

Ferðamennska á miðhálandi Íslands: Staða og spá um framtíðarhorfur



Anna Dóra Sæþórsdóttir



Ferðamennska á miðhálandi Íslands: Staða og spá um framtíðarhorfur

Anna Dóra Sæþórsdóttir

Maí 2012

© Anna Dóra Sæþórsdóttir

Útgefandi: Land- og ferðamálafræðistofa, Líf- og umhverfisvísindadeild Háskóla Íslands
Háskóli Íslands, Sturlugata 7, IS-101 Reykjavík

Forsíðumynd er af Bláhnjúk við Landmannalaugar. Ljósmynd: Rögnvaldur Ólafsson

Prentun: Háskólaprent ehf.

ISBN: 978-9979-9976-4-1

Efnisyfirlit

1	INNGANGUR	1
2	Þróun ferðamannastaða.....	5
	2.1 Víðerni í Vesturheimi.....	5
	2.2 Þolmörk ferðamennsku og viðhorfskvarðinn	8
3	Fjölgun ferðamanna á Íslandi	13
4	Ferðamennska á hálendinu	15
	4.1 Einkenni ferðamennsku á hálendinu	15
	4.2 Flokkun ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum.....	19
	4.3 Hlutlæg „ósnortin“ víðerni.....	20
	4.4 Aðdráttarafi hálendisins – huglæg víðerni.....	21
	4.5 Viðhorf til mannvirkja	25
	4.6 Ánægja og væntingar	29
	4.7 Fjöldi ferðamanna.....	31
	4.8 Mat á umhverfisáhrifum	33
	4.9 Virði ferðamannastaða og áhrif virkjana	34
5	STRAUMAR OG STEFNA	37
	5.1 Félagsleg smíð víðerna.....	37
	5.2 Landmannalaugar	39
	5.3 Laugavegurinn.....	41
	5.4 „Stór-Fjallabak“	41
	5.5 Lakagígar.....	43
	5.6 Lónsöræfi.....	44
	5.7 Kjölur	45
6	NIÐURSTÖÐUR.....	47
7	HEIMILDIR.....	48

Myndaskrá

1. mynd. Víðerniskvarðinn.....	7
2. mynd. Þróun ferðamannastaða.	9
3. mynd. Afþreyingarrófið, viðhorfskvarðinn og þolmörk ferðamennsku.	11
4. mynd. Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands.	14
5. mynd. Erlendir ferðamenn um Leifsstöð árið 2011.....	14
6. mynd. Fjöldi gistinátta erlendra ferðamanna á hálendinu.	15
7. mynd. Hlutfall ferðamanna sem heimsóttu helstu áfangastaði hálendisins.	15
8. mynd. Gistinætur í skálum og tjöldum í óbyggðum, annars vegar á landinu öllu og hins vegar á suðurhluta hálendisins 1998-2010.	16
9. mynd. Þjóðerni ferðamanna.	18
10. mynd. Gönguferð.....	18
11. mynd. Skipting ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum.	19
12. mynd. Ósnortin víðerni samkvæmt kortlagningu Umhverfisstofnunar.....	21
13. mynd. Ósnortin víðerni með hliðsjón af fjarlægðargreiningu.	21
14. mynd. Ósnortin víðerni sem hluti af aðdráttarafli staðarins.....	21
15. mynd. Mikilvægi óraskaðrar náttúru.....	23
16. mynd. Mikilvægi þess að ganga án þess að sjá mannvirki önnur en fjallaskála.	23
17. mynd. Mikilvægi kyrrðar.	23
18. mynd. Hvað má vera til staðar af mannlegum ummerkjum án þess að hugtakið ósnortið víðerni glati merkingu sinni?.....	25
19. mynd. Viðhorf ferðamanna til mannvirkja á svæðinu.	26
20. mynd. Viðhorf til hótels.....	27
21. mynd. Viðhorf til fjallaskála.....	27
22. mynd. Viðhorf til veitingastaðar.	27
23. mynd. Viðhorf til bensinstöðvar.....	27
24. mynd. Viðhorf til gestastofu.....	28
25. mynd. Viðhorf til uppbyggðs malarvegar.....	28
26. mynd. Viðhorf til virkjunar.....	29
27. mynd. Ánægja ferðamanna.	29
28. mynd. Væntingar til náttúru uppfylltar.	30
29. mynd. Væntingar til ferðarinnar uppfylltar.....	30
30. mynd. Væntingar til aðstöðu uppfylltar.	31
31. mynd. Væntingar til þjónustu uppfylltar.....	31
32. mynd. Mikilvægi þess að sjá fáa aðra ferðamenn.	31
33. mynd. Fjöldi ferðamanna almennt.	32
34. mynd. Fjöldi hópferðabifreiða.	32
35. mynd. Fjöldi göngumanna.	33
36. mynd. Fjöldi hestamanna.....	33
37. mynd. Rof úr göngustígum.....	33
38. mynd. Ummerki eftir utanvegaakstur.....	33
39. mynd. Gróðurskemmdir.	34
40. mynd. Traðk vegna hestaferða.....	34
41. mynd. Skemmdir á jarðvegsmyndunum.	34
42. mynd. Sýnilegt rusl.....	34
43. mynd. Virði ferðasvæða að mati faghóps 2 í Rammaáætlun um vernd og nýtingu náttúrusvæða.	35
44. mynd. Áhrif virkjana á ferðamennsku og útivist að mati faghóps 2 í Rammaáætlun.	35

Töfluskra

1. tafla. Gagnasafnið sem stuðst er við í umfjölluninni.	4
2. tafla. Lykilatriði við stjórnun víðerna.	8
3. tafla. Heildarfjöldi ferðamanna og bifreiða að Fjallabaki sumarið 2011.	17
4. tafla. Helstu niðurstöður bifreiðatalninga að Fjallabaki sumarið 2011.	17
5. tafla. Meginþættir í upplifun ferðamanna á víðernum.	23
6. tafla. Áhrif virkjana á ferðamennsku og útivist.	36

1 INNGANGUR

Norðlægjar slóðir og heimskautasvæði einkennast af fámenni og víðfeðmum náttúrulegum svæðum þar sem ummerki manna eru lítil. Undanfarna áratugi hefur eftirspurn eftir náttúruauðlindum norðlægra slóða aukist meðal annars vegna meiri tækniþekkingar og að gengið hefur verið á slíkar auðlindir þar sem búseta er meiri (Gössling og Hall, 2006; Hall og Saarinen, 2010). Ferðaþjónustan er ein þeirra atvinnugreina sem sækir í þessar náttúruauðlindir og náttúruferðamennska er (e. nature tourism eða nature-based tourism) einn helsti vaxtarbroddur greinarinnar (sjá t.d. Hall, Müller og Saarinen, 2009). Náttúruferðamennska er yfirgrípsmikið hugtak og nær yfir margar gerðir ferðamennsku svo sem visthæfa ferðamennsku (e. *ecotourism*), ferðamennsku í víðernum (e. *wilderness tourism*), jarðminjaferðamennsku (e. *geotourism*) og ævintýraferðamennsku (e. *adventure tourism*). Náttúruferðamennska byggir á fjölbreytilegri náttúruupplifun og er almennt meira háð gæðum umhverfisins en aðrar tegundir ferðamennsku (Fredman og Tyrväinen, 2010). Víðerni (e. *wilderness*) eru jafnan talin mest náttúruleg af öllum svæðum og hafa þau breyst í leikvöll ferðamanna sem þyrstir í ævintýri. Þar með eru víðerni og önnur náttúruleg svæði orðin að mikilvægri auðlind fyrir ferðaþjónustuna og fyrir gjaldeyrisöflun þeirra þjóða sem eiga slíka náttúruauðlind (Nash, 2001; Talbot, 1998). Efnahagsleg rök eru því í vaxandi mæli notuð til réttlætningar á því að varðveita eiginleika víðerna (Boyd og Butler, 2009; Fredman og Sandell, 2009; Hall o.fl., 2009).

Erlendum ferðamönnum sem koma til Íslands hefur fjölgað mikið undanfarna áratugi sem og hlutdeild ferðaþjónustunnar í gjaldeyristekjum þjóðarinnar, en hún er nú um 20% (Hagstofa Íslands, 2012b). Sérstæð og fjölbreytileg náttúra er aðal aðdráttarafl landsins, en um 88% erlendra ferðamanna koma til landsins vegna hennar og um 50% koma vegna öræfanna. Til viðbótar við fjölbreytilega og einstæða náttúru á hálendinu felst aðdráttarafl þess í fámenninu og fjarveru hins manngerða. Slík svæði eru fágæt í heimalöndum flestra ferðamanna sem sækja hálendið heim. Undanfarin ár hafa landsmenn sótt æ meira í útivist af ýmsu tagi og er útivist orðin snar þáttur í daglegu lífi fjölda fólks. Aðgangur að óraskaðri náttúru og að geta upplifað víðerni eru hluti af lífsgæðum Íslendinga og verður sífellt mikilvægari í borgarsamfélagi nútímans.

Þegar víðerni verða vinsælir ferðamannastaðir getur mannmergd og röskun á umhverfinu dregið úr þeim eiginleikum sem upphaflega löðuðu að ferðamenn. Með aukinni ásókn ferðamanna í hálendið hefur þurft að byggja upp aðstöðu og bæta innviði en við það dregur úr víðerniseiginleikunum og að mati sumra er þeim „spillt“. Til þess að fólk upplifi einveru má þar heldur ekki vera margt fólk. Nú þegar má greina ákveðin hættumerki um að þolmörkum

ferðamanna sé náð summs staðar á hálendinu (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010a, 2010b). Þetta bendir til þess að standa þurfi öðru vísi að málum en hingað til, skipuleggja svæðið og ferðamennsku á því betur og stýra umferð. Ferðamennska umfram ákveðin mörk getur haft neikvæð áhrif í för með sér. Hin neikvæðu áhrif geta gert það að verkum að svæði missa aðdráttarafl sitt og hvergi er þetta brothættara en einmitt á hálendinu þar sem náttúran er viðkvæm og gert er út á ímynd hins „óspillta“. Því getur verið erfitt að viðhalda eiginleikum hálendisins á sama tíma og ásókn ferðamanna í þau eykst.

Á hálendinu eru jafnframt miklir möguleikar á vinnslu orku og í *rammaáætlun um nýtingu vatnsafls og jarðvarma* eru settir fram 84 virkjunarkostir í landinu, þar af 44 á hálendinu. Meðal hugmynda um virkjanir á hálendinu eru jarðhitavirkjanir á Torfajökulssvæðinu (þ.m.t. Landmannalaugum), í Öskju, Kerlingarfjöllum og Kverkfjöllum og vatnsaflsvirkjanir í Markarfljóti, Skaftá og Jökulánum í Skagafirði. Virkjunum fylgja jafnan betri vegir og þar með aukið aðgengi.

Ferðaþjónustan hefur á undanföllum árum óskað eftir skýrari aðkomu að stefnumótun um landnotkun og að tekið verði tillit til greinarinnar við ákvarðanir um nýtingu náttúruverðmæta landsins (Iðnaðarráðuneytið, 2008; Samtök ferðaþjónustunnar, 2007). Ferðaþjónustan sem atvinnugrein hefur hins vegar ekki enn sett fram stefnu um hvernig hún vill að miðhálendið sé nýtt fyrir greinina, hvers konar ferðamennsku eigi að stunda á mismunandi svæðum hálendisins og til hvaða markhópa eigi að höfða. Stefnumótun ferðamennsku er flókið ferli og getur verið erfitt að samþætta hana við aðrar greinar (Holden, 2008). Engu að síður er mikilvægt að tekið sé tillit til hagsmuna hennar við gerð skipulagsáætlana. Grundvallarspurning í því sambandi er hvort að líta beri svo á að þeir markhópar og sú tegund ferðaþjónustu sem nú er stunduð á hverju svæði sé sú sem svæðið hentar best fyrir. Vissulega er það á ýmsum stöðum einhverjum tilviljunum háð hvar nú eru áningastaðir ferðamanna, en auk náttúrufegurðar þá ráða samgöngur og breytingar á þeim (t.d. vegna virkjunarframkvæmda) ásamt ákvörðunum um skálabyggingar miklu um dreifingu ferðamanna. Áfangastaðirnir hafa því mótast í tímans rás og komist í ferðabæklinga og orðið nafnkunnir eins og t.d. Landmannalaugar og Laugavegsgangan.

Þótt ekki sé til nein heildstæð stefna um ferðamennsku og útivist á hálendi Íslands má finna í Ferðamálaáætlun 2011–2020 markmið eins og t.d. að:

- Íslensk náttúra er auðlind ferðaþjónustunnar. Mikilvægt er að byggja upp, vernda og viðhalda ferðamannastöðum um allt land. Stjórnvöld og hagsmunaaðilar sameinist um leiðir til að fjármagna slíkar umbætur.

- Uppbygging innviða ferðapjónustunnar miði að því að vernda náttúru Íslands og ferðamálaáætlun stefni að því að innleiða hugarfar sjálfbærni og ábyrgðar á náttúru og menningu landsins (Alþingi, 2011b).

