 12 stöðum að Fjallabaki og voru fyrstu teljararnir settir upp um miðjan júlí og þeir síðustu um miðjan ágúst (tafla 6). Flestir fjallvegir opnuðust ekki fyrr en í júlí og sumir ekki fyrr en um miðjan júlí. Sprengisandur opnaðist t.d. um 13. júlí, slóðin frá Laufafelli um Pokahrygg að Dómadalsleið var enn ófær flestum farartækjum 19. júlí. Þetta er mun síðar en á síðustu árum, en fjallvegir hafa að jafnaði á árunum 2004-2008 opnast í fyrsta lagi á bilinu 12. til 20. maí og í síðasta lagi 13. júní til 3. júlí, eftir því um hvaða leiðir er að ræða (Vegagerðin, 2012a). Haustið 2011 var hins vegar hagstætt og vegir lokuðust ekki fyrr en í byrjun nóvember, en þá var umferð döttin niður á svæðinu.

Tafla 6: Talningarstaðir að Fjallabaki sumarið 2011.

Nafn	Lýsing	GPS staðsetning		Tímabil mælinga	
		Norður	Vestur	Mæling hefst	Mælingu lýkur
Álftavatnkrókur, F233	Um 700 m frá mótum F208	63° 54,735'	18° 37,687'	17. ágúst kl. 16	29. sept. kl. 11
Dómadalur, F225	Um 3 km frá mótum F225 og F208	64° 01,762'	19° 05,550'	13. júlí kl. 21	2. okt. kl. 13
Einhyrningur, F261	Nyrst á flötunum við Einhyrning	63° 43,985'	19° 27,636'	21. júlí kl. 21	1. okt. kl. 16
Eldgjá bifreiðar, F223	120 m frá mótum F208	63° 56,645'	18° 39,074'	14. júlí kl. 19	29. sept. kl. 12
Landmannalaugar afleggjari, F224	120 m áður en komið er skriðunni	63° 59,970'	19° 03,070'	18. ágúst kl. 21	2. okt. kl. 15
Langsjór við Ljónstind, F235	Um 3,5 km frá mótum F208	63° 59,328'	18° 39,208'	14. júlí kl. 16	29. sept. kl. 13
Laufafell, Fjallabak syðra, F210	600 m sunnan gatnamóta við Laufafell	63° 54,370'	19° 24,262'	15. júlí kl. 17	2. okt. kl. 09
Mælifellssandur, Fjallabak syðra, F210	Um 800 m austan móta F210 og F261	63° 49,282'	19° 12,104'	20. júlí kl. 20	1. okt. kl. 16
Skaftártunga, Fjallabak nyrðra, F208	Um 800 m sunnan vaðs á Ströngukvísl	63° 55,281'	18° 38,254'	15. júlí kl. 17	29. sept. kl. 13
Snæbýli, Fjallabak syðra, F210	2,2 km vestan heimreiðar að Snæbýli	63° 43,804'	18° 38,656'	17. ágúst kl. 17	28. sept. kl. 18
Tjörvafell, Fjallabak nyrðra, 208	Um 600 m vestan móta 208 og F225	64° 02,259'	19° 02,803'	13. júlí kl. 20	2. okt. kl. 14
Öldufellsleið, F232	2,5 km norðan móta F232 og 209	63° 37,749'	18° 33,383'	27. júní kl. 16	6. nóv. kl. 12

Val á talningarstöðum tókst vel, þó hefði verið til bóta að hafa teljara á leggnum á Fjallabaki nyrðra, F208, á milli Landmannalauga og Eldgjár. Slíkur teljari hefði verið mjög gagnlegur til að meta hve margir fara „í gegn“ um Fjallabak nyrðra, F208, frá Sprengisandsleið austur í Skaftártungu og hve margir aka til Landmannalauga og Eldgjár og þaðan aftur til byggða sömu leið. Einnig hefði verið æskilegt að hafa teljara á F210 austan Álftavatns. Reynt var að telja á öllum aðkomuleiðum en þó var ekki talið á leiðinni frá Heklu um Krakatind að F210 við Laufafell og heldur ekki á svonefndum Pokahrygg sem liggur frá F225, Dómadalsleið yfir að F210 við Laufafell gegnum Reykjadali. Mjög fáir aka þessar leiðir, þær opnast seint þar sem snjó tekur þar seint upp og eru aðeins færar breyttum bílum. Í ljósi þess þótti réttlæt看legt að telja ekki umferð á þeim leiðum.

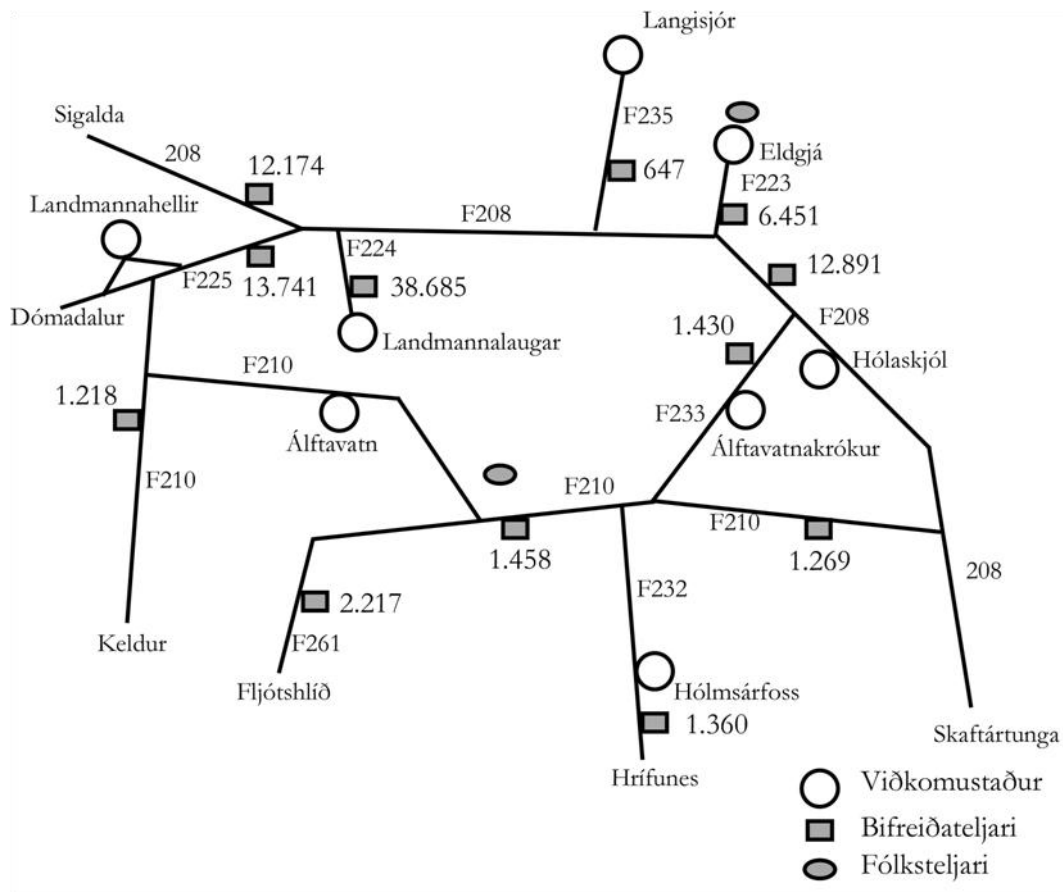
## 5.2 Umferð að Fjallabaki

Mesta umferðin að Fjallabaki er um Fjallabak nyrðra, leiðina frá Hrauneyjum (Tjörvafell, 208) annars vegar og Dómadal hins vegar og um F208 um Skaftártungu en um hverja þessa leið fóru 12 – 13 þúsund bifreiðar sumarið 2011 (tafla 7 og mynd 16). Um hásumarið fóru að meðaltali tæplega 250 bifreiðar á dag um Fjallabak nyrðra og Dómadal og þann dag sem umferð var mest fóru 422 bílar á dag um Dómadal. Mun færri fara um Fjallabaksleið syðri eða um 12 – 15 hundruð bifreiðar sumarið 2011 og að meðaltali óku þar um 50 bílar á dag.

Þegar talað er um talningar og fjölda bifreiða eða fólks sem talið var, þá er átt við heildarfjölda þeirra sem fara í báðar áttir. Þar sem ekki náðust talningar á háönn eru ekki gefnar upp tölur um mesta fjölda bifreiða á dag. Reiknað er með að umferð um sumarið hafi hafist 8. júlí en lokið 29. september sumarið 2011.

Tafla 7: Helstu niðurstöður talninga sumarið 2011.

Nafn	Mæling hefst	Mælingu lýkur	Heildarfjöldi yfir sumarið	Meðalfjöldi á dag á háönn	Mesti fjöldi á dag
Álftavatnkrókur, F233	17. ágúst	29. sep.	1.430	25	
Dómadalur, F225	13. júlí	2. okt.	13.741	241	422
Einhyrningur, F261	21. júlí	1. okt.	2.217	34	107
Eldgjá bifreiðar, F223	14. júlí	29. sep.	6.451	118	193
Landmannalaugar afleggjari, F224	18. ágúst	2. okt.	38.685	678	
Langisjór við Ljónstind, F235	14. júlí	29. sep.	647	12	30
Laufafell, Fjallabak syðra, F210	15. júlí	2. okt.	1.218	21	43
Mælifellssandur, Fjallabak syðra, F210	20. júlí	1. okt.	1.458	24	50
Skaftártunga, Fjallabak nyrðra, F208	15. júlí	29. sep.	12.891	232	305
Snæbýli, Fjallabak syðra, F210	17. ágúst	28. sep.	1.269	21	
Tjörvafell, Fjallabak nyrðra, 208	13. júlí	2. okt.	12.174	214	304
Öldufellsleið, F232	27. júlí	6. nóv.	1.360	17	38



Mynd 16: Heildarfjöldi bifreiða að Fjallabaki sumarið 2011.

Til þess að áætla þann heildarfjölda ferðamanna sem fer um Stór-Fjallabakssvæðið þurfti að ganga út frá ýmsum forsendum, m.a. skilgreina aðkomuleiðir að svæðinu. Aðkomuleiðir inn á Fjallabak nyrðra eru hér taldar vera 208 frá Hrauneyjum, F225 um Dómadal og F208 úr Skaftártungu. Aðkomuleiðir inn á Fjallabak syðra eru F210 frá Keldum, F261 úr Fljótshlíð, F233 um Álftavatnkrók, F210 frá Gröf í Skaftártungu og F232 um Öldufell. Þetta eru allar leiðir inn á svæðin sem skipta máli. Fjallabak syðra og nyrðra eru tekin sem aðgreind svæði. Fundið er hve margir koma inn á hvort svæði með því að leggja saman umferð á öllum leiðum sem liggja inn á viðkomandi svæði og deila í þá tölu með tveimur til að fá umferðina inn á svæðið (töflur 8 og 9). Heildarfjöldi sem kemur inn á Stór-Fjallabak er síðan reiknaður sem summa af þeim sem koma inn á svæðin tvö. Þeir sem í einni ferð fara t.d. fyrst um Fjallabaksleið syðri og enda í Skaftártungu eftir F210 eða F233 og fara síðan aftur vestur eftir Fjallabaksleið nyrðri teljast tvisvar með þessari aðferð. Það er raunar eins og myndi gerast ef þeir færu suður Öldufellsleið og síðan aftur upp Skaftártungu inn á Fjallabaksleið nyrðri eins og margir gera til að þurfa ekki að fara yfir Hólmsá á vaði.

Í töflu 10 er þetta skoðað nánar. Taflan sýnir umferð í aðra áttina, umferð til staðarins, þ.e. umferð inn á Fjallabak syðra og nyrðra og í Landmannalaugar og Eldgjá. Stór-Fjallabak er summan af syðra og nyrðra svæðinu.

Þegar skoðuð er umferð inn á Fjallabak nyrðra má telja nokkuð öruggt að þeir sem koma að vestan eftir 208 og F225 séu á leið í Landmannalaugar. Erfiðara er með aðkomuna að austan upp Skaftártungu. Þar er möguleiki að einhver umferð sé að Eldgjá sem síðan fer tilbaka sömu leið niður Skaftártungu. Séu tölurnar hins vegar bornar saman við umferð inn að Landmannalaugum, eftir

afleggjaranum F224, þá virðist samt að allir sem koma eftir þessum þremur aðkomuleiðum fari í Landmannalaugar, án þess stæðist ekki talningin í Landmannalaugum, heildarfjöldi þeirra sem koma inn á svæðið er 19.403 og heildarfjöldi þeirra sem aka heim að Landmannalaugum er 19.342. Óvissa er að sjálfsgöðu um hve margir þeirra sem gista í Landmannalaugum fara þaðan í dagsferðir og teljast þá á afleggjaranum, en þar sem nær 700 bifreiðar fara þar um á háönn er ekki líklegt að þeir valdi verulegri skekkju. Hér verður gert ráð fyrir að hverfandi hluti þeirra sem fara um F208 við Ströngukvísl fari tilbaka aftur niður Skaftártungu. Á sama hátt er gert ráð fyrir að þeir sem koma í Eldgjá frá Landmannalaugum haldi áfram niður Skaftártungu en snúi ekki við til Landmannalauga. Þetta er því miður ekki hægt að sannreyna því ekki var teljari á F208 milli Eldgjár og Landmannalauga sumarið 2011 en tölurnar frá Landmannalaugum virðast þó benda til þessa.

Um 84% af þeim bifreiðum sem koma inn á Stór-Fjallabakssvæðið fara um Fjallabaksleið nyrðri, þ.e. 19.403 af 23.150. Af þeim má ætla að um helmingurinn (um 12 þúsund bifreiðar) aki „í gegn“, þ.e. komi inn á svæðið að vestan og fari þaðan niður í Skaftártungu eða öfugt. Síðan koma um 7 þúsund bifreiðar að auki að vestan, aka í Landmannalaugar og fara tilbaka til vesturs

Tafla 8: Fjöldi bifreiða sem ók inn á Fjallabaksleið nyrðri sumarið 2011.

Vegir inn á Fjallabak nyrðra	Bifreiðar	Bifreiðar inn á svæðið
Tjörvafell, Fjallabak nyrðra, 208	12.174	6.087
Dómadalur, F225	13.741	6.870
Skaftártunga, Fjallabak nyrðra, F208	12.891	6.446
Alls	38.806	19.403

Tafla 9: Fjöldi bifreiða sem ók inn á Fjallabaksleið syðri sumarið 2011.

Vegir inn á Fjallabak syðra	Bifreiðar	Bifreiðar inn á svæðið
Laufafell, Fjallabak syðra, F210	1.218	609
Einhyrningur, F261	2.217	1.109
Álftavatnkrókur, F233	1.430	715
Snæbýli, Fjallabak syðra, F210	1.269	634
Öldufellsleið, F232	1.360	680
Alls	7.494	3.747

Tafla 10: Fjöldi bifreiða sem ekið er inn á Fjallabak sumarið 2011.

Svæði	Bifreiðar
Stór-Fjallabak	23.150
Fjallabaksleið nyrðri	19.403
Fjallabaksleið syðri	3.747
Landmannalaugar	19.342
Eldgjá	3.185

aftur, annað hvort eftir 208 til Hrauneyja eða um Dómadalsleið, F225, niður á Landveg, veg númer 26.

Á þremur talningarstöðum ollu tæknileg vandræði því að talningar töpuðust fyrri hluta tímabilsins: Á afleggjaranum að Landmannalaugum, F224; á Fjallabaksleið syðri, F210, við Snæbýli í Skaftártungu; og á F233 sem liggur milli Fjallabaksleiðar nyrðri og syðri um Álftavatnkrók ofan Hólaskjól. Á þessum þremur stöðum var meðalferill að Fjallabaki, kvarðaður með þeim gögnunum sem náðust á viðkomandi stað, notaður til að áætla umferð fram að því að talningar hófust.

### 5.3 Fjöldi ferðamanna að Fjallabaki

Með hliðsjón af heildartalningu á aðkomuleiðum að svæðinu má gera sér grein fyrir hve margir ferðamenn koma á svæðið að Fjallabaki. Eins og komið hefur fram má reikna fjölda ferðamanna frá fjölda bifreiða ef þekkt er hve margir eru í hverri bifreið. Það er hins vegar mismunandi hve mikið er um langferðabifreiðar og hve margir eru í þeim. Sumarið 2011 taldi starfsmaður sem var að dreifa spurningalistum í Eldgjá dagana 14. júlí til 19. júlí öll farartæki sem komu þangað á tímabilinu frá klukkan 9:30 á morgnana og til 18:00 á kvöldin. og hve margir voru í þeim. Samkvæmt bifreiðateljaranum koma á þessum tíma 85% allra bifreiða sem aka inn að bílastæðinu. Samkvæmt þessum talningum eru að meðaltali 6,24 manns í hverju farartæki sem fer þarna um (tafla 11). Æskilegt hefði verið að gera sambærilega handtalningu í Landmannalaugum því þar má ætla að langferðabifreiðar séu fleiri.

Þegar fundinn hefur verið fjöldi bifreiða sem kemur inn á svæðið má áætla fjölda ferðamanna sem þangað kemur með því að margfalda fjölda bifreiða með meðalfjölda fólks í hverri bifreið. Samkvæmt þessu komu um 140 þúsund manns inn á Fjallabakssvæðið sumarið 2011. Af þeim fóru um 20 þúsund inn í Eldgjá og um 120 þúsund til Landmannalauga (tafla 12). Eins og fyrr segir er þessi tala líklega vanáætluð því ætla má að fleiri komi með langferðabílum í Landmannalaugar en í Eldgjá og því séu að meðaltali fleiri í hverri bifreið en hér er reiknað með.

Tafla 11: Fjöldi ferðamanna og bifreiða í Eldgjá sumarið 2011.

Tegund bifreiðar	Fjöldi bifreiða	Fjöldi fólks	Meðalfjöldi í farartæki
Langferðabifreiðar	50	964	19,28
Minni bifreiðar	195	564	2,89
Alls	245	1528	6,24

Tafla 12: Heildarfjöldi ferðamanna og bifreiða að Fjallabaki sumarið 2011.

Svæði	Bifreiðar	Ferðamenn*
Stór-Fjallabak	23.150	144.382
Fjallabaksleið nyrðri	19.403	121.011
Fjallabaksleið syðri	3.747	23.370
Landmannalaugar	19.342	120.634
Eldgjá	3.185	19.866

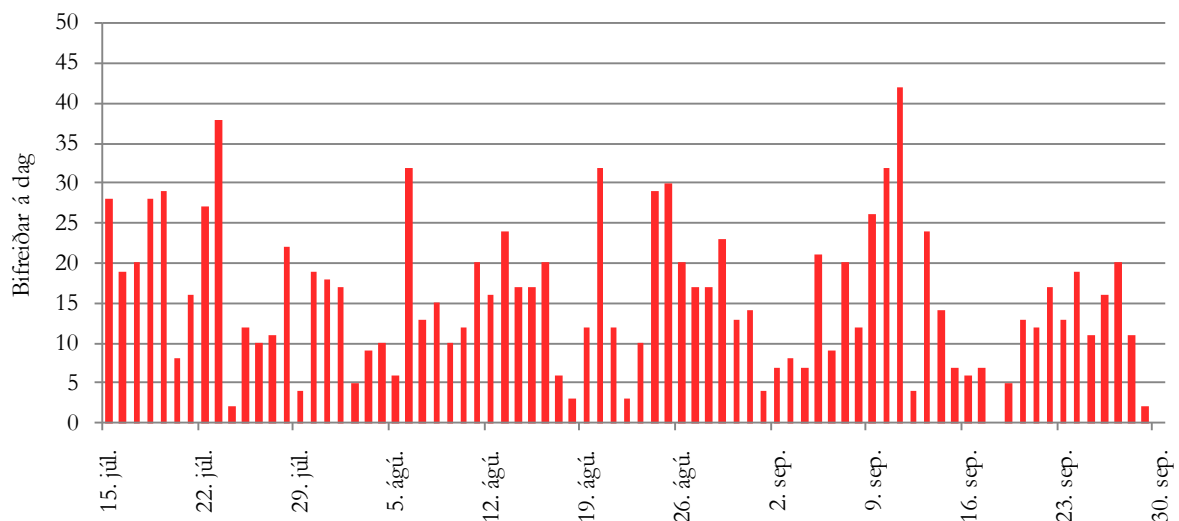
\*Miðað við meðalfjölda 6,24 í bifreið.

## 5.4 Niðurstöður á talningarstöðum í nágrenni Hólmsár

### 5.4.1 Öldufellsleið, F232

Talningarstaðurinn er um 2,5 km eftir að farið er af vegi 209 til Hrífuness norður fjallveg F232 í átt að Öldufelli, svonefnda Öldufellsleið, skammt norðan brúar á Leirá. Að teljaranum er greiðfært öllum bifreiðum frá aðalvegnum, en fljótlega versnar slóðin nokkuð og er vart fær öðrum en jeppum. Hún versnar svo enn og þegar kemur upp að Öldufelli þarf að fara yfir Bláfjallakvísl á vaði og fara það vart annað en jeppar.

Í heildina fóru rætt tæpar 1.400 bifreiðar um Öldufellsleið sumarið 2011. Að meðaltali yfir hásumarið fóru 17 bifreiðar leiðina á dag en flestar bifreiðar fóru þar um þann 29. júní, en þá fóru leiðina 39 bifreiðar og 38 bifreiðar þann 23. júlí (mynd 17). Í lok júní er líklegt að um hafi verið að ræða bændur að flytja fé á fjall því þá var ferðamannatími ekki hafinn og fjallvegir almennt lokaðir. Á haustdögum 2011 voru bormenn og mælingamenn að störfum vegna fyrirhugaðrar virkjunar og ruglar það talninguna.

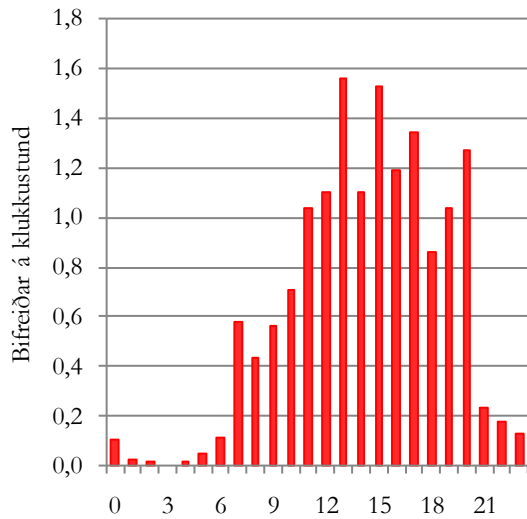


Mynd 17: Umferð á dag um Öldufellsleið sumarið 2011.

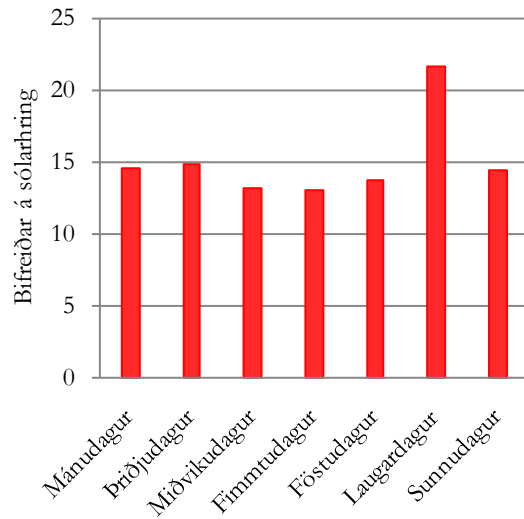
Eins og við er að búast er umferð mest um hádaginn, þá fer um rúmlega ein bifreið á hverri klukkustund (mynd 18). Þegar myndin er borin saman við sambærilegar myndir af öðrum stöðum vekur athygli að nokkuð er um umferð snemma að morgni. Líklegt er að þetta sé vegna þeirra sem voru að vinna á svæðinu við mælingar og boranir. Þetta var kannað frekar með því að skoða dreifingu umferðar á sólarhringinn, annars vegar á tímabilinu 15. júlí til 31. ágúst (mynd 20) og hins vegar í september mánuði (mynd 22). Umferðin hegðar sér mjög misjafnlega á þessum tímabilum. Um haustið eykst umferð strax snemma morguns og þar er einnig t.d. toppur um hádegið. Um sumarið hefst umferð mun síðar og vex hægt. Áhugavert er að þá er toppurinn



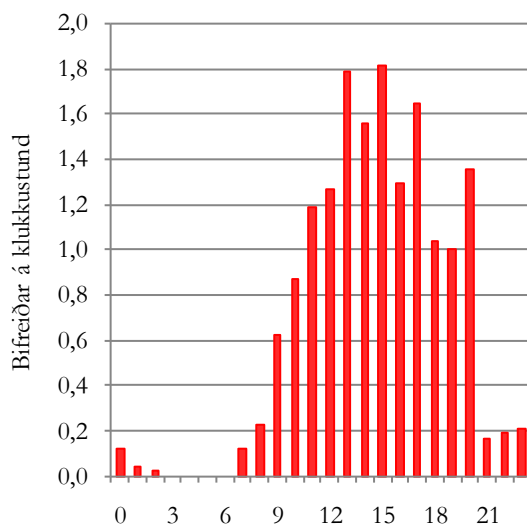
seinni hluta dags sem gæti bent til að flestir þeirra sem þarna eru á ferð séu að ljúka sinni ferð og koma niður Öldufellsleið. Umferð á daga vikunnar er jöfn þegar skoðað er allt tímabilið (mynd 19). Hún er einnig, eins og dreifing á tíma sólarhringsins, reiknuð annars vegar um sumarið (mynd 21) og hins vegar um haustið (mynd 23). Ekki er teljandi mismunur á þeim sem gæti t.d. verið vegna þess að mælinga- og bormenn vinni um helgar.



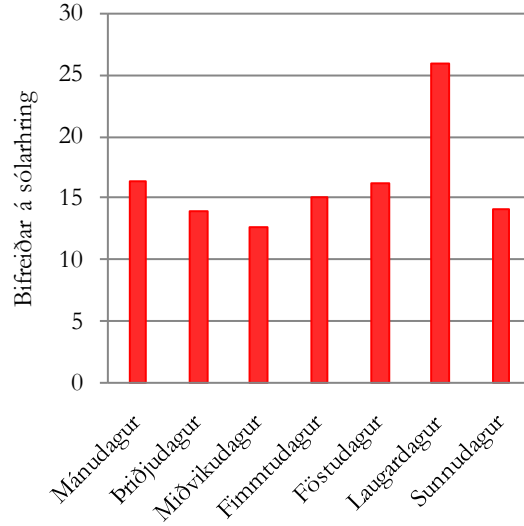
Mynd 18: Umferð um Öldufellsleið greind eftir tíma dags sumarið 2011.



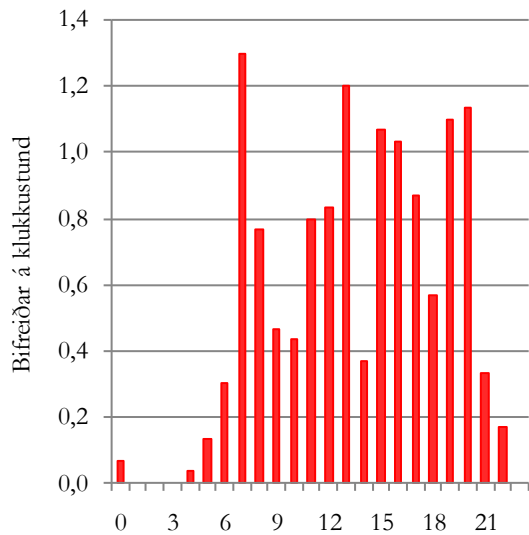
Mynd 19: Umferð um Öldufellsleið greind eftir vikudögum sumarið 2011.



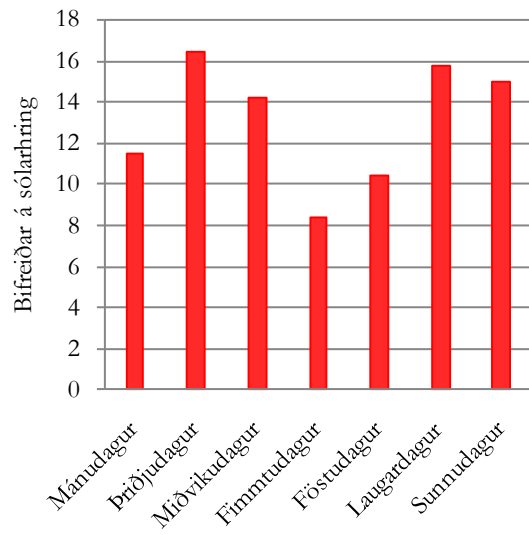
Mynd 20: Umferð um Öldufellsleið í júlí og ágúst 2011 greind eftir tíma dags.



Mynd 21: Umferð um Öldufellsleið í júlí og ágúst 2011 greind eftir vikudögum.



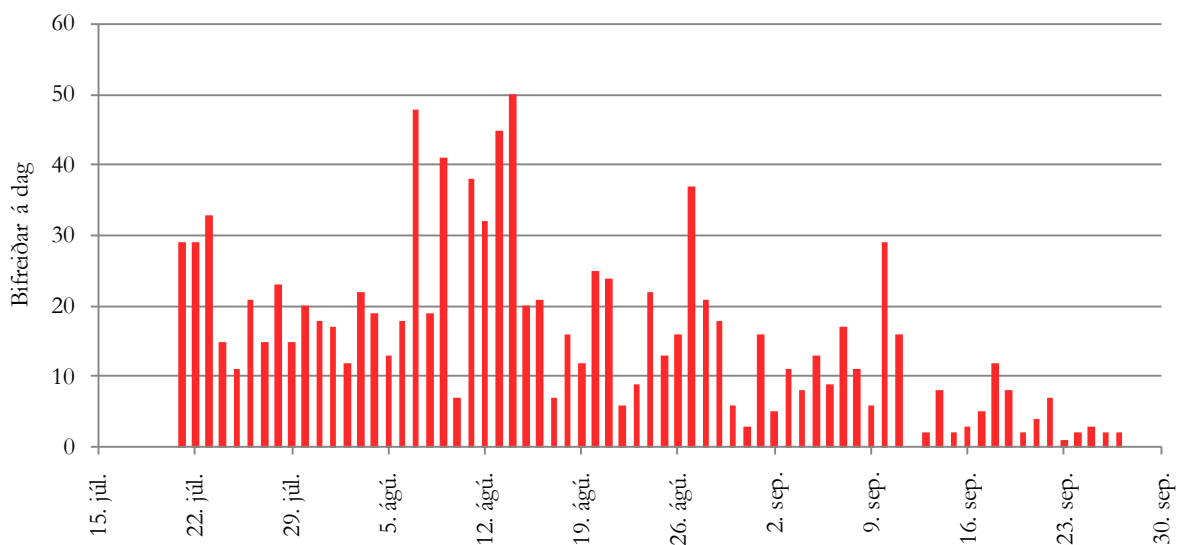
Mynd 22: Umferð um Öldufellsleið í september 2011 greind eftir tíma dags.



Mynd 23: Umferð um Öldufellsleið í september 2011 greind eftir vikudögum.

#### 5.4.2 Mælifellssandur, F210

Teljarinn var við vesturenda Mælifellssands skammt austan við afleggjarann að Álftavatni. Gera má ráð fyrir að hann mæli vel umferð um Mælifellssand og flestir sem þar fara hjá fari áfram austur sandinn. Þarna fóru um 1.434 bifreiðar sumarið 2011. Meðalumferð á háönn var 24 bifreiðar á sólarhring. Mesta umferð var 14. ágúst, 50 bifreiðar, en svipuð umferð var 7. ágúst, 48 bifreiðar og 13. ágúst 45 bifreiðar (mynd 24).

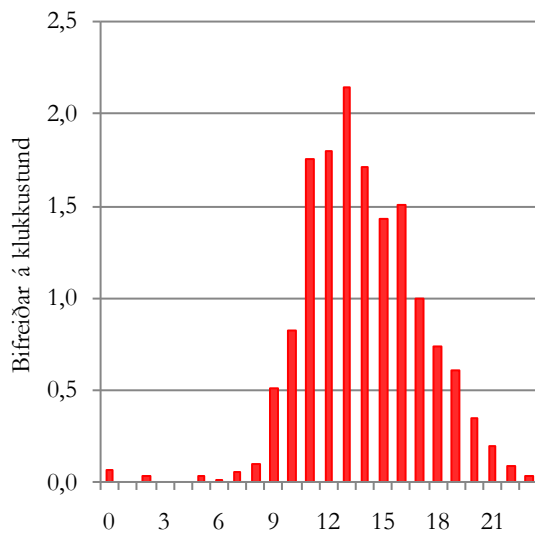


Mynd 24: Umferð á dag um Mælifellssand sumarið 2011.

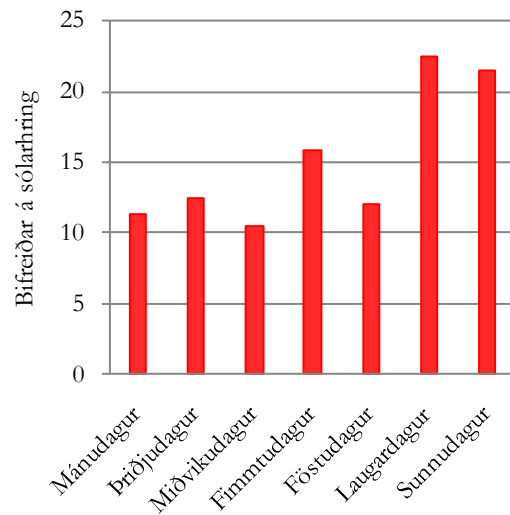
Umferðin rís hratt um morguninn en fellur síðan eftir hádegi (mynd 25) sem gæti t.d. verið vegna þess að ferðafólk hafi lagt af stað úr fjallaskálanum vestan Mælifellssands (Álftavatn, Emstrur,

Hvanngil) að morgni og haldið austur. Þetta er í samræmi við dreifingu á tíma dags á Öldufellsleið um sumarið og gæti bent til að meiri umferð sé austur en vestur Fjallabaksleið syðri.

Umferð um Öldufellsleið er mest um helgar en þá aka leiðina rúmlega 20 bifreiðar á dag. Aðra daga vikunnar fara mun færri, eða um 10-15 bifreiðar á dag (mynd 26). Þetta gæti t.d. bent til að þarna fari um Íslendingar á dagsferð hringinn kringum jökla.



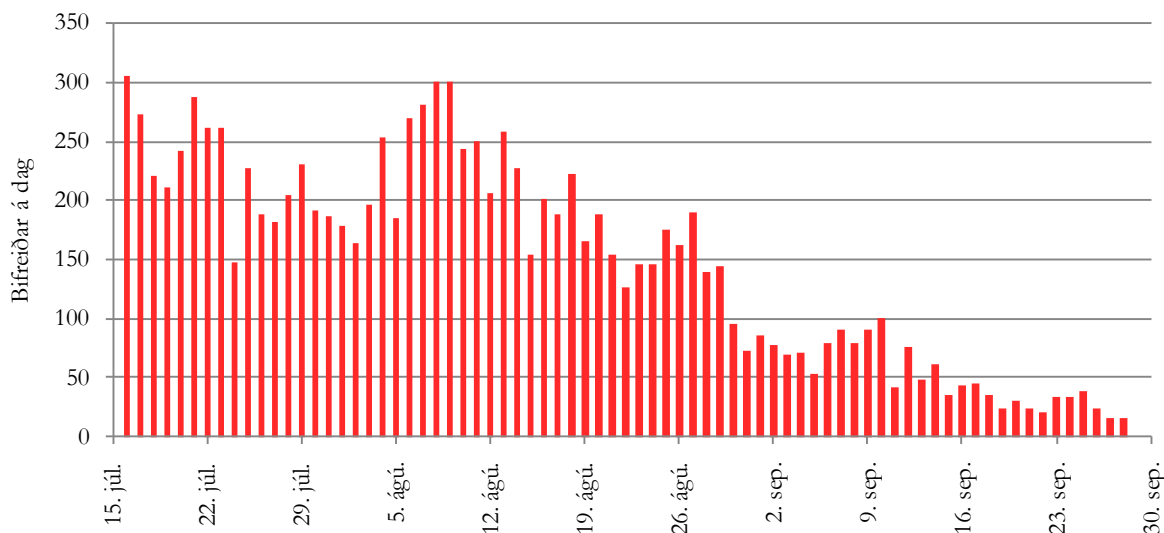
Mynd 25: Umferð á Mælifellssandi sumarið 2011 greind eftir tíma dags.



Mynd 26: Umferð á Mælifellssandi sumarið 2011 greind eftir vikudögum.

### 5.4.3 Fjallabaksleið nyrðri, F208 við Ströngukvísl

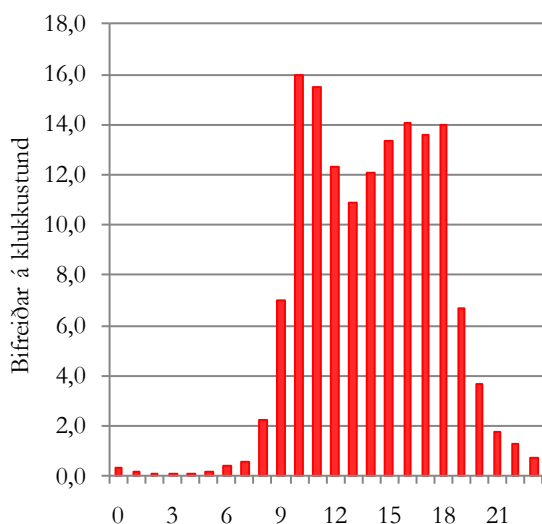
Á Fjallabaksleið nyrðri var teljarinn staðsettur rétt sunnan vaðsins á Ströngukvísl. Vel er fært að vaðinu á fólksbifreið, en það er fremur djúpt og ekki vel fært nema fjórhóladrifnum bifreiðum. Á slíkum stað gæti eitthvað verið um að fólksbifreiðar aki fram hjá teljaranum og snúi síðan við þegar kemur að vaðinu og haldi aftur til baka og teljist aftur. Líklega er þó ekki mikið um slíkt þar sem Fjallabaksleið er strax í byggð vel merkt sem aðeins fær fjórhjóladrifnum bifreiðum. Sveiflur á umferð eru hér hlutfallslega mun minni en á fáfarnari vegum eins og alls staðar var raunin (mynd 27). Grafið sýnir vel hvernig umferð breytist að Fjallabaki á sumrin, hún er mikil og sæmilega jöfn um hásumarið, en um miðjan ágúst fellur hún jafnt og þétt og deyr að mestu út um miðjan september. Þetta passar vel við ferilinn sem notaður er við úrvinnslu talninganna (kafli 4.3.3). Í heild fóru þarna um 12.949 bifreiðar sumarið 2011. Meðalumferð á háönn var 232 bifreiðar á dag og hámarksúmferð var 16. júlí, 305 bifreiðar, en svipuð umferð var 8. og 9. ágúst, 300 bifreiðar hvorn dag.



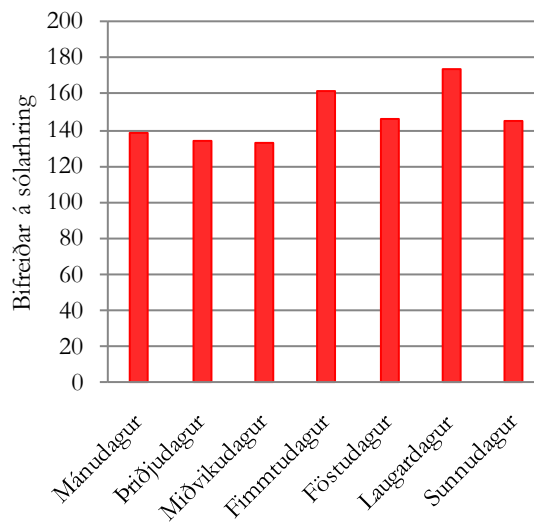
Mynd 27: Umferð á dag um Fjallabak nyrðra sumarið 2011.

Þarna er umferð um morguninn og eftirmiðdaginn mjög svipuð (mynd 28) sem bendir til að þarna fari um nokkuð að jöfnu þeir sem eru að hefja sína ferð í Skaftártungu og halda í vestur og þeir sem eru að ljúka sinni ferð og koma að vestan úr Landmannalaugum eða uppsveitum Árnes- og Rangárvallasýslu. Það styður að umferð um Fjallabaksleið nyrðri milli Landmannalauga og Eldgjár sé nokkuð jöfn í báðar áttir.

Lítill munur er á dreifingu á vikudaga (mynd 29) sem bendir til að þarna sé einkum um að ræða umferð ferðamanna í sumarleyfi en ekki t.d. Íslendinga í helgarferð.



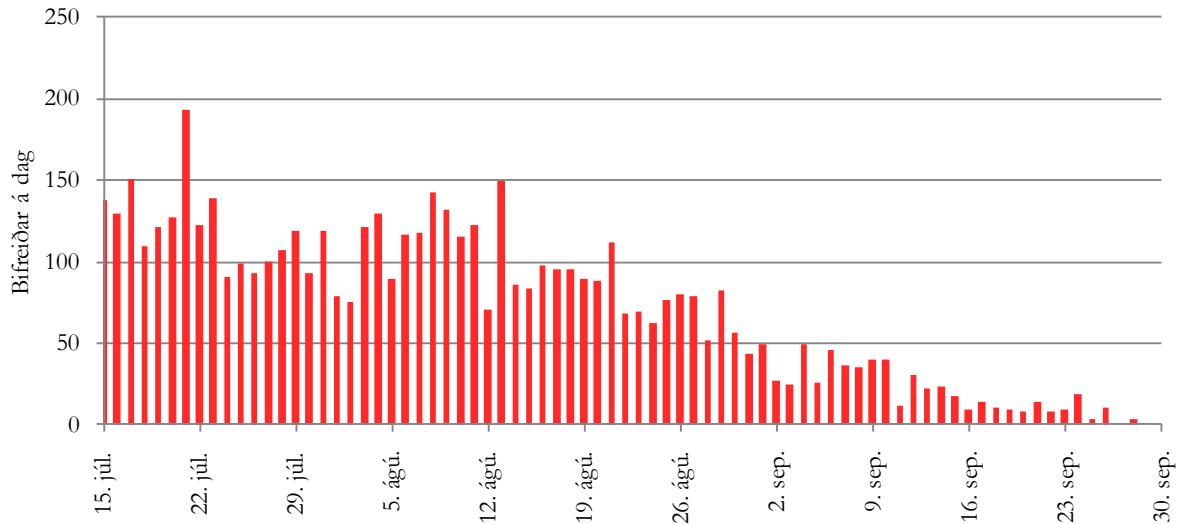
Mynd 28: Umferð á Fjallabaki nyrðra, F208 við Ströngukvísl sumarið 2011 greind eftir tíma dags.



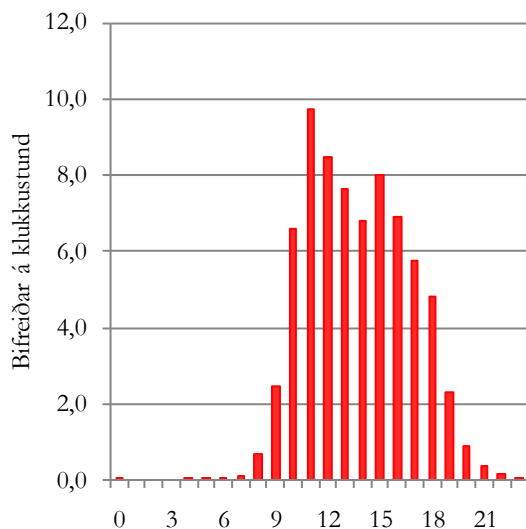
Mynd 29: Umferð á Fjallabaki nyrðra, F208 við Ströngukvísl sumarið 2011 greind eftir vikudögum.

#### 5.4.4 Eldgjá, F223

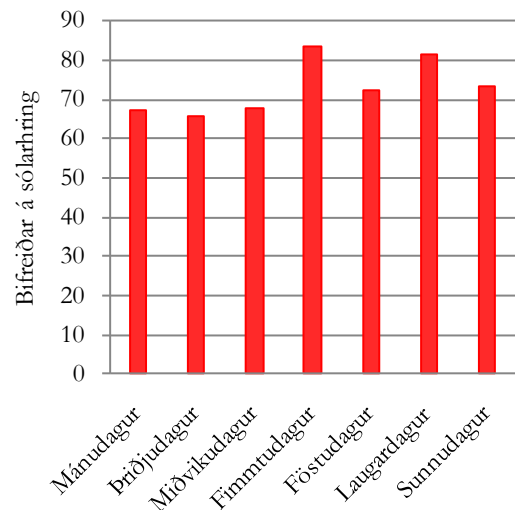
Um afleggjarann inn í Eldgjá fóru alls 6.371 bifreiðar sumarið 2011. Flestar bifreiðar fóru þar um 21. júlí, 193 bifreiðar, en 17. júlí fór 151 bifreið þarna um og 13. ágúst 150 bifreiðar (mynd 30). Dreifing milli daga er mun minni í Eldgjá en á fáfarnari stöðum. Umferð hefst um klukkan 9 og er mest rétt fyrir hádegið (mynd 31) og umferðin er nánast jöfn alla daga vikunnar (mynd 32).



Mynd 30: Umferð á dag um Eldgjá sumarið 2011.



Mynd 31: Umferð í Eldgjá sumarið 2011 greind eftir tíma dags.

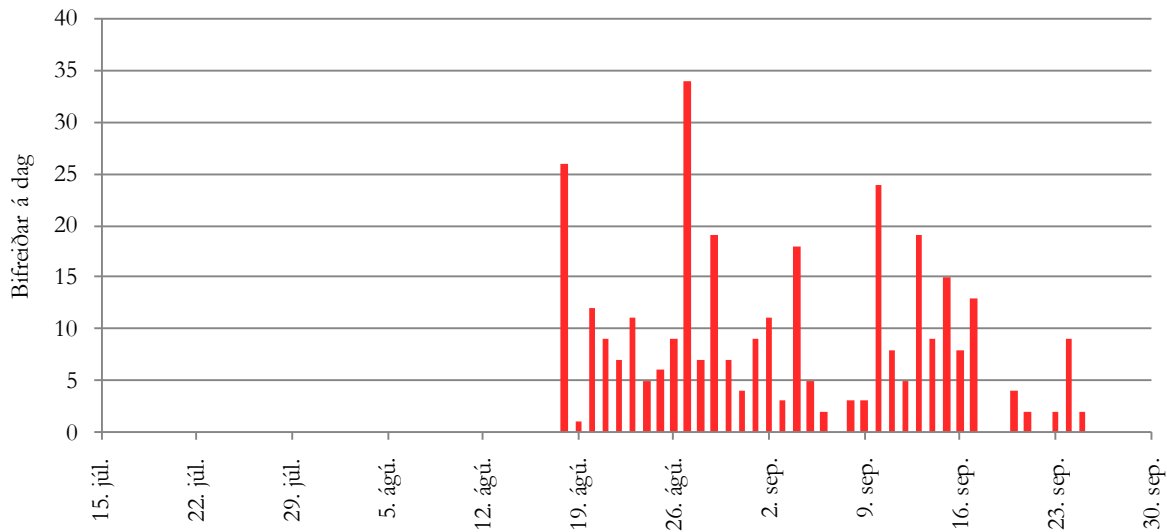


Mynd 32: Umferð í Eldgjá sumarið 2011 greind eftir vikudögum.

#### 5.4.5 Álftavatnkrókur, F233

Tæknileg vandamál komu upp í teljaranum á F233 um Álftavatnkrók fyrri hluta sumars og talning hófst því ekki fyrr en 18. ágúst og lauk 29. september. Með því að styðjast við reiknifallið

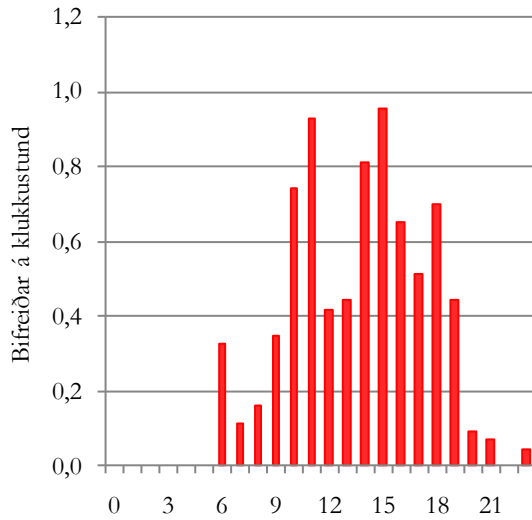
(kafli 4.3.3 og mynd 14) var reiknaður heildarfjöldi bifreiða sem fer þarna um yfir sumarið og er hann 1.269 bifreiðar. Meðalfjöldi bifreiða á dag á háönn var reiknaður frá talningargögnum frá F233 og meðalferli umferðar á helstu stöðum að Fjallabaki og var 25 bifreiðar á dag. Eins og á öðrum fáförnum leiðum eru þarna miklar sveiflur á fjölda bifreiða. Á talningartímanum var hámarksuferð 27. ágúst, 34 bifreiðar, en háar tölur eru einnig 18. ágúst, 26 bifreiðar og 10. september 24 bifreiðar (mynd 33).



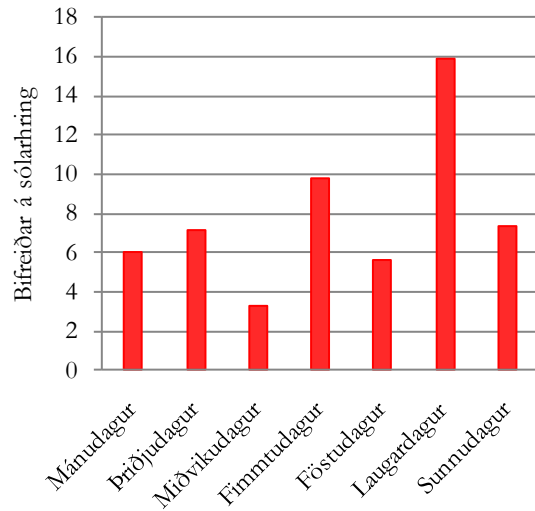
Mynd 33: Umferð á dag á F233 um Álftavatnkrók sumarið 2011.

Dreifing á umferðinni greind eftir tíma dags er tvítyppt, annars vegar er toppur um morguninn sem bendir til að nokkur hluti þeirra sem þarna fara um sé að hefja ferð sína annað hvort frá Hólaskjólí eða skálanum við Álftavötn, hins vegar er toppur síðari hluta dags sem bendir til að ferðafólk sé á leið til gistingar í öðrum hvorum skálanum (mynd 34). Síðari toppurinn gæti verið þeir sem eru að koma austur yfir Mælifellssand og eða þeir sem eru að fara í dagsferð hringinn um Öldufellsleið og Álftavatnkrók eða um Snæbýli og Álftavatnkrók.

Laugardagar skera sig úr þegar skoðuð er dreifing á daga vikunnar (mynd 35). Ekki hefur verið kannað hvort umferð á laugardögum komi seint eða snemma dags, samanber það sem sagt var um dreifingu á tíma dags hér að ofan, en það væri athyglisvert að gera til að fá betri hugmynd um ferðaleiðir.



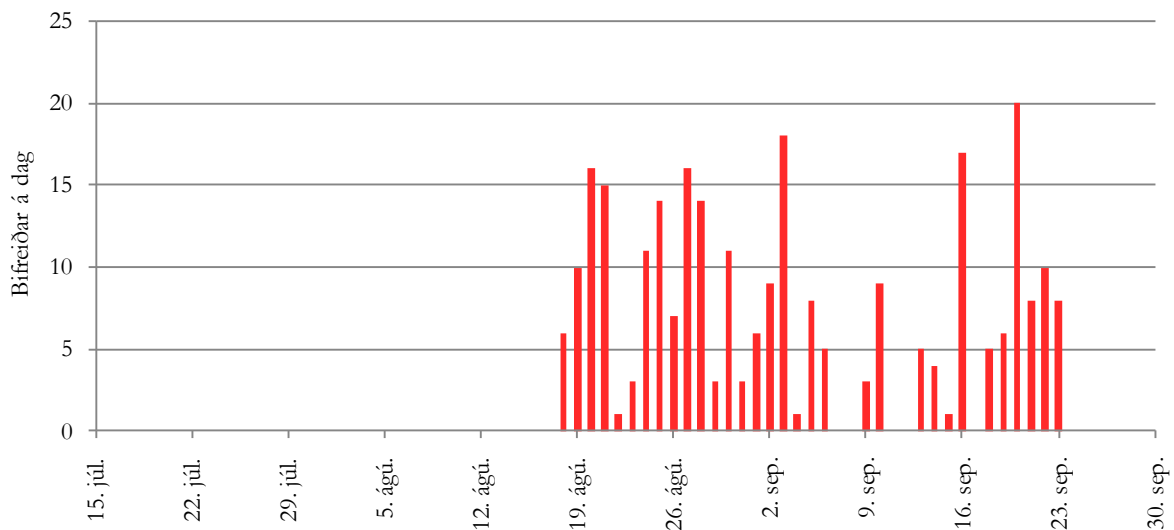
Mynd 34: Umferð á F233 um Álftavatn akrók sumarið 2011 greind eftir tíma dags.



Mynd 35: Umferð á F233 um Álftavatn akrók sumarið 2011 greind eftir vikudögum.

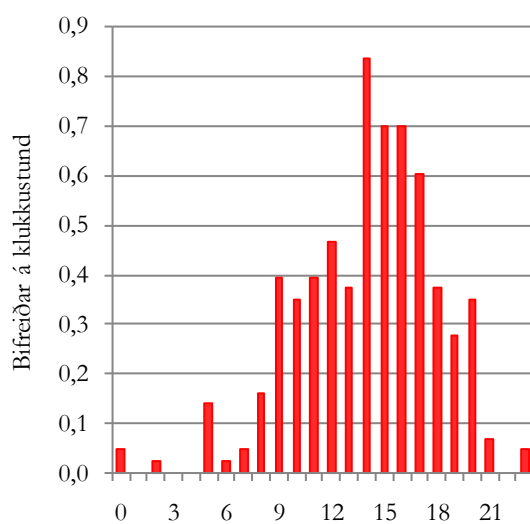
#### 5.4.6 Fjallabaksleið syðri, F210, við Snæbýli

Tæknileg vandamál komu einnig upp í teljaranum við Snæbýli fyrri hluta sumars og talning þar hófst því ekki fyrr en 18. ágúst og lauk 29. september. Fáir fara um Fjallabaksleið syðri hjá Snæbýli og eins og annars staðar þar sem þannig háttar til eru miklar sveiflur á fjölda. Alls má reikna með að þarna hafi farið um 1.269 bifreiðar um sumarið (reiknað á sama hátt og fyrir Álftavatn akrók hér að ofan). Reiknaður meðalfjöldi á dag á háönn er 21 bifreið á dag. Á talningartímanum fóru flestir um 20. september, 20 bifreiðar, en 3. september fóru þarna um 18 og 16. september 17 bifreiðar (mynd 36).

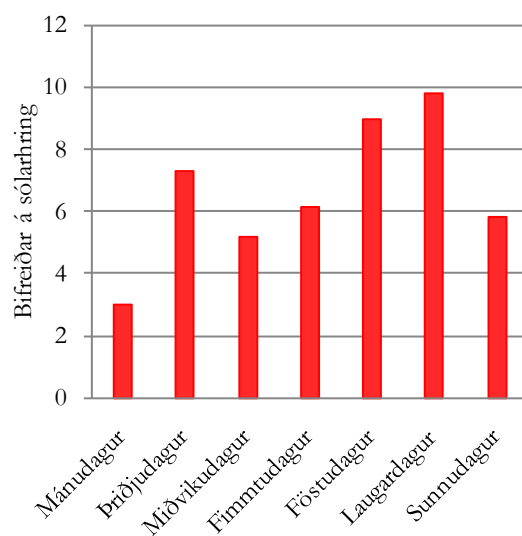


Mynd 36: Umferð á dag um Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið 2011.

Umferð er mest síðari hluta dags (mynd 37) sem bendir til að þar séu á ferð þeir sem eru að ljúka ferð sinni og er það í samræmi við það sem sagt var áður að svo virðist sem umferð um Fjallabaksleið syðri komi að töluverðu leyti að vestan. En þarna er líka töluverð umferð fyrir hádegi sem aftur gæti bent til að þar séu ferðamenn að hefja ferð sína, annað hvort vestur á Mælifellssand eða í styttri hringferð um Álftavatnkrók eða Öldufellsleið. Ef skoðaðar eru tölur á þeim vegum sem mætast við vaðið á Hólmsá má álykta að jafn margir séu að fara hring um Snæbýli, Álftavatnkrók og Öldufellsleiðir og þeir sem koma vestan frá yfir Mælifellssand. Þessar tölur um dreifingu umferðar á tíma dags virðast styðja það. Umferð virðist vera mest á föstudögum og laugardögum (mynd 38).



Mynd 37: Umferð á Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið 2011 greind eftir tíma dags.



Mynd 38: Umferð á Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið greind eftir vikudögum.

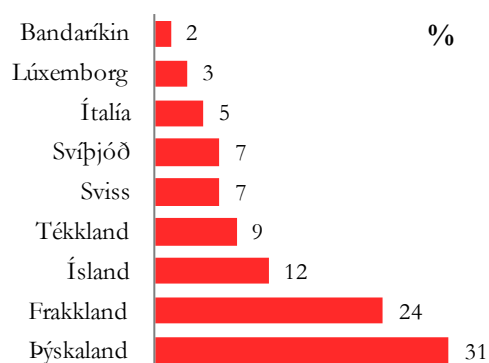


## 6 Viðhorf ferðamanna

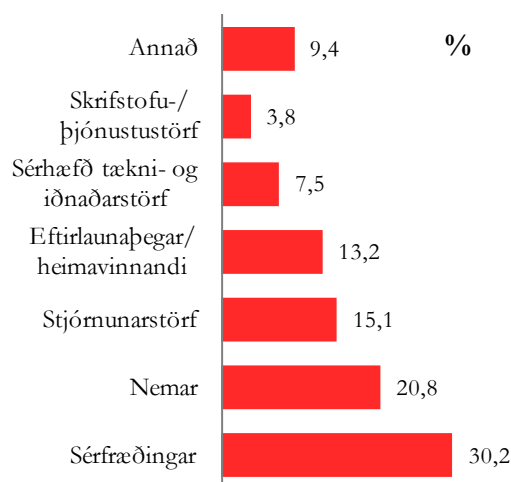
### 6.1 Ferðamenn og einkenni þeirra

Alls svöruðu 58 spurningalistunum. Við lestur niðurstaðna verður að hafa í huga hversu lítið úrtakið er og að t.d. vegur hver svarandi 1,7% af heildinni. Smæð úrtaksins býður jafnframt ekki upp á mikla tölfræðilega greiningu á gögnunum. Alls svöruðu 25 konur (43%) og 33 karlar (57%) spurningalistanum. Þeir sem svöruðu voru á bilinu 14 til 74 ára, en meðalaldur var 43,6 ár. Þjóðverjar voru fjölmennasti hópur ferðamanna, 18 talsins og einnig var eina skipulagða hópferðin sem fór um svæðið vikuna sem gögnum fyrir rannsóknina var safnað, á vegum lítillar þýskrar ferðaskrifstofu. Frakkar voru næst fjölmennastir, eða 14, Íslendingar voru níu, en aðrir hópar fámennari (mynd 39). Einn var frá Bandaríkjunum og hann var jafnframt sá eini sem ekki var frá Evrópu.

Flestir svarenda störfuðu sem sérfræðingar (læknar, arkítektar, lögfræðingar, kennarar o.þ.h.) eða 30%. Nokkuð færri voru námsmenn eða 21%, stjórnendur voru 15% og heimavinnandi eða eftirlaunaþegar voru 13% og samtals voru 21% í öðrum starfsgreinum (mynd 40).



Mynd 39: Hlutfall svarenda eftir þjóðerni.



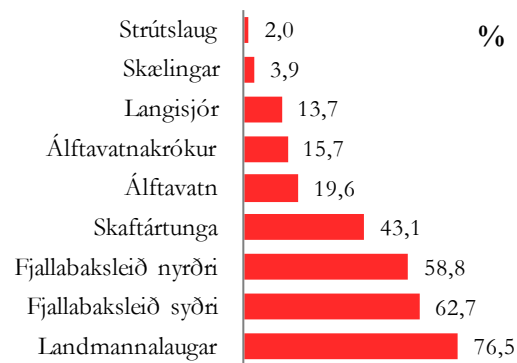
Mynd 40: Störf svarenda.

Langflestir voru akandi og voru stórir, mikið breyttir jeppar algengir og einnig pallbílur með hús á palli. Margir bílanna voru með erlend skráningarnúmer og hafa væntanlega komið til landsins með Norrænu. Af þeim sem svöruðu voru 59% á eigin bíl, 29% á bílaleigubíl og 12% í hópferðabíl, en þeir voru reyndar allir í sama hópferðabílnum. Önnur umferð sem sást til vikuna sem rannsakandi dvaldi á svæðinu voru fjórir mótórhjólamenn sem voru allir með erlend skráningarnúmer og voru viðtöl tekin við tvo þeirra. Einnig óku þrír Íslendingar Öldufellsleiðina

á fjórhjólum á meðan á rannsókninni stóð og fékkst einn þeirra í viðtal. Engir hestamenn sáuust en einn ferðamaður kom á reiðhjóli og var tekið viðtal við hann.

Tveir þriðju hlutar þeirra sem svöruðu spurningalistanum voru næturgestir að Fjallabaki, en enginn gisti við Hólmsár foss eða í nágrenni hans á meðan rannsakandi var þar. Þriðjungur gesta var í dagsferð á bílum og voru ýmist að hefja ferðina eða ljúka henni þegar þeir svöruðu spurningalistanum. Dagsgestir voru að meðaltali rúmar 7 klukkustundir á svæðinu. Þeir sem gistu að Fjallabaki dvöldu að meðaltali 4,3 nætur þar, en dvöldu lengur á hálendinu, að meðaltali 6,8 dagar.

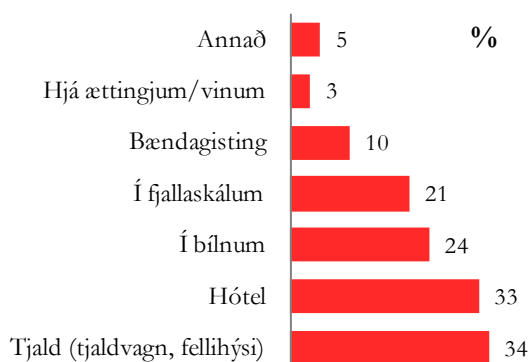
Flestir svarenda, eða 77%, komu í Landmannalaugar á ferðum sínum um Fjallabak. Næst algengast var að svarendur færu um Fjallabaksleið syðri (F210), en 63% svarenda sögðust fara hana. Einnig var algengt að svarendur færu Fjallabaksleið nyrðri, en 59% svarenda fóru þá leið og 43% fóru veg F208 um Skaftártunga (mynd 41).



Mynd 41: Staðir að Fjallabaki sem ferðamenn komu á.

Algengasti gistimáti svarenda voru tjöld (35%), um fjórðungur gisti í bílnum og fimmtungur gisti í fjallaskálum (mynd 42). Dagsgestir gistu nánast allir á hótélum (33%).

Flestir sem fóru um Öldufellsleið á rannsóknartímanum ferðuðust ásamt fjölskyldu sinni (55%), margir voru á ferð með öðrum ættingjum eða vinum (35%) og nokkrir í skipulagðri hópferð (12%). Þeir voru þó allir í sömu ferð eins og sagt var hér að ofan (mynd 43).



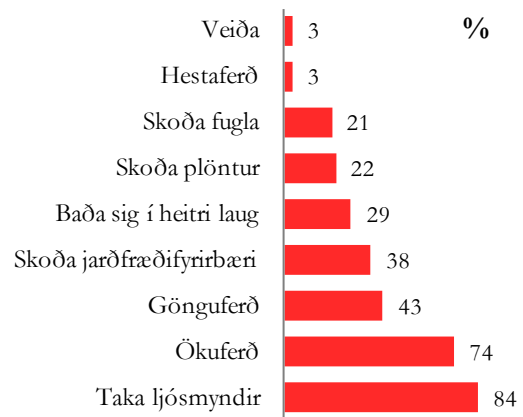
Mynd 42: Gistimáti.



Mynd 43: Ferðafélagar.

Stór hluti þátttakenda hafði komið á svæðið áður, eða 63%. Þar af höfðu 18% komið einu sinni áður, 13% tvisvar og 18% þrisvar til fimm sinnum. Um 13% höfðu komið oftari en fimm sinnum á svæðið. Það gefur hugmynd um aðdráttarafl Öldufellsleiðarinnar, að svona stór hluti þeirra sem leggja leið sína um þetta fáfarna svæði hafi áhuga á skoða það oftari en einu sinni.

Flestir þeirra sem svöruðu spurningalistunum sögðu að þeir myndu taka ljósmyndir í ferð sinni (85%), en næst flestir nefndu ökuferð (74%). Þessi svör gefa mynd af því hvers konar ferðamennska er stunduð á Öldufellsleið. Flestir eiga leið þarna í gegn akandi og stoppa á skoðunarverðustu stöðunum til að taka ljósmyndir. Þó voru margir sem sögðust ætla í gönguferð, eða 43%, enda er Fjallabak vinsælt göngusvæði, þó vinsælustu gönguleiðirnar séu ekki á Öldufellsleiðinni sjálfri. Margir sögðust einnig ætla að skoða jarðfræðifyribæri (38%) og baða sig í heitri laug (29%). Nokkrir vildu skoða plöntur (22%) og fugla (21%) í ferð sinni, en fáir komu til þess að fara í hestaferð (3%) eða til að veiða (3%) (mynd 44).



Mynd 44: Afþreying ferðamanna.