Í athugasemdum með áætluninni kemur einnig fram mikilvægi þess „*Að skilgreina og viðhalda sérstöðu Íslands sem áfangastaðar ferðamanna, m.a. með öflugri greiningar- og rannsóknarstarfi.*“ (Alþingi, 2011a). Hálendið gegnir tvímælalaust mikilvægu hlutverki í mótun ímyndar og sérstöðu landsins.

Þann 1. janúar 2011 tóku gildi ný skipulagslög (nr. 123/2010) þar sem kveðið er á um að mótuð skuli landsskipulagsstefna. Markmið hennar eru samkvæmt 1. gr. reglugerðar (nr. 1001/2011) um landsskipulagsstefnu:

... að setja fram leiðarljós um landnotkun, nýtingu lands og landgæða sem tryggir öryggi og heildarhagsmuni við gerð skipulagsáætlana og stuðlar að sjálfbærri þróun og skilvirkri áætlanagerð. Þá er landsskipulagsstefnu ætlað að stuðla að samræmingu í stefnumótun ríkis og sveitarfélaga um landnotkun og nýtingu lands.

Í landsskipulagsstefnunni 2013-2024 er megin áhersla lögð á að móta stefnu um skipulagsmál á miðhálendi Íslands, búsetumynstur – dreifingu byggðar og skipulag á haf- og strandsvæðum. Þegar landsskipulagsstefna hefur verið samþykkt skal ráðherra fella niður Svæðisskipulag miðhálandis Íslands (Skipulagsstofnun, 2012).

Skýrsla þessi er skrifuð að beiðni Skipulagsstofnunar sem óskaði eftir stuttri samantekt á þeim rannsóknum sem skýrsluhöfundur hefur gert á ferðamennsku á miðhálendi Íslands undanfarin áratug og með hliðsjón af þeim og þeim fræðum sem til eru um efnið, vangaveltum um framtíðarþróunina á miðhálendinu.

Í umfjölluninni sem hér fer á eftir er stuðst við gögn sem höfundur hefur safnað á 11 stöðum á hálendinu í tengslum við rannsóknir á viðhorfum ferðamanna (1. tafla). Kannanirnar eru frá mismunandi tímum, frá árinu 2000 til ársins 2011. Á öllum stöðum var um að ræða gagnasöfnun eitt einstakt sumar nema í Landmannalaugum þar sem fyrsta könnunin var gerð árið 2000 en hún síðan endurtekin árið 2009, auk viðtalskönnunar árið 2003. Þar sem rannsóknirnar voru unnar sem aðskilin verkefni er ekki fullkomið samræmi milli spurninganna sem notaðar voru og eru því ekki gögn frá öllum stöðunum í öllum greiningunum hér á eftir. Lýsingu á úrtöku- og aðferðafræði við gagnasöfnun má sjá í Anna Dóra Sæþórsdóttir (2011). Einnig er notast við tölulegar upplýsingar úr könnunum sem gerðar hafa verið af, eða fyrir, Ferðamálastofu sem og frá Hagstofu Íslands.

Í umfjölluninni hér á eftir er lýsing á þeirri ferðamennsku sem er á þessum stöðum og viðhorfi þeirra ferðamanna sem þangað koma. Með hliðsjón af þeim og ýmsum þeim fræðum sem til eru um ferðamennsku eru hugleiðingar um hvers konar og hversu mikla ferðamennsku er

æskilegt að byggja upp á hálendinu, hvar hana á byggja upp og hvaða önnur landnýting hentar með ferðamennsku. Í umfjölluninni er hugtakið hálendið notað yfir það svæði sem var afmarkað af samvinnunefnd miðhálandisins vegna vinnu við svæðisskipulag miðhálandis (sjá Umhverfisstjórnuneytið og Skipulagstofnun, 1999).

1. tafla. Gagnasafnið sem stuðst er við í umfjölluninni.

Rannsóknarsvæði	Spurningalistar	Viðtöl	Dagbækur	Ár gagnasöfnunar
Langisjór	19		19	2000
Lónsöræfi	95		11	2000
Laki	397	18		2007
Kerlingarfjöll	128	8		2008
Hveravellir	525	12		2008
Landmannalaugar	1646	29	5	2000/2003/2009
Hrafninnusker	351	22		2011
Landmannahellir	180	21		2011
Eldgjá	437	20		2011
Öldufell	58	22		2011
Álftavatn	219			2011
Alls	6574	152	35	

2 Þróun ferðamannastaða

2.1 Víðerni í Vesturheimi

Vísindabylting 17. aldar og sú nýtingarstefna sem hún leiddi af sér hefur haft veigamikil áhrif á náttúrusýn Vesturlandabúa og hvernig þeir hafa nýtt náttúruna til að bæta lífskjör manna. Rómantíska stefnan hefur einnig haft mikil áhrif á náttúrusýn manna frá lokum 18. aldar en í henni voru óbyggðir upphafnar. Þær vöktu ótblendna hrifningu sem oft var lýst með hugtakinu ægifygurð (e. *sublime*) (Macnaghten og Urry, 1998). Hugmyndin um verndun víðerna (e. *wilderness*) varð til í Bandaríkjunum og byggir á anda náttúrurómantíkur og var andsvar við nýtingarhyggju landbúnaðar- og iðnaðarsamfélagsins. Á 18. og 19. öld þegar evrópsku landnemarnir sem komu til Norður-Ameríku héldu til vesturs horfðu þeir á landið með hliðsjón af nytjahyggju landbúnaðarsamfélagsins. Litið var á ónotað land sem sóun og að manningum væri bæði ljúft og skylt að nýta það, þ.e. tré var timbur, sléttur voru ræktar- og beutiland og gljúfur möguleg vatnsforðabúr fyrir raforkustöðvar. Þegar komið var að vesturströndinni áttuðu menn sig á að landið var ekki ótakmarkað og þá hafði einnig kviknað sú hugmynd að þeir eiginleikar sem einkenna ónumið land væru þess virði að varðveita (Nash, 2001). Á þessum tíma höfðu iðnaðarborgirnar á austurströndinni þróast hratt og kappsmál yfirstéttarinnar var að komast burt úr menguðu umhverfi þeirra í „óspillta náttúru“. Yfirstéttin vildi þó ekki vera í of náiinni snertingu við náttúruna, heldur gisti á lúxushótelum og horfði á víðernin fremur en að upplifa þau náíð. Ýmiss konar afþreying var skipulögð, t.d. var kveikt í einhvers konar koluðum viðarberki og honum steyppt fram af háum björgum þannig að það myndaðist eldfoss sem glóði í myrkrinu og stytta gestum stundir á kvöldin (Talbot, 1998). En ágangur iðnvæðingar og skógarhöggs hélt áfram og enn gekk á landið. Sem viðbrögð við því voru Arkansas-hverirnir friðlýstir árið 1832 fyrst svæða og Yosemite-dalur varð almenningsgarður til útivistar og afþreyingar árið 1864. Elsti þjóðgarður heims, Yellowstone-þjóðgarðurinn, var stofnaður árið 1872 og var fyrsti staður í heimi þar sem stór óspillt svæði, svokölluð víðerni, voru friðlýst (Nash, 2001).

Snemma á tuttugustu öld höfðu vinsældir víðerna aukist umtalsvert og aðdáendur þeirra voru ekki lengur einstaka náttúru rómantíkerar. Fleiri og fleiri tóku að klífa fjöll eða sigla niður ár sér til afþreyingar og samhliða jókst áhugi á verndun víðerna (Nash, 2001). Árið 1964 voru samþykkt lög (e. *The Wilderness Act*) þar sem víðerni eru skilgreind á eftirfarandi hátt:

A wilderness, in contrast with those areas where man and his own works dominate the landscape, is hereby recognized as an area where the earth and its community of life are untrammled by man, where man himself is a visitor who does not remain. An area of wilderness is further defined to mean in this Act an area of undeveloped Federal land retaining its primeval character and influence, without permanent improvements or human habitation, which is protected and managed so as to preserve its natural conditions and which (1) generally appears to have been affected primarily by the forces of nature, with the imprint of man's work substantially unnoticeable; (2) has outstanding opportunities for solitude or a primitive and unconfined type of recreation; (3) has at least five thousand acres of land or is of sufficient size as to make practicable its preservation and use in an unimpaired condition; and (4) may also contain ecological, geological, or other features of scientific, educational, scenic, or historical value (US Congress, 1964).

Samkvæmt lögnum er lágmarksstærð víðerna rúmlega 20 km². Öll mannleg ummerki eru bönnuð, þar með talið vatnsaflsvirkjanir, skógarhögg, námuvinnsla og vegir auk þess sem vélknúin umferð er bönnuð. Gönguferðir, hestaferðir og veiðar eru hins vegar leyfðar auk þess sem ferðalangar eiga að geta upplifað einveru og áskorun.

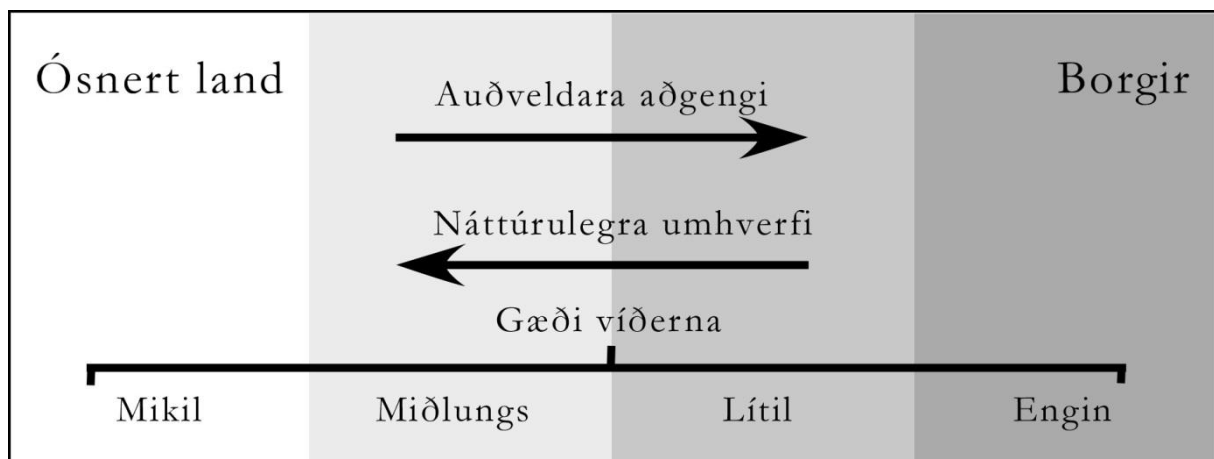
Snemma komu upp árekstrar milli verndunarhlutverks víðernanna og afþreyingargildis þeirra. Til dæmis vildu ferðþjónustuaðilar og fólksflutningageirinn bæta aðgengi að víðernunum með vegum, brautarteinum og stígum. Byggð voru hótél, þjónustumiðstöðvar, gjafavörverslanir, salernisaðstaða og vötn fyllt af fiski, allt með það að markmiði að skemmta gestum og auka ánægju þeirra (Frost og Hall, 2009). Það hlutverk víðerna sem felst í að bjóða upp á að upplifa einveru var ekki áhugaverð eða góð viðskiptahugmynd í hugum fyrirtækjanna. Á seinni hluta sjöunda áratugarins og á þeim áttunda komust víðernin í tísku og fleiri og fleiri lögðu leið sína þangað (Nash, 2001). Ýmsar ástæður eru fyrir mikilli fjölgun ferðamanna á víðernum. Þar má t.d. nefna samfélagsbreytingar eins og hærra menntunarstig, hækkandi ráðstöfunartekjur, aukinn hreyfanleika og vaxandi áhuga á umhverfismálum og útivist. Einnig má nefna þróun á ferðavörum sem gerir þær léttari og auðveldari í notkun, það á t.d. við um tjöld, þurrmat og fatnað (Hendee, Stankey og Lucas, 1990). Að lokum fór það svo að aðdáendahópur víðernanna varð of stór og hætta varð á að þeim yrði drekkt í aðdáun og umhyggju. Stjórnun víðerna á þessum tíma var mjög mannhverf og kjörorðið var að svæðin væru mannfólkinu til ánægju og yndisauka. Þróunin var hins vegar ekki mjög farsæl fyrir víðernin. Ferðamennsku og útivist í Grand Canyon var t.d. líkt við útihátíð sem gekk út á strandblak og kaldan bjór þar sem þátttakendur hvorki væntu né vildu upplifa víðernin sem slík og hefðu í raun getað verið í hvaða bæjar/borgar skemmtigarði sem var (Nash, 2001).