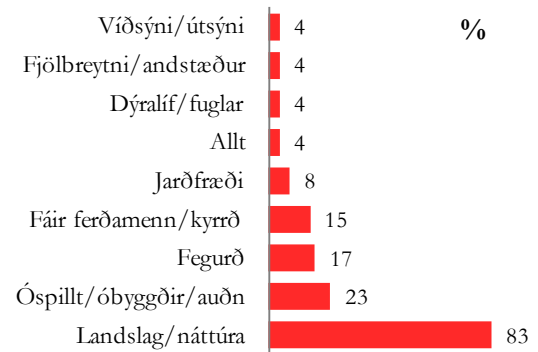
## 6.2 Aðdráttarafli svæðisins

Ferðamenn á Öldufellsleiðinni voru spurðir opinnar spurningar hvers vegna þeir hefðu komið á svæðið. Algengast var að náttúran sem slík væri nefnd eða einhverjir sérstakir eiginleikar hennar, en 42% svarenda nefndi náttúru, landslag eða tengd atriði (til dæmis jökla og fossa). Næst flestir (19%) nefndu fegurð svæðisins. Að svæðið væri óspillt eða að þar væru óbyggðir var nefnt af 13% og skemmtiferð (tourism) var nefnt á 11% spurningalistanna. Nokkrir nefndu að þeir kæmu til að taka ljósmyndir (8%) og eitthvað var um að fólk kæmi á svæðið vegna meðmæla annarra, vegna þess að það er áhugavert, skemmtilegt eða að svæðið hafi einfaldlega verið á ferðaleiðinni. Önnur atriði voru nefnd af færri en 3 svarendum (undir 5%) (mynd 45).

Á listanum var önnur keimlík spurning, þar sem gestir voru spurðir að því hvað heillaði þá við svæðið. Langflestir (83%) sögðu að náttúran, landslagið eða annað því tengt (til dæmis fossar, hraun og ár) væri það sem heillaði þá við svæðið. Tæplega fjórðungur var heillaður af óbyggðunum og að svæðið væri óspillt. Einnig var algengt að svarendur væru heillaðir af fegurð svæðisins eða því að þar væri kyrrð og fáir aðrir ferðamenn. Nokkrir nefndu að jarðfræði væri það sem heillaði. Annað sem svarendur sögðu heillandi var dýra- eða fuglalíf, fjölbreytni eða andstæður og útsýnið og nokkrir sögðu að það hefði verið heillandi á allan hátt (mynd 46).



Mynd 45: Hvers vegna er ferðast um svæðið?



Mynd 46: Hvað heillar við svæðið?

Í viðtölum við ferðamenn kom fram að aðdráttarafl svæðisins felst í náttúrunni og þeim eiginleikum sem svæðið býr yfir. Ýmis atriði voru nefnd eins og t.d. landslag, kyrrð, fámenni, óspillt/ósnortið land og litir. „Landslagið þarna er magnað“ og sumir nefndu svartan sandinn sérstaklega og aðrir græna litinn. Þjóðverji sem var á ferð þarna um sagði „*This is one of my favourite areas because I like this black sand...*“ og annar sagði „... *it was very pretty .... this very strange green*“. Annar Þjóðverji, sem var á hjólaferð um landið sagði að það sem heillaði hann mest á þessari leið væri „... *the green, the green moss, and... the small rivers*“. Þetta var sjötta ferð hans til landsins og var Fjallabak uppáhaldssvæði hans á Íslandi. „*This is a very, very great area I think, the Fjallabak. It's my lovely area in Iceland.*“ Samspil jökla, fjalla og sanda var jafnframt oft nefnt sem mikið aðdráttarafl svæðisins. Þýskur líffræðingur leit á svæðið sem hluta af Fjallabaki og var mikill aðdáandi alls þess svæðis. Hann sagði:

*... if you look to the Fjallabak it's like a collection of amazing landscapes and very interesting nature. And this area is just like one part, or one face or... uhm... how you say, it's just like one face of many others. Well it's hard to describe. It's just like this face, it's unique..*

Íslenskur tónlistar og leiðsögumaður hafði ferðast mikið um þetta svæði sagði „*Sko ég náttúrulega bara elska allt þetta svæði*“. Hans erindi í þessari ferð var að ganga á Öldufell og Strút.

Þýskur tæknimaður hafði farið Öldufellsleið árið 2004 og varð svo heillaður af fegurð svæðisins að hann langaði til að koma þarna aftur. Hafði hann líka keyrt Öldufellsleið deginum áður, þ.a. þetta var nú í þriðja sinn sem hann fór leiðina. Eftirminnlegast fannst honum að aka yfir á rétt fyrir ofan foss. Hann var ekki kominn þangað enn þegar viðtalið var tekið, en hlakkaði mikið til að gera þetta aftur. Aldraður heimamaður úr Álftaveri þekkti svæðið mjög vel og var nú í skemmtiferð um svæðið með vinafólki. Hann sagði:

*Maður kemur bara aldrei of oft hérna... fossarnir eru náttúrulega margir flottir... Við stoppum hér yfirleitt í fjallakofanum og inn við Öldufell líka. Það er náttúrulega eitt það alfallegasta, [Hólmsár]fossinn hérna þetta er alveg geysilega fallegur staður og*

*síðan er... að horfa inn með Öldufell, norður Öldufellið að austan að sjá lækinn þar.  
Rennandi lækir. Síðan er náttúrulega afskaplega fallegt hérna inn í Kerlingagili.*

Íslenskur jarðfræðingur sagði:

*Það er bara svo ótrúleg... svona hérna... Hvað á maður að segja? Náttúra hérna. Þú veist maður er með alveg, svona sléttur, sem að eru kannski ekkert.... vöðalega grípandi fyrir augað þannig lagað. En svo er bara svo mikið af, þú veist Sandfell, Öldufell, Einhyrningur, jökullinn og allt þetta.*

Menn sem voru í bíltúr voru þarna „bara okkur til skemmtunar, við fórum Landmannaleið nyrðri og ætluðum að fara þá syðri í dag en villtumst svo hérna niður með Hólmsánni“. Um svæðið sagði hann:

*Mér finnst bara náttúran hérna falleg. Það er bara virkilega fallegt hérna alls staðar og hérna... gaman að sjá mismunandi gróðurfar og jafnvel sanda og slíkt bara. Þetta er fallegt svæði.*

Margir litu á svæðið sem ferðaleið en ekki ákveðinn áfangastað. Leiðin væri falleg að aka en nefndu sem áfangastaði Álftavatn, Brytalæki, Eldgjá og fleiri staði að Fjallabaki. Nokkrir viðmælendur nefndu að þeim þætti þetta svæði ekki mjög spennandi og að mörg önnur svæði á Íslandi væru mun meira heillandi. Ein fjölskylda fór Öldufellsleið til að komast hjá því að aka yfir Hólmsá, en markmiðið var að komast lengra inn á hálendið. Þau sögðu „Það er náttúrulega mjög fallegt hérna, að keyra hérna um sko. En þeir staðir sem eru kannski ábugaverðastir að ferðast um á Íslandi eru náttúrulega lengra inni á hálendinu“. Íslenski arkitektinn tók undir þetta og fannst þetta fallegt svæði en fannst þó enn meira spennandi þegar komið væri lengra inn á hálendið. Ítalski fjármálamaðurinn var sammála og fannst önnur svæði hálendisins meira spennandi. Hann sagði að þau hefðu farið inn á þetta svæði eingöngu til að komast aðeins út af þjóðvegnum. „*not so much interesting in this are because ... best areas with geysers, with some more interesting matter to see. So now landscape is good anyway but is good everywhere, the feel, but not better than...*“.

Fyrir þýskan mótörhjólaman var það bæði náttúran og áskorunin við að aka á vondum vegi sem dró hann á þetta svæði. Hann hafði þetta að segja um upplifun sína:

*.. very interesting from my side... the volcano ash and the rivers, the water, how the land is formed. Everything in a new way. And of course it's interesting to drive motorcycle in here, if you want to go off-road because the route changes, often. So it's also a bit challenging.*

Nokkrir Íslendinganna voru þarna sérstaklega til að keyra um á vondum vegum, en náttúran og náttúruöflin á þessu svæði „*krydduðu tilveruna sannarlega*“. Einn var sérstaklega þarna á ferð með ungum syni sínum til að leyfa honum að keyra á vondum fáförnum vegi.

Fámennið og ósnortin náttúra heillaði marga. Íslenskur læknir sagði að mesti sjarminn við svæðið væri hve fáir færu þar um. „*Þetta er svona ósnortið land. Það er það. Það er kosturinn við það.*

Þegar maður labbar út með... eða Atley þá sér maður engan“. Þýskur verkfræðingur var að leita uppi afskekkt svæði og þetta var ein af þeim leiðum sem hann langaði til að fara.

*... we wanted to see more the remote places and then to see more the raw nature. That is why we chose to drive here.*

Hollenskur eftirlaunapegi hafði mestan áhuga á að ferðast um örafí Íslands. Þegar hann var spurður hvers vegna hann væri á Öldufellsleið svaraði hann:

*This particular road? Uhhhm... to discover this area a little bit more. I've been in Iceland... this is my 5th visit and this part I had not been in and I am looking a little bit for the rough part of Iceland, and I am going up to Álftavatn.*

Pólverji sem vann við upplýsingatækni hafði lesið bók um „the last wild land in Europe“ fyrir 10 árum. Sú bók hafði vakið hjá honum löngun til að koma til Íslands.

*.... the first page is Iceland with... with glaciers and many waterfalls. And the next it was Sicilia, with Etna and... and in Germany in some places. But Iceland is the most beautiful. In the last two or three years I was in Norway on the north and there is... there is too wild and nice places but I think here is ... most beautiful“.*

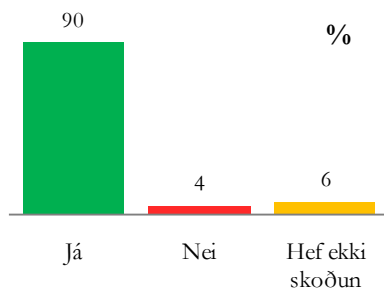
Þýskur leiðsögumaður, sem hafði komið meira en 50 sinnum til Íslands og ferðast mikið um landið í hvert sinn, var í nokkra daga frú frá leiðsögn þegar viðtalið við hann var tekið. Þá valdi hann að fara um Öldufellsleið því hann var að leita uppi staði með ósnortinni náttúru og þar sem fáir ferðamenn væru á ferð. Hann grínaðist með að reyndar væri hann víst ferðamaður líka.

*This... the quietness. No traffic! No tourists! But we are also tourists [hlær]. It's so funny! When we are travelling around and... then we feeling, We are not tourists! [hlær]. When we see other tourists we say “shit happens! other tourists! oh why?”. We want to discover Iceland alone! [hlær]. This is our Iceland. That's why. My group, we are looking for the quietness... for the landscape, for the untouched! Untouched nature.*

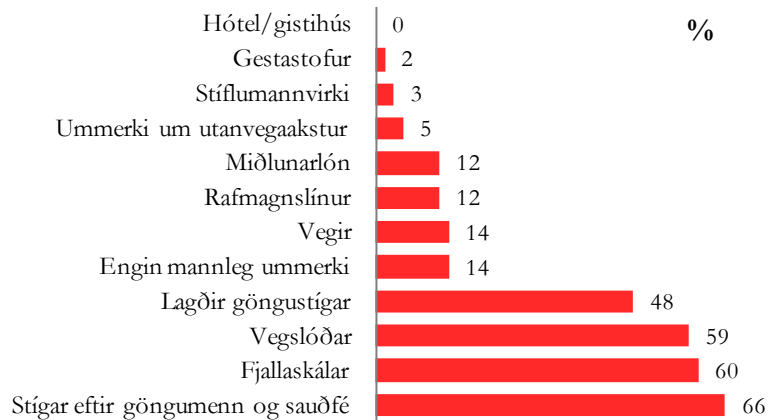
Íslenskur læknir var sérstaklega að sækjast eftir fámenninu „Því færrí, því upprunalegra er landið finnst mér. Þannig náttúrulega vill maður hafa þetta“. Þýskur líffræðingur sagði að Þjóðverjar væru almennt að sækja í fámenna staði á Íslandi. Þýskur tæknimaður tók undir þetta og sagði jafnframt að sér líkaði best við svæði þar sem ekki er margt fólk og það var m.a. ástæða þess að hann ók Öldufellsleið „We also like going around the ringroad, just seeing the things everybody can see. But we also like going to the highland where it's not so crowded“.

Þrátt fyrir að fyrirhugað virkjunarsvæði sé ekki ósnortið víðerni samkvæmt skilgreiningu náttúruverndarlaga þá töldu 90% þeirra sem svöruðu spurningalistanum að „ósnortin víðerni“ væru hluti af aðdráttaraflí svæðisins (mynd 47). Fólk leggur hins vegar misjafna merkingu í þetta hugtak. Um 14% telja engin mannleg ummerki megi vera til staðar til þess að svæði teljist

ósnortið víðerni. Flestir telja hins vegar að stígar myndaðir af göngumönnum og sauðfé (66%), fjallaskálar (60%), vegslóðar (59%) og lagðir göngustígar (48%) mættu vera á svæðinu án þess að hugtakið glati merkingu sinni. Um 12-14% töldu vegi, rafmagnslínur og miðlunarlón mega vera til staðar án þess að hugtakið glati merkingu sinni, en síst hótél, gestastofur, stíflumannvirki og ummerki um utanvegaakstur (mynd 48).



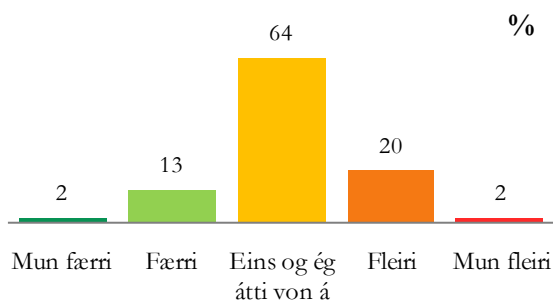
Mynd 47: Eru ósnortin víðerni hluti af aðdráttarafli svæðisins?



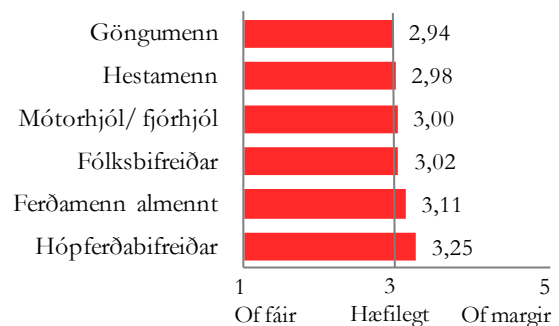
Mynd 48: Hvað má vera til staðar án þess að „ósnortið víðerni“ glati merkingu sinni?

### 6.3 Viðhorf til fjölda ferðamanna

Á spurningalistanum voru þátttakendur spurðir hvort fjöldi ferðamanna á Öldufellsleið hefði verið í samræmi við væntingar þeirra. Meirihlutinn (64%) taldi fjölda ferðamanna vera eins og þeir höfðu búist við. Rúm 20% upplifðu meiri fjölda en þeir áttu von á en tæp 15% bjuggust við fleiri ferðamönnum (mynd 49). Ferðamenn voru einnig spurðir að því hvað þeim þætti um fjölda annarra ferðamanna með tilliti til ferðamáta. Flestir töldu fjöldann af öllum tegundum ferðamanna vera hæfilegan (mynd 50) og reyndist ekki vera marktækur munur á milli flokka.



Mynd 49: Væntingar um fjölda ferðamanna.



Mynd 50: Viðhorf til fjölda ferðamanna.

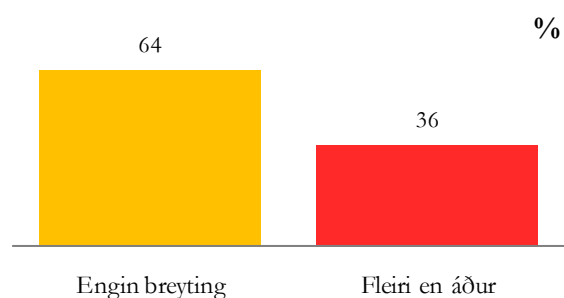
Í viðtölunum kom fram að margir höfðu búist við fleiri ferðamönnum á þessari leið og sögðu að þarna yrðu menn ekki varir við marga ferðamenn. Þjóðverji sem var loftrýmisverkfræðingur sagði

„Uhm... I thought it would be many more. So I am amazed. I usually prefer not seeing anyone“. Kona hans var mjög hrifin af hve fáir væru þarna og sagði: „This is the fourth car we have seen. Yeah here, on this track, you're almost on your own it's... it's fantastic“. Norskur verkfræðingur sem var á ferð ásamt vini sínum var einnig ánægður yfir því að hafa ekki orðið var við marga: „...here today it is great, how many cars have we seen now? Five?“. Íslensk kona sem býr erlendis sagði að það væri kostur hvað það væru fáir ferðamenn þarna:

*Já. Það er náttúrulega... þetta er náttúrulega á mörgum stöðum í heiminum þar sem maður fær svona eyðimerkurtilfinningu, en það eru náttúrulega meira hættuleg svæði en nokkurn tíman hérna á Íslandi. Það er hægt að ferðast hérna um án þess að vera hræddur.“*

Ýmsir töldu að svæðið gæti vel borið fleiri ferðamenn án þess að það hefði slæm áhrif, „Það gætu auðveldlega verið miklu fleiri ferðamenn hérna án þess að það spillti neinu...“.

Um 63% svarenda spurningalistans hafði komið á svæðið áður. Þeir sem höfðu komið áður voru jafnframt spurdir að því hvort fjöldi ferðamanna hefði breyst. Meirihluti þeirra, eða 64%, taldi enga breytingu hafa orðið á fjölda ferðamanna síðan síðast þegar þeir komu á svæðið, en 36% þeirra sem hafði komið áður töldu ferðamönnum hefði fjölgað frá síðustu heimsókn (mynd 51).



Mynd 51: Hefur fjöldi ferðamanna breyst síðan þú komst síðast?

Þýskum blaðamanni sem hafði hjólað yfir hálendið fannst ferðamönnum hafa fjölgað frá

því hann kom fyrst til Íslands 2002, en honum fannst þó að þar hefðu verið fleiri þegar hann var á landinu síðast árið 2007. Íslensk kona, sem er arkitekt og býr í Sviss, talaði um að það mætti ekki einungis hugsa um að fjölga ferðamönnum frekar. Hún taldi vænlegra að fá heldur færri, en efnameiri markhóp.

*Og þá fer líka bara fólk sem er kannski tilbúið til að borga miklu hærra til að ferðast til Íslands og það er miklu ábugaverðari ferðamennska heldur en nokkurn tímann hitt. Ég meina - viljum við eyðileggja allt landið og drita - ég veit ekki - eins og klósettaðstöðum út um allt og einhverjum sko - útsýnisþöllum og eitthvað. Eða þá líka bara ef maður sér að það er of mikið af ferðamönnum þá verður maður bara að gera eins og er á mörgum öðrum stöðum í heiminum ... það eru bara viss margir ferðamenn sem mega koma inn á vissum tíma. ... það má ekki eyðileggja þetta... og gera þetta að einhverjum fjöldaferðamennsku stað.*

Þó fólk finndist almennt ekki of margir ferðamenn þarna þá höfðu margir áhyggjur af fjölgun ferðamanna á Íslandi og bættu aðgengi að stöðum. Margri lýstu áhyggjum af bættum vegum



vegna virkjanna. Þýski leiðsögumaðurinn hafði áhyggjur af því ef vegir yrðu malbikaðir að það yrði of mikil umferð upp á hálendið.

*If this road with asphalt, then there are a lot of people coming and destroy the nature. And I think this people, who come and go on this kind of roads - they are - most of them, have respect for the nature.... When you have maybe, Fjallabaksleið syðri with asphalt – then the people will be running around here. So much, much more traffic will be here and destroy a lot. Rubbish all over. Cigarettes all over.*

Bóni úr Álftaveri sagði:

*Mér finnst það bara ósnortið þetta svæði sko. Reyndar hefur umferð aukist alveg gífurlega hérna á þessum 20 árum sko. Til dæmis bara hérna hjá Strút hérna bara fyrir innan að... slóðinn var þannig að hann var varla greinilegur, bara fyrir 10-15 árum. Núna er kominn upp þarna skáli og það er stanslaus umferð þarna alveg frammá haust.*

Í opinni spurningu spurningalistans var spurt hvort það væri einhver staður á hálendinu sem svarendur heimsæktu síður en áður vegna fjölda ferðamanna. Um 70% þátttakenda sögðu svo ekki vera. Af stöðum sem fólk nefndi að það heimsækti ekki lengur vegna mikils fjölda ferðamanna voru Landmannalaugar oftast nefndar, en um 40% þeirra sem nefndu einhvern stað nefndu þær. Aðrir staðir voru ekki nefndir nema af einum svaranda hver. Landmannalaugar báru einnig oft á góma í viðtölunum. Sumum fannst Laugarnar aðeins of vinsælar, eins og þýskur hjólreiðamaður sagði: „Landmannalaugar is for me a little bit too busy”. Norðmaður sem hafði verið í Landmannalaugum daginn áður fannst ástandið ekki svo slæmt. Hann sagði „There were a few tourist busses that came. So you got kind of a rush of people once, than you kind of ... It was not that bad”. Öðrum var brugðið vegna fjöldans. Þýski verkfræðingurinn sem var á ferð með konu sinni sagði:

*... we didn't see many people when we drove up there and then you come around the ridge and you see the huge camping site and are like "wow, what's going on there?!" Ok, we read about it in the guidebook and knew there would be many many many people there but it was still ... well... a little bit strange. We'd been around for couple a weeks and... almost seeing no one.... you still could enjoy the landscape so it wasn't that... that you had to cue up to see anything or that you had to cue up to get in the hot rivers or... it still was ok. There were many people but... but... it was still a wonderful place I would say.*

Hollenski eftirlaunaþeginn sem hafði oft áður komið til Íslands og oft til Landmannalauga, sneiddi nú orðið hjá staðnum. „Oh yes, too many times... I don't wanna go there, too many people. I now find it... well not awful, it's a very nice area but there are just too many people on a small area“. Fleiri tóku undir þessi orð:

*I mean if you see Landmannalaugar and what has been destroyed in this area for the last 20 years or so you just get tears in your eyes ...too many people. And if you see the difference in Landmannalaugar, I mean still it's the beauty of the nature but what nature has been before and what it is now ... you get tears in your eyes...*

Þýski tæknifræðingurinn tók undir þetta:

*It's... very crowded. We have been in Landmannalaugar... ehm, I think three days ago. Just to have a coffee there, to shop there. Because there is this mountain mall. These two busses parking there... I like that actually. We had a stop there, but then we continued to Eldgjá. Yeah, the number of tourists has increased, there's a big new but with shower facilities.*

Hjón sem höfðu komið áður til Landmannalauga áttu von á að fjöldinn væri meiri en raunin varð.

*Landmannalaugar for me is too crowded. Yes, I would say for me. But still... three days ago, I would have said... "now I actually don't go there anymore", but she [konan hans]... She was there once only. Last year she was there with me for two or three days. Maybe two days. And so she actually suggested "Oh, let's go there - have a coffee". It was on our road anyway – just a detour of 10 or 15 minutes. So we said "oh, let's go there". And it actually was not so crowded this year, when we were there three days ago. I don't know, maybe it was because it was afternoon and many people have gone away.*

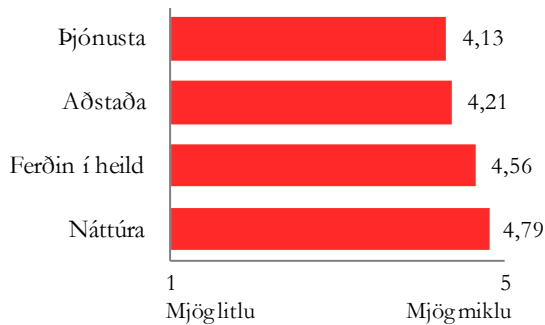
Íslensk kona sem bjó erlendis hafði mikla skoðun á þróun ferðamenskunnar á Íslandi og sagðist vera á móti því að fjölga ferðamönnum. Hún sagðist ekki ætla að fara í Landmannalaugar vegna þess að þar séu svo margir ferðamenn.

*Já við vorum þar í gær og við förum þar líka fyrir tveimur árum síðan. Málið er það að þegar eru að koma inn svona heilu rúturnar með ferðamenn sem fara í Landmannalaugar og þeir eru með þessi tjöld þarna út um allt sem eru bara allt sumarið þarna. Sem sagt þetta er eitthvað sem okkur finnst ekki sniðugt, því þetta svæði tekur ekki við svona mörgum. Þannig mér finnst að það atti að reyna að halda einhvern veginn þannig að ... að reyna að minnka þetta aðeins, ekki að búa til þennan... þessa... þetta að það komi einhverjar risarútur og bara fólkið er allt á staðnum. Okkur finnst það ekki vera hægt.*

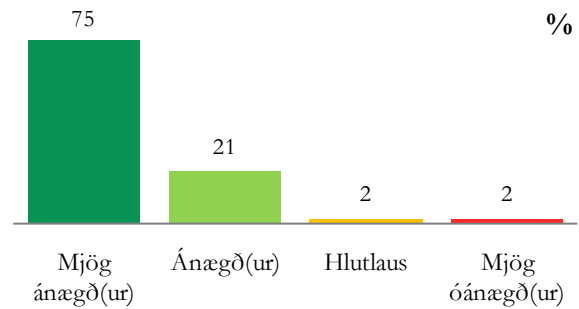
#### 6.4 Væntingar ferðamanna, ánægja og vonbrigði

Í einni spurningu staðlaða spurningalistans voru ferðamenn spurðir að því að hvaða leyti náttúra, aðstaða, þjónusta og ferðin í heild hefðu staðist væntingar þeirra (mynd 52). Svarað var á skalanum 1-5, þar sem 1 þýddi „að mjög litlu leyti“ en 5 „að mjög miklu leyti“. Náttúran og ferðin í heild stóðust væntingar ferðamanna að mjög miklu leyti. Væntingar til aðstöðu og þjónustu stóðust aðeins síður, en það helgast umfram allt af því að lítil aðstaða er fyrir ferðamenn

á svæðinu (einungis gangamannakofi og salerni) og þjónusta engin. Þetta viðhorf endurspeglast í því hversu ánægðir ferðamenn eru með ferð sína um svæðið, en 75% voru mjög ánægðir og ánægðir 21%. Einn svarandi var hlutlaus hvað þetta varðar og einn sagðist mjög óánægður (mynd 53).



Mynd 52: Að hvaða leyti stóðust eftirfarandi þættir þær væntingar sem þú gerðir?

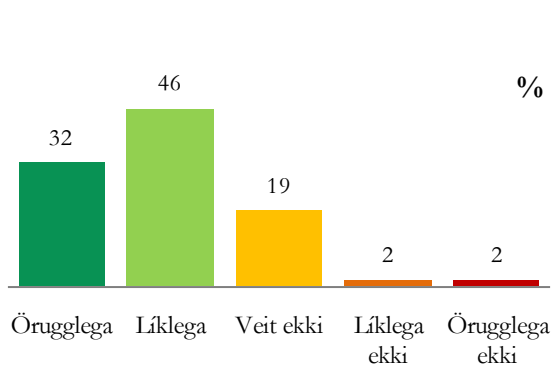


Mynd 53: Ánægja ferðamanna.

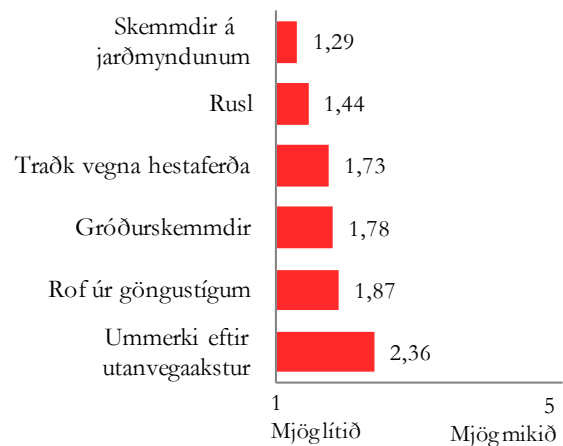
Á spurningalistanum var opin spurning þar sem ferðamenn voru beðnir um að skrifa hvaða atriði höfðu valdið þeim sérstökum vonbrigðum. Aðeins þrír svöruðu þessari spurningu, sem bendir til þess að ferðamenn hafa haft yfir litlu að kvarta<sup>1</sup>.

Ferðamenn voru spurðir að því hvort þeir hygðust koma aftur á svæðið. Flestir (32%) sögðust örugglega myndu koma aftur og tæplega helmingnum fannst líklegt að hann myndi koma aftur á svæðið. Um fimmtungur vissi ekki hvort svo yrði. Tveir gestir töldu ekki líklega að þeir myndu koma aftur (mynd 54).

Ferðamenn á Öldufellsleið urðu ekki mikið varir við að umhverfið hefði látið á sjá vegna komu ferðamanna, en helstu ummerkin voru eftir utanvegaakstur. Fáir urðu varir við rusl, skemmdir á jarðmyndunum, traðk vegna hestaferða, gróðurskemmdir eða rof úr göngustígum (mynd 55).



Mynd 54: Líkur á endurkomu.



Mynd 55: Skemmdir af völdum ferðamanna.

<sup>1</sup> Þau atriði sem voru nefnd voru: 1) Þoka, 2) Að geta ekki farið um friðland að Fjallabaki, 3) Skortur á símsambandi, 4) Fjöldi ferðamanna við Gullfossi og Jökulsárlón, 5) Viðhald á göngustígum.

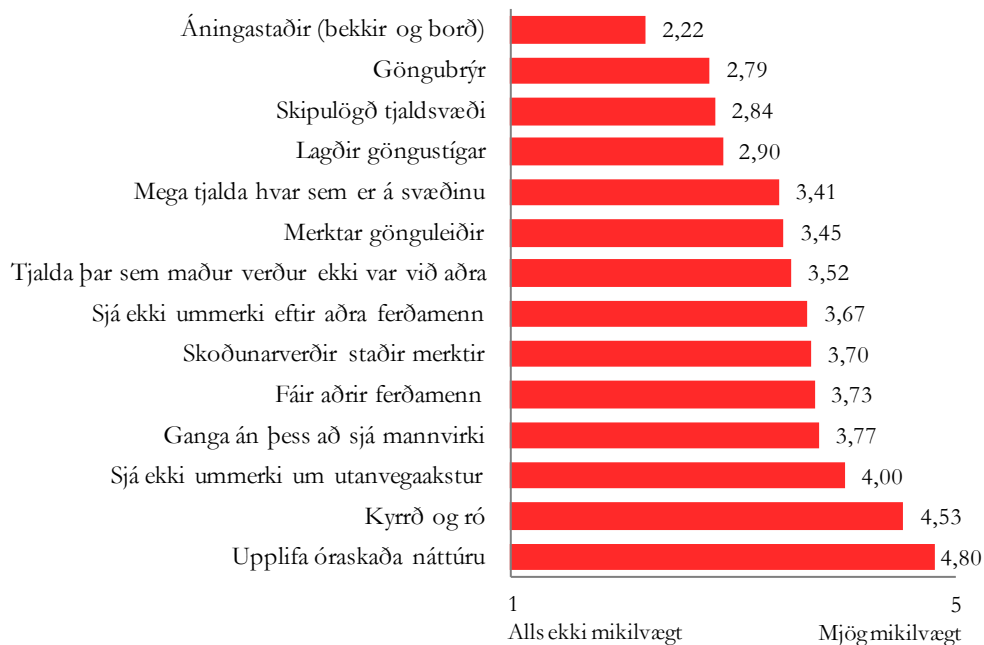
Viðtalskönnunin meðal ferðamanna endurspegladi sömu niðurstöður þar sem enginn viðmælenda hafði orðið var við mikil neikvæð umhverfisáhrif af völdum ferðamanna. Nokkrir minntust á smá rusl og smá för eftir utanvegaakstur.

Svissneskur enskunemi hafði séð smá rusl sem hann týndi upp og norskur verkfræðingur hafði rekist á nokkra sigarettustubba. Þýskur tæknimaður sagði, þegar hann var spurður hvort hann hefði orðið var við utanvega akstur „*No actually not. I think. No. Also not off-road driving. We also keep to the tracks and... um... No actually not*”. Þýskur leiðsögumaður hafði séð eitthvað af slóðum eftir vélhjól og hollenskur eftirlaunamaður hafði heldur ekki orðið var við neitt.

*I have to say that tourists in Iceland are behaving much better than in other parts of Europe. I think that the people that come here are usually well-behaved, responsible people. I also notice in the campings, like toilets and buildings, it's all very neat..... and people that like nature and they're usually more responsible...*

## 6.5 Flokkun ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum

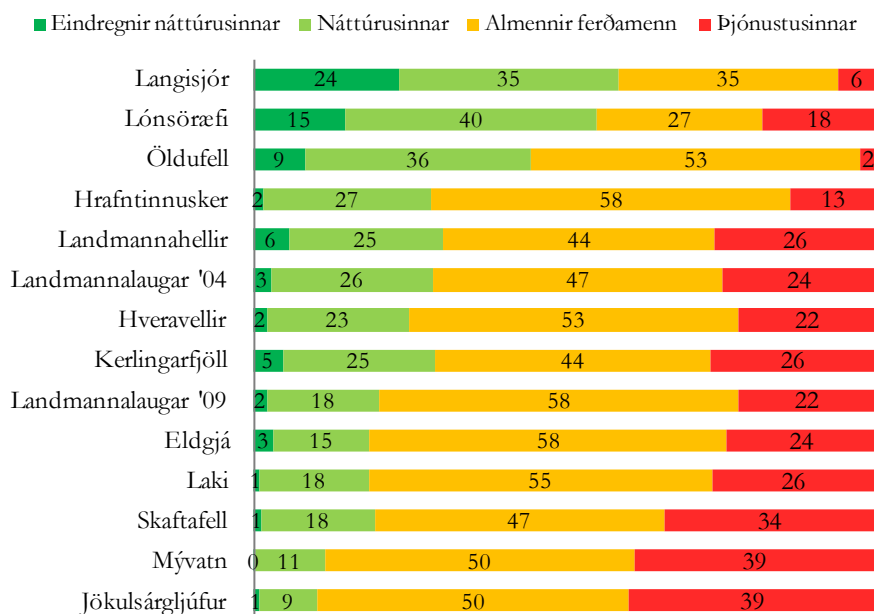
Ein spurning listans var „*Hversu mikilvæg eru eftirfarandi atriði á ferðalagi þínu um svæðið?*“ og voru talin upp 14 atriði. Hvert atriði fékk gildi á skalanum einn til fimm og síðan var meðaltal hvers atriðis reiknað. Með þessari aðferð kemur í ljós að ferðamönnum finnst mikilvægast að upplifa óraskaða náttúru og að upplifa kyrrð og ró. Það sem kom næst var að sjá ekki ummerki um utanvegaakstur. Ferðamönnum þótti fremur mikilvægt að geta gengið án þess að sjá mannvirki, að sjá fáa aðra ferðamenn, að skoðunarverðir staðir væru merktir og að sjá ekki ummerki eftir aðra ferðamenn. Örlítið síður, en samt sem áður mikilvægt, þótti svarendum að tjalda þar sem þeir yrðu ekki varir við aðra, að hafa merktar gönguleiðir og að geta tjaldað hvar sem er á svæðinu. Lagðir göngustígar voru ekki mikilvægir fyrir þátttakendur og ekki heldur skipulögð tjaldsvæði og göngubrýr. Áningastaðir (bekkir og borð) var það sem svarendum þótti síst mikilvægt af þeim atriðum sem spurt var um (mynd 56).



Mynd 56: Mikilvægi ýmissa atriða fyrir ferðamenn.

Fyrirnefnd spurning hafði jafnframt það markmið að flokka ferðamenn í fjóra flokka með hliðsjón af viðhorfskvarðanum (e. purist scale): þjónustusinna, almenna ferðamenn, náttúrusinna og eindregna náttúrusinna (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2007, 2010a, 2011; Fredman og Emmelin, 2001; Hendee o.fl., 1968; Stankey, 1973; Vistad, 1995; Wallsten, 1988). Náttúrusinnar eru viðkvæmir fyrir allri röskun á umhverfinu, þeir hafa ekki áhuga á að hafa merkingar, skipulögð tjaldsvæði eða nokkur mannvirki og vilja hafa sem fæsta aðra ferðamenn þegar þeir eru að ferðast. Upplifun þjónustusinna skerðist ekki með tilkomu mannvirkja, þeir vilja að göngustígar og skoðunarverðir staðir séu merktir og fjöldi annarra ferðamanna rýrir ekki upplifun þeirra. Almennir ferðamenn eru þarna á milli og hafa blandaðar skoðanir á þessum þáttum.

Skipting ferðamanna á Öldufellsleið var þannig að 9% þeirra voru eindregnir náttúrusinnar, 36% voru náttúrusinnar, 53% almennir ferðamenn og 2% þjónustusinnar. Ef niðurstöður könnunarinnar sem gerð var á Öldufellsleið eru bornar saman við aðra staði, þar sem sambærilegar rannsóknir hafa verið gerðar, kemur í ljós að hlutfall náttúrusinna er svipað þar og í Lónsöræfum, en hins vegar er á Öldufellsleið mun stærra hlutfall almennra ferðamanna og mun lægra hlutfall þjónustusinna heldur en í Lónsöræfum. Þessir staðir ásamt Langasjó laða til flesta náttúrusinna (mynd 57).



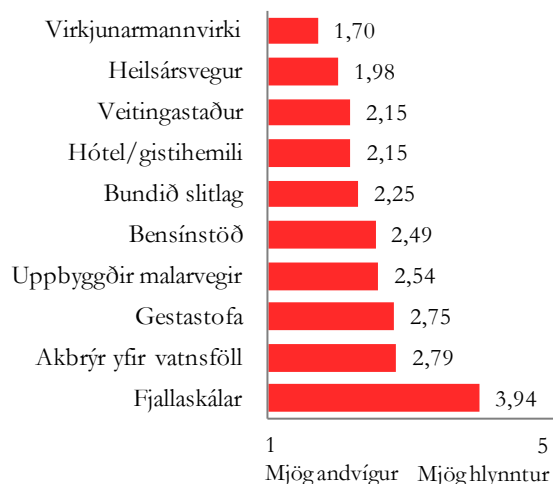
Mynd 57: Greining ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum eftir stöðum.

## 6.6 Viðhorf til uppbyggingar og aðstöðu

### 6.6.1 Viðhorf til mannvirkja

Ferðamenn voru spurðir að hversu hlynntir þeir væru að hafa ýmis mannvirki á svæðinu. Svarmöguleikar spurningarinnar voru á bilinu 1-5, þar sem 1 þýddi „mjög andvíg(ur)“ en 5 þýddi „mjög hlynnt(ur)“ og var meðaltal allra svara reiknað fyrir hvert þessara mannvirkja (mynd 58).

Flestum þykja fjallaskálar viðeigandi á þessu svæði (3,94) en á Öldufellsleið er lítill gagnamannakofi við Hólmsárfoss. Ferðamenn eru ekki hlynntir öðrum mannvirkjum á svæðinu. Viðhorf til akbrúa yfir vatnsföll var á heildina frekar neikvætt en jákvætt (2,79) og svipað er að segja um gestastofu (2,75). Uppbyggðir malarvegir (2,54) og bensínstöðvar (2,49) væru frekar óvelkomin á Öldufellsleiðinni, sem og hótél (2,15) og veitingastaðir (2,15). Heilsársvegur var að mati svarenda ekki við hæfi á svæðinu (1,98) og þeir voru að jafnaði mjög andvígir virkjunarmannvirkjum (1,70). Nánar verður fjallað um dreifingu þessara svara varðandi vegamannvirki í kafla 6.6.2 og í kafla 6.6.3 er fjallað um virkjunarmannvirki.



Mynd 58: Viðhorf til ýmissa mannvirkja á svæðinu.

Í viðtölunum kom fram að viðhorf ferðamannanna til aðstöðu á svæðinu voru fremur svipuð, enginn vildi mikla uppbyggingu á svæðinu og flestir vildu hafa aðstöðuna eins og hún var. Íslenski jarðfræðingurinn sagði:

*Þetta er ósköp erfð spurning þannig lagað. Ég meina, auðvitað er alltaf gott að hafa uppbyggingu og gott að hafa góða vegi og allt það, en á sama tíma þá fer alveg sjarminn á svona stöðum við það.*

Íslenska manningun sem starfaði á dekkjaverkstæði fannst aðstaðan fin eins og hún er og fannst ekki þörf á að hafa betri merkingar eða upplýsingaskilti. Svissneskur enskunemi tók undir þetta og sagði að það ætti ekki að auka innviði á þessu svæði. Þegar hann var spurður hvort hann vildi fjallaskála, betri vegi eða hótél sagði hann:

*No. I don't think so. I mean if someone comes to this place, I mean what else are they looking for? If they want to do luxury holidays then it's not the place for that. I think - the less, the better.*

Íslenskum framhaldskólanema fannst allt í lagi að hafa skála, en „það væri ekkert flott að hafa vegasjoppur hérna. Maður fer ekki út í náttúruna til að kaupa sér pylsu og kóki í sjöppunni sko“. Um aðra uppbyggingu sagði hann „Skálar eru allt í lagi. Maður verður náttúrulega einhversstaðar að gista....og ef þú ert með skála og tjaldstæði þar, þá ertu ekki með fólk út um allan móa“. Þýskur hjólamaður vildi hafa uppbygginguna svona í lágmarki eins og hún er við Öldufellsleið en var þakklátur að hafa einstaka þjónustumiðstöðvar á hálendinu.

*I find the infrastructure is very good for me as cyclist... I like it, to be alone and to be where there are no hotels. But in sometimes it is really important for me to have this infrastructure. Then I can ask about the road conditions and the weather conditions for the next days. For when before I go to the highland. This is very important for me.*

Hollenskur eftirlaunapegi vildi hafa eins takmarkaða innviði og mögulegt væri til þess að halda svæðinu eins náttúrulegu og hægt væri. Hann vildi frekar sjá uppbyggingu á láglandi heldur en á hálendinu.

*Yeah. I like to be... I like the natural landscape as it is. I like to be in an area where you don't see too much human signs“. In a rough area like this you don't really want to see any human activity ... well, if there are some sheep and... or small farmhouse maybe it's not, that would not be a problem. In the more developed area in the lowland all kind of infrastructure is ok.*

Nokkrir veltu því fyrir sér hvernig svæðið yrði ef meiri aðstaða yrði byggð á svæðinu. Norskur verkfræðingur sem gisti í tjaldi, taldi að eflaust myndu einhverjir vilja gista þarna ef byggð væri upp betri gistiaðstaða, en taldi að svæðið yrði minna áhugavert fyrir sig fyrir vikið „Yeah I am here to see the nature...in an area like this you should be very careful not to pave the roads and build constructions. I

*think that would ruin a part of the experience actually“.* Þýskur líffræðingur sagði að það væri gott hvað það væru litlir innviðir þarna og á sama máli var íslenskur arkitekt sem býr erlendis. Hún taldi að búið væri að eyðileggja suma staði á Íslandi vegna of mikillar uppbyggingar.

*Já, það má alls ekki búa til einhverja séraðstöðu fyrir ferðamenn hérna. Eins og til dæmis það er algjörlega búið að eyðileggja Gullfoss og Geysi, þetta er náttúrulega bara slys í náttúrunni. Þú veist maður sér ekkert lengur náttúruna sjálfa, enda reyndar förum við aldrei þangað!*

Hún vildi sjá sem allra minnsta uppbyggingu á hálendinu og sagði það skipta miklu máli hvernig að hlutunum er staðið:

*Það er ekki nógu vel unnið að því að samtengja landslagið við aðstöðu. Ég get alveg skilið það að maður þurfi að hafa klósett og annað. En við verðum að reyna að búa þetta þannig til að þetta skemmi sem minnst landslagið. Þetta er svo viðkvæmt.... Ég meina, eins og þetta Gullfoss og Geysi dæmi, það er búið að setja stíga þarna útum allt og ég veit ekki hvað og hvað... þetta er orðið of mikill einhvern veginn massatúrismi. ...ég held að fólk sem komi hérna til Íslands, ferðamenn sem koma hérna, þeir koma hingað af því að þetta er svo ósnortið land. Annars myndu þeir ekkert koma hingað. ... Ég meina, viljum við eyðileggja allt landið og drita, ég veit ekki, eins og klósettaðstöðum út um allt og einhverjum sko útsýnisþöllum og eitthvað...*

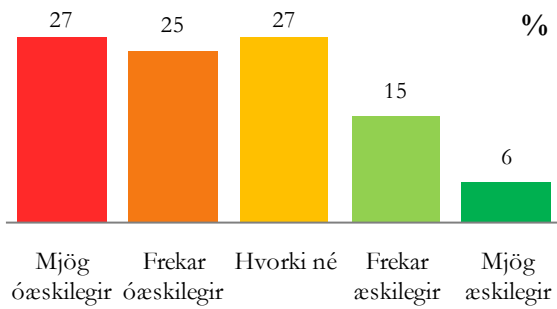
Íslenskur læknir benti á að ef umferðin ykist yrði að bæta gistinguna og setja fleiri upplýsingaskilti og slíkt. Það myndi tilheyra.

## 6.6.2 Viðhorf til vega

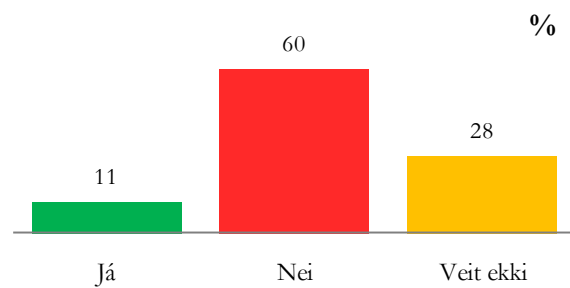
Á spurningalistanum var spurt hvort bæta ætti vegi á svæðinu og var hægt að svara á bilinu 1-5, þar sem 1 þýddi „mjög óæskilegt“ en 5 þýddi „mjög æskilegt“. Yfir heildina litið þótti svarendum óæskilegt að bæta veginna, rúmlega fjórðungur taldi mjög óæskilegt að bæta veginn, annar fjórðungur taldi það frekar óæskilegt og sá þriðji taldi það hvorki óæskilegt né æskilegt. Tæplega fjórðungur taldi svo annaðhvort frekar eða mjög æskilegt að bæta vegi (mynd 59).

Einnig var spurt hvort ferðamenn hefðu heimsótt fleiri staði á svæðinu ef vegir þangað hefðu verið betri. Meirihlutinn (60%) sögðu að svo myndi ekki vera, en nokkrir (11%) sögðu að þeir hefðu heimsótt fleiri staði ef vegir hefðu verið betri. Um 28% svarenda merkti við möguleikann „veit ekki“ í þessari spurningu (mynd 60).





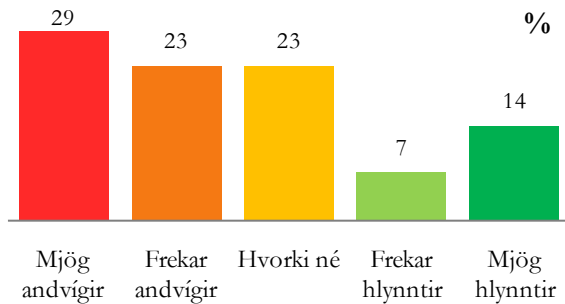
Mynd 59: Viðhorf til betri vega á svæðinu.



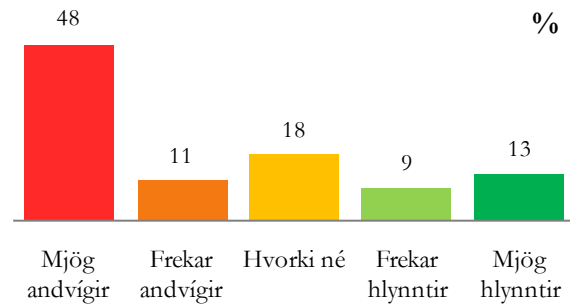
Mynd 60: Hefðir þú heimsótt fleiri staði á svæðinu ef vegir þangað hefðu verið betri?

Uppbyggðir malarvegir voru að sama skapi ekki vinsælir hjá svarendum spurningalistans. Stærstur hópur svarenda (29%) sagðist mjög andvígur þeim og tæplega fjórðungur var frekar andvígur (23%). Margir sögðust hlutlausir hvað uppbyggða malarvegi varðar (23%), en samtals voru 21% svarenda mjög eða frekar hlynntir þeim (mynd 61). Tveir svarenda höfðu ekki skoðun á því hvort uppbyggðir malarvegir væru æskilegir á Öldufellsleið.

Yfir heildina litið voru ferðamenn frekar andvígir bundnu slitlagi á Öldufellsleið. Tæplega helmingur svarenda (48%) var mjög andvígur því og tíundi hluti (11%) var frekar andvígur. Um 18% gesta sögðust hvorki hlynntir né andvígir bundnu slitlagi. Rúmlega 20% var frekar hlynntur eða mjög hlynntur bundnu slitlagi (mynd 62). Einn svarandi sagðist hlutlaus hvað það varðar.



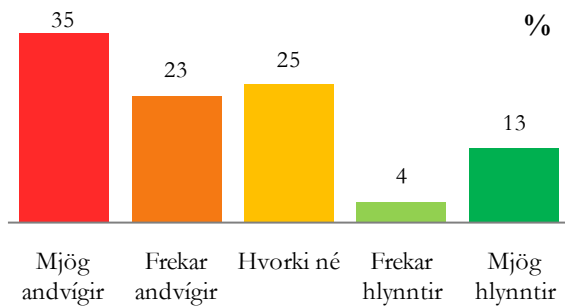
Mynd 61: Viðhorf til uppbyggðra malarvega á svæðinu



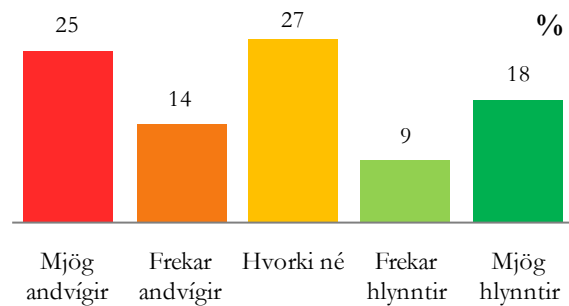
Mynd 62: Viðhorf til bundins slitlags á svæðinu.

Hugmyndin um heilsársveg var óvinsæl meðal svarenda. Meirihluti ferðamanna (58%) var annað hvort mjög eða frekar andvígur heilsársvegi. Fjórðungur var hvorki hlynntur né andvígur, en samtals voru þeir sem voru annað hvort frekar eða mjög hlynntir heilsársvegi 17% svarenda (mynd 63).

Fjórðungur svarenda var mjög andvígur því að hafa akbrýr yfir vatnsföll á Öldufellsleiðinni og 14% voru frekar andvígir því. Um 27% voru hvorki hlynntir né andvígir slíkum mannvirkjum og jafn stór hluti var hlynntur (mynd 64). Fjórir svarendur, eða 7%, höfðu ekki skoðun á hvort akbrýr væru æskilegar.



Mynd 63: Viðhorf til heilsársvegar á svæðinu.



Mynd 64: Viðhorf til akbrúa yfir vatnsföll á svæðinu.

Sömu viðhorf til vegamála komu fram í viðtölunum. Svissneskur enskunemi sagði um veginna á svæðinu:

*No, I don't think you need to improve it because it's... I mean, the roads are bad - but it's actually the thing you are looking for! You don't want to drive on good roads here.*

Íslenskur karlmaður sem vann á dekkjaverkstæði sagði hlæjandi „Það er bara verra að hafa þá betri“ og íslensku lækni sagði um veginn „Hann er frábær eins og hann er ... hann má ekki verða betri“. Í huga norska verkfræðingsins voru vondir vegir hluti að aðdráttarafli svæðisins.

*Well the whole reason we go here is driving these roads. You would actually ruin something if you would put pavement on these roads. I mean people that like to go with pavement, they can take the ring road.... This is for the people that want to... want it bumpy and... it's a part of the experience! And also... not only the pavement but also having these water-crossings.*

Íslenskur flugmaður sem var á ferð með syni sínum, kom til að leyfa honum að aka á slæmum vegum vildi ekki hafa veginn betri:

*Nei í sjálfu sér ekki. Bara spila grúví tónlist og slaka á og kenna drengnum að keyra. Það er svona aðalmarkmiðið... það er gaman að keyra á þessum vegum... þú getur farið þetta á öllum - nær öllum shyddujepum sko. Þannig að fjárfesting í tjöru væri seint réttlátanleg.*

Pólskur karlmaður sem vann við upplýsingatækni líkaði vel við veginn og vildi alls ekki láta malbika hann „Yeah. We like this type of road. Yeah. But this roads are nice... I think they are very good, shouldn't be improved“.

Íslenskur tónlistarmaður vildi ekki fá betri veg og fannst þetta bara sport að hafa þetta svona „Já ég meina... mér finnst þessi vegur finn bara! Kannski bara af því ég er búinn að hleypa úr dekkjunum“.

Hollenskur eftirlaunamaður sem var á leið í Álftavatn vildi hafa veginn þarna eins og hann er.

*Well they're getting better every year unfortunately. I don't like the asphalt, the pavements... for me I like a little more the... well it should be passable, it should not be to crazy.*

Íslenski eldri borgarinn sagði:

*Ég myndi nú ekki telja það askilegt að þetta yrði malbikað eða eitthvað svoléiðis sko... raunverulega vil ég ekkert fá mikið af bílum sko. Ég vil ekki hafa of mikla umferð sko, því þá hætta maður kannski að... við keyrum hægt og rólega sko og erum að njóta útsýnisins og slíkr sko. En ef það er komin mikill umferð þá þarf maður að fara að... horfa meira á veginn og slíkt.*

Þýski líffræðingurinn hafði áhyggjur ef veginir myndu batna þá gæti ferðamönnum fjölgað á staðnum.

*... but then you always have to think about, of course, everybody has the right to see it, but as I told you if you have better roads there will be coming more people and you always have to think about how many people should this nature, or can this nature even... how do you say it... carrying at least before it gets destroyed. Because more people, normal tourism have demand for more places to stay. The next step will be more demand for more places to stay more comfortably and to stay more...*

Fáeinir töluðu um að það myndi ekkert skemma upplifun þeirra þó svo vegurinn væri örlítið betri á meðan hann væri ekki malbikaður. Íslenski framhaldsskólaneminn sem var á ferð þarna með félögum sínum á breyttum jeppum sögðu að það væri ekkert minna spennandi þótt vegurinn væri aðeins betri.

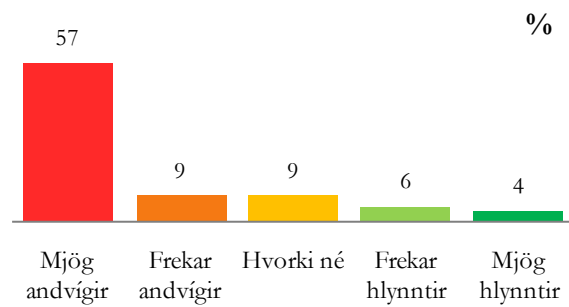
*Neeei nei, ekkert þannig sko, nei. Það er í rauninni ekkert vegurinn sko. Það er... landslagið. Ég myndi ekki nenna hérna ef það væri malbik. Það er ömurlegt að keyra á malbiki... þá væri hann leiðinlegur.*

Margir sögðu að hann væri finn eins og hann er eða það mætti bæta hann aðeins en vildu ekki að hann yrði malbikaður. Þýski blaðamaðurinn sem hafði verið að hjóla um hálendið sagði að það væri fínt ef vegurinn væri aðeins betri þó samt alls ekki malbikaður.

Þýski leiðsögumaðurinn taldi að með betri vegum myndu of margir ferðamenn koma á hálendið og nefndi veginn upp í Hrauneyjar sem var byggður í sambandi við virkjanir í Þjósá sem dæmi “*There is a very big asphalt road and I don't like it. So all the people coming to the highland and then it's come to destroy it!*”

### 6.6.3 Viðhorf til virkjunarmannvirkja

Hér á undan var sagt frá því að virkjunarmannvirki voru þau mannvirki sem ferðamenn vildu síst hafa á svæðinu. Ef nánar er farið í dreifingu úr þeim lið sést að rúmlega helmingur svarenda (57%) var mjög andvígur virkjunarmannvirkjum, 9% sögðust frekar andvígir, 9% hvorki andvígir né hlynntir og samtals voru 10% svarenda frekar eða mjög hlynntir þeim (mynd 65). Viðhorf kynjanna var nokkuð svipað, sem og viðhorf greint eftir aldri.



Mynd 65: Viðhorf til virkjunarmannvirkja á svæðinu.

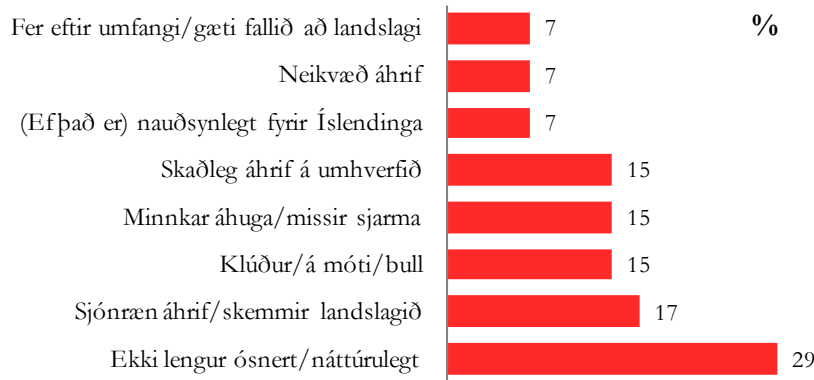
Viðhorf kynjanna var nokkuð svipað, sem og viðhorf greint eftir aldri. Viðhorf til Hólmsárvirkjunar greind eftir viðhorfskvarðanum gaf ekki eindregna niðurstöðu en þeir fáu sem voru hlynntir virkjuninni voru bæði almennir ferðamenn og náttúrusinnar. Erlendu ferðamennirnir voru aftur á móti mun frekar á móti Hólmsárvirkjun en landsmenn (tafla 13).

Tafla 13: Viðhorf til virkjunarmannvirkja á svæðinu.

	Mjög andvíg	Andvíg	Hvorki né	Hlynnt	Mjög hlynnt	Samtals
Kona	17	1	1	1	0	20
Karl	14	4	4	2	2	26
-25 ára	2	3	0	1	2	8
25-34 ára	6	0	3	0	0	9
35-44 ára	3	0	0	1	0	4
45-54 ára	8	1	1	0	0	10
55-64 ára	7	1	1	0	0	9
65 ára og eldri	5	0	0	1	0	6
Ísland	1	1	0	2	1	5
Þýskaland	13	1	0	1	0	15
Frakkland	8	0	4	0	0	12
Aðrir	9	3	1	0	1	14
Þjónustusinnar	1	0	0	0	0	1
Almennir ferðamenn	13	2	2	1	1	19
Náttúrusinnar	9	1	2	2	1	15
Eindregnir náttúrusinnar	4	0	0	0	0	4

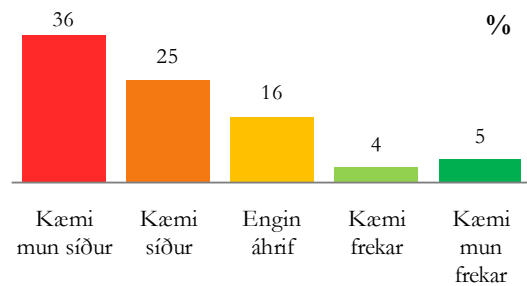
Einnig var spurt opinna spurningar um hvaða áhrif virkjanir og meðfylgjandi mannvirki hefðu á upplifun ferðamanna á svæðinu. Svörin voru bæði greind eftir því hvort þau voru neikvæð eða jákvæð og eftir því hvaða breytingar ferðamennirnir sögðu að yrði á upplifuninni. Þeir fjórðu þátttakenda svöruðu þessari spurningu og af þeim töldu 75% að virkjunin myndi hafa neikvæð áhrif á upplifun þeirra. Um 18% töldu að virkjunin hefði ekki áhrif á upplifun þeirra en 7% töldu að hún myndi hafa jákvæð áhrif á upplifun þeirra. Meginástæða þess að viðhorf ferðamanna til virkjunarinnar var neikvæð var að við það yrði ekki lengur um ósnortna náttúru að ræða, að

Virkyun hefði neikvæð sjónræn áhrif, eða skemmdi landslagið, hefði skaðleg áhrif á umhverfið og að svæðið missti sjarma sinn og því myndu viðkomandi síður hafa áhuga á að ferðast um það. Um 15% töldu virkyun vera klúður eða bull, nokkrir sögðu að áhrifin færu eftir umfangi eða hversu vel virkyunin félli inn í landslagið. Nokkrir erlendir ferðamenn sögðu að ef rafmagnið væri nauðsynlegt fyrir Íslendinga og við teldum nauðsyn að virkja, þá yrði svo að vera (mynd 66).



Mynd 66: Áhrif virkyunar á upplifun ferðamanna.

Ferðamenn á Öldufellsleið voru jafnframt spurðir að hvort virkyun við Hólmsá, með miðlun við Atley, myndi hafa áhrif á áhuga þeirra á að ferðast um svæðið. Meirihluti svarenda (61%) taldi að hann kæmi síður eða mun síður á svæðið ef af Hólmsárvirkjun yrði. Fyrir 16% svarenda hefði virkyunin engin áhrif, en 9% hefðu meiri eða mun meiri áhuga á að ferðast um svæðið ef þar væri virkyun (mynd 67). Um 14% aðspurðra tóku ekki afstöðu til spurningarinnar.



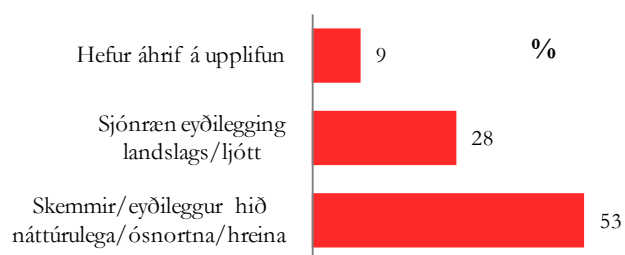
Mynd 67: Áhrif Hólmsárvirkjunar á áhuga ferðamanna á að ferðast um á svæðinu.

Fleiri konur en karlar töldu að Hólmsárvirkjun hefði neikvæð áhrif á áhuga þeirra á að ferðast um Öldufellsleiðina. Íslendingar og flokkurinn „aðrir“ töldu virkyun hafa jákvæðari áhrif en Frakkar og Þjóðverjar, en Þjóðverjar töldu hana minnka áhugann mest. Náttúrusinnar og eindregnir náttúrusinnar töldu Hólmsárvirkjun jafnframt minnka áhuga sinn á svæðinu meira en almennir ferðamenn og þjónustusinnar (tafla 14).

Tafla 14: Áhrif Hólmsárvirkjunar á áhuga ferðamanna á svæðinu eftir grunnbreytum.

	Kæmi mun síður	Kæmi síður	Engin áhrif	Kæmi frekar	Kæmi mun frekar	Samtals
Kona	12	7	3	1	1	24
Karl	8	7	6	1	2	24
-25 ára	2	2	2	0	1	7
25-34 ára	5	4	2	0	0	11
35-44 ára	1	1	0	1	2	5
45-54 ára	5	3	1	0	0	9
55-64 ára	4	2	3	1	0	10
65 ára og eldri	3	2	1	0	0	6
Ísland	2	0	2	2	0	6
Þýskaland	8	5	1	0	0	14
Frakkland	3	5	4	0	0	12
Aðrir	7	4	2	0	3	16
Þjónustusinnar	0	1	0	0	0	1
Almennir ferðamenn	8	5	3	1	3	20
Náttúrusinnar	6	7	3	0	0	16
Eindregnir náttúrusinnar	4	0	0	0	0	4

Spurningunum um áhrif Hólmsárvirkjunar og meðfylgjandi mannvirkja (þ.m.t. lóns og raflínu) á aðdráttarafl svæðisins var fylgt eftir með því að spyrja þá sem kæmu síður á svæðið hvers vegna þeir hefðu minni áhuga á því. Rúmlega helmingur þátttakenda svöruðu þessu og var hægt að greina svörin í þrjú þemu. Í fyrsta lagi var nefnt í 53% tilfella að virkjunarmannvirkin eyðilegðu, skemmdu eða spilltu ósnortinni eða hreinni náttúru. Í öðru lagi var talað um að mannvirkin hefðu neikvæð áhrif á landslagið, þ.e. að þau skemmdu útsýni eða væru ljót, en 28% nefndi það. Þriðji flokkurinn, um 9% svara tengdist breytingu á upplifuninni á svæðinu (mynd 68).



Mynd 68: Ástæður þess að ferðamenn kæmu síður ef virkjun væri á svæðinu.

Í viðtölunum kom fram dýpri skilningur á skoðunum ferðamanna til virkjunarinnar. Í samræmi við niðurstöður spurningalistanna voru fleiri Íslendingar en erlendir ferðamenn jákvæðir í afstöðu sinni til virkjunar og snéru rökin fyrir því fyrst og fremst að byggðarlaginu og að framkvæmdin, ásamt virkjuninni, hefði jákvæð áhrif á byggðapróun í sveitarfélaginu. Íslenskur fjórhljólamaður sagði að það væri „fint fyrir hérna byggðarfélagið“ en bætti við að „það væri það versta sem gerðist ef það væri virkjað væri ef vegirnir myndu batna í kjölfar virkjunar“ því þá væri leiðinlegra að leika sér á fjórhljóli á svæðinu. Íslenskur starfsmaður á dekkjaverkstæði sagði að hann hefði ekki myndað sér mikla skoðun á þessari virkjun. Hann var á því að það væri gott að fá atvinnuuppbyggingu, sérstaklega ef umhverfinu yrði ekki raskað mikið við byggingu hennar.

Raflínur trufluðu hann ekki heldur. Íbúi úr Álftaveri taldi að Hólmsárvirkjun gæti haft jákvæð áhrif á sveitarfélagið.