Þessi stefna leiddi til þess að hægt og hægt gekk á gæði víðernanna og þau voru við það að hverfa en eftir var fallett landslag (Nash, 2001). Þá tóku menn upp náttúruhverfa (e. non-anthropocentric) afstöðu til stjórnunar víðerna og þjóðgarða og var þá stefnan sú að þjóðgarðarnir ættu ekki að vera allt fyrir alla, heldur ætti þar að einbeita sér að því að vernda náttúruna fyrir þá sem vildu njóta hennar eins og hún er (Nash, 2001). Náttúruhverfu sjónarmiðin setja því náttúruna og vernd hennar í fyrsta sæti og ferðamennska og útivist á víðernum verða að aðlaga sig að þeim takmörkum sem náttúran setur.

Við mat á gæði víðerna hafa Lesslie og Taylor (1983) greint fjóra vísa (e. *indicators*):

- *fjarlægð frá byggð* (e. *remoteness from settlement*) sem metur hversu afskekkt svæði er með tilliti til fastrar búsetu.
- *fjarlægð frá aðkomuleiðum vélknúinna tækja* (e. *remoteness from mechanized access*) metur hversu afskekkt svæði er með tilliti til aðgengis.
- *hversu náttúrulegt svæðið lítur út fyrir að vera* (e. *aesthetic primitiveness or naturalness*) metur að hve miklu leyti landslag er laust við mannvirki eins og t.d. miðlunarlón, stíflumannvirki og háspennulínur.
- *náttúrulegt ástand vistkerfa* (e. *biophysical primitiveness or naturalness*) þar sem lagt er mat á röskun vistkerfisins vegna ágangs af mannavöldum.

Hall (1992) og Helburn (1977) leggja fyrst og fremst áherslu á tvo þætti, þ.e. óaðgengileika (e. *remoteness*) og hversu náttúrulegt eða frumstætt svæðið er (e. *primitiveness*). Þessi atriði hafa verð dregin fram á svokölluðum víðerniskvarða (e. *wilderness continuum*) sem lýsa gæðum víðerna sem samfellu frá afskekktum og náttúrulegum svæðum, þar sem gæði víðerna eru mest, til borgarumhverfis þar sem ekki er um víðerni að ræða (1. mynd).



1. mynd. Víðerniskvarðinn.
Heimild: (Hall, 1992).

Hendee o.fl. (1990) benda á að grundvallaratriði við stjórnun víðerna sé að varðveita og viðhalda þeim sérstöku gæðum sem einkenna þau og sem aðgreina notkun víðerna frá annars konar notkun lands. Þeir hafa enn fremur gert lista yfir 12 lykilatriði sem þarf að hafa hliðsjón af við stjórnun víðerna (2. tafla).

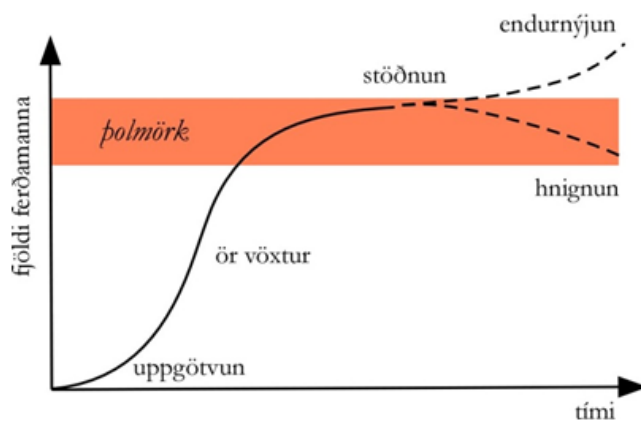
2. tafla. Lykilatriði við stjórnun víðerna.
Heimild: (Hendee o.fl., 1990, þýðing höfundar).

-
1. Við stjórnun víðerna þarf að taka mið af því að víðerni eru þau svæði þar sem umhverfinu hefur minnst verið raskað af mannavöldum.
 2. Víðernum þarf að stjórna sem heildstæðri auðlind en ekki sem aðgreindum landsvæðum.
 3. Víðernum og skoðunarverðum stöðum innan þeirra á að stjórna með að markmiði að viðhalda náttúrunni óspilltri.
 4. Lykillinn að verndun víðerna er að stýra mannlegum áhrifum á svæðið.
 5. Styðja þarf við afþreyingu sem krefst víðerna.
 6. Við stjórnun víðerna þarf að hafa skriflegar áætlanir sem lýsa hlutverki afmarkaðra svæða innan þeirra.
 7. Nauðsynlegt er að skilgreina þolmörk ferðamennsku til að unnt sé að forðast óæskilegar breytingar.
 8. Stjórnun þarf að beinast sérstaklega að svæðum sem eru í hættu og að athöfunum sem geta valdið skaða.
 9. Að nota reglur og önnur stjórn tæki eins lítið og hægt er.
 10. Lykilatriði í velheppnaðri stjórnun víðerna er að virkja almenning til þátttöku.
 11. Vöktun á ástandi víðerna og þeirri upplifun sem þau vekja er lykilatriði við stjórnun víðerna til lengri tíma.
 12. Stjórnun víðerna þarf að vera í samhengi við stjórnun aðliggjandi landsvæða.
-

2.2 Þolmörk ferðamennsku og viðhorfskvarðinn

Þegar ferðamönnum fjölgar og brugðist er við aukinni eftirspurn með ýmiss konar uppbyggingu þá breytist ferðamannastaðurinn. Það þróunarferli hefur verið heimfært af landfræðingnum Butler (1980) á hugmyndafræðina um lífshlaup vöru (e. *Product Life-Cycle*) en samkvæmt því ganga ferðamannastaðir í gegnum nokkur stig á lífsferli sínum sem endurspeglar breytingar sem verða á áfangastaðnum vegna fjölgunar ferðamanna (2. mynd). Ferlið hefst á því að ævintýragjarnir ferðamenn uppgötva stað sem býr yfir „óspilltri“ náttúru eða „frumstæðri“ menningu. Innviðir eru einfaldir og ferðaþjónusta afar takmörkuð enda fáir ferðamenn á ferð. Þetta er mikilvægur hluti af aðdráttarafla staðarins fyrir þann markhóp sem þangað kemur. Vinsældir staðarins aukast en það kallar á aukna uppbyggingu ferðaþjónustu eins og gistihús, veitingastaði og afþreyingu auk þess sem samgöngur eru bætтар. Við það eykst álag á umhverfi og samfélag og ásýnd staðarins breytist.

Samfara því verður samsetning þeirra gesta sem heimsækja staðinn önnur. Ævintýragjarnir einstaklingar sem sóttu í hið „óspillta“, leita uppi nýja áfangastaði og fjöldaferðamennska tekur við á „gamla“ staðnum. Þegar staðnum fer að hnigna hefur þolmörkum hans verið náð, en þá fer ferðamönnum að fækka (Butler, 1980). Þar sem sem stefnt er að því að byggja upp sjálfbæra ferðamennsku er lykilatriði að ekki sé farið yfir þolmörkin og er ferðamennska ekki sjálfbær ef þolmörkin eru ekki virt (Butler, 2004; Saarinen, 2006).



2. mynd. Þróun ferðamannastaða.
Heimild: (Butler 1980, með útfærslu höfundar).

Þolmörk ferðamennsku (e. *tourism carrying capacity*) hafa verið skilgreind sem „*Mesti fjöldi ferðamanna sem tiltekið svæði getur tekið á móti án þess að náttúran verði fyrir óásættanlegum breytingum og án þess að óásættanleg skerðing verði á upplifun ferðamanna*“ (Mathieson og Wall, 1982, bls. 21, þýðing höfundar). Notagildi þolmarkahugtaksins sem stjórnækis við uppbyggingu ferðamannastaða hefur verið gagnrýnt meðal annars vegna þess

hversu huglæg þolmörkin eru (McCool og Lime, 2001). T.d. er matsatriði hvað eru *óásættanlegar breytingar* auk þess sem að oftast er óljóst hver á að fella þann dóm. Eru það ferðamenn, heimamenn, stjórnendur svæðisins, vísindamenn, stjórnmalamenn eða aðrir hagsmunaaðilar? Viðhorf þessara hópa geta verið mjög ólík og erfitt eða ómögulegt getur verið að setta sjónarmið þeirra. Ef ætlunin er að ákvarða þolmörk út frá viðhorfi ferðamanna þá er ekki nóg að meta hvort þeir telji fjöldann sem þangað kemur óásættanlegan eða skoða hversu ánægðir þeir eru. Samkvæmt Butler (1997) myndi slík nálgun leiða til aukinnar þróunar staðarins og aukins fjölda ferðamanna þar sem þeim sem líkar ekki staðurinn hætta að koma þangað og ferðast annað en í stað þeirra kemur annar markhópur sem hefur hærri þolmörk. Þannig að ef þolmörk eru miðuð út frá viðhorfum þeirra ferðamanna sem þar eru á hverjum tíma myndi vera farið yfir þolmörk margra áfangastaða og þeir væru þar með ekki sjálfbærir (Butler, 1997). Það sem gerir enn erfiðara að ákvarða þolmörk ferðamennsku er sú staðreynd að með fjárfestingum og frekari uppbyggingu á innviðum má oft draga úr þeim áhrifum sem ferðamennska hefur á umhverfið. Við það breytist hins vegar ásýnd landsins og náttúrulegt yfirbragð getur minnkað en við það getur staðurinn hætt að höfða til þeirra ferðamanna sem hafa fram að þessu heimsótt staðinn. Þess í stað getur annar notendahópur komið og þar með færast staðurinn áfram eftir lífsferlinum. Því þarf að liggja fyrir stefna um *fyrir hvers konar ferðamönnum og ferðamennsku* viðkomandi svæði er

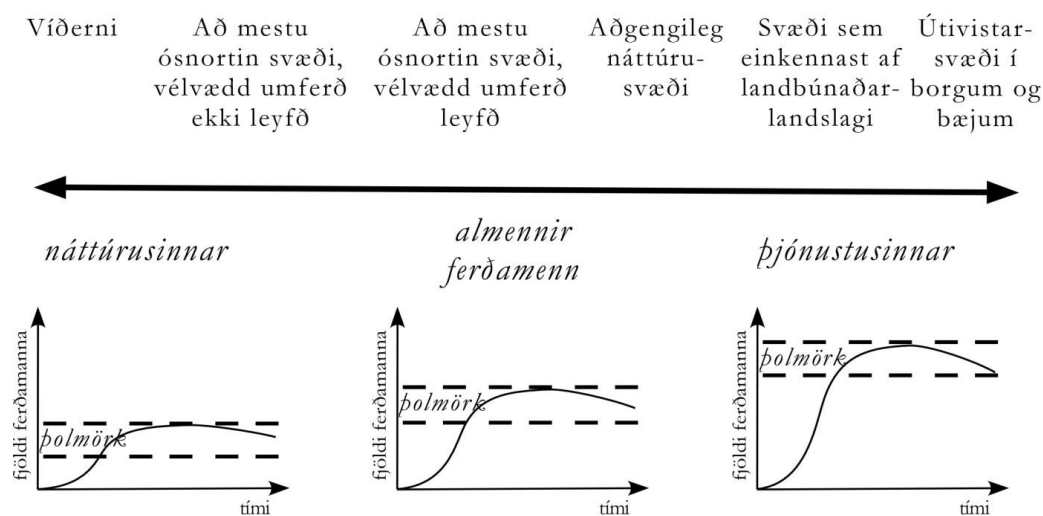
ætlað og *hvers konar upplifun* því er ætlað að veita. Með öðrum orðum er nauðsynlegt að skýr markmið séu sett fyrir svæðið, hvað eigi að varðveita, hvers konar upplifun það eigi að bjóða upp á og til hvaða markhópa það eigi að höfða svo hægt sé að ákvarða þolmörk þess (Cole, 2004; McCool, Clark og Stankey, 2007). Ákvarðanir þurfa hins vegar að byggja á staðreyndum, en þar kemur að framlagi rannsakenda sem hafa það hlutverk að afla upplýsinga og staðreynda sem ákvarðanirnar þurfa að byggja á (Cole, 2004). Sé þetta haft að leiðarljósi getur hugmyndin um þolmörk ferðamennsku stuðlað að sjálfbærri þróun greinarinnar. Stundum er þó eina leiðin til að koma í veg fyrir hnignun áfangastaða að takmarka fjölda gesta (Butler, 1997, 2004; Martin og Uysal, 1990).

Aðdráttarafl náttúruskoðunarstaða er margs konar og ferðamenn hafa 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). Vegna þessa er ekki sjálfgeft að það auki aðdráttarafl svæðis að bæta aðgengi og byggja upp innviði. Því hefur í þjóðgörðum og víðernum Norður-Ameríku og Skandinavíu gjarnan verið stuðst við svokallaðan viðhorfskvarða (e. *the purist scale*) í skipulagi og stefnumótun (Fredman og Emmelin, 2001; Hendee, Catton Jr., Marlow og Brockman, 1968; Stankey, 1973; Vistad, 1995; Wallsten, 1988). Höfundur hefur einnig notað þessa aðferð hér á landi og er greint frá niðurstöðum þess í kafla 4.2. Viðhorfskvarðinn skipar ferðamönnum í hópana mikla náttúrusinna (e. *strong purists*), náttúrusinna (e. *moderate purists*), almenna ferðamenn (e. *neutralists*) og þjónustusinna (e. *non purists*) með hliðsjón af því hversu viðkvæmir þeir eru fyrir umhverfisröskun og hvaða óskir þeir hafa um uppbyggingu og þjónustu. Öll náttúruferðamennska krefst einhverra innviða, mismikilla og misjafnra að gæðum eftir því hvort markhópurinn er náttúrusinnar eða þjónustusinnar. Þjónustusinnar vilja gjarnan þægindi eins og t.d. hótél og veitingastaði, en náttúrusinnar vilja helst frumstæð skilyrði eins og t.d. að tjalda á víðernum. Þar sem ætlunin er að nýta náttúrusvæði fyrir ferðamennsku þarf venjulega að byggja upp mismikla aðstöðu þannig að hægt sé að höfða til mismunandi hópa ferðamanna.