*Ef það á að lifa hérna á þessu svæði þá verður að fá eitthvað til þess að gera, til þess að hafa einhverjar tekjur... mér finnst þessi umhverfisumræða, hún er komin út í breina öfuga. Það er allt í lagi að vernda, fara ekki til dæmis að virkja þennan foss, það eigi að vernda svoleiðis lagað. En þegar það þættir að leyfa mönnum að fara með besta inn á hálandið, það er sko.*

Síðan bætti hann við „auðvitað vildi ég helst að hún [orkan] yrði notuð hérna ...okkur er eiginlega að blæða út hér“. Íslenskur flugmaður þekkti of lítið til hugmyndar um virkjun Hólmsár til þess að vilja hafa skoðun á henni og benti á að þetta væri flókið málefni sem stjórnaðist af bæði efnahagslegum og umhverfislegum rökum.

*Þó ég telji mig vera náttúruverndarsinna þá lít ég svo á að maður verður að taka uppþýsta afstöðu.... Ég er ekki átómatískt á móti virkjunum... ef við tökum þetta sem tvær vogarskálur þá náttúrulega bara: Ökónómísku ábrifin hérna megin og við vitum öll að við þurfum á rafmagni að halda sko... ..svo kroppast í sko... Ég meina, náttúruverndarsjónarmið eru miklu fleiri en ein, þau eru; Hverju erum við að fórna? Finnst mér landsvæðið merkilegt? Finnst mér það þess virði? Finnst mér það ómetanlegt? Og svo framvegis. Svo líka að einhverju marki hvað á að gera við rafmagnið. Þetta er einsog ég segi... þetta er... Það er mín afstaða til slíkra mála, maður verður að skoða þetta vel. Og ég hef til dæmis ekki kynnt mér þessa virkjun þannig að ég myndi segja eitthvað af eða á.*

Um það hvort virkjunin hefði áhrif á hann og komu hans á svæðið sagði hann:

*... Það truflar mig ekki sko. Og ég hef reyndar... margoft sagt það... Ég hef líka keyrt um sko... með ferðamenn um landið. Farið í svona langa túra, tveggja vikna túra og... keyrt alveg landið þvert og endilangt. Þú veist, við eigum mjög langt í land með að ferðamenn ... fenni fyrir einhverjum óþægindum út af virkjunum á Íslandi.*

Íslenskur læknir vissi einnig lítið um Hólmsárvirkjun og var ekki harður á móti henni, þótt hann vildi gjarnan hafa svæðið óbreytt. Hann taldi helsta ókostinn vera að ferðafólki myndi fjölga í kjölfar betri vegar.

*Ég meina þetta er bara þróunin, ég myndi ekkert hafa á móti því nei, enda kemur þetta mér ekkert við, ég bý ekki í breppnum... En auðvitað vildi ég hafa þetta eins og þetta er núna... Vatn finnst mér bara fallett. ef maður keyrir Sprengisand og svona, þau lón sem eru þar, það er bara fallett. En náttúrulega ef kemur góður vegur, kemur fullt af fólki.....*

Aldraður íslenskur maður hafði lítið heyrt um þessa Hólmsárvirkjun en fannst vatnsaflsvirkjanir almennt ekki truflandi.

*Nei, ég hef ekki heyrt um þetta. Og hérna... þessar virkjanir sem við förum fram hjá í gær, okkur fannst þær ekki trufla okkur neitt. Við byrjuðum á að fara heim að Búrfellsstöðinni, og mér fannst hún ekkert neitt til skemmda... eða hinar sem við förum fram hjá sko.*

Margir bentu á að það væri auðvitað nauðsynlegt að hafa rafmagn en voru þeir ekki vissir um hvort þetta væri besti staðurinn fyrir virkjun og töldu jafnvel að aðrir staðir gætu hentað betur. Íslenskur jarðfræðingur sagði t.d.:

*Æji, ég veit það ekki. Hérna... Ég er ekkert voðalega hlynnt virkjunum, en auðvitað verður að virkja einhvers staðar ef við atlum að hafa eitthvað rafmagn og ég er voða ánægð að horfa á sjónvarpið á kvöldin. Já já. En hérna, ég svo sem tek enga afstöðu með eða á móti þessari blessuðu virkjun.*

Hún hafði líka áhyggjur af því að eitthvað af upplýsingum um gjóskulög myndu glatast ef þau færu undir lón „Já, það náttúrulega glatast þær upplýsingar sem fara undir ef það er ekki búið að skoða þær“. Mörgum af erlendu ferðamönnum fannst einnig erfitt að taka afgerandi afstöðu um hvort virkjun á þessum stað væri æskileg. Þýskur vélaverkfræðingur sem var á ferð á mótorhjólum sagði að það væri erfitt fyrir sig að taka afstöðu, en sagði samt að aðráttarafl svæðisins yrði minna ef yrði byggt þar.

*So, the problem for me is a bit to say, as a foreigner. Well, Icelanders shouldn't do that. You should not develop, because I want to have my freedom and my, my, my tourist things.... This is for me not such a remote area, that I would say. They can leave it untouched. Otherwise this is one of my favourite tracks as well, together with this here [Mælifellsandur]. And that would be of course not so nice. To have some, more infrastructure, technical things and so on...*

Margir viðmælendur voru eindregið á móti byggingu virkjunar á svæðinu og voru erlendir viðmælendur mun neikvæðari gagnvart virkjun en þeir innlendu, en um helmingur þeirra erlendu sagðist vera á móti virkjun. Tveir Íslendinganna, þ.e. annars vegar sá sem var tónlistarmaður og leiðsögumaður og hins vegar arkitektinn, voru mjög á móti virkjunum á þessu svæði. Tónlistar- og leiðsögumaðurinn sagði:

*Ég bara fæ illt í hjartað. Ég held bara að við ættum að einbeita okkur að einhverju öðru en stóriðnaði... Finnst eitthvað svona... maðurinn er eitthvað að reyna að ota sínum tota til að... kreista einhverjar nokkrar krónur sko... í einhvern stóriðnað bara... óþægileg tilfinning sko.*

Svo bætti hann við um raflínurnar og sagði „Náttúrulega alveg bráðilegt, algjör lýti á landinu.....“. Í starfi sínu sem leiðsögumaður gekk hann töluvert um þetta svæði, kom norðan af hálendinu og var síðasti hluti ferðar þá um þetta svæði. Honum fannst ekki góð tilhugsun að enda slíka ferð í umhverfi virkjunar og það yrðu snögg og endaslepp lok á slíkum ferðum: „þegar maður kemur úr



*kannski tveggja vikna gönguferð og svo bara á síðasta deginum er bara: Jája krakkar, þá erum við komin í bæinn.“*

Íslensk kona sem var arkitekt og býr erlendis vildi heldur ekki sjá virkjun þarna og lagði áherslu á að halda frekar áfram að virkja á þeim stöðum sem búið væri að raska nú þegar:

*Ja mér.., eins og ég segi.., ég meina það er náttúrulega búið að drita þessu þvers og keruss um landið, þessar stíflur og virkjanir... líka svona spurning hvort að maður þarf að drita þessu alveg út um allt skilurðu?... Af hverju er ekki hægt að þjappa þessum verksmiðjum og annað á einhvern einn stað á landinu í staðinn fyrir að drita þessu út um allt? Af hverju er ekki hægt að bæta við einhverjar aðrar virkjanir sem nú þegar eru til og auka þannig framleiðslumagn? Í staðinn fyrir að búa til eina í viðbót. Ég meina þetta kostar náttúrulega fullt af pening og það er náttúrulega spurning um hvort þetta er, þú veist, líka hvort að þetta borgi sig.*

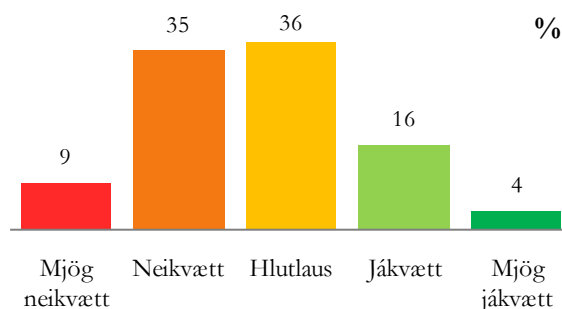
Íslenskur bóndi í Álftaveri var með kindur sínar á afréttinum þarna var ekkert sérlega hlynntur virkjuninni. Hann taldi að þetta yrði mikið rask, en var þó þeirrar skoðunar að Hólmsárvirkjun með miðlun við Atley væri betri kostur heldur en eldri kostir, við Einhyrning og við Hólmsárlón.

*En í dag þykir maður gamaldags eða einhver afturbaldsseggur ef að maður er upp á móti svona framkvæmdum. En samt persónulega vil ég helst bara láta þetta vera sko. Það er nóg að gert held ég og eins og ég segi sko, ég get ekkert verið upp á móti öllum en persónulega myndi ég láta þetta kyrrt liggja en, en eins og ég segi, ef fólk vill þetta endilega þá er það bara svoleiðis. Mér finnst þetta bara óþarfa rask.*

Þýska hjólamanninum leist heldur ekki vel á hugmyndir um virkjun þarna og sagði að ef hann væri Íslendingur þá væri hann ekki ánægður með ákvörðun um að setja virkjun þarna. Hann var þó hrifinn af vatnsorku sem slíkri, af því hún er hrein orka. „*Ohh, it's not easy. The energy from watercraft is very clean, I know, but the destroying of the nature is high priced*“. Hann hafði hjólað eftir línuveginum frá Kaldadal og austur, þ.a. hann gerði sér grein fyrir að línuvegir opna ferðamöguleika, en honum fannst samt raflínan skemma mjög útsýni til jökla og fjalla.

*...it's not a good view for the landscape. The landscape is very impressive. The glacier on the left and the ...llufjöll on the right, and then the sands and then the lines. They destroy, the view... but without them, there would be no road.*

Önnur keimlík spurning var á listanum þar sem ferðamenn voru inntir eftir viðhorfum sínum til vatnsaflsvirkjana almennt í landinu. Þar kemur í ljós að svarendur virðast hafa töluvert frábrugðna skoðun á virkjunarmannvirkjum og tengdum mannvirkjum eftir því hvort þau séu á þessu svæði eða ekki. Mun færri eða aðeins 9% aðspurðra er mjög neikvæður í garð vatnsaflsvirkjana almennt miðað við 57% sem voru mjög neikvæðir í garð Hólmsárvirkjunar, rúmlega þriðjungur er neikvæður og annar þriðjungur er hlutlaus. Um 16% er jákvæður gagnvart virkjunarmannvirkjum almennt og 4% mjög jákvæður (mynd 69).



Mynd 69: Viðhorf til vatnsaflsvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja.

Þegar viðhorf ferðamanna til vatnsaflsvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja eru skoðuð nánar virðast viðhorf kynjanna nokkuð ólík þar sem karlar eru ekki eins neikvæðir gagnvart mannvirkjunum og konur. Lítil munur sést á viðhorfum eftir aldri, en þó virðist yngsti hópurinn, þ.e. þeir sem eru yngri en 25 ára, vera neikvæðari en aðrir aldurshópar. Almennt virtust Íslendingar jákvæðari gagnvart virkjunarmannvirkjum en erlendir ferðamenn. Náttúrusinnar virtust vera neikvæðari í garð vatnsaflsvirkjana en þjónustusinnar (tafla 15).

Tafla 15: Viðhorf til vatnsaflsvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja eftir grunnbreytum.

	Mjög neikvætt	Neikvætt	Hlutlaust	Jákvætt	Mjög jákvætt	Samtals
Kona	0	14	7	2	2	25
Karl	5	5	13	7	0	30
-25 ára	2	5	3	1	0	11
25-34 ára	1	3	6	1	1	12
35-44 ára	1	2	2	1	0	6
45-54 ára	0	3	4	2	0	9
55-64 ára	0	4	4	2	1	11
65 ára og eldri	1	2	1	2	0	6
Ísland	1	1	1	3	1	7
Þýskaland	0	7	5	3	0	15
Frakkland	1	3	8	2	0	14
Aðrir	3	8	6	1	1	19
Þjónustusinnar	0	0	1	0	0	1
Almennir ferðamenn	2	5	11	6	1	25
Náttúrusinnar	1	9	4	2	0	16
Eindregnir náttúrusinnar	2	1	1	0	0	4

Í viðtali við þýska loftrýmisverkfræðinginn og konu hans kom fram að þau væru mun jákvæðari gagnvart vatnsorkuverum en jarðvarmavirkjunum. Maðurinn sagði að það skipti öllu máli að virkjunin væri vel hönnuð þannig að hún væri ekki mjög sýnileg og félli vel að landslaginu. Þau

voru nýlega búin að aka um Kjalveg og sáu þar Blönduvirkjun og fannst hún ekki hafa spilt neitt fyrir þeim þar.

*I think that one was pretty, well I don't know how it was before they built it so, but it was not so invasive I think. So you saw the lakes where they built the dams, but the structure itself was very very small because the turbines they are underground*

Kona hans tók undir þetta og nefndi hvað jarðvarmavirkjunin við Kröflu væri miklu meira áberandi og truflaði upplifunina.

*Yeah Krafla. It is very visible, there are pipelines everywhere and it's steam everywhere, very red. Looks like a chemical-plant I think. That's a little strange there, I would say. But the water at the power-plant in Blanda, that wasn't disturbing. Well there were some buildings but for me it was ok. We don't know the region before this plant was built so... for us it was ok.*

Áhyggjur þeirra vegna Hólmsárvirkjunar snéru fyrst og fremst af bættum vegi sem oft fylgdi virkjunum og leiddi gjarnan til þess að ferðamönnum myndi fjölga á þessum slóðum. „Not just because of the fun to drive there but more of... yes it's difficult and it keeps many people away“:

Þýskur líffræðingur skildi vel að Íslendingar þyrftu að lifa af þessu landi og halda efnahagslífinu gangandi, en bentu á við þyrftum líka að hugsa um náttúruna og að ef vegirnir myndu batna þá yrði að hugsa vel um hvernig uppbyggingu yrði háttað.

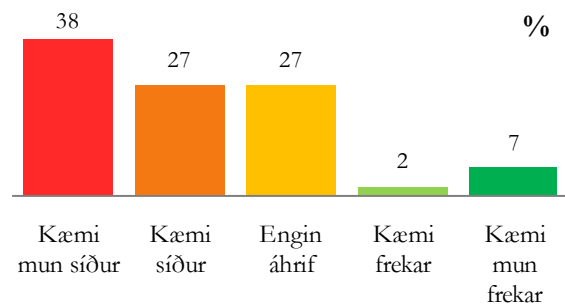
*...as I told you if you have better roads there will be coming more people and you always have to think about how many people should this nature, or can this nature even, how do you say it, carry at least before it gets destroyed. Because more people, normal tourism have demand for more places to stay. The next step will be more demand for more places to stay more comfortably and to stay more...*

Hann hafði ferðast um norðaustur hálendið áður en Kárahnjúkavirkjun var byggð og mundi vel eftir þeirri stund þegar hann var einn undir heitu bununni úr fossinum í Laugarvalladal. Þetta væri ekki hægt lengur því svæðið væri allt gjörbreytt og miklu fleiri ferðamenn þar en áður. Hollenskur eftirlaunamaður sem var á ferð um landið í sinni fimmtu heimsókn til Íslands, vísaði einnig til Kárahnjúkavirkjunar og taldi að Hólmsárvirkjun myndi hafa slæm áhrif á ferðamennsku á svæðinu og myndi rýra upplifun ferðamanna.

*I just passed earlier, what is it called?, the famous dam that they installed a few years ago, near Snæfell. Yeah but an ... unnatural lake like that is... is always awful... it's not... you can see it's not a natural lake and... But there at the... the dam you have in the canyon which no longer carries water well that's a pity. So it's certainly a negative point from the tourist point of view. But on the other side it is not a reason not to go to Iceland anymore, if it stays a little bit limited.*

Hann sagði samt að þrátt fyrir þessa virkjun yrðu enn til staðir sem væru skilgreindir ósnortnir og því myndi hann halda áfram að koma til landsins.

Í spurningakönnuninni voru þátttakendur þeirrar skoðunar að þeir kæmu síður á svæðið ef þar yrði uppistöðulón. Um 65% svarenda sögðust myndu koma síður á svæðið en um fjórungur sagði að lónið myndi ekki hafa nein áhrif á áhuga þeirra á að fara Öldufellsleiðina. Aftur á móti töldu 9% að þeir myndi koma frekar ef lónið væri til staðar (mynd 70).



Mynd 70: Áhrif Atleyjarlóns á áhuga ferðamanna á svæðinu.

Atleyjarlón virðist hafa heldur neikvæðari áhrif á konur en karla. Þeir sem eru 35-44 ára eru jákvæðari gagnvart lóni en aðrir aldurshópar og Íslendingar og flokkurinn önnur þjóðerni eru jákvæðari en Frakkar og Þjóðverjar. Þjóðverjar eru andvígastir lónum líkt og öðrum virkjunarmannvirkjum. Náttúrusinnar töldu jafnframt lónið hafa meiri neikvæð áhrif á sig en almennir ferðamenn (tafla 16).

Tafla 16: Áhrif Atleyjarlóns á áhuga ferðamanna á svæðinu eftir grunnbreytum.

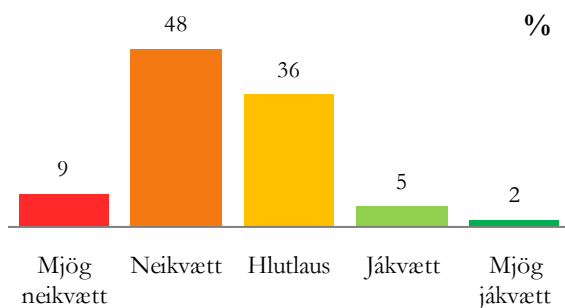
	Kæmi mun síður	Kæmi síður	Engin áhrif	Kæmi frekar	Kæmi mun frekar	Samtals
Kona	9	5	4	0	1	19
Karl	8	7	8	1	2	26
-25 ára	2	0	4	0	1	7
25-34 ára	5	3	2	0	0	10
35-44 ára	1	1	0	1	2	5
45-54 ára	3	4	1	0	0	8
55-64 ára	3	2	4	0	0	9
65 ára og eldri	3	2	1	0	0	6
Ísland	2	0	3	1	0	6
Þýskaland	7	5	1	0	0	13
Frakkland	2	6	4	0	0	12
Aðrir	6	1	4	0	3	14
Þjónustusinnar	0	1	0	0	0	1
Almennir ferðamenn	7	5	4	1	3	20
Náttúrusinnar	5	5	4	0	0	14
Eindregnir náttúrusinnar	4	0	0	0	0	4

Í viðtölunum kom meðal annars fram hjá ungum íslenskum manni á jeppa að hann var ekki hrifinn að miðlunarlónum. Um Hólmsárvirkjun og meðfylgjandi lón við Atley sagði hann ástæðuna vera „Af því að þá... sérðu ekki landslagið. Þá er þetta bara einhver drullupollur“. Pólskur upplýsingateknifræðingur sagði að sem ferðamanni þætti honum lón slæm: „For me it's not a good thing... Yeah I think that building place and intergrate in natural environment it's not good, but it's just for tourists' point of view not for.“ Ítalskur fjármálamaður sagði að virkjanir og meðfylgjandi mannvirki trufluðu hann ekki, hann væri svo vanur því að heiman.

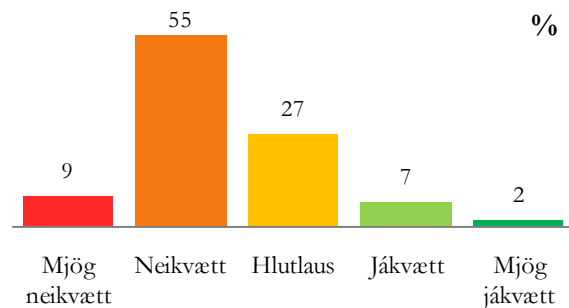
*We live in Italy. In Italy there are a lot of these dams. Because of... a significant part of the power in Italy is produced by... hydroelectric. So we are not astonished by this. We think it's quite normal to see a dam to see an artificial lake. And I can understand that it is a little disturbing in this area but it's comprehensible.*

#### 6.6.4 Viðhorf til raflína

Á spurningalistanum voru tvær spurningar sem snéru að viðhorfum ferðamanna til raflína, þar sem annars vegar var spurt um raflínur í náttúru Íslands almennt og hins vegar um raflínur á hálendinu. Svarað var á bilinu 1-5, þar sem 1 þýddi „mjög neikvætt“ en 5 þýddi „mjög jákvætt“. Niðurstöður gefa til kynna að ferðamenn eru frekar neikvæðir í garð raflína, en lítill munur var á svörum úr þessum tveimur spurningum. Ef meðaltöl svara eru skoðuð sést að ferðamenn voru eitthvað neikvæðari í garð raflína á hálendinu (2,38) heldur en raflína í náttúru Íslands (2,43). Um 9% svarenda höfðu mjög neikvætt viðhorf gagnvart raflínum, bæði á hálendinu og annars staðar í náttúrunni. Tæplega helmingur (48%) var neikvæður gagnvart raflínum í náttúru Íslands, en aðeins fleiri (55%) gagnvart raflínum á hálendinu. Aftur á móti voru fleiri hlutlausir þegar kom að raflínum í náttúru Íslands (36%) heldur en raflínum á hálendinu (27%). Svipað hlutfall jákvæðra var í báðum spurningum, en einum fleiri svarendur voru jákvæðir gagnvart raflínum á hálendinu heldur en gagnvart raflínum í náttúru Íslands (myndir 71 og 72).



Mynd 71: Viðhorf til raflína í náttúru Íslands.



Mynd 72: Viðhorf til raflína á hálendi Íslands.

Sé dreifing svara skoðuð nánar sést að karlar í úrtakinu voru neikvæðari gagnvart raflínum í náttúru Íslands heldur en konur en munurinn er ekki mikill. Munur eftir aldri virðist heldur ekki vera mikill. Íslendingar voru eilítið jákvæðari í garð raflína í íslenskri náttúru en erlendir ferðamenn, og þá sérstaklega Þjóðverjar sem höfðu flestir neikvætt viðhorf til þeirra. Almennir ferðamenn voru frekar hlutlausir, en náttúrusinnar og eindregnir náttúrusinnar voru neikvæðir (tafla 17).

Tafla 17: Viðhorf til raflína í náttúru Íslands eftir grunnbreytum.

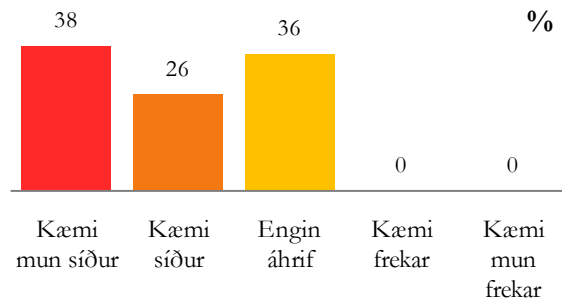
	Mjög neikvætt	Neikvætt	Hlutlaust	Jákvætt	Mjög jákvætt	<i>Samtals</i>
Kona	1	13	7	3	1	25
Karl	4	14	13	0	0	31
-25 ára	1	4	6	0	0	11
25-34 ára	1	6	3	1	1	12
35-44 ára	0	2	4	0	0	6
45-54 ára	1	5	4	0	0	10
55-64 ára	1	6	2	2	0	11
65 ára og eldri	1	4	1	0	0	6
Ísland	1	1	3	2	0	7
Þýskaland	1	12	3	0	0	16
Frakkland	1	5	7	1	0	14
Aðrir	2	9	7	0	1	19
Þjónustusinnar	0	1	0	0	0	1
Almennir ferðamenn	2	8	13	1	1	25
Náttúrusinnar	1	12	4	0	0	17
Eindregnir náttúrusinnar	1	2	1	0	0	4

Dreifing svara úr spurningunni um raflínur á hálendinu greint eftir kyni var jafnari en í spurningunni um raflínur í náttúru Íslands. Eini aldursflokkurinn sem skar sig úr hvað þetta varðaði var 25-34 ára, en viðhorf þeirra til raflína á hálendinu virðast neikvæðara en annarra. Þjóðverjar og hópurinn önnur þjóðerni voru öllu neikvæðari en Íslendingar og Frakkar og jafnframt voru náttúrusinnar og eindregnir náttúrusinnar neikvæðari en almennir ferðamenn gagnvart raflínum á hálendi Íslands (tafla 18).

Tafla 18: Viðhorf til raflína á hálendi Íslands eftir grunnbreytum.

	Mjög neikvætt	Neikvætt	Hlutlaust	Jákvætt	Mjög jákvætt	<i>Samtals</i>
Kona	1	17	4	2	1	25
Karl	4	14	11	2	0	31
-25 ára	1	5	5	0	0	11
25-34 ára	0	10	2	0	0	12
35-44 ára	0	2	4	0	0	6
45-54 ára	1	5	2	1	1	10
55-64 ára	2	6	1	2	0	11
65 ára og eldri	1	3	1	1	0	6
Ísland	1	1	3	2	0	7
Þýskaland	1	13	1	1	0	16
Frakkland	1	6	5	1	1	14
Aðrir	2	11	6	0	0	19
Þjónustusinnar	1	0	0	0	0	1
Almennir ferðamenn	1	11	11	2	0	25
Náttúrusinnar	1	12	3	0	1	17
Eindregnir náttúrusinnar	2	2	0	0	0	4

Ferðamenn voru spurðir hvort raflína nærri ferðaleið þeirra um Öldufell, myndi hafa áhrif á áhuga þeirra á því að ferðast um svæðið. Stærstur hluti svarenda, eða 64% sagði raflínu verða til þess að þeir kæmu síður á svæðið, en ríflega þriðjungur taldi línuna ekki hafa nein áhrif. Enginn taldi að raflína myndi ýta undir frekari áhuga á að ferðast um Öldufellsleiðina (mynd 73).



Mynd 73: Áhrif raflínu á áhuga ferðamanna á svæðinu.

Raflína nálægt Öldufellsleið hefdi meiri áhrif á konur en karla. Ekki var mikill munur á svarendum eftir aldri, en 45-54 ára virtust þó viðkvæmari fyrir raflínunni. Raflína hefdi minni áhrif á Íslendinga en erlenda ferðamenn og eru Þjóðverjar sem fyrr viðkvæmastir fyrir röskun á umhverfinu. Raflína nálægt Öldufellsleið hefdi minni áhrif á almenna ferðamenn heldur en náttúrusinna (tafla 19).

Tafla 19: Áhrif raflínu á áhuga ferðamanna á svæðinu eftir grunnbreytum.

	Kæmi mun síður	Kæmi síður	Engin áhrif	Kæmi frekar	Kæmi mun frekar	Samtals
Kona	10	5	5	0	0	20
Karl	8	7	12	0	0	27
-25 ára	2	2	5	0	0	9
25-34 ára	3	5	2	0	0	10
35-44 ára	1	0	3	0	0	4
45-54 ára	6	2	1	0	0	9
55-64 ára	3	2	4	0	0	9
65 ára og eldri	3	1	2	0	0	6
Ísland	2	0	4	0	0	6
Þýskaland	8	3	2	0	0	13
Frakkland	4	5	3	0	0	12
Aðrir	4	4	8	0	0	16
Þjónustusinnar	0	1	0	0	0	1
Almennir ferðamenn	8	4	8	0	0	20
Náttúrusinnar	6	6	3	0	0	15
Eindregnir náttúrusinnar	3	0	1	0	0	4

Í viðtölum við ferðamenn kom umræðan oft inn á raflínur. Margir erlendu viðmælendanna sögðust vera orðnir ónæmir fyrir raflínum vegna þess hversu algengar þær væru í heimalöndum þeirra. Íslenskur jarðfræðingur sem var ekkert sérstaklega hlynnt virkjunum þarna fannst raflínur samt ekkert sérlega truflandi. „Maður er bara svo vanur að sjá þær útum allt að...bérna ... þær í rauninni trufla mig ekkert“. Þýski vélaverkfræðingurinn tók eftir byggðarlínunni þegar hann fór fram hjá henni, en hann sagði að hún hefdi ekki truflað hann þá. Hann sagði þó að ef yrði virkjað þá væri best ef línurnar væru ekki sýnilegar frá áhugaverðustu stöðunum. Þjóðverji á mótörhjólum lagði áherslu á mikilvægi þess að huga vel að línustæðinu.

*If I wanted to make a picture of something I love, I always try to get rid of power lines on the picture... Hólmsárfoss I think... with good planning. This waterfall. Which many people would make a photo from... of it and... well... if we have in the background, power line going through. That would be bad planning.*

Eldri maður úr Álfaveri taldi að raflínurnar myndu ekki hafa mikil áhrif á ferðamennsku og útivist á svæðinu. „Mér finnst það [að sjá raflínur] bara allt í lagi. Þetta er bara... bara öfgar og vitleysa að vera á móti þeim! Það er mjög gott að spara og skemma ekki land, en maður má ekki vera svo... að maður bara fari bara út í öfga“. Hann sagði jafnframt:

*Ég hef alltaf litið á þetta, þetta er bara þarna. Mér finnst ekki þryði af þeim, það er ekki það, en þær trufla mig ekki nokkurn skapaðan hlut. Ég vil bara hafa þær sem minnst áberandi í sjálfu sér.*

Hann taldi að það væri betra að setja þær neðanjarðar ef kostur væri. Pólskur ferðamaður sagði um raflínurnar „It's okay to have around. I think it's not a huge problem. It can be removed from the photos“. Íslenski eftirlaunabeginn gat einnig vel lifað með línunum.

*Nei það truflaði mig ekki þessar... þessar línur, og slíkt sko. Þetta er bara eitthvað... hluti af lífinu. Þetta er bara komið og ekkert við því að gera sko. En ... en sko svartur sandur sko... truflar mig heldur ekkert, hann er bara þarna og hefur verið þarna og mér væri alveg sama þó að hann myndi gróa upp sko. Það væri bara... allt í lagi sko. Sama og eiginlega þessi háspennumöstur... að þetta er eitthvað sem við þurfum á að halda hvort sem er.*

Þýskur líffræðingur sá tvær hliðar á málinu.

*Well I know you have to accept... I also enjoy like a... heater or something like this... just in modern life... but like in my groups I have a lot of complaints because when they want to make a photo, and they just... there are just power lines*

*Everybody wants to have clean energy, or green energy but... a lot of people are complaining about what... it's just disturbing landscape and you always have both sides of ... there is a lot to discuss about.*

Þýski verkfræðingurinn sagði um raflínur: „In Germany there are power-lines everywhere so... They are necessary. One thing we said is, well it's amazing that even the smallest farms in the mountains have electricity and you're able to live there... so there has to be power lines“. Hann sagði að það myndi þó skipta hann miklu máli að línurnar væru staðsettar þannig að þær væru sem minnst sýnilegar. Íslensk kona sem býr erlendis sagðist ekki vilja sjá línur á þessum stað, sama hvort möstrin væru tré- eða stálmöstur.

Hollenskur eftirlaunamaður taldi að virkjun hefði slæm áhrif á ferðamenn á svæðinu og myndi skemma upplifun af svæðinu.



*Yeah power lines ... as I said, I like to be in an area and you look around, you know 360°, and you don't see any signs of human settlement. And power lines is... is a small negative point. But I understand that Icelanders need to eat also, and they want a good life so they need to earn some money so you... yeah... I don't mind too much a power line here and there. [But] that would certainly change... It would be less interesting to pass this particular road.*

Svissneski enskuneminn var fremur mótfallin raflínu á svæðinu. Hann sagði að það myndi hjálpa eitthvað ef línurnar yrðu staðsettar þannig að þær sæjust ekki eða væru settar neðanjarðar. Það yrði mun betra fyrir ferðamennsku á svæðinu. Þýski leiðsögumaðurinn taldi að það breytti miklu fyrir upplifun sína á svæðinu ef línur yrðu neðanjarðar „*I'm also a photographer. And I like the nature and I hate it when the lines are.... all over*”.

## 7 Sýn ferðaþjónustuaðila

### 7.1 Aðráttarafi svæðisins

Í þeim 18 viðtölum sem tekin voru við ferðaþjónustuaðila kom fram að flestir þeirra þekktu svæðið vel og margir mjög vel. Þeir voru almennt mjög hrifnir af svæðinu og töldu að ferðamenn sem þeir fara með um svæðið væru það líka. Talað var um að svæðið væri einstakt sökum náttúrufergurðar, landlags, vísýnis, fjölbreytileika, fámennis og fyrir það að vera á jaðri hálendisins.

Jóhann Vignir Hróbjartsson sem er með dagsferðir í kringum Mýrdalsjökul segir að ferðafólk sé að sækjast eftir að upplifa náttúruna og þarna sé mjög fjölbreytt náttúra.

*... þú ert með allt! Svo kemurðu hérna niður í Alftaversafréttinn. Mjög gróíð. Fallegar ár. Fossar. Og jökullinn alltaf við hlöðina á þér og svo sandarnir þetta er rosalega fallegt landslag hérna... Þetta svæði er náttúrulega bara allt saman algjör paradís.*

Guðjón Þorsteinn Guðmundsson hjá Katla Truck var einnig með dagsferðir í kringum Mýrdalsjökul. Hann taldi fjölbreytileika og sérstöðu svæðisins svo mikla að hann væri í raun að selja hinn „Fullkomna hring“ en ekki bara „Gullinn hring“ þ.e. Þingvelli, Gullfoss og Geysi.