Í Bandaríkjunum og víðar í heiminum þar sem hugmyndin um þolmörk ferðamennsku hefur verið notuð við stefnumótunar- og skipulagsvinnu í þjóðgörðum og víðernum hefur hugmyndin um afþreyingarrófið (e. *recreation opportunity spectrum*) gjarnan verið notuð samhliða. Þá er umhverfið skoðað í heild sinni og dregnir fram mismunandi afþreyingarmöguleikar sem hægt

er að stunda og mynda eins konar róf afþreyingamöguleika. Gert er ráð fyrir mismikilli uppbyggingu eftir því hvers konar ferðamennska hentar náttúrulegu umhverfi hvers staðar og eftir þeirri upplifun sem talið er æskilegt að bjóða ferðamönnum (sjá t.d. Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010a; Wallsten, 1988). Gengið er út frá þeirri forsendu að ferðamenn séu mismunandi og sækist eftir fjölbreytilegri upplifun. Þær upplifanir fást uppfylltar í mismunandi umhverfi en ekkert svæði getur, eða á að bjóða upp á allt fyrir alla. Við skipulag landnýtingar til útivistar eru þessi sjónarmið höfð að leiðarljósi og í samræmi við það er leitast við að viðhalda fjölbreytileika þeirra svæða sem ferðamenn hafa úr að velja. Á hverju svæði á alls ekki að gera tilraun til að gera öllum ferðamönnum til hæfis heldur huga að sérstöðu svæðisins og miða við að uppfylla óskir þeirra ferðamanna sem aðhyllist ákveðna ferðamennsku og upplifun í sátt við umhverfi viðkomandi svæðis (Wallsten, 1988). Búnir hafa verið til nokkrir flokkar útivistarsvæða eftir því hversu náttúrulegt eða manngert umhverfið er. Mest manngerðu svæðin eru garðar og útivistarsvæði í borgum, en þau sem mannshöndin hefur að mestu látið óáreið er víðerni (3. mynd). Mikilvægt er að stærra svæði, eins og t.d. heilt land, hafi sem fjölbreyttasta flokka upp á að bjóða til að höfða 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.

Rannsóknir á þolmörkum ferðamennsku eru grundvöllur fyrir frekari ákvarðanatöku um hvers konar ferðamennska skuli vera á svæðinu. Greining á ferðamönnum með hliðsjón af viðhorfskvarðanum varpar ljósi á viðhorf þeirra gesta sem ferðast um svæðið. Loks er afþreyingarrófið notað til að átta sig á möguleikum og svæðisskiptingu fyrir fjölbreytilega ferðamennsku sem hægt er að stunda á enn stærra svæði. Þetta má nota á hálendi Íslands þar sem æskilegt er að skipuleggja ferðamennsku á hálendinu með tilliti til þess hvar á afþreyingarrófinu svæði eru og í hverju styrkleikar hvers svæðis liggja. Í ljósi þess er hægt finna út til hvaða



3. mynd. Afþreyingarrófið, viðhorfskvarðinn og þolmörk ferðamennsku.

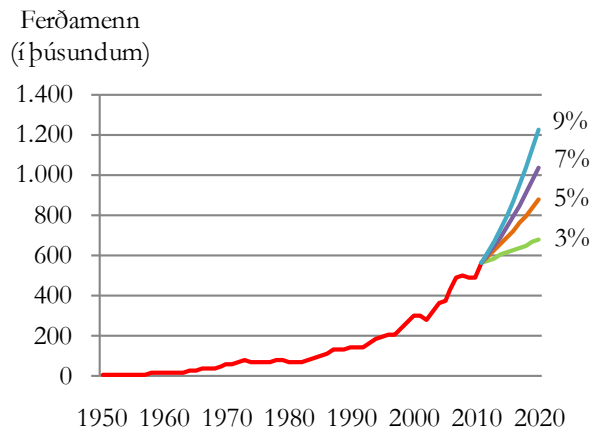
markhóps verið er að höfða og haga uppbyggingu staðarins þannig að upplifun markhópsins verði sem jákvæðust. Brýnt er að hafa í huga að þolmörk ferðamanna gagnvart breytingum á umhverfinu ráða því hvert þeir leita og er mikilvægt að ákveðin þolmörk séu skilgreind fyrir hvert svæði fyrir sig, og þar með ákvörðuð staðsetning svæðisins innan afþreyingarrófsins. Með því móti næst hámarksnýting á landinu fyrir fjölbreytilega ferðamennsku, styrkari stöðum er rennt undir ferðaþjónustu og betur er stuðlað að sjálfbærri þróun greinarinnar. Þannig verður hægt að taka við sem flestum ferðamönnum, af mismunandi tegundum, án þess að ganga meira en nauðsyn krefur á þær auðlindir sem ferðamennska byggir á. Hugmyndafræðin getur þannig leiðbeint um hvers konar ferðamennska hentar hverjum stað þannig að náttúran þurfi ekki að gjalda fyrir og tryggja að sú ferðamennska sem stunduð er á hálendinu geti dafnað um ókomna tíð.

3 Fjölgun ferðamanna á Íslandi

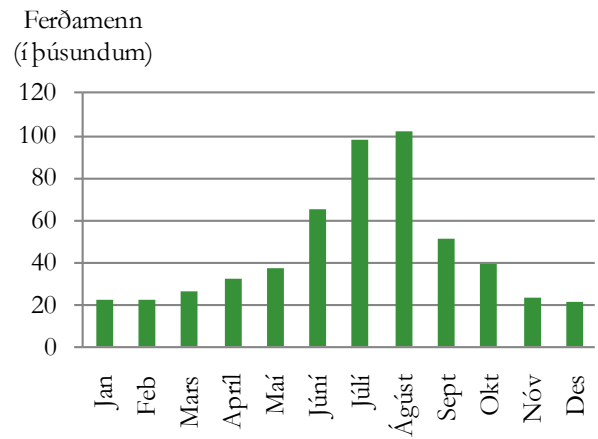
Ísland er sannarlega komið inn á kortið sem ferðamannastaður og hefur ferðamönnum sem ferðast um landið fjölgað mjög. Árið 1981 komu um 72 þúsund erlendir ferðamenn til landsins en árið 2011 var fjöldi þeirra orðinn rúmlega 565 þúsund (Ferðamálastofa, 2012) sem er 7,2% árleg meðalaukning á 30 ára tímabili. Þar að auki ferðast um 90% Íslendinga um landið á hverju ári (Ferðamálastofa, 2011).

Gosið í Eyjafjallajökli vakti enn frekar athygli heimsbyggðarinnar á Íslandi og hefur Ísland birst á listum sem áhugaverðasti áfangastaðurinn á ýmsum ferðasiðum. Ísland er t.d. efst á lista National Geographic sem besti áfangastaðurinn árið 2012 (*Best of the world 2012*) og „heitasti“ áfangastaður í Evrópu (*Best of Europe 2012 – Emerging Hot Spots*) samkvæmt vefsíðu Fodor's Travel (2012). Notendur/lesendur Lonely Planet (2012) völdu einnig Ísland og Reykjavík sem bestu áfangastaðina (*Best in Travel Readers' Choice award 2012*) þar sem kosið var annars vegar um land og hins vegar um borg. Þessi mikli áhugi á Íslandi sem áfangastað endurspeglast meðal annars í auknu framboði flugfélaga á ferðum til og frá landinu, þar með talið lággjaldaflugfélögum eins og Easy Jet og Ryanair. Einnig hafa sífellt fleiri skemmtiferðaskip með fleiri og fleiri farþega viðdöl hér á landi. Veik staða íslensku krónunnar gerir líka fleirum en áður mögulegt að ferðast um landið. Ef gert er ráð fyrir sömu meðalfjölgun ferðamanna næstu ár og verið hefur undanfarna þrjá áratugi munu um 1 milljón erlendra ferðamanna koma til landsins árið 2020 (4. mynd). Um helmingur erlendra ferðamanna sem kemur til landsins kemur yfir sumarmánuðina þrjá (5. mynd). Ferðamönnum sem koma á öðrum árstímum hefur vissulega fjölgað, en hlutfallsleg skipting milli sumars og annars árstíma hefur hins vegar lítið breyst því þeim ferðamönnum sem koma á sumrin hefur einnig fjölgað.

Náttúra Íslands hefur frá upphafi verið það sem laðar erlenda ferðamenn til landsins (Anna Dóra Sæþórsdóttir, Hall og Saarinen, 2011). Markaðsátök og slagorð eins og „*Iceland naturally*“, „*Nature the Way Nature Made It*“ og „*Pure, Natural, Unspoiled*“ sem og myndrænt kynningarefni gefa til kynna mikilvægi náttúrunnar í markaðssetningu ferðaþjónustunnar, sér í lagi hinnar hreinu og óspilltu náttúru hálandisins. Markaðsátakið „*Inspired by Iceland*“ sem efnt var til í kjölfar eldgossins í Eyjafjallajökli lagði einnig mikla áherslu á náttúruna, meðal annars með myndefni af stórbrotinni náttúru. Þetta er gert í þeirri trú að markaðurinn fyrir náttúruferðamennsku sé stór og að sérstaða landsins liggi í fjölbreyttri náttúru. Kannanir sýna að vel hefur tekist, en langflestir, eða um 88% sumargesta, koma til að upplifa íslenska náttúru (sjá t.d. Ferðamálastofa, 2011).



4. mynd. Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands.
Heimild: (Ferðamálastofa, 2012).

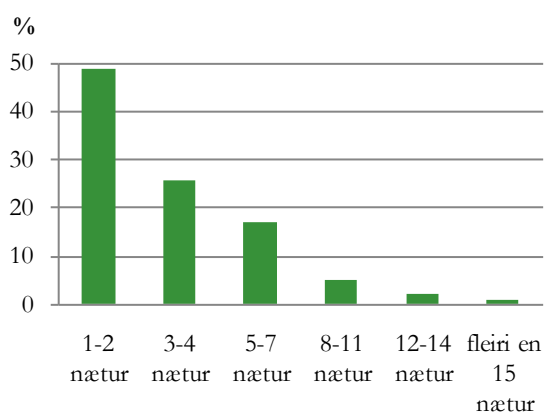


5. mynd. Erlendir ferðamenn um Leifsstöð árið
2011.
Heimild: (Ferðamálastofa, 2012).

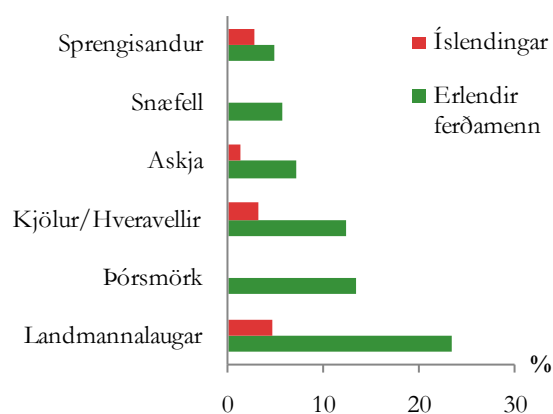
4 Ferðamennska á hálendinu

4.1 Einkenni ferðamennsku á hálendinu

Hálendið er mikilvægt fyrir náttúruferðamennsku hér á landi, bæði sem ímynd og áfangastaður. Rúmlega þriðjungur (36,3%) erlendra ferðamanna ferðuðust um hálendið sumarið 2011 (Ferðamálastofa, 2011). Hálendið hefur sérstaklega mikið aðdráttarafl fyrir erlenda ferðamenn sem dvelja lengi á landinu, en rúmlega helmingur þeirra sem dvelja lengur en 15 nætur á landinu heimsóttu Landmannalaugar (Capacent Gallup, 2008). Hálendið er sérstaklega mikilvægt fyrir ákveðna markhópa, en um 50,5% Hollendinga, 40,2% Ítala, 39,5% Spánverja, 45,9% Þjóðverja og 45,3% Frakka fara inn á hálendið. Um helmingur þeirra sem ferðast um hálendið er þar í dagsferð og 18,1% gistu á hálendinu. Um helmingur þeirra sem gista dvelja þar í eina til tvær nætur, og um fjórðungurinn er þar í 3-4 nætur (6. mynd) en að meðaltali gista þeir 3,4 nætur á hálendinu. Flestar gistinætur dvelja Bretar (meðaltal =4,7), Þjóðverjar (4,3), Spánverjar (3,6) og Frakkar (3,5). Landmannalaugar eru vinsælasti áningarstaður öræfanna en þangað kemur tæplega fjórðungur erlendra ferðamanna, Þórsmörk og Hveravellir eru heimsótt af 12-13% erlendra ferðamanna og Askja af um 7% (Markaðs- og miðlarannsóknir ehf, 2012). Auk erlendra ferðamanna ferðast Íslendingar um hálendið, en um 10% landsmanna heimsóttu hálendið sumarið 2011 (Ferðamálastofa, 2011).

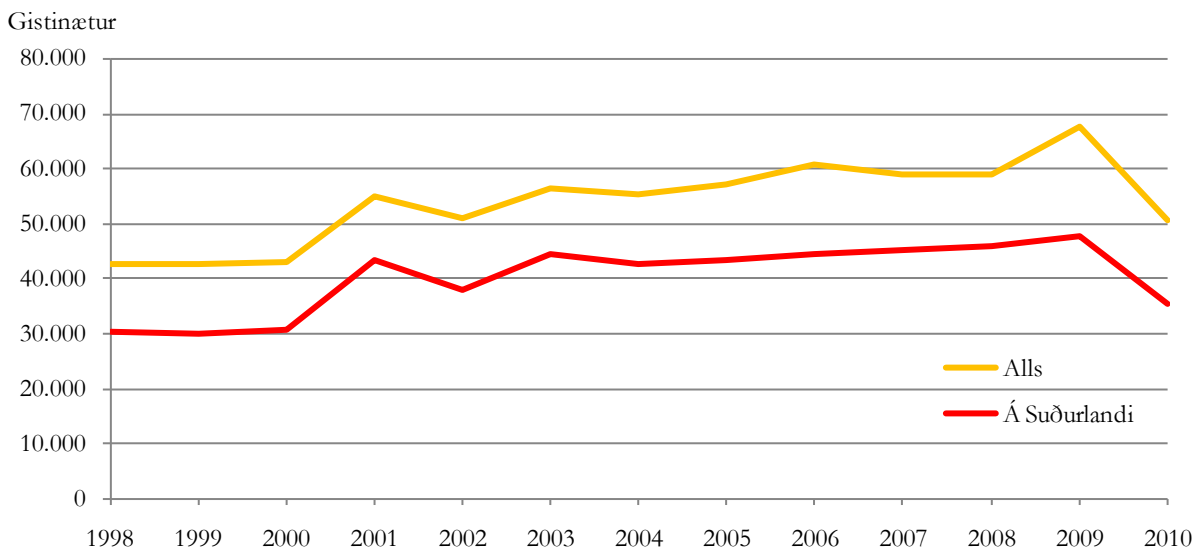


6. mynd. Fjöldi gistinátta erlendra ferðamanna á hálendinu.
Heimild: (Markaðs- og miðlarannsóknir ehf, 2012).



7. mynd. Hlutfall ferðamanna sem heimsóttu helstu áfangastaði hálendisins.
Heimildir: Erlendir ferðamenn: (Markaðs- og miðlarannsóknir ehf, 2012).
Íslendingar: (Ferðamálastofa, 2011).

Fjöldi gistinguáttanna á hálendinu hefur tvöfaldast á síðastliðnum tuttugu árum, frá tæplega 48 þúsund árið 1985 í um 120 þúsund árið 2009. Árið 2010 fækkaði hins vegar gistinguáttum á hálendinu í tæp 90 þúsund (Hagstofa Íslands, 2012a) en þá var mikið öskufok á suðurluta hálendisins vegna gossins í Eyjafjallajökli og í Grímsvötnum. Rúmlega 70% af öllum skráðum gistinguáttum í óbyggðum eða rúmlega 35 þúsund gistinguáttur eru á suðurluta hálendisins. Íslendingar fóru um 27.500 ferðir inn á hálendið á tímabilinu maí 2007 til apríl 2008 og voru rúm 60% þeirra farnar yfir sumarið. Meðal dvalarlengd var 3 dagar á sumrin og 2 dagar á öðrum árstíma (Hagstofa Íslands, 2012a).



8. mynd. Gistinguáttur í skálum og tjöldum í óbyggðum, annars vegar á landinu öllu og hins vegar á suðurluta hálendisins 1998-2010.

Heimild: (Hagstofa Íslands, 2012a).

Samkvæmt skynditalningum Vegagerðarinnar hefur umferð um Fjallabaksleið nyrðri við Frostastaðavatn nær fimmfaldast á um 15 árum, frá 143 bifreiðum á dag árið 1995 í 661 bifreið árið 2011. Umferð við Ströngukvísl rétt sunnan Eldgjár hefur rúmlega þrefaldast á sama tíma, eða frá 69 bifreiðum á dag árið 1995 í 231 bifreið árið 2011. Umferðin á Fjallabaksleið syðri yfir Mælifallssand hefur aftur á móti aukist mun minna, eða úr 14 bifreiðum á dag árið 1995 í 22 bifreiðar árið 2011 (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2012; Vegagerðin, á.á.).

Samkvæmt bifreiðatalningum sem Rögnvaldur Ólafsson hefur staðið fyrir ferðudust um 145 þúsund manns um Stór-Fjallabakssvæðið sumarið 2011, þar af um rúm 120 þúsund inn á Fjallabaksleið nyrðri og um 23 þúsund inn á Fjallabaksleið syðri. Um 80 þúsund manns óku um Skaftártungu og Fjallabaksleið nyrðri. Vinsælasti áfangastaður hálendisins eru Landmannalaugar en þangað komu um 120 þúsund ferðamenn sumarið 2011 (3. tafla). Lítill hluti þeirra sem fer um Fjallabaksleið nyrðri kemur við í Eldgjá (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2012).

3. tafla. Heildarfjöldi ferðamanna og bifreiða að Fjallabaki sumarið 2011.
Heimild: (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2012).

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

Við nánari greiningu á dreifingu umferðar að Stór-Fjallabakssvæðinu má sjá að að meðaltali fara tæplega 700 bifreiðar á dag fram og til baka um afleggjarann til Landmannalauga og rúmlega 200 fara um Fjallabak nyrðra hjá Tjörvafelli (rétt við gatnamótin hjá Ljótapolli) og um 230 fara um Skaftártungu. Mun færri fara aðrar leiðir (4. tafla).

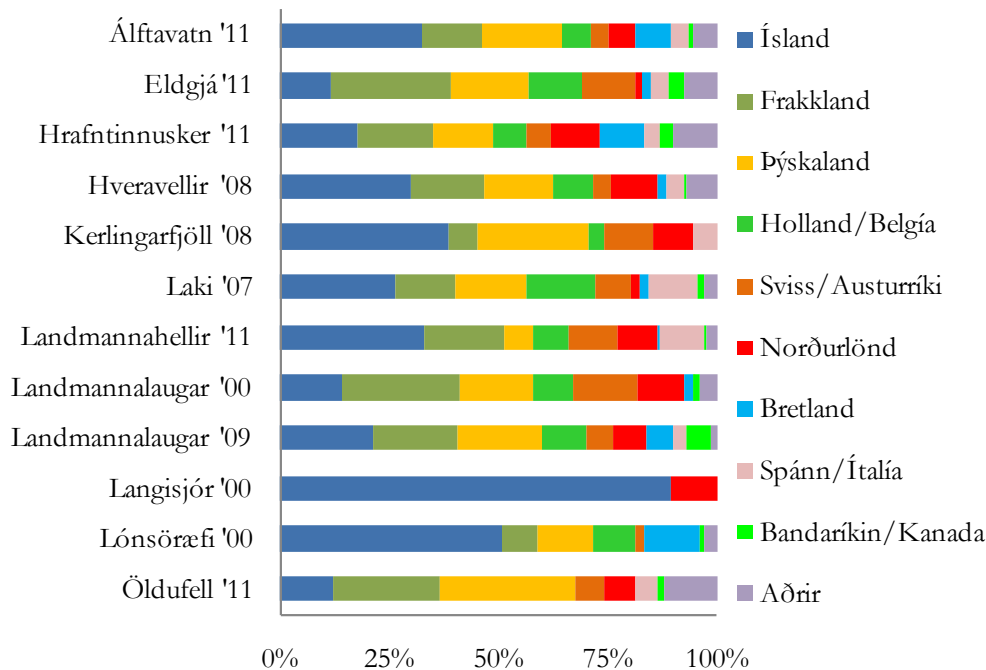
Af þessum gögnum má sjá að mesti þungi umferðar ferðamanna á hálendinu er á norðurhluta Fjallabakssvæðisins, enda státar það af mikilli og fjölbreyttri náttúrufegurð, aðdráttarafli víðerna, nálægð við höfuðborgarsvæðið og nálægð við stærsta alþjóðaflugvöll landsins.

4. tafla. Helstu niðurstöður bifreiðatalninga að Fjallabaki sumarið 2011.
Heimild: (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2012).

Talningastaður	Fjöldi	Meðalfjöldi á dag
Langisjór, F235	647	12
Öldufellsleið, F232	1.360	17
Laufafell, F210	1.218	21
Snæbýli, F210	1.269	21
Mælifellssandur, F210	1.458	24
Álftavatnakkur, F233	1.430	25
Einhyrningur, F261	2.217	34
Eldgjá, F223	6.451	118
Tjörvafell, Fjallabak nyrðra, 208	12.174	214
Skaftártunga, F208	12.891	232
Dómadalur, F225	13.741	241
Landmannalaugar, F224	38.685	678

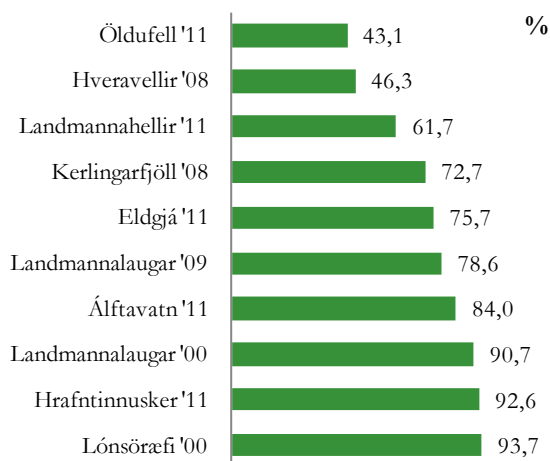
Á þeim 11 svæðum þar sem höfundur hefur gert kannanir meðal ferðamanna er töluvert mikill munur á því hvaða þjóðerni sækja staðina heim. Erlendir ferðamenn eru fjölmennastir alls staðar nema við Langasjó og í Lónsöræfum. Frakkar og Þjóðverjar eru fjölmennastir erlendra ferðamanna ásamt Hollendingum, Belgum, Svisslendingum, Austurríkismönnum og Norður-

löndunum. Athygli vekur að þrátt fyrir að Bandaríkjamenn og Bretar séu meðal fjölmennustu erlendra gesta þá ferðast þeir hlutfallslega lítið um hálendið (9. mynd).



9. mynd. Þjóðerni ferðamanna.

Gönguferðir eru helsta afþreying svarenda. Hlutfallslega flestir stunduðu gönguferðir í Lónsöræfum (94%), Hrafninnuskur (93%) og í Landmannalaugum árið 2000 (91%) en árið 2009 fór 78% gesta í gönguferð. Fremur fáir stunduðu gönguferðir á Öldufellsleið (43,1%) og á Hveravöllum (46,3%) (10. mynd).



10. mynd. Gönguferð.

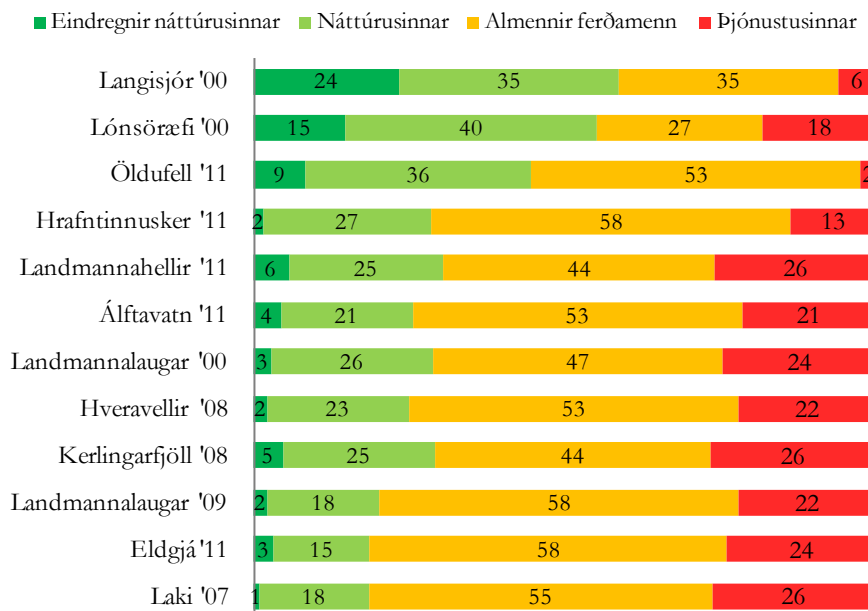
Fyrir langflestu er hálendið áfangastaður, þ.e. fólk fer þangað til að dvelja einhvern tíma, ýmist dagsstund eða nokkra daga en minni hlutinn fer um hálendið með það að markmiði að komast á milli landshluta. Sem dæmi má nefna að um 15% ferðamanna á Kili ekur Kjalveg fyrst og fremst til að komast á milli Norðurlands og Suðurlands.