*Það sem ég auðvitað byggi mitt á er sú upplifun sem fólk fær af því að fara þessa leið, með mér. Þannig að, mér hefur fundist þetta alltaf flott... ferðin sem menn eru alltaf að tala um the Golden circle, ég skírði þessa ferð the Perfect circle.*

Phillip Patay Pétursson hjá Fjallabaki tók undir þetta og sagði „Þetta er ofboðslega fallegt svæði“. Jón Baldur Þorbjörnsson tók undir þetta og sagði að væri „mjög skemmtileg leið og falleg“. Einar Torfi Finnsson hjá Íslenskum fjallaleiðsögumönnum talaði um að þarna sé „svakalegt landslag, með djúpum grænum giljum og er frábært fyrir gönguhópa og jeppaferðir“. Hjá Ólafshaus og víðar á því svæði væri auk þess mjög fáfarin og falleg leið. „Þetta er mjög flott gönguleið. Þetta fjallasvæði til dæmis hérna, Einhyrningur og... og Kerlingahnjúkarnir. Að semsagt frá Brytalækjum og hérna niður í gegn, þetta er rosalega flott... glæsilegar leiðir“.

Ósk Vilhjálmisdóttir hjá Hálendisferðum fer mikið með gönguhópa í margra daga ferðir um Stór-Fjallabakssvæðið. Hún lýsti upplifuninni þegar gengið var fram á jaðar hálendisins á eftirfarandi hátt:

*Og þetta er svona í lok ferðar og svo ofboðslega magnað þegar maður kemur hérna. Búinn að vera á svörtum söndum og í algjörum óbyggðum, þetta er oft svona tólf daga ferðir kannski með gönguhópa, trússferðir til dæmis. Búin að vera hérna í algjörum*

*óbyggðum alveg breint og ekki hitt neinn og svo kemurðu hingað í Brytalæki, á þennan stórkostlega stað... Gengur hér ... upp á þennan Loðnugiljabnaus, þá allt í einu birtist bara sko þetta svona manngerða, svona undirlendi. Þá sérðu sjóinn og þá sérðu herna einhverja bæi í fjarska og svona og það er ótrúlega fallegt.*

Síðustu dagar gönguferða Óskar eru gjarnan með Hólmsá, alveg frá upptökum, frá Hólmsárbotnum um Hólmsárlón og enda gjarnan við Hólmsárfoss þar sem slegið er upp tjöldum. Hún lýsti hvað ferðamönnum þætti merkilegt að geta fylgst með Hólmsánni frá upptökum og sjá hana smám saman stækka og stækka þar til hún verður að stórflyjóti sem streymir út á sandana.

*... þetta eru svona upptöke Hólmsár. Og það er einmitt það sem ferðamönnum finnst gaman, að fylgja ánni alveg sko frá upptökum, þar sem Hólmsáin bara fæðist, við Hólmsárbotna og svo stækkar hún og maður fylgir Hólmsárlóninu og ofboðslega fallegir svona slæðufossar herna við Raudabotn, alveg ótrúlega fallegt. Svo bæstist í hana herna Stórilækur og hún er orðin dálítið öflug herna og svo Hólmsáin og svo upplifir maður sko Hólmsárfossa. Skilurðu, það er svona þessi ganga frá upptökum ár, og fylgja henni, hvernig hún vex og verður alltaf fjölbreyttari og skemmtilegri og það er ofboðslega mikils virði að eiga svona heil vatnasvið, sem að eru þannig að þú getur notið þeirra á þennan hátt.*

Ársæll Hauksson hjá South Coast Adventure mærði einnig náttúrufergurðina og sagði svæðið alveg stórkostlegt „ljósmyndarahópar og svona sem ég hef verið að fara með þarna... Þetta er einstaket svæði upp á það að gera“.

Einar Bollason hjá Íshestum sagði Öldufellsleið vera hluta af geysilega mikilvægu ferðamannasvæði sem tengist bæði Fjallabaki nyrðra og syðra og væri því mikilvæg fyrir afkomu ferðaþjónustunnar og fólks á Suðurlandi. Hann sagði ferðaþjónustuna „líta á þetta svæði allt sem algjöran gímstein“.

Þórarinn Þór, markaðs og sölustjóri hjá Kynnisferðum talaði um að óbyggt svæði eins og þetta sé mjög mikils virði fyrir ferðaþjónustuna. „Það er allt í lagi að það sé fólke, en ekki mannvirki. Og þetta er það sem hefur vaxið mest í vinsældum hjá okkur, undanfarin kannski þrjú til fjögur ár, langt umfram aðrar ferðir“.

Margir nefndu einnig að sérstaða svæðisins og eitt aðalaðdráttarafl þess fælist í því, hvað það er lítt þekkt og því fáfarið. Hadda Björk Gísladóttir, eigandi Hrífunes Guesthouse og Iceland photo tours taldi fámennið vera það merkilegasta við svæðið og gerðu þau sérstaklega út á að vera á ósnortnum svæðum þar sem er fámenni. Hún taldi ómetanlegt að vera á eða eiga svæði þar sem hægt sé að vera einn með sjálfum sér. Hún hafði þá trú að ferðamennska sem byggir á landslagsljósmyndun ætti bjarta framtíð á Íslandi.

... þeir eru eiginlega bara að uppgötva Ísland! Svo fara þeir hingað og verða alveg gapandi og gáttaddir yfir fegurðinni, og hvað þetta er sérstakt, og líka hvað er stutt á milli staða. Þetta er alveg sérstakt hérna. Þannig að ég eða við hérna höfum fulla trú á því að þessi ferðamennska eigi eftir að aukast. Sérstaklega liggur í hvað þetta er ósnortid og einhvern veginn, já, þetta er bara svo óskemmt, eins og er. Og fjölbreytileikinn þú keyrir í nokkrar mínútur og ert kominn í algjörlega nýtt landslag. Þetta finnst fólki alveg magnað.

Elín Þorgeirsdóttir sem rekur gistiheimili að Hrífunesi dásamaði útsýnið á heimahögum.

...það að horfa út á mýrina og fuglana, Svo bæði Mýrdalsjökull og Vatnajökull og hérna horfa yfir Tungufjótíð. Svo erum við náttúrulega bara með hálandi í bakgarðinum. En þetta er útsýnið þegar maður horfir hérna yfir á Ása og hér. Svona á góðum degi, þá sérðu Vatnajökul alveg blasa við og þetta er alveg dásamlegur staður.

## 7.2 Framtíðarmöguleikar svæðisins

Langflestir ferðaðþjónustuaðilarnir töldu að ferðaðþjónustan gæti nýtt svæðið mun meira en nú er gert án þess að ganga um of á gæði þess og sjá fyrir sér mikilvægt hlutverk þess til framtíðar. Margir töluðu um að hægt væri að nýta svæðið meira fyrir gönguferðir því svæðið henti mjög vel til slíkra ferða og væri góð viðbót við þær fjölbreyttu gönguleiðir sem núna eru stundaðar á Stór-Fjallabakssvæðinu og margar hverjar eru orðnar mjög ásetnar. Ársæll sagði t.d.:

Og þetta er einmitt svona leið sem að getur tekið við fólki sem er búid að fara, búid að labba Laugavegin. Þetta er rosalega skemmtileg viðbót við það. Og Laugavegurinn er náttúrulega vinsælasta gönguleiðin sem við höfum, fyrir utan Fimmvörðubáls... Þessi hérna verður næsta, það er alveg á breinu... ef við gerum eitthvað í því, við þurfum að gera það...

Einar Torfi talaði á sömu nótum:

... þörfin eykst með tímanum. Við erum að metta ákveðinn bluta af Fjallabakinu, hægt og rólega. Skafstafell togar þetta saman, þennan sama markhóp til sín, eins og hjá okkur sko... Þetta er svona, uppbyggingin á þjónustu og orðsporid á þessu Fjallabakssvæði sem göngusvæði einhvern veginn hefur orðið til þess að það hefur myndast svona trekt. Það er að segja trekt sem að skolar bara allri umferð niður í Þórsörk.

Hann taldi að svæðið í kringum Öldufellsleið gæti tekið við miklu af þessari umferð og að hægt væri að nýta svæðið miklu meira. Hann benti á að svæðið byði upp á gríðarmikil tækifæri fyrir ferðaðþjónustu í framtíðinni og að þetta hentaði sérstaklega vel fyrir bæði gönguferðir og fjallahjólaferðir. Svæðið væri ekki of erfitt og að hægt væri að gera margar skemmtilegar miðlungs erfiðar ferðir. Helsta hindrunin væri hins vegar skortur á meiri aðstöðu á svæðinu og að

sérstaklega vanti fleiri skála þannig að hæfileg dagleið væri á milli þeirra. Einar Torfi sagði jafnframt að undanfarin ár hefðu göngumenn sótt meira í skálagistingu heldur en að gista í tjöldum. Hann taldi sárlega vanta skála á öllu svæðinu fyrir sunnan Álftavötn og austast á Mælifellsandi, nálægt Brytalækjum og við Svartafellstanga, austan Mýrdalsjökuls, niður með Skaftá og á Lakasvæðið. Hann myndi vilja t.d. sjá einn skála við Brytalæki eða norðan við Einhyrning og svo annan við Hólmsárfoss. Hann taldi að svæðið við Öldufell gæti orðið miðja útivistarsvæðis sem næði frá Landmannalaugum að Skaftafelli.

Margir tóku undir orð Einars Torfa um að skortur á skálagistingu stuðli að því að svæðið er ekki meira nýtt en raun ber vitni. Skúli Skúlason hjá Útivist taldi skálann við Hólmsárfoss vannýttan og að hann gæti boðið upp á mikla möguleika í framtíðinni. Hann taldi vel koma til greina að Útivist myndi gera upp skálann í samvinnu við heimamenn eins og félagið hefur gert t.d. við Sveinstind og Skælinga. Hann taldi það geta verið spennandi kost að skipuleggja göngu- og eða skíðaferðir frá byggð. Það myndi leysa vandamál við að koma fólki inn á svæðið og möguleikar myndu opnast fyrir gönguskíðaferðir að Stút. Með góðum skála við Hólmsárfoss gæti sá möguleiki opnast. Hann sagði jafnframt að kröfur um gæði skála hafi aukist mjög síðustu ár. Í þeim þurfi helst að vera vatnslósett og góð aðstaða til eldunar og annars slíks.

Ósk benti einnig á að ef skáli væri byggður við Svartahnjúksfjöll eða Eldgjá myndi svæðið tengjast Landmannalaugum og þá yrði hægt að skipuleggja ferð frá Hólmsárfossi í Landmannalaugar með ýmsum krókum. Phillip hafði líka áhuga á að nýta svæðið betur en hann gerir nú, en tekur undir að fleiri skálar t.d. við Hólmsárvað og í Króknum myndu gera það mögulegt, því þá væri hægt að tengja margar gönguleiðir þarna og auðveldara yrði að nýta allt svæðið. Hann segir einnig að göngubrú yfir Skaftá norðan við mót hennar og Norðari Ófæru myndi auka möguleikana enn frekar því þá væri hægt að tengja Fjallabak betur við svæðið austur um Laka og að Skaftafelli. Phillip tók undir að það skorti gistingu í skálum, en vildi jafnframt að þetta væru litlir skálar:

*Það vantar hvort sem er tvö eða þrjú eða fjögur salubús á þessum slóðum. Svona... en þau verða að vera lítil sko. Ekki martráðaleg eins og í Landmannalaugum.*

Torfi G. Yngvason framkvæmdastjóri Artic Adventures tók undir mikilvægi þess að byggja göngubrú yfir helstu stórár þar sem það myndi opna möguleika á gönguferðum um stærra svæði.

Ólafur Örn Haraldsson sagði að aðalathafnasvæði Ferðafélag Íslands sé norðar, að Fjallabaki, en hann sjái marga möguleika á Öldufellsleið. Hann sagði að fyrir starfsemi Ferðafélagsins væri mikilvægt að finna nýjar gönguleiðir og því mikilvægt að geta sótt inn á ný svæði. Það henti vel að tengja Öldufellssvæðið við þá starfsemi og skálakerfi sem Ferðafélagið rekur nú þegar að Fjallabaki. Margir hafi þegar gengið vinsælustu leiðirnar og vilji kynnast nýjum

leiðum, og sumir vilji komast á fáfarnari slóðir. Að sögn Ólafs hefur Ferðafélagið skipulagt gönguferð frá Hólmsárlóni, í Brytalæki og þaðan niður Öldufellsleið sumarið 2012. Honum finnst að svæðið að Fjallabaki, frá Heklu og austur að Skaftáætti vera göngu-, hesta- og hjólreiðasvæði.

Guðmundur Viðarsson í Skálakoti sem fer oft með erlenda ferðamenn í viku til tíu daga hestaferðir um svæðið, sagði að aðstöðuleysi hamli því að hann geti nýtt Öldufellssvæðið meira en hann gerir.

*Sjáið bara mína aðstöðu, setjið ykkur í mín spor. Nú kem ég ríðandi hér niður á Emstrur og kem ég sjálfur með hey þangað. Svo kem ég mér yfir Mælifellssandinn og þá þarf ég einhversstaðar að gista næst. Það er engin aðstaða, það er hvorki hey, boðið uppá hey og heldur engin aðstaða á Öldufellsleiðinni.*

Guðmundur fer eingöngu Öldufellsleið þegar hann er með frámenna hópa sökum þess hve fáa skálinn við Hólmsárfoss tekur og vildi mjög gjarnan fá bætt úr því. Hann talar um að hann sé að selja upplifun.

Hadda segist ekki vilja hafa hótél á hálendinu, helst bara einhverja fjallaskála. Eitthvað mjög lágstemmt sem er í sátt við umhverfið. Hún segir þó að það henti ekki öllum að gista í fjölmönnum skálum, sumir hætti við þegar þeir heyra að þeir eigi að gista með einhverjum öðrum tuttugu í skála. Hún telur sig ekki vera að missa stóran kúnnahóp vegna þess að ekki séu fimmstjörnu hótél á hálendinu, en auðvitað hætti einhverjir við vegna þess. Hún telur að fólk sem ætli inn á hálendi Íslands geri sér grein fyrir að þar sé frumstæð aðstaða.

Einar Bollason sagði einnig að hve fáir skálar eru svæðinu væri takmarkandi þáttur í að nýta þetta svæði betur, því viðskiptavinir Íshesta vilji gista í skálum.

Þórarinn sá fyrir sér að framtíðarmöguleikar ferðaþjónustunnar myndu liggja í ferðum t.d. um Mælifellsand. Göngueið um Álftavatn og Emstrur hefði verið að byggjast upp hægt og rólega og Mælifellsandur gæti orðið rökrétt framhald af þeirri kynningu og þaðan suður Öldufellsleið. Gísli Kjartansson frá Geirlandi sagði að Öldufellsleiðin væri vannýtt af ferðaþjónustunni og taldi að þeir sem gera út á jeppa og akstursferðir um hálendið gætu nýtt þetta svæði mun meira en gert er. Hann var samt ekki viss um að hann gæti gert mikið í því sjálfur því:

*Maður hefur nóg með að hugsa um gistinguna sína og halda utan um það svo maður sé ekki að gleypa allan heiminn.... Svo datt manni í hug bara að kaupa þennan bíl og prófa án þess að sko að gera mjög mikið, heldur svona láta þetta rúlla svolítið sjálft og sjá hvað, hvað myndi gerast. Í staðinn fyrir að hella sér alveg út í þetta sko. Það er, ef einhver væri semsagt alveg að vinna í þessari afþreyingu þá gæti ég nýtt þessa leið miklu meira.*

Guðjón taldi Öldufellsleiðin vel þola meiri umferð.

*Já, já, já, ég myndi segja það. Það er ekki, hún er ekki... þetta er ekki það mikið farið. Og ég... ég man eftir því í fyrria þegar ég var að fara þetta... þá voru það örfáir bílar sem urðu á vegi manns. En vegurinn og aðstæðurnar þarna eru samt sem áður mjög góðar.*

Hann sá fyrir sér að umferð ferðamanna ætti eftir að aukast.

*Það eru auðvitað margir komnir í að bjóða upp á gistingu þannig það er að verða gríðarlega mikið, mikið framboð af gistingu. Og í framhaldi að því verður náttúrulega auðveldara að bjóða upp á svona ferðir eins og ég er að gera sko.*

Hann taldi þróun ferðamennsku á svæðinu ráðast töluvert af hvort eða hvenær Katla gjósi næst. Fyrir hann og Katla Trucks myndi það koma sér vel, góð ókeypis auglýsing fengist.

Þeir Guðmann Ísleifsson og Trausti Ísleifsson, eigendur Hólasports, höfðu hugsað sér að byrja að selja jeppa- eða fjórhjólaferðir að Hólmsárfossi og sáu fyrir sér að svæðið ætti mikla framtíð fyrir sér sem ferðamannasvæði. „Já mikla framtíð en það þarf náttúrulega að fara í talsvert mikla markaðssetningu til að koma svona á kortið. Það tekur þó nokkur ár að setja það á kortið“.

Einar Torfi sagði Öldufellsleið einnig frábæra leið fyrir fjallahjólaferðir sem er sé ört vaxandi markaður.

*Þetta er rosa skemmtileg leið að hjóla vegna þess að það er hvergi í henni svo mikið bratti. En þú ert með fall sem, það er það sem þú vilt fá þegar þú ert á reidhjólí nefnilega. Þú vilt ekki vera á bremsunni í einhverjum bröttum brekkaum og þurfa síðan að stíga pedala. Heldur viltu fá sem sagt, lækunina eins, dreifða og hægt er. Það nýtist þér best á hjólinu.*

Ósk taldi möguleika á frekari uppbyggingu ferðamennsku við Hólmsá vera mikla. Það væri t.d. hægt að búa til sérstaka fimm daga ferð sem fylgdi Hólmsá, hvort sem er frá hálendinu og niður á láglandið eða öfugt. Hún segir t.d. mjög vinsælt meðal Frakka að vera út af fyrir sig í náttúrunni í svona „wilderness“. Svona „slow travel“ þar sem farið er rólega yfir og vera ekki þar sem allir eru. Þetta sé alltaf að verða vinsælla og vinsælla. Það séu ekki allir að biðja um að sjá þessa týpísku ferðamannastaði eins og Gullfoss og Geysi. „Það eru æ fleiri ferðamenn sem eru jafnvel að koma til Íslands í fyrsta skipti og þeir gera ekki kröfu um að sjá Gullfoss og Geysi“. Hún sagði að ferðafólk hefði mikið breyst á þessum tuttugu árum sem hún væri búin að vera í þessum ferðabransa. Hún sagði að nú væri til sérstakur markhópur sem vill meiri snertingu við náttúruna og upprunann, kaupa lífrænt, beint frá bónda og þess háttar.

Sólveig Nikulásdóttir sagði að Iceland Travel notaði þetta svæði ekki mikið, en sagði að:

*...náttúrutengd ferðamennska mun aukast á Íslandi og grænar áberslur í ferðamennsku sé eitthvað sem verði eftirsóknarverðara og Ísland atti í auknum mæli magni að sækjast eftir að geta búið upp á og að því leyti eru möguleikar í svona ósnortnum svæðum og synd þar sem maður veit af mörgum ferðapjónustu fyrirtækjum*

*sem eru að nota þetta svæði, þó það sé ekki akkúrat okkar fyrirtæki sem er í því að hugsanlega sé þeirra starfsemi stofnað í hættu af svona aðgerðum þá þarf ferðapjónustan alltaf að víkja fyrir stóridjunni.*

Nokkrir ferðapjónustuaðilanna töluðu um að æskilegt væri að lengja ferðatímabilið á svæðinu. Guðmann og Trausti sjá t.d. fyrir sér að geta farið í 2-3 daga jeppaferðir inn á öræfin á veturna en það sem standi í vegi fyrir því sé skortur á gístaðstöðu. Þeir bentu á að vetrarferðamennska sé, eins og er, bundin við Reykjavík en það þurfi samstillt átak hjá öllum á svona stöðum til að breyta þessu á landsbyggðinni. Jóhann sér fyrir sér að sníða vetrarferðir að þörfum viðskiptavinanna og bjóða upp á lúxus gistingu á láglandinu og fara í jeppa og gönguferðir inn á hálendið. Einnig getur hann hugsað sér að vera með veiðiferðir á gæs á haustin til að lengja tímabilið.

### 7.3 Viðhorf ferðapjónustuaðila til Hólmsárvirkjunar

Enginn viðmælenda var beinlínis hlynntur Hólmsárvirkjun, en fáeinir töldu að virkjun myndi ekki trufla framtíðarmöguleika ferðapjónustu á svæðinu. Karl Rafnsson, hóteltjóri á Hótel Klaustri, taldi t.d. að ferðapjónusta og virkjanir geti alveg farið saman. „Við verðum bara að finna lausn við... þeir sem eru að virkja og síðan þá eins og við og aðrir getum sætt okkur við. Ég hef enga trú á öðru en það sé hægt“. Hann taldi að ferðamenn og ferðapjónustan myndu fljótt aðlagast virkjuninni og að þetta væri ásættanlegur kostur sem myndi ekki trufla mikið. „Ef menn leggja sig fram við hönnun og að gera bæði virkjun og raflínur ekki áberandi þá þarf þetta ekki endilega að vera ljót“. Karl taldi jafnframt að þessi útfærsla á Hólmsárvirkjun með miðlun við Atley myndi ekki trufla ferðamennsku á hálendinu því virkjunin væri það nálægt byggð. Hann telur góðan kost að hafa virkjanirnar í byggð, en ekki inni á hálendinu. Jón Baldur sagði ekki vera viss hvort lónið myndi rýra landslagið við Atley og Hólmsárfossa.

*Ög ég hefði haldið að þetta væri þá frekar öfugt þarna. Að það væri aukin tilbreyting, aukin líf, má segja, í landinu, landslaginu. Því að það er ekkert mikið þarna um að vera.*

Nokkrir sáu fyrir sér að með virkjun myndi aðgengi að svæðinu batna og það gæti haft góð áhrif á ferðapjónustuna. Gísli taldi að virkjunin myndi ekki rýra svæðið.

*Ég get einhvern veginn ekki séð það. Lónið kemur þarna á svartan sandinn og moldirnar og þetta verður eftir því sem ég best skil tært vatn. Þetta verður ekki jökullitað vatn, eftir því sem að mér skilst. Þannig að, ég veit ekki nema þetta verði bara, ég veit ekki hvað ég á að segja, fallelgra ásýndar... Eitthvað er fólk að tala um að þetta myndi eitthvað trufla ferðapjónustuna, en ég get ekki séð það. Þetta sé að raska... raska náttúrunni. Auðvitað eru öll manna verk eitthvað að raska náttúrunni. Það er aldrei svo, það er bara þannig.*



Það eina sem Gísli hafði áhyggjur af var útfallið og möguleg áhrif á þær ár sem það rynni í.

Sumir voru á því að áhrif virkjunarinnar væru ekki það neikvæðar að ferðapjónusta og virkjunin gætu ekki þrífist saman. Guðmundur áleit t.d. að hægt yrði að nýta svæðið áfram fyrir hestaferðir, þrátt fyrir virkjun. Hann taldi mögulegt að aðlaga starfseminu að virkjuninni og jafnvel hafa hag af henni ef hún leiddi til bættra innviða á svæðinu. Hann vildi samt sem áður ekki malbikaðan veg inn á svæðið. Jóhann taldi heldur ekki að virkjunin myndi trufla hans starfsemi mikið, þ.e. göngu- og jeppaferðirnar. Lónið gæti þó mögulega truflað hugmyndir hans um gæsaveiði á haustin.

Sumir sögðu að þessi útfærsla virkjunarinnar hefði ekki það mikil áhrif að ef vel væri staðið að hönnun þá væri hægt að aðlaga starfseminu að virkjuninni. Ársæll sagði t.d. „... lónið þarf ekki að vera ljótt, stundum hafa þau bara komið mjög vel út, eða þannig sko, ef það er ekki verið að kaffara einhverju“. Phillip var á sama máli og sagðist vel geta sætt sig við að hafa stíflur og lón þarna:

*Já, það er ofboðslega stórt og mikið land hérna, ég þekki það mjög vel. Ég hef oft labbað við ána þarna og gljúfríð sem er hér. Og það myndi stíflast þar, reyndar í landslaginu ef það er vatn þarna, mér finnst það ekkert sjokkerandi persónulega sko... Það myndi ekki trufla mig mjög mikið held ég. Það myndi trufla mig en það myndi ekki trufla fólkið sem hefur ekki séð þetta áður hérna. Þetta er svæði sem maður fer mjög sjaldan um... Eina sem myndi trufla líka, það eru gæsirnar sem verpa þarna. Þær eru svo margar sem verpa hérna akkúrat sem fer undir vatnið, en þær verpa líka fyrir ofan fossinn, og þarna verpir helsingi.*

Philip taldi mesta gallinn við virkjanir vera háspennulínurnar sem þeim fylgja.

*... það sem sjokkerar mann er að sjá háspennulínu... Ég var svo fúll þegar þeir byggðu suðurlínuna... Allt í einu var eitthvað sem var ekki náttúrulegt í landslaginu. Svo hef ég bara róast ábyggilega og útlendingar sem ferðast með okkur, þetta sjokkerar þá ekki neitt... ég spurði nokkra hvort þeir hefðu séð hana þegar þeir voru að keyra eða labba og það voru margir sem sögðust ekki hafa séð hana nefnilega.*

Honum fannst þó öllu skipta hvernig möstrin væru. Trémöstrin sem halda uppi byggðalínunni væru t.d. þolanleg en „línurnar sem eru á [Hellis]heiðinni þarna fyrir ofan Reykjavík sjokkerandi“. Hann bætti við:

*Ég hef það á tilfinningunni að ég sé að svíkja [svæðið] þar sem ég var en þetta er þolanlegt, ég get þolað þetta og ég myndi segja líka að praktískir blutir, þetta myndi auðvelda ferðina okkar jafnvel.*

Philip sá fyrir sér að með tilkomu stíflunnar myndi opnast tækifæri þannig að hann gæti skipulagt vikuferð á þessum slóðum.

*En við höfum aldrei verið með vikuferð á þessum slóðum. En af því að það er rúta sem kemur í Hólaskjól, svona reglulega, þá væri hægt að... jafnvel að búa til*

*einbverskonar annan Laugarveg sem myndi benta fyrir þessa stíflu. Og það myndu vera fleiri ferðamenn á þessum slóðum útaf þessari stíflu, það er alveg öruggt mál sko.*

Philip sagði að auðvitað skipti öllu máli hvernig þetta væri gert, t.d. mætti alls ekki raska neinu nálægt Hólmsárlóni sem hann vildi helst sjá friðað.

Þrátt fyrir fyrrnefnd ummæli var Phillip dálítið á báðum áttum í afstöðu sinni til virkjunarinnar því hann sagði einnig: „*Þetta er svo lítið slæmt, þetta er svo ofboðslega clean sveit svona*“. Einmitt þetta að náttúra héraðsins er lítið röskuð var mikilvæg ástæða þess að margir voru á móti Hólmsárvirkjun, þ.e.a.s. fólk vildi halda þessu svæði án virkjana til að óröskuð svæði væru sem víðfedmustu og því væri betra að virkja annars staðar. Skúli taldi að virkjun myndi rýra svæðið nálægt virkjuninni, en myndi þó ekki hafa mikil áhrif á þau svæði sem mest eru nýtt í dag. Honum fannst mjög mikilvægt að virkjunin hefði ekki áhrif á Hólmsárfoss, en sagði jafnframt að lónið myndi ná nálægt honum og hugsanlega skerða eitthvað upplifunina af fossinum. Hann sagðist helst vilja halda þessu svæði virkjanalaus og virkja frekar á þeim svæðum þar sem nú þegar er búið að virkja. Fleiri tóku undir þetta og bentu á að skynsamlegra væri að virkja á þeim svæðum og á svæðum sem væru ekki eins mikilvæg fyrir ferðapjónustuna og Suðurland væri, og áttu þá einkum við suðurhálendið frá Heklu að Skaftfelli.

Ólafur Örn sagði að ásýnd svæðisins myndi ekki breytast stórkostlega: „*það ferst ekki himinn og jörð þó þetta verði gert. Þetta eyðileggur ekki, þetta breytir*“. Aðaláhrifin yrðu hins vegar þau að mörk óbyggðar myndu færast norðar, norður fyrir virkjunina og að svæðið yrði ekki lengur án virkjana.

*Óbyggðamörkin hverfa og Öldufellsleiðin verður ekki eins spennandi óbyggðaleið eins og hún var... Eins og staðan er í dag þá er þetta alveg virkjanalaust og það er náttúrulega svolítið verðmatt sko. Og það er alltaf ákveðinn skaði af því þegar farið er inn á ný svæði. Það segir aldrei neinn neitt við Búðarbálsvirkjun af því að það er hvort eð er svæði sem er farið. En hérna, þarna náttúrulega, væri þetta fyrsta virkjunin á þessu svæði og já, hugsanlega bara fyrsta skref.*

Þórarinn undirstrikaði einnig mikilvægi þess að halda þessu svæði án virkjana.

*Ég er náttúrulega þeirrar skoðunar að við verðum að búa til rafmagn! En við þurfum ekki að drita þessu út um allar koppagrundir. Mér finnst að við ættum að halda áfram að byggja upp rafstöðvar á svæðum þar sem við erum þegar að gera það, en ekki vera að bæta við svæðum. Allar rannsóknir, varðandi ferðamenn, benda til þess að ferðamenn koma til Íslands til að skoða náttúru, ekki virkjanir. Það er bara þannig. Og það er alveg sama hversu langt aftur við skoðum það. Þetta snýst allt um náttúruna. Og við eigum að varðveita eins mikið af henni og við mögulega getum.*

Hann taldi ferðapjónustu og virkjanir ekki fara saman á þessu svæði. „*Nei. Á ekkert saman. Ég skil ekki alveg, af hverju það þarf alltaf að finna ný og ný svæði. Það hlýtur að vera hægt að stækka og efla það sem er þegar komið*“. Hann benti á að ferðapjónustan skilar um 20% af gjaldeyrstekjum landsins. „Og

*maður veltir fyrir sér sko. Að sökkva svona landi, byggja einhverjar stíflur og stöðvarhús. Til þess að búa til rafmagn til þess að fara að framleiða eitthvað. Og á kostnað hvers og hversu mikið kemur út úr því?“.*

Einar Torfi sagði að þessi útfærsla á Hólmsárvirkjun muni ekki útiloka að ferðamennska og útivist verði stunduð á svæðinu. Áhrifin muni vissulega verða mikil á framkvæmdartímanum sjálfum, en þar sem áhugaverðasta svæðið fyrir ferðamenskuna sé aðeins norðar og vestar sé þetta skárri kostur en aðrar þær hugmyndir sem uppi hafa verið um virkjun Hólmsár, t.d. með miðlun í Hólmsárlóni og við Einhyrning.

*Vissulega myndum við sjá lónið. En lón eitt og sér er ekki það sem kemur til með að trufla túrista, heldur trufla okkur sjálf, sem þekkjum þetta öðruvísi, heldur en túristana sko. Það sem að við höfum miklu, miklu meiri áhyggjur af er hvað verður um rafmagnið úr þessu þegar þetta kemur niður í byggðina og þarf að tengja þetta við einhverja rafmagnslínu. Hvert fer sú rafmagnslína og hvaða áhrif hefur hún á þær línur sem eru fyrir.*

Ýmsir tóku undir þessi sjónarmið Einars Torfa að miðlun Hólmsár við Atley væri skásti kosturinn af þeim virkjunarhugmyndum Hólmsár sem hefðu verið nefndar og væri ólíkt betri en miðlun í Hólmsárlóni eða virkjun við Einhyrning. Skúli sagði t.d. „Já, þetta er skásti kosturinn. Ef að menn fara á annað borð í að virkja á svæðinu þá sé þetta nú skömminni skást“. Svo sagði hann að reyndar hafi verið kynntir svo slæmir kostir að þessi líti ágætlega út í samanburði við hina. „Þetta er kannski alltaf þannig að maður heyrir fyrst einhverjar sko skelfilegar hugmyndir, eins og þetta Hólmsárlón var sko og svo þú veist, þetta er svona einsog í þrútti. Þá er þetta ókei, eða skárri, búið að bræða mann“. Einar Torfi talaði á sömu nótum. „Þannig að það er kannski það sem maður hefur ekki síður áhyggjur af hér og síðan náttúrulega hefur maður miklar áhyggjur af því að menn ætli sér ofar við Hólmsána“.

Einar Bollason deildi áhyggjum Ólafs Arnars að þegar ein virkjun væri komin þá myndi það ryðja brautina fyrir fleiri virkjanir eins og t.d. Búlandsvirkjun því þá séu notuð rök um hagkvæmni til að réttlæta næstu framkvæmd. Síðan verði að endurbyggja byggðarlínuna.