Ferðamennska á hálendinu hefur orðið fjölbreytilegri með tímanum. Fyrir um 15 árum voru hópferðamenn sem ferðuðust í rútum og gistu í tjöldum fjölmennasti ferðahópurinn á hálendinu. Nú eru hins vegar margir mismunandi hópar þar á ferð, t.d. göngumenn, fólk í jeppaferðum, á fjórhjólum eða á öðrum vélknúnum

farartækjum, hestamenn, ásamt þeim sem eru í hinum hefðbundnu hópferðum. Markaðurinn hefur orðið margbreytilegri með tímanum og ýmsar ólíkar þarfir orðið til sem þarf að uppfylla. Í viðtölum sem tekin voru við á fimmta tug ferðaðjónustuaðila í Mýrdalshreppi og Skaftárhreppi kemur fram að hálendið er mjög mikilvæg auðlind fyrir ferðaðjónustuna á þessum svæðum og órjúfanlegur hluti af aðdráttaraflí svæðanna. Mörg ferðaðjónustufyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu byggja einnig tilveru sína að verulegu leyti á hálendinu (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2012).

4.2 Flokkun ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum

Ferðamenn á hálendi Íslands eru ekki einsleitir markhópur. Greining á þeim með hliðsjón af viðhorfskvarðanum (e. *The Purist Scale*) leiðir í ljós að miklir náttúrusinnar eru hlutfallslega flestir við Langasjó (24%), í Lónsöræfum (15%) og á Öldufellsleið (9%). Náttúrusinnar eru einnig flestir á þessum þremur stöðum eða ríflega þriðjungur gesta. Náttúrusinnar eru um fjórðungur gesta í Landmannahelli, Hveravöllum og Kerlingarfjöllum. Í Landmannalaugum hefur hlutfall náttúrusinna og mikilla náttúrusinna lækkað úr 29% árið 2000 í 20% árið 2009. Miklir náttúrusinnar eru sárafáir við Laka, Hrafninnusker, Hveravelli, Eldgjá og Álftavatn. Í kringum helmingur ferðamanna á þessum stöðum flokkast sem almennir ferðamenn en náttúrusinnar og þjónustusinnar eru um fjórðungur gesta (11. mynd). Náttúrusinnar eru því stærsti markhópurinn



11. mynd. Skipting ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum.

á óaðgengilegri stöðum hálendisins, almennir ferðamenn á aðgengilegri hálendissvæðum og

þjónustusinnar á láglandinu. Jafnframt er ánægja ferðamanna mest á hálandinu þar sem uppbygging og þjónusta er minnst og þeir eru almennt þeim mun ánægðari sem svæðinu hefur verið minna raskað (sjá nánar kafla 4.6). Virði óraskaðra svæða er því mikið.

4.3 Hlutlæg „ósnortin“ víðerni

Miðhálandi Íslands er sennilega stærsta svæðið í Evrópu (utan Svalbarða) þar sem menn hafa ekki fasta búsetu (Þóra Ellen Þórhallsdóttir, 2007). Mannvirki eru þar fá og dreifð og hefur svæðið því mjög náttúrulegt yfirbragð enda kemur hugtakið „ósnortin víðerni“ oft upp í umræðunni um hálandið. Hugtakið „ósnortin víðerni“ er hægt að skilja og skilgreina á mismunandi vegu. Í gildandi náttúruverndarlögum (Lög um náttúruvernd nr. 44/1999) eru „ósnortin víðerni“ skilgreind sem landssvæði:

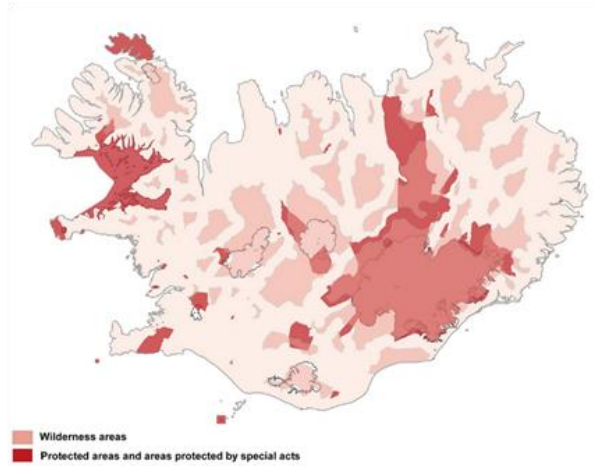
- þar sem ekki gætir beinna ummerkja mannsins og náttúran fær að þróast án álags af mannlegum umsvifum.
- er í a.m.k. 5 km fjarlægð frá mannvirkjum og öðrum tæknilegum ummerkjum, svo sem raflínunum, orkuverum, miðlunarlönunum og þjóðvegum.
- sem er a.m.k. 25 km² að stærð eða þannig að hægt sé að njóta þar einveru og náttúrunnar án þess að truflast af mannvirkjum eða umferð vélknúinna farartækja á jörðu.

Umhverfisstofnun (2009) kortlagði ósnortin víðerni Íslands með hliðsjón af skilgreiningu laganna og mat að þau þektu um 38% landsins. Stærsti hluti þeirra er á miðhálandinu og stór hluti þeirra jöklar. Rannveig Ólafsdóttir og Mícael Runnström (2010) benda hins vegar á að greining Umhverfisstofnunar taki einungis tillit til fimm kílómetra svæðis umhverfis helstu þjóðvegi landsins en taki ekki tillit til annarra mannvirkja eins og lögin kveða á um. Að teknu tilliti til þeirra meta þau að ósnortin víðerni séu tæplega 34% af heildarflatarmáli landsins.

Í Hvítbók um náttúruvernd er bent á að orðavalið í íslensku löggjöfinni sé að sumu leyti óheppilegt og að sú skilgreining sem þar er sett fram á víðernum sé mun strangari en í öðrum löndum. Í löggjöf annars staðar er aðallega miðað við sýnileg ummerki um mannlegar athafnir eins og t.d. byggingar, miðlunarlón og raflínur, en ekki krafist að landið sé raunverulega ósnortið af umsvifum manna. Með hliðsjón af þeirri þekkingu sem er til staðar á gróðurfarssögu miðhálandisins er ekki hægt að greina hvar í raun eru náttúrulegar auðnir eða hvar sé land sem blásið hefur upp eftir landnám af ýmsum samverkandi ástæðum, þar á meðal fyrir óbein áhrif manna. Í Hvítbókinni er því ályktað sem svo að nær sé að nota hugtakið *óbyggð víðerni* fremur en „ósnortin“ (Umhverfissráðuneytið, 2011).

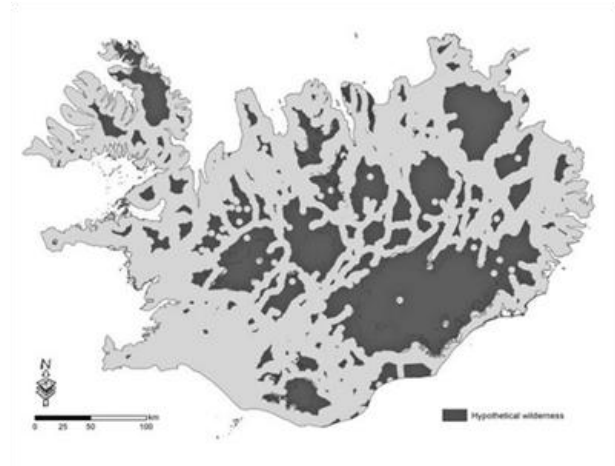
Í stefnumörkun stjórnvalda um sjálfbæra þróun (Umhverfissráðuneytið, 2010) kemur fram að tryggja skuli að stór samfelld víðerni verði áfram að finna í óbyggðum Íslands. Samkvæmt

Hvítbókinni stafar víðernum fyrst og fremst ógn af tvennu, en það er í fyrsta lagi orkuframleiðslu en á undanförunum áratugum hafa virkjunarframkvæmdir höggvið stór skörð í íslensk víðerni. Hin ógnin við víðernin er ferðamennska, en þar er um að ræða akstur utan vega, uppbyggingu fjallaskála, auk ferðamannanna sjálfra (Umhverfisstofnun, 2011).



12. mynd. Ósnortin víðerni samkvæmt kortlagningu Umhverfisstofnunar.

Heimild: (Umhverfisstofnun, 2009).

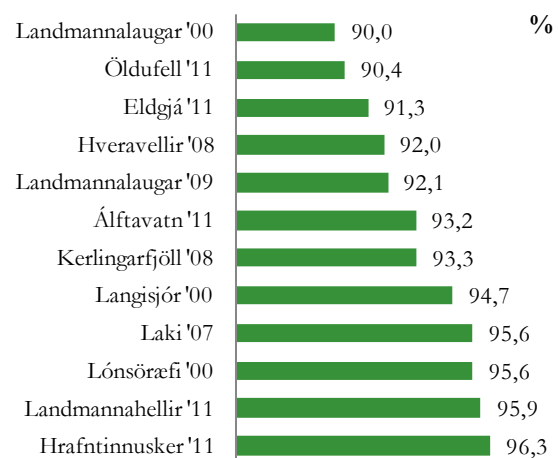


13. mynd. Ósnortin víðerni með hliðsjón af fjarlægðargreiningu.

Heimild: (Rannveig Ólafsdóttir og Micael Runnström, 2010).

4.4 Aðdráttarafli hálandisins – huglæg víðerni

Umfjöllunin um víðerni hér á undan tekur á víðernum sem hlutlægu fyrirbæri sem er hægt að skilgreina, t.d. samkvæmt lögum og mæla og meta með hliðsjón af þeim. Víðerni er hins vegar einnig hægt að skilgreina út frá huglægum viðmiðum eins og út frá því hvort ferðamenn upplifi viðkomandi svæði sem víðerni. Yfir 90% af ferðamönnum á þeim 11 stöðum sem spurt var á töldu ósnortin víðerni vera hluta af aðdráttarafli staðarins. Hæst var hlutfallið eða yfir 95% í Hrafninnuskeri, Landmannahelli, Lónsöræfum og Laka en lægra í Landmannalaugum, við Hólmsárfossa á Öldufellsleið og í Eldgjá (14. mynd). Í hugum ferðamanna er hálandið víðerni og þrátt fyrir að mannshöndin hafi komið þar víða við, upplifa flestir gestanna svæðið sem víðerni. Þannig að þrátt fyrir þá uppbyggingu sem orðið hefur á hálandinu eins og t.d. virkjanir, vegir, skálar og ummerki eftir ferðamenn eins og utanvegaakstur og rof úr göngustígum þá upplifa ferðamenn á þessum 11



14. mynd. Ósnortin víðerni sem hluti af aðdráttarafli staðarins.

stöðum að ósnortin víðerni séu hluti af aðdráttarafl þeirra. Þetta sýnir að gestir hálendisins sjá það sem þeir vilja sjá og búa til og viðhalda í hugum sér ímyndinni um hálendið sem víðerni. Þessi félagslega smíð (e. *social construction*) um óbyggðir Íslands endurspeglar hvernig víðerni eru að mörgu leyti huglæg nálgun en ekki hlutlægur raunveruleiki. Þetta er hugmynd sem ferðaðþjónustan viðheldur ásamt ferðamönnum sjálfum.

Við greiningu á spurningalistunum, viðtölunum og dagbókunum kemur fram að aðdráttarafl hálendisins felst fyrst og fremst í „ósnortnum“ víðernum ásamt ýmsum eiginleikum náttúrunnar eins og fegurð, landslagi, útsýni, fjölbreytileika, jarðfræði og einstökum náttúrufyrirbærum eins og fjöllum, jökulum, hverum og auðnum. Þeir víðerniseiginleikar sem fólk er fyrst og fremst að sækjast eftir að upplifa er ósnortin náttúra, eða náttúran án mannvirkja og að upplifa það að vera fjarri mannheimum. Kyrrð, fámenni og öræfastemning er mikilvægur hluti af aðdráttaraflinu. Að mati flestra ferðamanna felst aðdráttarafl hálendisins í frumstæðri uppbyggingu og einfaldleikanum sem að sama skapi gerir það krefjandi að ferðast um hálendið. Þar er hægt að upplifa ævintýri og hálendið gegnir því hlutverki að vera leikvöllur fyrir ýmiss konar afþreyingu eins og gönguferðir, jeppaferðir, fjallahjól, hestaferðir og margt fleira. Ferðalög um hálendið fela ekki aðeins í sér mikil hughrif heldur geta þau líka falið í sér mikla andlega og líkamlega áskorun. Slíkt getur veitt mikla fullnægi sem felst í samblandi af miklum hughrifum, áreynslu og jafnvel hræðslu. Ýmsum finnst að hluti af upplifun af ferðalögum á hálendinu felist í því að þurfa að treysta á sjálfan sig. Veður og aðstæður leiða til þess að óvissa og áhætta eru alltaf til staðar í hálendisferðum og sumir upplifa einangrun því þær aðstæður geta skapast sem hvorki farartæki né annað fær ráðið við. Til viðbótar við náttúrulegt aðdráttarafl öræfanna er svæðið markað sögu, því þjóðsögum, ferðasögum og sögum um byggð sem teygði sig inn á öræfin eins og t.d. í Víðidal í Stafafellsfjöllum (5. tafla). Hálendið er í miklu uppáhaldi hjá sumum ferðamönnum eins og t.d. hjá þýskum landfræðingi sem sagði „*from all the places in Iceland I prefer the Highlands because that's very ... it's pure*“. Einnig þykir hálendi Íslands vera sérstakt. T.d. að mati skosks landslagsarkitekts sem sagði að Kjölur líktist engu því sem hann hefur á sínum heimaslóðum „*It's not like anything in the UK, this landscape. It's just so wild and unpopulated*“.

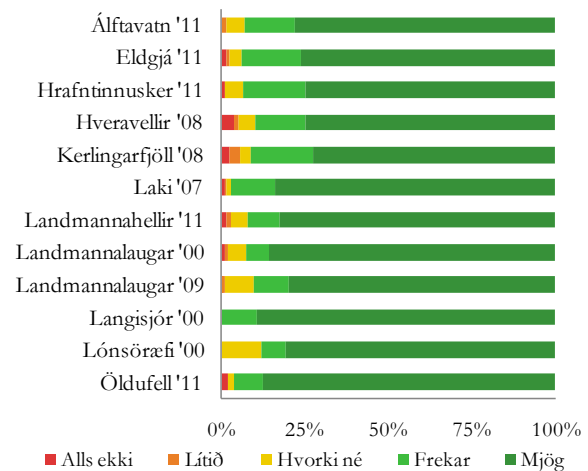
5. tafla. Meginþættir í upplifun ferðamanna á víðernum (niðurstöður úr viðtölum og dagbókum ferðamanna.

Heimild: (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010b).

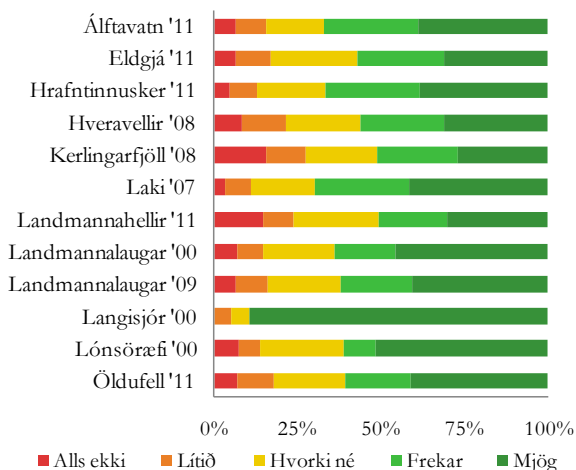
Rannsóknarsvæði	Ósnortin víðerni	Fegurð	Komast úr hversdags-umhverfi	Einvera/fámenni	Félags-skapur	Lærdómur	Áskorun	Andleg upplifing	Saga
Hveravellir	92	83	75	92	8	8	42	8	8
Kerlingarfjöll	100	88	75	50	50	13	13	0	13
Laki	100	100	56	83	0	56	6	11	22
Landmannalaugar	93	100	100	79	43	57	36	86	14
Langisjór	95	89	32	32	84	5	47	0	0
Lónsöræfi	100	100	64	18	100	55	36	45	18
Alls	96	94	63	60	46	33	30	24	12

Ferðamenn leggja því mikið upp úr því að geta upplifað óraskaða náttúru (15. mynd). Svarendur við Langasjó og Öldufell lögðu mest upp úr því, en örlítið síður gestir í Kerlingarfjöllum og á Hveravöllum.

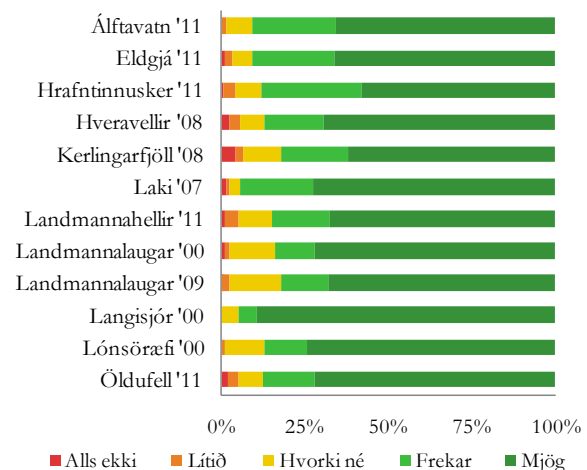
Ferðamönnum finnst einnig mikilvægt að geta ferðast um svæðin án þess að sjá önnur mannvirki en fjallaskála. Sérstaklega er það mikilvægt fyrir gesti við Langasjó (16. mynd). Einnig þykir mjög mikilvægt að geta upplifað kyrrð og ró (17. mynd).



15. mynd. Mikilvægi óraskaðrar náttúru.



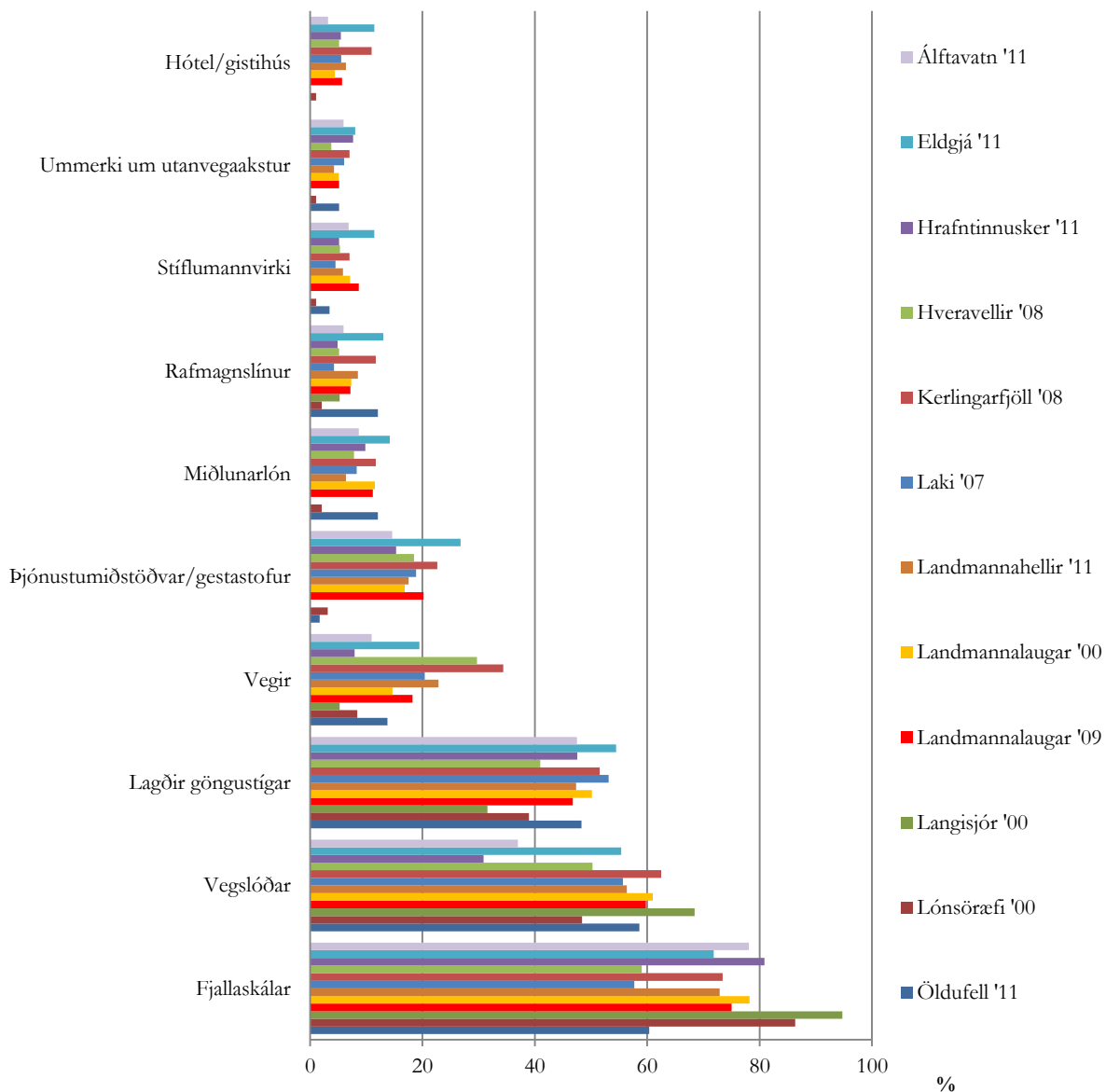
16. mynd. Mikilvægi þess að ganga án þess að sjá mannvirki önnur en fjallaskála.



17. mynd. Mikilvægi kyrrðar.

Ferðamenn voru spurðir hvað mætti vera til staðar af mannlegum ummerkjum án þess að hugtakið „ósnortið víðerni“ glati merkingu sinni. Á bilinu 5-14% ferðamanna gera mjög strangar kröfur til hugtaksins og telja að engin mannleg ummerki megi vera til staðar og telja að bæði mannvirki og fjöldi ferðamanna felli skugga á hugtakið og dragi úr merkingu þess. Ferðamaður á Kili taldi t.d. ekki vera hægt að tala um ósnortin víðerni alls staðar á Kili heldur væri það bundið við þau svæði sem væru óaðgengileg vélvæddri umferð og þar sem væru fáir ferðamenn. Hann nefndi svæðið t.d. Karlsdrátt, Fróðárdali, Þjófadali, Fögruhlíð og svæðið í kringum Hróttfell sem dæmi um svæði þar er hægt að upplifa hin sönnu örefi. Ástæðuna fyrir því sagði hann vera: „Þangað er dagleið að ganga, engin mannvirki og ekki neitt sem truflar og fátt um ferðamenn, það er tilviljun að rekast á aðra hópa eða annað fólk... liggur það langt frá Kjalvegi og það er mest göngufólk sem fer þar um en ekki bílaumferð“.