*Maður er alltaf hræddur um þessa umræðu að menn taki sem sagt umræðuna þannig, að af því að við erum komin með þessa Hólmsárvirkjun, að þá er svo hagkvæmt að setja upp þessa Skaftárvirkjun. Og þá erum við komin strax með virkjun sem er töluvert verri heldur en þessi. Vegna þess að allar framkvæmdir í kringum hana blasa mjög mikið við mikilli ferðamannaæð, sem er náttúrulega þarna leiðin upp í Hólaskjól. Þess vegna myndi ég af ýmsum ástæðum, auðvitað vill maður helst ekkert sjá þetta.*

Einar Bollason taldi Hólmsárvirkjun ekki vera í þágu ferðaþjónustunnar þó hún snerti ferðir hans ekki beint og honum fannst að „ferðaþjónustan ætti að gera tilkall til þessa svæðis“. Einar segist ekki vilja margar fleiri virkjanir á landinu og taldi að æskilegra væri að reisa þær annars staðar en á þessu svæði. Hann taldi svæðið miklu verðmætara fyrir ferðaþjónustu heldur en þungaiðnað,

sérstaklega fyrir Skaftárhrepp því virkjunin myndi ekki skapa atvinnu fyrir íbúa hreppsins. Það eina sem kæmi í þeirra hlut væru fasteignargjöld og að nokkrir aðilar ættu rétt á bótum fyrir vatnsrétt.

*Menn eru að ganga svo lítið út frá því að það sé einn sannleikur til þegar við erum að tala um ástæðuna fyrir því að byggja svona virkjanir. Að það sé svo samfélagslega jákvætt. Og ég get ekki séð hvað í ósköpunum á að vera samfélagslega jákvætt til dæmis fyrir samfélagið í Skaftárhreppi útaf einni svona virkjun... Þetta er samfélag sem er í algjörrri vörn og það eina sem hefur vaxið þarna núna í tuttugu ár er ferðaþjónusta. Án ferðaþjónustu væri Skaftárhreppur rústir einar. Kirkjubæjarklaustur væri ekki einu sinni með með barnaskóla af viti ef það væri ekki ferðaþjónusta.*

Guðjón var andvígur virkjuninni. Honum finnst Öldufellsleið ein fallegasta leiðin inn á hálendið og taldi að virkjunin myndi rýra hana og valda því að fólki fyndist það ekki vera lengur í ósnortinni náttúru.

*Mér finnst við eigum bara ekki, alls ekki, að fara í einhverjar svona framkvæmdir þarna á þessu svæði....Nei mér finnst þetta bara eitthvað svo galið að ætla að fara að setja þetta þarna niður. Ég segi bara alveg eins og er. En hérna, þetta er svona, já, þetta er svona svæði sem hefur upp á svo margt að bjóða einhvern veginn. ... Þannig að mér fyndist eitthvað lón... mér fyndist það ekki eiga saman.*

Aðdráttaraflið í þeim ferðum sem Guðjón selur er ósnortin náttúra og ef farið væri út í þessa framkvæmd yrði ekki lengur hægt að gera út á hana.

*... það sem ég er að bjóða upp á er þessi ósnerta náttúra og ég væri náttúrulega búinn að tapa því þarna. Þannig að, ég gæti ekkert verið að selja þessa ferð með þeim formerkjum.*

Ósk var á móti virkjun.

*Af því að ég er í rauninni sjálf að skipuleggja ferðir og þetta er eitthvað sem að ég hef hugsað mér sem framtíðargöngusvæði og það væri bara ónýtt. Það er þá bara búið að eyðileggja það. Bara komið lón þar sem ég atlaði að vera að ganga.*

Guðmann og Trausti töldu að virkjunin myndi ekki endilega trufla þá starfsemi sem þeir reka í dag en „auðvitað trufla allar virkjanir okkur alls staðar“. Að þeirra mati er þetta gríðarlega fallegt svæði, en þeir gera sér ekki fyllilega grein fyrir hvaða áhrif Hólmsárvirkjun muni hafa á ferðamennsku á svæðinu. Áður fyrr voru þeir mjög hlynntir virkjunum, en eftir að hafa nú unnið við ferðaþjónustu í nokkur ár voru þeir orðnir efins. Í ferðum sínum höfðu þeir kynnst viðhorfum erlendra ferðamanna og hvað þeir dásömuðu íslenska náttúru og það hefði haft áhrif á þeirra sýn.

*Ég var nú alltaf mjög bara „sökkeva þessu öllu saman“, bara virkja alls staðar. En svo bara á, jah, síðasta einu og hálfu ári er maður svona aðeins farinn að stíga til baka og skoða þetta frá öðru sjónarhorni. Hvort það sé þess virði að sökkeva þessu öllu.*

Sólveig sagði:

*Það er mín persónulega skoðun þegar þú ert kominn inn í svona náttúruþerlur eins og eru þarna á þessu svæði þá verður að viðurkennast að þú rýrir gæði þeirra með því að vera með mikið af mannvirkjum sko...burtséð frá því hvort þú ert að beina ferðamönnum þangað.*

Að sögn Torfa G. Yngvasonar hjá Arctic Adventures hefur fyrirtækið verið með raftingferðir niður Hólmsá undanfarin ár en síðastliðið sumar fóru þeir sína síðustu ferð í bili a.m.k. Meginástæða þess að þeir ætla að hætta að rafta á Hólmsá er að Vestari- og Austari- Jökulsár í Skagafirði eru enn betri raftingár þar sem rennslið í þeim er jafnara og árbotninn hentugri fyrir bátana. Því hafa þeir byggt upp aðalbækistöðvar í Skagafirði en óhentugt er að dreifa starfseminni. Torfi sagði að ekki yrði hægt að nýta Hólmsá fyrir rafting ef af virkjun yrði því of lítið vatn yrði í ánni. Hann taldi líka að virkjun hefði áhrif á upplifun ferðamanna og gerði ána minna áhugaverða þó svo að mannvirki væru einungis sýnilega í byrjun ferðar. „það er alveg öruggt mál allt inngríp svona inngríp af þessari stærðargráðu eða bara allt inngríp á þessu svæði hefur áhrif það er alveg pottþétt mál“.

## 7.4 Hugmyndir um náttúruhótel að Hrífunesi

Engin viðmælendanna yrði þó fyrir jafn miklum áhrifum af Hólmsárvirkjun og hjónin Elín Þorgeirsdóttir og Borgari Þorsteinssyni á Hrífunesi. Að sögn Elínar hafa þau unnið að undirbúningi að uppbyggingu vistvæns lúxustjald/hótel eða náttúruhótel undanfarin ár og voru við það að hella sér út í framkvæmdir þegar bankahrunið varð.

*...við vorum bara að fara úti þetta, svo kom brunnið og hægðu á okkur, og við fórum í að halda þessu á floti með því að leigja út gistingu, og ætludum að fara að ksjla á það eða bara selja húsið og fara í að byggja upp okkar hótél, og okkar hugmynd og okkar drauma. Og, þá sjáum við það að það er bara búið að selja vatnsréttindin hérna uppfra og jafnvel að fara að virkja.*

Þau kynntust þessari tegund gistingar í Austur-Afríku, en þau skipuleggja ferðir fyrir Íslendinga þangað, m.a. til Kenía en þar. Elín lýsti hugmyndinni á eftirfarandi hátt:

*Ef þið hafið séð Out of Africa. Þá eru þetta safarítjöldin, þá var farið með silfurbúnaðinn og dekkad upp í frumskóginum fyrir aðalinn og svona á beddum þannig að þeir höfðu breski aðallinn hafði það vöð gott þarna úti.... þetta er svo*

*frábær gæstmöguleiki. Að fá að heyra aðeins umbverfishljóðin. Vera í tjaldi, bara þetta, að renna upp tjaldinu og sofa í tjaldi, það er alltaf rómantískt. En samt með allan lúxus, þú ert með ljós og þú ert með hita og þú ert með klósett og sturtu, þú ert með með allt en þú ert samt úti í náttúrunni og svona bara þetta blakt í tjaldinu en tjöldin eru byggð á þalli og með þaki yfir. Þannig að þau eru þau eru varin fyrir vatni og vindi og öðru... Og síðan er veitingastaður á öðrum stað.*

Þetta væri ný tegund af gistingu hér á landi og ný hugsun í íslenskri ferðþjónustu þar sem hugmyndin snýst um að allt sé vistvænt, það sem kallað er „eco-tourism“. Hægt væri að halda húsnæðiskostnaði mjög lágum.

*...myndi virka hér yfir þrjá mánuði á ári, þrjá fjóra mánuði á ári, svo yrði þessu bara pakkað saman. En væri svona hálendis áframhaldandi upplifun.*

Áfram segir Elín:

*...hugmyndafræðin á bak við okkar hótél er svo mikil. Það er ekki bara hótél og gisting, heldur er það allt þetta sem við erum búin að hugsa. Þetta ökológíska og allt þetta sem að þú átt náttúrulega bara að geta farið og týnt berin og nýtt skóginn og annað þarna í kring.*

Þessi áform gætu aldrei farið saman með virkjun í túnfætinum og virkjun myndi skemma öll þeirra plön um náttúruhótél. Þau geti ekki farið á stað með þannig rekstur upp á von og óvon.

*Af því að við komum hingað með allt önnur plön og það sem að setur náttúrulega stórt strik í reikninginn hjá okkur, þessi virkjun. Hún hefur eða má segja það, við erum hætt með okkar plön. Útaf því. Við vorum að fara að opna. En ef af þessari virkjun verður þá verður tveggja, þriggja metra hár fráveituskurður sem liggur bara beint í sjónlínu þannig að við erum bara hætt við okkar plön og það er eiginlega vont fyrir okkur. Eða verstu svörin sem við fáum útaf þessari virkjun er að hún verður kannski og kannski ekki. Við getum ekki farið af stað með þetta kannski og við getum heldur ekki farið af stað ef af þessu verður. ...við bara sitjum uppi með gæstiheimilð, sem var ekkert, það var aldrei planið.*

Hún sagði verst að enginn gæti svarað því hvort af virkjun yrði eða ekki.

Hadda, nágrenni Elínar deildi áhyggjum hennar af því sem snýr að Hrífunesi og tjaldsvæðinu þar og varnargarðinum við Flögulón.

## 7.5 Viðhorf til raflínu

Mestar áhyggjur höfðu ferðþjónustuaðila af raflínunni sem myndi fylgja virkjuninni. Einstaka aðilar töldu línuna þó ekki mikið áhyggjuefni eins og t.d. Guðmundur sem fer mikið í hestaferðir um Skaftártungu þar sem línun yrði lögð. Hann taldi að línun myndi ekki hafa mikil áhrif á hans ferðir og var Jóhann á sama máli.

Þrátt fyrir að Gísli á Geirlandi væri ekki andvígur Hólmsárvirðjun taldi hann raflínurnar vera það ljótasta við virðjunina og að línur væru almennt mikil lýti í landslaginu. Hann var ekki viss um hvort línurnar myndu trufla ferðamenn. „Það má vel vera að það truflí ferðamenn eitthvað, þeir eru svo sem vanir að sjá línur, þingað og þangað“. Gísli taldi mikilvægt „að fara með línuna þar sem hún er minnst áberandi og þó svo að það verði kannski eitthvað örlítið dýrara að þá tel ég það, betri kost en að fara með þetta einhvers staðar þar sem að allir eru kannski ósáttir við“.

Skúli taldi að línan muni rýra upplifunina nokkuð, en þó ekki svo að það sé ekki hægt að lifa með henni. Ástæðuna fyrir því sagði hann vera að í raun væri ferðalagið ekki byrjað fyrr en þú ert kominn aðeins lengra inn á hálendið. „Maður upplífir Hólaskjól svolítið svona eins og hlíðið [inn á hálendið], þaðan sést byggðarlínan ef maður er á leiðinn suður“.

Ólafur Örn benti á að miklu máli skipti hvort línurnar yrðu í sjónlínu þegar horft er austur af Öldufellsleið og hvernig þær falli inn í landslagið. Hann taldi að raflínur hefðu mikil áhrif á upplifun ferðamanna á víðernum og hvort fólki myndi það vera á óbyggðu svæði. Þótt hann teldi ekki virðjunina og meðfylgjandi raflínur bókstaflega eyðileggja svæðið þá yrði „svona einhvers lags afsláttur af sjarmanum“.

Jón Baldur taldi að raflínan myndi vera mun meira truflandi en lónið og að ekki ætti að reisa fleiri línur á ósnortnu landi hér á landi. „Ekki að bæta við línunum. Þær eigum við að grafa í jörð“, Hann sagði jafnframt að óæskilegt væri ef byggðarlínan yrði sett á stálmöstur.

*Mér finnst það vera ókostur ef það er þá farið að rísa stálmöstur þarna á þessu sérstaka svæði. Þetta er ein af þeim hálendisins þetta Fjallabakssvæði. Ég er mótfallinn því. Algjörlega mótfallinn því.*

Ársæll var ekki viss um hvort línan myndi trufla hann – og þó. Virðjanir taldi hans hins vegar vel geta verið áhugaverðar í augum ferðamanna, ef þær væru rétt kynntar af leiðsögumönnum.

*Ég veit ekki hvort hún truflí. Maður má ekki heldur vera of yfirhýsingaglaður, ég veit ekki hvort hún truflí. Auðvitað er það samt. Manni finnst það alltaf leiðinlegt, eins og á leiðinni inn í Laugar og eitthvað, þú veist þetta... Þetta er ekki fallett. Við getum öll verið sammála um það. Þetta er ekki fallett. En þar aftur hins vegar eru virðjanirnar attraction..... Þeim finnst það mjög merkilegt og ég meina. Ég er viss um... Það þarf ekkert endilega að vera jeppuferðir, það er hægt að vera með gönguferðir og hvað eina. Ef að gæðinn útskýrir hvað þetta er og hvernig þetta virkar. Þá finnst fólki það... bara vatnsaflíð frá okkur. Og allt þetta, þeim finnst það mjög merkilegt. Þannig að virðjunin sem slík. Sko og stöðvarhúsin og þetta... og lónið, það þarf ekkert að vera. Það þarf ekkert að vera það versta. alls ekki. Það er bara þessi sjónmengun af línunum sem er yfirleitt... sem er að fara í taugarnar á mér.*

Og áfram heldur Ársæll.

... það er náttúrulega alltaf línan sem þið eruð að nefna, línan verður alltaf lýti. Og hún tekur á rosalega stóru svæði. Og hún liggur í rauninni þannig að hún er alveg auðsýnileg. Erðu þið ekki sammála mér í því? Hún er á þannig svæði að hún sker sig úr allstaðar sko.

Einar Torfi talaði á sömu nótum og hafði enn meiri áhyggjur af línunni en virkjuninni sjálfri.

Það [raflínan] er kannski ennþá stærri áhyggja akkúrat af þessari framkvæmd. Það verða miklu víðtækari ábrif sem fylgja því ef línurnar breytast hérna. Og bara það að fá þessa línu þarna yfir einhverjar heiðar og upp í byggðarlínuna þarna upp við Laufásfell er síður en svo fegurðarauki.

Hann sagði línur tvímælalaust trufla upplifun ferðamanna, sérstaklega á víðernum.

Túristarnir, þeir sjá línuna miklu frekar en uppistöðulón. Þeir fatta ekki alltaf að uppistöðulón eru ekki hluti af landslaginu, eða ekki hluti af sem sagt, náttúrulega landslaginu. En línan stingur í augun og það er alveg magnað að sjá hvernig fólk tekur ekki myndir af háspennulínunum. Þú veist ef það er háspennulína þá segir það „andskotans, það er ekki hægt að taka eina mynd“ og snýr sér eitthvað annað. Og alveg sérstaklega þar sem eru ekki önnur mannvirki, þar sem er bara villt náttúra. Að þá vilja þeir ekki sjá þetta. ... að byggðarlínunni verði breytt í masturslínu, til dæmis, úr tréstaunum, að þá hefur það alveg sko ótrúlega stór ábrif. Á mjög stórt svæði. Vegna þess að hún liggur náttúrulega yfir Fjallabak nyrðra. Og hún liggur líka sem sagt hérna yfir Skaftána og hún liggur um Eldhraun við Laufásfell. Og sker rosalega mikið af útivistarsvæði...

Einar Torfi sagði miklu máli skipta að breyta ekki byggðarlínunni og að mikill munur væri á því hvort línan væri á tréstaunum eða stálmöstrum.

...það sem að bjargar því sem er með þessa línu hérna, sem er þarna núna, er að hún er á tréstaunum og hún er ekkert gríðarlega áberandi. Það er bara eitthvað svona við þessi möstur sko sem að.... að svona í hugum fólks þá tengist það einhvern veginn miklu meira einhverjum stóriðnadi og eitthvað, að sjá sem sagt stálmöstur... Það er bara svo gríðarlega mikill munur á því og hérna miklu lægri línunum, á tréstaunum. Best væri náttúrulega að hérna.. .að línur færu í jörð einhversstaðar á sendnum svæðum sko. Náttúrulega ekkert betra að fá línu í jörð í hrauni ef það þarf að plægja það niður í gegnum hraunið.

Phillip var sammála Einari Torfa bæði hvað varðar að háspennulínurnar væru það versta sem fylgdi virkjunum sem og að mun skárri kostur væri að tréstaunar héldu uppi byggðarlínunni en stálmöstur. Um byggðarlínuna sagði hann:

En þessi lína er svo lítið allt í lagi þarna... þetta er timbur. Og það breytir svo ofboðslega miklu. Um leið og... þetta verða svona einhver stór járnstykki. Þá hefur fólk það á tilfinningunni að það fái rafmagn á sig og svoleiðis.



Philip taldi að hann væri viðkvæmari fyrir raflínum en ferðamennirnir sem ferðuðust með honum. „...til dæmis það sýnist ekki trufla mikið ferðamenn að sjá háspennulínu, hérna suðurlínuna. Þeir sjá hana við Eldgjá. Á einum stað, maður sér þær á Fjallabaki.... Ég hef aldrei heyrt útlanding kvarta og segja „því miður eru þessar háspennulínur“. Einar Bollason var sammála þessu, þ.e. hann sjálfur væri viðkvæmari fyrir raflínum en hestamennirnir sem ferðuðust með honum. Torfi var ósammála þessu og taldi byggðalínuna rýra gildi víðerna.

*Línan hefur ábrif, allar svona línur hafa ábrif það er bara þannig. Lína þýðir að þetta wilderness er ekki lengur þ.e.a.s þetta er ekki ósnert land ef það er búið að planta niður línu alls staðar... verðmætin eru fölginn í landinu. Það er þannig að vegir geta sloppið til en svona rafmangslínur og svoleiðis, fólk hefur alveg ofnæmi fyrir því.*

Ósk og Guðjón kvörtuðu mikið undan byggðalínunni og fannst hún rýra mjög ferðir um Fjallabak. Guðjón sagði að „fólk hefur aðeins á orði ... þessar raflínur sem eru þvers og keruss“ á leiðinni inn í Landmannalaugar og að ferðafólk væri að velta fyrir sér „hvort að þetta eigi og þurfi að vera á þessu svæði“. Þegar Guðjón fer um Friðland að Fjallabaki reynir hann að fordást Sigölduleiðina og fer þá heldur Dómadalinn „af því mér finnst það [byggðalínan] svona breinlega skemma ferðina“. Guðjóni fannst ekki betri kostur að fara með línuna suður eftir:

*Þarna efri hluti Mýrdalssands til dæmis, það er dálítið ósnert eins og það er í dag, og kominn gróður og dálítið sérstakar aðstæður þarna. Maður heldur að þetta sé bara sandur en þetta er miklu meira en það. Og svo ef þú ert allt í einu kominn með einhverjar raflínur þar þvert yfir þá ertu náttúrulega búinn að rísta þeirri mynd sem þú hefur af því svæði.*

Ósk lagði áherslu á að línan þyrfti að vera grafin ofan í jörð til að spilla ekki svæðinu.

*Og ef það er ekki til peningur til að grafa þær í jörðu þá bara... borgar sig ekki að gera þetta. En það er bara ekkert hægt að grafa þetta í jörðu hvar sem er. Kannski á söndum eða bara á grónu landi. Þetta er náttúrulega allt mjög vandmeðfarið.*

Guðmann og Trausti töluðu um að upplifun fólks sé oft fölginn í því að sjá alls ekki nein mannvirki og því myndu fleiri línur trufla, jafnvel þó þær sæjust í fjarska. Raflínur eru mannvirki og það er oft það sem fólk er að fordást sem kemur í ferðir hjá okkur.

Sólveig segir að það sé auðvelt að sjá hvar lónstæðið sé þegar maður skoðar svona plön, en það sé erfitt að átta sig á hvernig rafmagnslínurnar muni liggja og til hvaða breytinga framkvæmdir sem þessar muni leiða fyrir ferðaþjónustuna.

*Þá erum við að tala um svólítið annað. Og líka þegar byrjað er að leggja vegi hér og þar, þar sem er ekki voru vegir áður þá bara breytist eðli svæðisins. Ég meina*

*stundum er það gott og eykur aðgengi fyrir ferðamenn en stundum er það að rýra gæðin með því að rúturnar séu komnar þar sem áður var göngufólk...*

Sólveig og Þórarinn eru með nokkuð ólíka viðskiptavinum en aðrir viðmælendur sem eru fyrst og fremst með öræfaferðir. Þeirra viðskiptavinir ferðast aðallega láglendi en sumir skreppa í dagsferðir inn á hálendið. Sólveig taldi mjög háð einstaklingum hvort ferðafólk taki eftir raflinum og hvort þær trufla það eitthvað. Það fólk sem ferðast með þeim sé fólk sem vilji fremur mikla þjónustu og henni fylgi auðvitað mannvirki. Það sé því umburðarlyndara gagnvart mannvirkjum og raflinum en margir aðrir ferðamenn. Hún sagði samt að almennt væru erlendir ferðamenn að sækjast eftir að upplifa ósnortna náttúru þegar þeir kæmu til Íslands og að raflínur gengu á þá auðlind landsins.

*..þegar það eru komin mannvirki eins og rafmagnslínur þá sé svæðið klárlega ekki lengur ósnert náttúra og ekki lengur ósnert náttúra sem um er að ræða og það er eitthvað sem erlendir ferðamenn eru að sækja náttúrulega meira og meira í og er virði í og verður meira og meira virði í að mínu mati eftir því sem árin líða svo að rafmagnslínur eru sjónmengun og breyta umhverfinu sannarlega, en hvort það er að skemma fyrir túristunum eitthvað upplifunina það er ómögulegt um það að segja. Það er bara hver og einn sem metur það, það eru ekki allir ferðamenn sem taka eftir slíkum hlutum*

Þórarinn sagði að fjöldi bensínstöðva og raflínurnar væru helsta umkvörtunarefni viðskiptavina Kynnisferða „... það neikvæða sem við heyrum um ferðirnar okkar þegar kemur að landinu, er að það eru allt of margar bensínstöðvar og allt of margar rafmagnslínur úti í óbyggðum“.

## 7.6 Aðgengi og vegir

Nokkrir ferðaþjónustuaðilarnir töldu jákvætt að bæta aðgengi að svæðinu með því að bæta veginn. Ársæll sagði t.d.

*Það er alltaf kostur að fá betra aðgengi. Ég ætlaði einmitt að segja það. Það fylgir yfirleitt svona framkvæmdum miklu... eða það verður miklu, miklu betra aðgengi. Sjáðu bara einsog Kárahnjúka. Svæði sem enginn hafði farið um fyrr en það var byrjað í virkjuninni. Og allt í einu voru allir búin að fara og skoða þetta.*

Sólveig sagði að bætt aðgengi gæti haft jákvæð áhrif fyrir þeirra starfsemi.

*Vegirnir fyrir okkar starfsemi þá myndi það opna kannski fleiri möguleika þegar betri vegir væru komnir en það er bara eins og fyrirtækið er í dag, svo veit maður ekkert hvað gerist á næstu árum. Það fer eftir eftirspurninni að utan, þá kannski verður meiri áhersla á gönguferðir eða einhvers konar upplifanir.*

Karl sagði að margir af hans viðskiptavinum á hótelinu viti ekki hvernig innviðir séu á hálendinu á og haldi að vegirnir séu malbikaðir og að það sé hægt að skjótast inn í Laka frá Þjóðveginum á stuttum tíma. Fólk átti sig ekki á af hverju aðgengið er ekki betra og finnst undarlegt að ekki sé hægt að komast inn á hálendið á hvaða árstíma sem er.

Þórarinn sagði að auðvitað myndu þeir nýta sér ef það kæmu betri vegir. „*Þetta [virkjanirnar] er ekkert allt neikvætt. Vegabætur sjálfkrafa hafa það í för með sér að maður notar veginn... og truflar vegur? Ég meina uppbyggður vegur hann er náttúrulega risastór og forljótur en spurningin er, truflar það eitthvað? Ef þú stendur á, eða keyrir á veginum og horfir í kringum þig?*“. Hann nefndi hagræðið af því að hafa malbikað upp í Hrauneyjar og möguleikana sem það skapar t.d. fyrir vetrarferðamennsku. Hann benti síðan á að það væri ólíkir hagsmunir hjá rútufrirtækjum eins og hann rekur annars vegar og jeppafyrirtækjunum hins vegar. „*Víð til dæmis, þvert á jeppafyrirtækin, þá myndum við gjarnan vilja fá uppbyggðan veg inn í Þórsmörk*“. Þórarinn nefndi einnig að auðvitað væri þetta spurning um samspil þess hvað má byggja mikið án þess að spilla ímyndinni af hreinni og óspilltri náttúru.

Flestir voru þó mótfallnir að vegurinn inn á virkjunarsvæðið yrði malbikaður. Gísli í Geirlandi sagði að honum fyndist kostur að bæta vegina, þó ekki malbika. „*En þó að vegurinn yrði kannski lagður og... semsagt ekki kannski fara að ýta upp einhverjum miklum vegi sko... Það er svona. Mér finnst það kannski svona léti. Þá svona.. fjallaslóð sko*“. Hann benti á að slæmir vegir á hálendinu takmarki þann fjölda fólks sem fer þangað og fannst það mikilvægt til að vernda náttúruna. Hann taldi því ekki æskilegt gera hálendið fært fólksbifreiðum, enda hafi allir möguleika á að fara með rútu. „*Það er kannski röng hugsun hjá mér að takmarka fjöldann, en samt held ég að náttúran njóti þess, að takmarka fjöldann að einhverju leyti*“.

Ólafur benti á að Hólmsárvirkjun loki ekki leiðinni heldur breyti henni bara. Að hans mati var Öldufellsleiðin spennandi einkum vegna þess hve fáfarin hún er, en því gætu virkjunarframkvæmdir breytt, bæði með bættu aðgengi sem og aukinni umfjöllun um svæðið.

Guðjóni fannst ekki rétt að bæta Öldufellsleið og taldi rétt að skoða vel hvernig hægt væri að stýra aðgengi að hálendinu því of mikið álag hafi slæm áhrif. Mikilvægt sé að vera viðbúin og að undirbúa svæði fyrir til að taka á móti auknum fjölda með viðeigandi uppbyggingu og starfsfólki.

*Ég er ekki að segja að við séum að sprengja þetta takmark í dag en bara að menn séu búnir að setja niður fyrir sig hvernig þeir vilja sjá þetta, því það verður ekkert gaman að bjóða upp á þessar miklu perlu ef þetta er allt útsparkað af því að aðgengi að Landmannalaugum hefur ekki verið stýrt. Og mér finnst mjög flott hvernig þetta er unnið til dæmis inn í Laka, þar er maður bara í fullri vinnu við bara að hafa hemil á fólki. ... Og við erum með fullt af svona stöðum inn á hálendi sem við þurfum svolítið svona að hugsa um. Hvernig viljum við sjá þetta, ef við ætlum að fara að auðvelda aðgengi að þeim þá þurfum við að hugsa þetta alla leið.*

Jóhann vildi ekki fá betri veg um Öldufellsleið hann vildi halda fjallaslóðunum. Hann vill ekki opna svæðið fólksbifreiðum.

*Þá myndi þetta missa sjarmann, þú veist, þá er þetta bara endalaus traffík og... ég vil bara að fólk geti farið hérna... þú ert að fara upp á fjöll. Þá kaupir þú bara ferð með einhverjum stórum bílum, eða labbar. Mér finnst það vera sjarminn við fjöllin. Þú ert ekki með bílanum í kringum þig...*

Skúli taldi að þeir sem ferðast um svæðið vilji ekki betri vegi. Hann vildi að vegirnir „*séu svona, fylgi landinu og séu ekki þessi beinu strik sem að uppbyggðu vegirnir eru*“. Ósk var þessu sammála og vildi ekki að vegirnir inn á svæðið séu lagaðir eða malbikaðir „*alls ekki. Það væri náttúrulega alveg glatað. Vera búin að malbika upp í Landmannalaugar*“. Torfi tók undir þetta og sagði það skipti máli að vegurinn verði ekki malbikaður upp á stemninguna að gera.

## 8 Niðurstöður og ályktanir

### 8.1 Mikilvægi svæðisins fyrir ferðamennsku

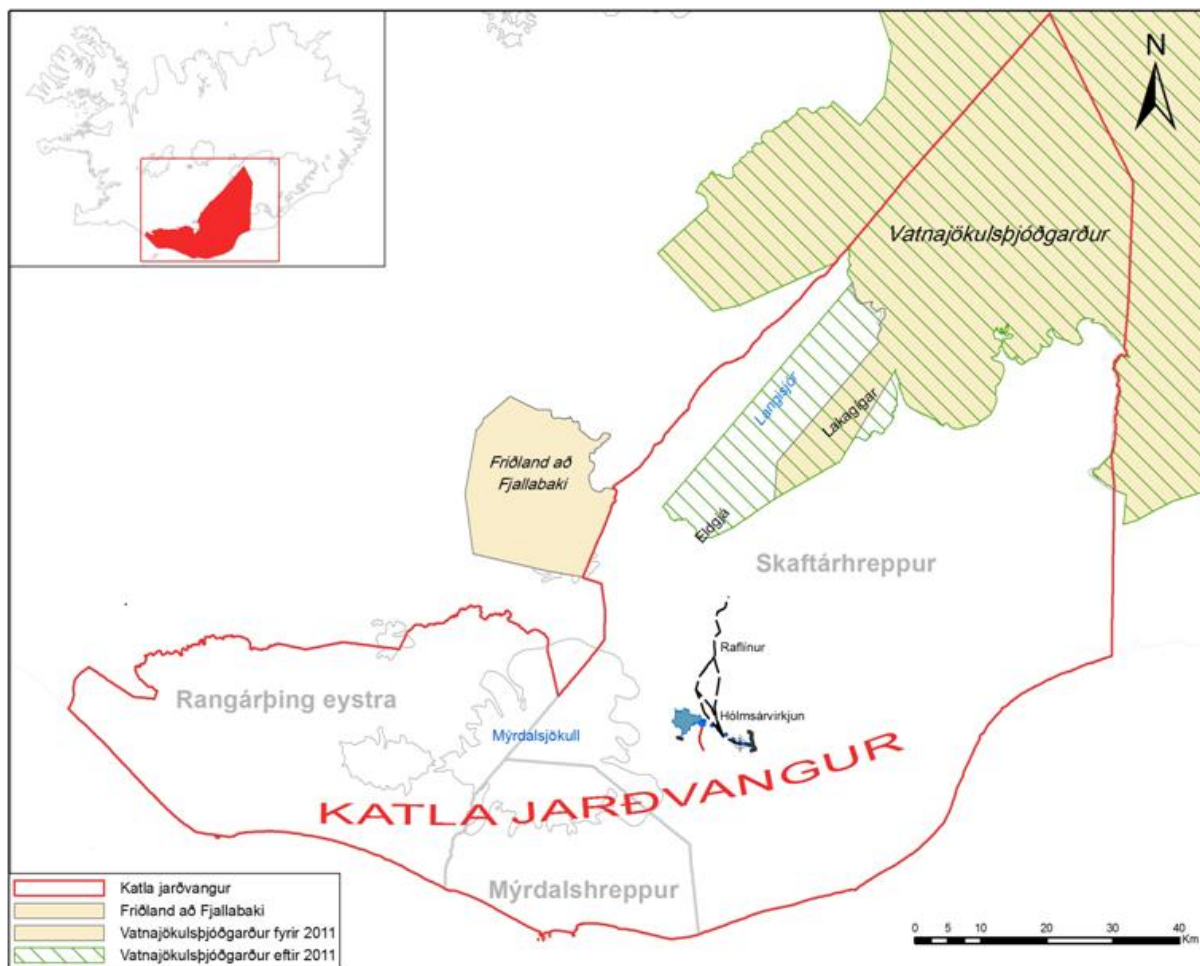
Mikilvægi ferðaþjónustu á Íslandi hefur aukist mjög undanfarna áratugi og hefur fjöldi erlendra ferðamanna sem koma til landsins fjórfaldast á síðastliðnum tuttugu árum (Ferðamálastofa, 2012). Mikill straumur ferðamanna liggur inn á norður hluta Fjallabakssvæðisins, sér í lagi til Landmannalauga sem státa af mikilli og fjölbreyttri náttúrufegurð, aðdráttarafli víðerna, nálægð við höfuðborgarsvæðið og nálægð við stærsta alþjóðaflugvöll landsins. Fyrirhugað virkjunarsvæði við Hólmsá er á jaðri hálendisins og markar upphaf eða lok ferða um Stór-Fjallabakssvæðið. Svæðið er mjög náttúrulegt og mannleg ummerki fá, frumstæður vegur, gangamannakofi og salerni. Um 90% ferðamanna upplifir svæðið sem ósnortið víðerni og svæðið er umlukið víðáttumiklum svæðum sem eru ósnortin víðerni samkvæmt lagalegri skilgreiningu á slíkum svæðum. Öldufellsleið og nágrenni er sérstaklega þýðingarmikið fyrir þann markhóp sem kemur til Íslands til að upplifa víðerni og óspillta náttúru og fyrir þá Íslendinga sem sækjast eftir slíkri upplifun. Með síaukinni umferð um norður hluta Fjallabaks, sér í lagi í Landmannalaugar og Friðland að Fjallabaki, er líklegt að syðri hluti Fjallabaks muni gegna auknu hlutverki. Þolmörkum ferðamennsku virðist vera að töluverðu leyti náð í Landmannalaugum (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010a) og því er brýnt fyrir ferðaþjónustuna að hafa fleiri sambærileg svæði til að taka við þeim markhópi sem ekki vill lengur vera í fjölmenninu þar. Enn sem komið er er Öldufellsleið fáfarin ferðamannaleið, en um hásumarið fara þar að meðaltali 17 bifreiðar á dag. Til samanburðar fara um Fjallabaksleið nyrðri, F208 við Ströngukvísl, 232 bifreiðar á dag. Sumarið 2011 óku 1.400 bifreiðar leiðina með um 8.500 ferðamenn. Að auki ganga einstaka gönguhópar um svæðið og eru Hólmsárfossar þá oftast lokaáfangi þeirra sem eru að koma ofan að Stór-Fjallabaki. Er þetta ámóta mikil umferð og var mæld við Laka með sambærilegum aðferðum sumarið 2007 (Anna Dóra Sæþórsdóttir o.fl., 2009).

Því er ljóst að Öldufellsleið og svæðið þar í kring gæti tekið við miklu af þeirri miklu umferð sem er á norður hluta Fjallabakssvæðisins og að hægt væri að nýta svæðið miklu meira, sérstaklega fyrir göngu-fjallahjóla- og jeppaferðir. Helsta hindrunin fyrir að svæðið sé meira nýtt en raun ber vitni er skortur á skálagistingu, en með tilkomu fleiri skála gæti svæðið við Öldufell orðið miðja útivistarsvæðis sem næði frá Heklu austur að Skaftafelli. Að vetri til gæti svæðið einnig haft mikið gildi fyrir vaxandi vetrarferðamennsku á Suðurlandi þar sem þar er hægt að komast inn á víðerni sem í raun eru á láglandi og því aðgengilegri en svæði á hálendinu.

Skipting ferðamanna á Öldufellsleið með hliðjón af viðhorfskvarðanum var sú að 9% þeirra voru eindregnir náttúrusinnar, 36% voru náttúrusinnar, 53% almennir ferðamenn og 2% þjónustusinnar. Þetta er álíka hlutfall náttúrusinna og er í Lónsöræfum, en 15% lægra hlutfall náttúrusinna en við Langasjó. Þessir þrjú svæði laða því til sín flesta náttúrusinna af þeim svæðum þar sem slíkar mælingar hafa farið fram hér á landi. Núverandi markhópur sækir því í óspillta náttúru, er viðkvæmur fyrir röskun á henni, vill ekki mikla uppbyggingu á svæðinu og finnst fámennið vera hluti af aðdráttaraflí svæðisins og ferðast því gjarnan utan alfaraleiðar. Viðmælendur rannsóknarinnar voru sammála um að svæðið væri einstakt sökum náttúrufegurðar, landlags, vísýnis, fjölbreytileika, fámennis og fyrir það að vera á jaðri hálendisins.

Árið 2011 var stofnaður Kötlu jarðvangur (Katla Geopark), en hann nær yfir Skaftárhrepp, Mýrdalshrepp og Rangárþing eystra (mynd 74) og er því svæðið kringum fyrirhugaða Hólmsárvirkjun innan jarðvangsins. Rjúpnafell, Atley, Hólmsárfoss, Öldufell, Hafursey og Katla með Mýrdalsjökli og Mýrdalssandi eru meðal 81 skoðunarstaða jarðvangsins vegna áhugaverðrar jarðfræði (Katla Geopark Project, 2011). Gönguferðir með heilum óspilltum vatnasviðum geta líka verið mikils virði í jarðvangi sem þessum en slíkt er að verða fágætt í vestrænum löndum þar sem helstu ferðamarkaðir eru. Í því samhengi er Hólmsár mjög áhugaverður kostur, þar sem gengið er frá upptökum í Hólmsárbotnum um Hólmsárlón, Brytalæki og Hólmsárfoss og horfa þaðan yfir þar sem áin verður að stórflojóti sem streymir út á sandana og til sjávar. Þar sem jarðvangurinn ber nafn Kötlu hefur hún sérstakt gildi fyrir jarðvanginn en af Öldufellsleið sést hvað best til Kötlu og Kötlujökuls.

Árið 2011 var Vatnajökulsþjóðgarður stækkaður og nær nú yfir Langasjó, Fögrufjöll, Grænafjallgarð, Skælingja, Skuggafjöll og hluta af Eldgjá (mynd 74). Þar með nær þjóðgarðurinn suður fyrir Fjallabaksleið nyrðri þar sem hún liggur um Hörðubreiðarháls og Eldgjá. Í aðalskipulagi Skaftárhrepps 2010-2022 er gert ráð ofangreindri stækkun þjóðgarðsins. Í umræddu aðalskipulagi er einnig gert ráð fyrir Hólmsárvirkjun með miðlunarlóni við Atley (Yngvi Þór Loftsson o.fl., 2011). Þar sem þjóðgarðar hafa almennt mikið aðdráttarafl fyrir ferðamenn og Öldufellsleið er ein af aðkomuleiðunum inn á svæðið má búast við auknum straum ferðamanna um Öldufellsleið. Með tilkomu Kötlu jarðvangs og stækkun Vatnajökulsþjóðgarðs er því enn mikilvægara en áður að fara varlega við uppbyggingu mannvirkja sem geta spillt upplifun ferðamanna og eyðilagt ásýnd svæðisins austan og norðaustan Mýrdalsjökuls. Talið er að verðmæti svæða sem þessa eigi eftir að aukast mikið til framtíðar og skal í því samhengi vitnað í orð Einars Bollasonar hjá Íshestum þess efnis að ferðþjónustan líti á „þetta svæði allt sem algjöran gímstein“.



Mynd 74: Katla jarðvangur og friðlýst svæði.

Byggt á gögnum Landmælinga Íslands, Almennu verkfræðistofunnar og Eflu verkfræðistofu.

## 8.2 Áhrif Hólmsárvirkjunar á ferðamennsku

Flestir viðmælendur í rannsókninni voru andvígir virkjuninni, bæði ferðamenn og ferðaþjónustuaðilar og nefndu sem ástæðu að þá yrði ekki lengur um ósnortna náttúru að ræða og sjónræn áhrif yrðu neikvæð en við það missir svæðið sjarma sinn. Þar með töldu þeir að minna áhugavert yrði að ferðast um svæðið ef af framkvæmdum yrði. Nokkrir sáu þó fyrir sér að með virkjun myndi aðgengi að svæðinu batna og það gæti haft góð áhrif á ferðaþjónustuna. Einstaka taldi að virkjunin myndi ekki rýra svæðið og nokkrir töldu að ferðaþjónusta og virkjunin gætu þrífist saman á svæðinu. Vatnsorkuver þóttu mun ásættanlegri en jarðvarmavirkjanir og var nefnt að dæmin sýndu að hægt væri að ganga vel frá virkjunum þannig að vatnsaflsvirkjanir féllu vel að landslaginu. Áþreifanlegust eru áhrif Hólmsárvirkjunar á þau áform sem uppi eru um náttúruhotel að Hrífunesi og ljóst að það mun ekki þrífast vel með virkjunarmannvirki í túnvegnum. Áætlanirnar hafa enda legið í salti frá því að hugmyndasmiðirnir heyrðu af hugmyndum um Hólmsárvirkjun og þeir biða átektu eftir að ákvörðun verði tekin.

Þeir sem þekktu til annarra hugmynda um virkjun Hólmsár voru sammála um að sá kostur sem til skoðunar er núna með miðlun við Atley, væri langskástur af þeim sem nefndir hafa verið. Bent var á að ásýnd svæðisins myndi ekki breytast stórkostlega og að sú ferðaþjónusta sem nú er stunduð á svæðinu myndi ekki líða stórkostlegan skaða, en hins vegar væri gengið á ósnerta náttúru sem væri mikilvægasta auðlind ferðaþjónustunnar og virkjun gæti því skert möguleika hennar í framtíðinni. Margir vildu hins vegar halda þessu svæði án virkjana til að öröskuð svæði væru sem víðfeðmust og að betra væri að virkja á þeim svæðum þar sem virkjanir væru þegar og á svæðum sem væru ekki eins mikilvæg fyrir ferðaþjónustuna og Stór-Fjallabakssvæðið væri.

Hætta er á að sjónmengun af fyrirhuguðum raflínum verði umtalsverð, óháð því hvar þær verða lagðar. Ferðamenn og ferðaþjónustuaðilar voru frekar neikvæðir í garð raflína, en þó sögðust margir erlendu viðmælendanna vera orðnir ónæmir fyrir raflínum vegna þess hversu algengar þær væru í heimalöndum þeirra. Ferðaþjónustuaðilar höfðu sérstaklegar áhyggjur af að framkvæmdin kallaði á styrkingu byggðalínunnar og að hún þyrfti að fara á stálmöstur í stað núverandi tréstauro og yrði þar með enn meira áberandi í landslaginu. Samkvæmt talningum sumarið 2011 fóru um 145 þúsund manns inn á Stór-Fjallabakssvæðið, þar af um rúm 120 þúsund inn á Fjallabaksleið nyrðri og um 23 þúsund inn á Fjallabaksleið syðri. Um 80 þúsund manns óku Skaftártungu og Fjallabaksleið nyrðri og yrði raflínan sem myndi flytja raforkuna frá Hólmsárvirkjun inn á flutningskerfið þeim sýnileg.

Þó að virkjunin og meðfylgjandi mannvirki rýri svæðið þá hefur hún takmörkuð áhrif á þau svæði sem nú eru mest nýtt af ferðamönnum og ferðaþjónustunni. Þar vegur þýngst að þessi útfærsla virkjunarinnar hefur ekki áhrif á Hólmsárfoss og að mest nýtta svæðið fyrir ferðamennsku og útivist er aðeins norðan og vestan við framkvæmdasvæðið.



## Heimildir

- Almenna verkfræðistofan (2011). *Hólmsárvirkjun: allt að 80 MW vatnsaflsvirkjun í Skaftárbreppi: mat á umbverfisáhrifum: drög að tillögu að matsáætlun*. Reykjavík: Landsvirkjun.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir (2007). Planning nature tourism using the purist scale. Í Helgi Gestsson og Ingjaldur Hannibalsson (Ritstj.), 14. *Nordic Symposium in Tourism and Hospitality Research (12-20)*. Akureyri, Ísland: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir (2010a). Planning nature tourism in Iceland based on tourist attitudes. *Tourism Geographies*, 12(1), 25-52.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir (2010b). Tourism struggling as the wilderness is developed. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(3), 334-357.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir (2011). *Wilderness tourism in Iceland – land use and conflicts with power production*. The Geographical Society of Northern Finland and The Department of Geography, University of Oulu, Oulu.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir, Hall, C. M. og Saarinen, J. (2011). Making wilderness: tourism and the history of the wilderness idea in Iceland. *Polar Geography*, 34(4), 249-273.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2009). Hálendi Íslands - Auðlind útivistar og ferðamennsku. *Náttúrufræðingurinn*, 78(1-2), 7-20.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2010a). Áhrif virkjana á ferðamennsku og útivist. *Náttúrufræðingurinn*, 80(3-4), 103-118.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2010b). Nature tourism assessment in the Icelandic Master Plan for geothermal and hydropower development. Part I: rapid evaluation of nature tourism resources. *Journal of Heritage Tourism*, 5(4), 311-331.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2010c). Nature tourism assessment in the Icelandic Master Plan for geothermal and hydropower development. Part II: assessing the impact of proposed power plants on tourism and recreation. *Journal of Heritage Tourism*, 5(4), 333-349.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir og Þorkell Stefánsson (2009). *Töluleg greining á viðhorfum ferðamanna á Kili: Land- og ferðamálafræðistofa Háskóla Íslands*.
- Boyd, S. W. og Hall, C. M. (2005). *Nature-based tourism in peripheral areas: development or disaster?* Clevedon: Channel View Publications.
- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*, 21(1), 97-116.
- Capacent Gallup (2008). *Ferðamálastofa. Gæðakönnun meðal erlendra ferðamanna. September - desember 2007*. af <http://www.ferdamalstofa.is/upload/files/200822114123gaedakonnun08.pdf>
- Cole, D. N. og Hall, T. E. (2008). *Wilderness visitors, experiences, and management preferences: How they vary with use level and length of stay* (Research Paper RMRS-RP-71).
- Fennell, D. A. (2003). *Ecotourism* (2. útgáfa). London: Routledge.
- Ferðamálastofa (2010). *Ferðaþjónustan á Íslandi í tölum*. af [http://ferdamalstofa.is/upload/files/Ferdatjonusta\\_i\\_tolum\\_febr2010%281%29.pdf](http://ferdamalstofa.is/upload/files/Ferdatjonusta_i_tolum_febr2010%281%29.pdf)
- Ferðamálastofa (2012). *Heildarfjöldi erlendra gesta 1949-2009*. Sótt 18. janúar 2012 af <http://ferdamalstofa.is/Category.mvc/Display/503>
- Fredman, P. og Emmelin, L. (2001). Wilderness purism, willingness to pay and management preferences: A study of Swedish mountain tourists. *Tourism Economics*, 7, 5-20.
- Fredman, P. og Tyrväinen, L. (2010). Frontiers in nature-based tourism. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(3), 177 - 189.
- Goodwin, H. (1996). In pursuit of ecotourism. *Biodiversity and conservation*, 5(3), 277-291.

- Hagstofa Íslands (2012a). *Ferðamál, samgöngur og upplýsingatækni. Ferðaþjónusta. Gisting. Gistinætur í skálum í óbyggðum 1998-2010*. Sótt 18. janúar af <http://hagstofa.is/Hagtolor/Ferdamal-samgongur-uppltaekni/Gisting/>
- Hagstofa Íslands (2012b). *Mannfjöldi. Sveitarfélög. Mannfjöldi eftir kyni, aldri og sveitarfélögum 1998-2011 - Sveitarfélagaskipan hvers árs*. Sótt 18. janúar af <http://hagstofa.is/Hagtolor/Mannfjoldi/Sveitarfelog>
- Hall, C. M. (1992). *Wasteland to world heritage: Preserving Australia's wilderness*. Carlton: Melbourne University Press.
- Hendee, J. C., Catton Jr., W. R., Marlow, L. D. og Brockman, C. F. (1968). *Wilderness users in the Pacific Northwest: Their characteristics, values, and management preferences*. Portland, Oregon: Pacific Northwest Forest and Range Experiment Station.
- Hendee, J. C., Stankey, G. H. og Lucas, R. C. (1990). *Wilderness management* (2. útgáfa). Golden, Colorado: North American Press.
- Katla Geopark Project (2011). *Geological description of Katla Geopark Project*. Sótt 18. janúar 2012 af <http://katlageopark.is/images/stories/pdf/Geological%20report.pdf>
- Kitchin, R. og Tate, N. J. (2000). *Conducting research in human geography: Theory, methodology and practice*. Harlow, UK: Pearson Education.
- Lesslie, R. G., Maslen, M., Canty, D., Goodwins, D. og Shields, R. (1991). *Wilderness on Kangaroo Island, national wilderness inventory: South Australia*. Canberra: Australian Heritage Commission.
- Longhurst, R. (2010). Semi-structured interviews and focus groups. Í N. Clifford, S. French og G. Valentine (Ritstj.), *Key methods in geography* (2. útgáfa, bls. 103-115). Los Angeles: Sage Publications.
- Lög um náttúruvernd (nr. 44/1999).
- Martin, B. S. og Uysal, M. (1990). An examination of the Relationship Between Carrying Capacity and the Tourism Lifecycle: Management and Policy Implications. *Journal of Environmental Management*, 31, 327-333.
- McCool, S. F., Clark, R. og Stankey, G. H. (2007). *An assessment of frameworks useful for public land recreation planning*. Portland, OR: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Pacific Northwest Research Station.
- Mill, R. og Morrison, A. (1998). *The tourism system*: Kendall/Hunt Publishing Company.
- Nash, R. (2001). *Wilderness and the American mind* (4. útgáfa). New Haven; London: Yale University Press.
- Oelschlaeger, M. (1991). *The idea of wilderness : From prehistory to the age of ecology*. New Haven: Yale University Press.
- Rögvaldur Guðmundsson (2010). *Erlendir ferðamenn á Íslandi frá september 2008 til ágúst 2009 og samanburður við árið á undan*. af [http://www.ferdamalastofa.is/upload/files/2010413131644ferdamenn\\_2008\\_2009.pdf](http://www.ferdamalastofa.is/upload/files/2010413131644ferdamenn_2008_2009.pdf)
- Stankey, G. H. (1973). *Visitor perception of wilderness recreation carrying capacity* (USDA Forest Service Research Paper INT-142. bindi). Ogden, Utah: Intermountain Forest & Range Experiment Station, Forest Service, U.S. Dept. of Agriculture.
- Stankey, G. H. (1982). Carrying capacity, impact management and the recreation opportunity spectrum. *Australian Parks and Recreation*, Maí, 24-30.
- Tuan, Y.-F. (1990). *Topophilia : A study of environmental perception, attitudes, and values* (Morningside útgáfa). New York, NY: Columbia University Press.
- Veal, A. J. (2006). *Research methods for leisure and tourism: A practical guide* (3. útgáfa). Harlow, UK: Pearson Education.
- Vegagerðin (2012a). *Opnun hálandisleiða*. Sótt 12. janúar 2012 af [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Opnunfjallvega/\\$file/Opnun\\_halendisleid.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Opnunfjallvega/$file/Opnun_halendisleid.pdf)
- Vegagerðin (2012b). *Umferðin í tölum*. Sótt 10. janúar 2012 af <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/umferdin/>

- Vistad, O. I. (1995). *I skogen og i skolten. Ein analyse av friluftsliv, miljøoppleving, påverknad og forvaltning i Fremundsmarka, med jamføringar til Rogen og Långfjället*. Universitetet i Trondheim, Trondheim.
- Wallsten, P. (1988). *Rekreation i Rogen : tillämpning av en planeringsmetod för friluftsliv*. Trondheim: Komitéen for miljøvern - KOMMIT, Universitetet i Trondheim.
- Watson, A. E. (2000). *Wilderness recreation use estimation a handbook of methods and systems*. Ogden, UT: U.S. Dept. of Agriculture, Forest Service, Rocky Mountain Research Station.
- Weaver, D. (2001). *Ecotourism*. Milton: John Wiley & Sons.
- Weber, K. (2001). Outdoor adventure tourism: A review. *Annals of Tourism research*, 28, 360-377.
- Wolf, I. D., Hagenloh, G. og Croft, D. B. (2012). Visitor monitoring along roads and hiking trails: How to determine usage levels in tourist sites. *Tourism Management*, 33(1), 16-28.
- Yngvi Þór Loftsson, Margrét Ólafsdóttir og Óskar Örn Gunnarsson, 2011. *Aðalskipulag Skaftárbrepps 2010-2022. Greinargerð*.
- Þóra Ellen Þórhallsdóttir (2002). *Evaluating nature and wilderness in Iceland*. Erindi var flutt á Wilderness in the Circumpolar North: Searching for compatibility in ecological, traditional, and ecotourism values. 15.-16. maí 2001 Anchorage, AK.
- Þóra Ellen Þórhallsdóttir (2007). Environment and energy in Iceland: A comparative analysis of values and impacts. *Environmental Impact Assessment Review*, 27(6), 522-544.



**Viðauki I. Spurningalisti sem dreift var við Hólmsárfossa**



## KÖNNUN MEÐAL FERÐAMANNA

Könnun þessi er höfundur í rannsókn á ferðamannskenndu á Ölfafellsleið og nágrenni. Vinsamlegast miðaðu svör þín við það svæði. Við vonum að þú hafir um 10 mínútur til þess að svara spurningunum.

1. Kyn 1 Kona 2 Kar

2. Aldur: \_\_\_\_\_ár

3. Hvar býrðu? \_\_\_\_\_

4. Hve lengi ætlar þú að dvelja á svæðinu?

\_\_\_\_\_ klst. (ef ekki er gíst) \_\_\_\_\_ nótt/nætur

5. Hvers vegna ferðast þú um þetta svæði?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

6. Hvað gerðir þú /ætlar þú að gera á meðan á dvöl þinni stendur?

1 Gönguferð 6 Veidda

2 Hestaferð 7 Skoða plöntur

3 Ókuferð 8 Bada mig í heitri laug

4 Taka ljósmyndir 9 Skoða jarðfræðifyrirtæri

5 Skoða fugla 10 Annað: \_\_\_\_\_

7. Hvað heillar þig við svæðið? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

8. Hversu ánægð(ur) ertu með ferð þína?

1 mjög ánægð(ur) 2 ánægð(ur) 3 hlutlaus 4 óánægð(ur) 5 mjög óánægð(ur)

9. Hvað hefur þú komið á svæðið oft áður? \_\_\_\_\_

(ef aðrei svaraðu næst spurningu 11)

10. Hefur fjöldi ferðamanna breyst síðan þú komst síðast?

1 færri en áður 2 engin breyting 3 fleiri en áður

11. Telur þú líklegt að þú munir koma aftur á svæðið?

1 Öruglega 2 Líklega 3 Veit ekki 4 Líklega ekki 5 Öruglega ekki

12. Hefur þú orðið vör/ var við eftirfarandi af völdum ferðamanna?

	alls ekki				mjög mikið
1. Gróðurskemmdir	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
2. Rusl	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
3. Rof úr göngustígum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
4. Ummerki eftir utanvegaakstur	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
5. Skemmdir á jarðmyndunum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
6. Trösk vegna hestaferða	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

13. Hversu mikilvæg eru eftirfarandi atriði fyrir þig á ferðalagi þínu um svæðið?

alls ekki

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

mikilvægt

14. Olli eitthvað þér sérstökum vonbrigðum?

1. \_\_\_\_\_ 2. \_\_\_\_\_

15. Ertu fylgjandi eða mótfallin eftirtöldum mannvirkjum á svæðinu?

	mjög andvíg(ur)			hlynni(ur)	mjög engi skoðun
1. Fjallaskólam	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
2. Hótel/ gistiheimili	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
3. Gestastofu	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
4. Vettingastað	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
5. Bensínstöð	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
6. Virkjunamannvirkjum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
7. Akbrúm á vatnsföllum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
8. Uppbyggðum malarvegum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
9. Bundnu slitlagi á vegum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
10. Heilsársvegi	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6

16. Hvaða áhrif myndu virkjanir og meðfylgjandi mannvirki hafa á upplifun þína á svæðinu? \_\_\_\_\_

17. Að hvaða leyti stóðust eftirfarandi þættir þær væntingar sem þú gerðir:

	engu	frekar lítu	hvorki né	frekar mikiu	mjög mikiu
1. Náttúra	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
2. Aðstaða	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
3. Þjónusta	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
4. Ferðin í heild sinni	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

18. Hvað finnst þér um eftirfarandi á svæðinu?

	of fáir	hæfilegur	of margir
1. Ferðamenn almennt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
2. Göngumenn	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
3. Hestamenn	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
4. Hóþferðabílfreiðar	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
5. Fólksbílfreiðar	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
6. Mótorhjól/ fjórthjól	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5

19. Trufluðu ferðamenn á einhvern hátt upplifun þína á svæðinu?

1 Nei 2 Já, á hvaða hátt? \_\_\_\_\_

20. Áttir þú von á að hitta fleiri eða ferri ferðamenn en þú gerðir?

mun ferri	ferri	eins og ég átti von á	fleiri	mun fleiri
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

21. Eru einhver svæði á hálendinu sem þú heimsækir síður en áður vegna fjölda ferðamanna? (ef svo er, hvaða svæði?)

1 Já, hvaða svæði? \_\_\_\_\_ 2 Nei

22. Myndi virkjun í Hólmsá við Atley (sjá meðfylgjandi kort), hafa áhrif á áhuga þinn á því að ferðast um þetta svæði?

kæmi mun frekar	kæmi engin frekar	kæmi áhrif	kæmi síður	kæmi mun veit ekki
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6

23. Myndi miðlunarlón nærri ferðaleið þinni (sjá meðfylgjandi kort), hafa áhrif á áhuga þinn á því að ferðast um þetta svæði?

kæmi mun frekar	kæmi engin frekar	kæmi áhrif	kæmi síður	kæmi mun veit ekki
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6

24. Myndi raflína nærri ferðaleið þinni (sjá meðfylgjandi kort), hafa áhrif á áhuga þinn á því að ferðast um þetta svæði?

kæmi mun frekar	kæmi engin frekar	kæmi áhrif	kæmi síður	kæmi mun veit ekki
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6

Ef spurningu 22, 23 eða 24 er svarað með „síður“ eða „mun síður“ þá svara spurningu 25

25. Hvers vegna kæmir þú síður á svæðið? \_\_\_\_\_

26. Hvert er viðhorf þitt til raflína í náttúru Íslands?

mjög jákvætt	jákvætt	hlutlaus	neikvætt	mjög neikvætt
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

27. Hvert er viðhorf þitt til raflína á hálendinu?

mjög jákvætt	jákvætt	hlutlaus	neikvætt	mjög neikvætt
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

28. Hvert er viðhorf þitt til vatnsaflvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja?

mjög jákvætt	jákvætt	hlutlaus	neikvætt	mjög neikvætt
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5



29. Finnst þér „ósnortin víðerni“ vera hluti af aðráttarrafli svæðisins?

- 1 Já  2 Nei  3 Hef ekki skoðun

30. Hvað má vera til staðar af manlegum ummerkjum án þess að hugtakið „ósnortin víðerni“ glati merkingu sinni?

- 1 Ekkert  7 Rafmagnslínur  
 2 Fjallaskálar  8 Stúflumannavíki  
 3 Vegir  9 Miðlumadón  
 4 Vegslóðar  10 Ummerki um utanvegaakstur  
 5 Hótel, gísthús  11 Lagðir göngustígur  
 6 Gestastofur  12 Stúgar myndaðir af göngumónum og sauðfé

31. Hvar gistir þú síðastliðna nótt? \_\_\_\_\_

32. Hvar munt þú gista næstu nótt? \_\_\_\_\_

33. Hvernig gístaðstöðu notar þú? (Mérktu við fleira en eitt atriði ef við á)

- 1 Hótel  2 Í bílnum  
 3 Þændagisting  4 Í fjallaskálum  
 5 Tjald (tjaldvagn, fellihýsi)  6 Hjá ættingjum / vinum  
 7 Annað, hvað?

34. Með hverjum ferðast þú? (Mérktu við fleira en eitt atriði ef við á)

- 1 Einn á ferð  2 Vinna- / klúbbfélögum  
 3 Með fjölskyldunni  4 Í skipulagðri hópferð  
 5 Ættingjum / vinum  6 Öðrum, hverjum?

35. Hvernig ferðast þú?

- 1 Á eigin bíl  2 Ríðandi  3 Á bílaleigubíl  
 4 Hjólandi  5 Í hópferðabíl  6 Gangandi  
 7 Öðruvísi, hvernig?

36. Ef þú ert á bíl, hvað eruð þið mörg í bílnum (að þér meðtöldum)? \_\_\_\_\_

37. Hversu marga daga muntu dvelja á hálendinu í þessari ferð? \_\_\_\_\_ daga

38. Komst þú á/ætlar þú á einhvern af eftirfarandi stöðum í þessari ferð?

(Raðaðu stöðunum í röð með því að skrifa „f“ í reitinn við staðinn sem er fyrst heimsóttur, „2“ við næsta o.s.frv.)

- Landmannalaugar  Langisjór  Fjallabaksleið nyrðri (F208)  
 Brytalekir  Álfravatn  Fjallabaksleið syðri (F210)  
 Skælingar  Strútslaug  Öldufellsleið (F232)  
 Álfravatnskrókur  Eldgjá  Skafátrunga (208)  
 Aðrir, hverjir? \_\_\_\_\_

39. Hefir þú lagt leið þína á fleiri af þessum stöðum ef vegir þangað hefðu verið betri?

- 1 Já  2 Nei  3 V eit ekki

40. Myndi þætt aðgengi vegna virkjunarmannvirkja koma þér til góða á ferðum þínum um svæðið?

- 1 Já  2 Nei  3 V eit ekki

41. Telur þú æskilegt að bæta vegi á þessum slóðum?

- mjög æskilegt  1  2  3  4  5  
æskilegt  1  2  3  4  5  
mjög óæskilegt  1  2  3  4  5

Athugasemdir: \_\_\_\_\_

42. Við hvað starfar þú?

- 1 Stjórnunars törf  5 Ófagjærður  
 2 Sérfræðingur (læknir, lögfræðingur, arkitekt, kennari o.s.frv.)  6 Nemandi  
 3 Skrifstofu- / þjónustustörf  7 Eftirlaunabegi / heimavinnandi  
 4 Sérhæfð tækni- og iðnaðarstörf  8 Annað, hvað? \_\_\_\_\_

Öldufell,  
2011

Kærar þakkir!





## Viðauki II. Rammi fyrir viðtöl við ferðamenn við Hólmsárfossa

1. Aldur, búseta, starf?
2. Af hverju komstu á svæðið? Komstu til að sjá einhverja staði öðrum fremur?
3. Hvað heillar þig við svæðið?
4. Hversu ánægð(ur) ertu með heimsókn þína? Var eitthvað sem olli ánægju/vonbrigðum?
5. Hvað finnst þér um fjölda ferðamanna á þessu svæði?
6. Einhverjir hópar öðrum fremur sem trufla?
7. Eru einhver svæði á hálendinu sem þú heimsækir ekki lengur vegna fjölda ferðamanna?
8. Finnst þér náttúran vera farin að láta á sjá vegna ferðamennsku?
9. Hefur þú komið hingað áður? Hve oft?
10. Hvað finnst þér um þá aðstöðu sem stendur til boða á svæðinu? Hvað má bæta?
11. Hvað fyndist þér um frekari uppbyggingu á svæðinu? T.d. hótél, veitingastað, bensínstöð, virkjun, raflínur, uppbyggð malarvegi, malbikaða vegi, akbrýr á vatnsföll?
12. Hvers konar ferðaþjónustu viltu sjá hérna á svæðinu? Hvað finnst þér viðeigandi - innviðir og afþreying?
13. Finnst þér „ósnortin víðerni“ vera hluti af aðdráttarafli þessa svæðis?
14. Hvað má vera til staðar af mannlegum ummerkjum án þess að hugtakið „ósnortið víðerni“ glati merkingu sinni?
15. Hvers konar ferðamennsku viltu sjá á þessu svæði?

Kynna virkjunarhugmyndina:

1. Hvað finnst þér um hugmyndir um Hólmsárvirkjun við Atley? Rökstyðja

Kynna línustæði:

1. Hvað finnst þér um línuna? Rökstyðja



### Viðauki III. Rammi fyrir viðtöl við ferðaþjónustuaðila vegna Hólmsárvirkjunar

(lagt var fyrir kort sem hægt er að teikna inná og annað kort sem sýnir framkvæmdirnar).

Starfsemi á svæðinu:

- Hvaða starfsemi eruð þið með á þessu svæði?
- Hvað eru margir í ferðunum, í einu, á ári?
- Hvað er gert, hvað er skoðað?
- Hvers konar ferðamenn, hverjar eru þeirra kröfur?
- Hvaða staðir eru skoðaðir, hverjir þeirra eru mikilvægastir, hafa mest aðdráttarafl fyrir ferðamenn?
- Skrifu inn á kortin hvaða leiðir þeir fara o.s.frv.
- Hvaða sérstöðu hefur svæðið sem ferðamannastaður?
- Hvernig þykir þér aðgengi að svæðinu vera?
  - Mætti það vera betra?

Framtíðin

- Hvaða framtíðarmöguleika sérð þú á svæðinu?
- Hvernig sérðu fyrir þér að ferðaþjónusta á svæðinu þróist á næstu árum
- Er svæðið vannýtt að hálfu ferðaþjónustunnar? Hvaða tækifæri eru vannýtt?
- Gætu fleiri ferðamenn komið á svæðið? Þolir svæðið fleiri ferðamenn? Af hverju?
- Hvers konar mannvirki eru viðeigandi þarna?
- Hverjar telur þú vera óskir ferðamenna sem munu koma hingað í framtíðinni?
  - Aðgengi?
  - Innviðir (gisting, veitingar, afþreying)?

Hólmsárvirkjun

- Hefur þú kynnt þér virkjanahugmyndirnar (hægt að skýra eitthvað með kortum ef ekki).
- Hver er skoðun þín á virkjun í Hólmsá með miðlun við Atley.
- Hvaða áhrif myndi virkjunin hafa á ferðaleiðir og upplifunina sem verið er að bjóða upp á?
- Myndi virkjunin hafa áhrif á það hvernig þú/þitt fyrirtæki getur nýtt svæðið? Ef já, hvaða?

Engar framkvæmdir

- Hvernig telur þú að ferðamennska myndi þróast á svæðinu ef virkjun yrði reist?
- Hvernig telur þú að ferðamennska myndi þróast á svæðinu með virkjun?
- Hvor kosturinn hugnast þér betur – rökstyðja svarið?



Landsvirkjun

Háaleitisbraut 68  
103 Reykjavík  
landsvirkjun.is

landsvirkjun@lv.is  
Sími: 515 90 00