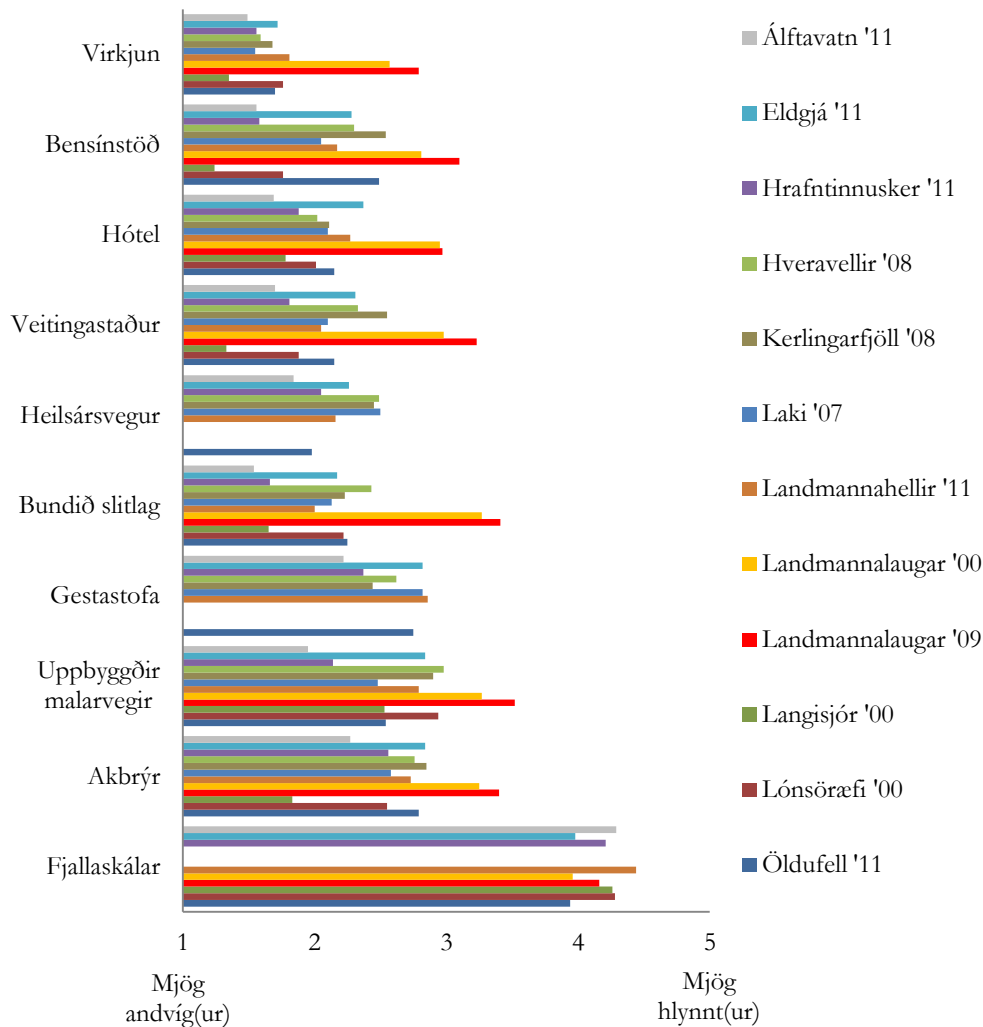
Yfir helmingur svarenda á öllum athugunarstöðum telur fjallaskála aftur á móti geta verið til staðar án þess að hugtakið glati merkingu sinni (18. mynd). Á stöðum eins og við Langasjó, í Lónsöræfum og Hrafninnuskeri þar sem er fyrst og fremst gönguferðamennska telja rúmlega 80% ferðamanna fjallaskála í lagi. Við Lakagíga, Öldufell og Eldgjá telur tæplega 60% aðspurðra fjallaskála viðeigandi á ósnortnum víðernum, en ferðamennskan þar einkennist meira af ökuferðum. Skiptar skoðanir eru á hvort að vegslóðar eða lagðir göngustígar séu ásættanlegir á ósnortnum víðernum, en um helmingur telur þá vera viðeigandi, en þó síst á stöðum þar sem slíkir slóðar eru ekki, eins og t.d. í Hrafninnuskeri og Lónsöræfum. Vegir þóttu enn síður viðeigandi, en þó telur 34% gesta Kerlingarfjalla og 30% gesta á Hveravöllum þá samrýmast ósnortnum víðernum. Gestastofur þykja ekki samrýmast hugmyndinni um ósnortin víðerni, en minna en fjórðungur telur svo vera. Minnst er andstaða gesta við Eldgjá og Kerlingarfjöll, en mest við Langasjó, Öldufell og Lónsöræfi. Virkjunarmannvirki eins og stíflur, miðlunarlón og raflínur eru ekki talin samrýmast hugmyndinni um ósnortin víðerni. Andstaðan er minnst við Eldgjá, en um 14% telja að þau mættu vera til staðar án þess að hugmyndin um ósnortið víðerni glati merkinu sinni og um 12% gesta á Öldufellsleið. Andstaðan var hins vegar mest við Langasjó, Lónsöræfi og Landmannahelli þar sem virkjanir þykja alls ekki samrýmast hugmyndinni um ósnortin víðerni. Ósnortin víðerni glata merkingu sinni ef þar eru hótél eða gistihús, en aðeins 11% ferðamanna við Eldgjá og í Kerlingarfjöllum telur svo vera og enn færri á öðrum stöðum. Utanvegaakstur þykir heldur ekki ásættanlegur á ósnortnum víðernum en innan við 8% sættir sig við slíkt á víðernum.



18. mynd. Hvað má vera til staðar af mannlegum ummerkjum án þess að hugtakið ósnortið víðerni glati merkingu sinni?

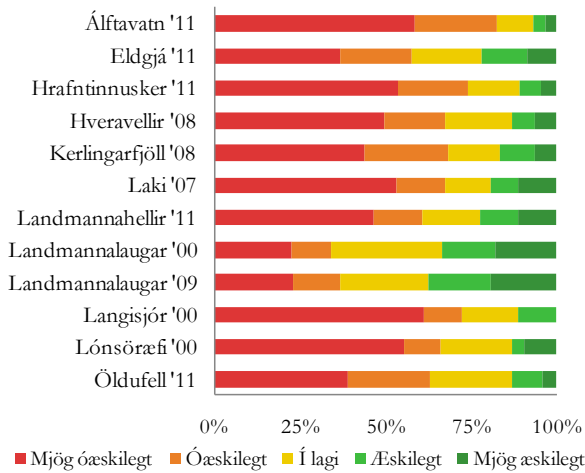
4.5 Viðhorf til mannvirkja

Fyrirnefnd viðhorf ferðamanna til „ósnortinna“ víðerna endurspeglast nokkuð vel í því hversu hlyntir eða andvígir þeir eru gagnvart mannvirkjum á svæðinu. Ferðamenn á hálendinu eru almennt ekki hlyntir mannvirkjum þar að undanskyldum fjallaskálum. Mest er andstaðan gegn virkjunum, næst mest gegn bensínstöðvum og hótélum, því næst veitingastöðum, heilsársvegum, bundnu slitlagi, gestastofum, uppbyggðum malarvegum og akbrúm yfir vatnsföll. Almennt sker viðhorf gesta Landmannalauga sig þó nokkuð úr hvað varðar allar tegundir mannvirkja (nema fjallaskála), þar sem þeir eru mun hlyntari hvers kyns mannvirkjum en ferðamenn á öðrum stöðum (19. mynd).

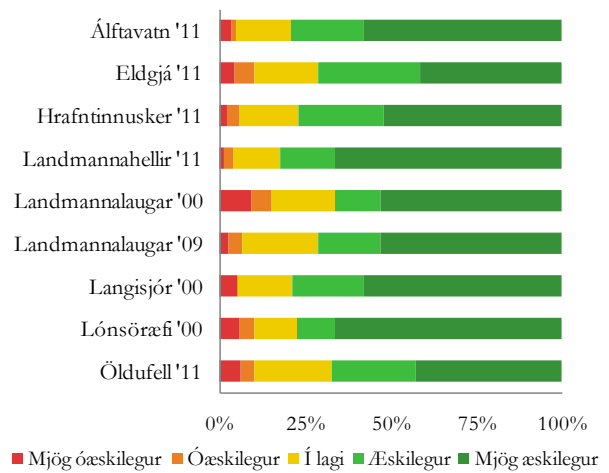


19. mynd. Viðhorf ferðamanna til mannvirkja á svæðinu.

Ferðamenn á hálendinu vilja ekki auka munað með því að reisa hótél eða gistiheimili á öræfunum. Þegar þessi viðhorf eru greind nánar þá má sjá að andstaða ferðamanna við hótél er mest við Álftavatn, en þar telja 83% hótél óæskilegt, mun minni í Eldgjá, 57% en minnst í Landmannalaugum þar sem aðeins 37% telja hótél óæskilegt. Fjórðungi gesta í Landmannalaugum þykir í lagi að hafa hótél á svæðinu og tæpum 40% gesta finnst æskilegt að þar sé hótél (20. mynd). Viðhorf ferðamanna til fjallaskála á athugunarstöðunum er hins vegar mun jákvæðara en yfir 70% ferðamanna telja mjög æskilegt að fjallaskálar séu á svæðinu en örfáir telja svo ekki vera.

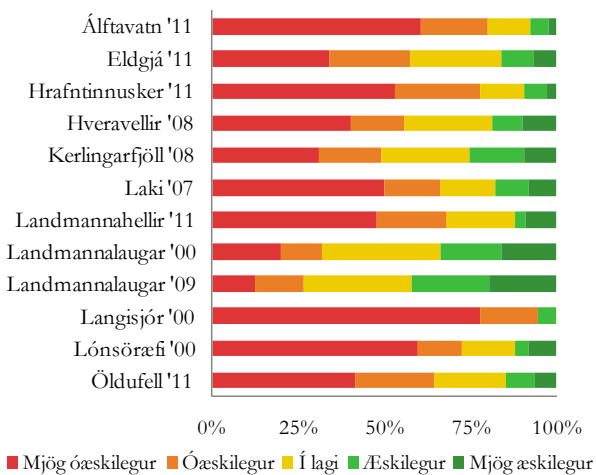


20. mynd. Viðhorf til hótels.

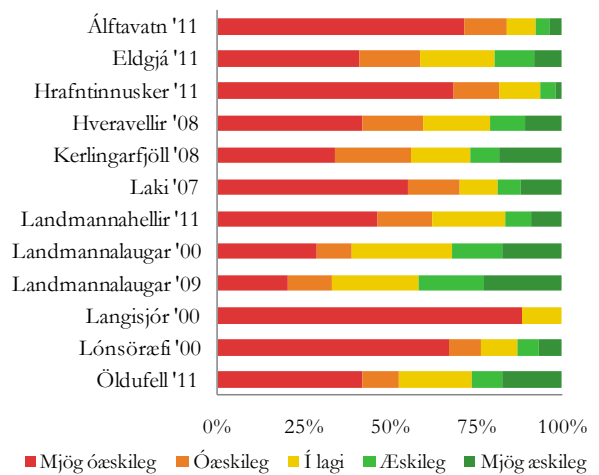


21. mynd. Viðhorf til fjallaskála.

Meirihluti ferðamanna á hálendinu vill heldur ekki veitingastað á þessum áfangastöðum (22. mynd). Mest var andstaðan við veitingastað við Langasjó þar sem 94% voru andvíg veitingastað og Eldgjá 80%, en næst minnst í Kerlingarfjöllum þar sem 49% voru á móti því að hafa veitingastað og minnst við Landmannalaugar þar sem 27% gesta voru andvíg veitingastað. Þriðjungur gesta í Landmannalaugum taldi veitingastað í lagi og 42% taldi æskilegt að hafa þar veitingastað. Viðhorf ferðamanna til sölu á bensíni var svipað og til veitingastaðar og dreifist svipað eftir stöðum (23. mynd).



22. mynd. Viðhorf til veitingastaðar.



23. mynd. Viðhorf til bensínstöðvar.

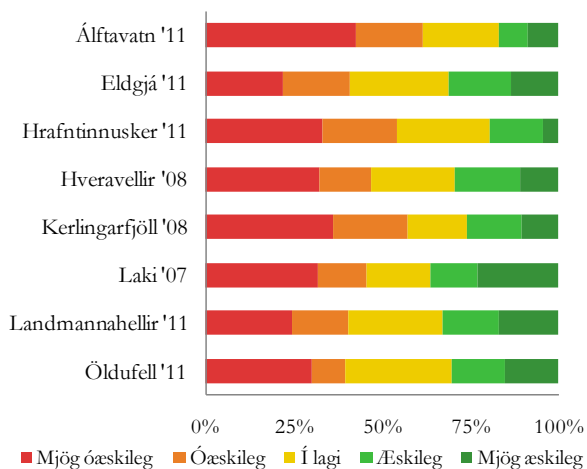
Ýmsar skoðanir eru uppi varðandi gestastofur á hálendinu. Á bilinu 40-60% gesta telja þær óæskilegar, um fjórðungur telur þær í lagi, en á bilinu 17-30% telur þær æskilegar (24. mynd).

Skiptar skoðanir eru á hvers konar vegir eigi að vera á hálendinu, en þó þykja uppbyggðir malarvegir á flestum stöðum heldur óæskilegir. Undantekning er í Landmannalaugum þar sem 27% ferðamanna töldu þá óæskilega en tæpur helmingur taldi þá æskilega og fjórðungi fannst þeir í lagi (25. mynd). Erlendir ferðamenn eru eindregnar en þeir innlendu á þeirri skoðun að halda

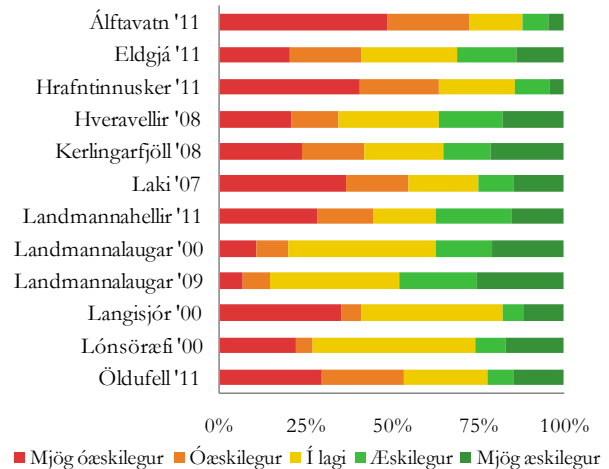
eigi hálendisvegum óbreyttum. Er það bæði vegna ævintýrisins sem felst í því að ferðast á vondum vegum, en einnig vegna þess að þá myndi ferðamönnum fjölga og ferðamennskan breytast. Þýskur karlmaður við Lakagíga sagði t.d.: „*Vegurinn er finn eins og hann er - of góðum vegi fylgir allt öðruvísi ferðamennska, það vil ég ekki sjá.*“ Minnihlutinn hafði þó gjörólíka skoðun eins og t.d. íslenskur skrifstofustjóri sem sagði: „*Vegurinn er skemmtilegur en hann mætti gera fólksbílafaran á sumrin, jafnvel slitlagðan og byggja brýr yfir ár.*“ Stjórn Samtaka ferðaþjónustunnar hefur ályktað gegn uppbyggðum vegi yfir Kjöl þar sem slík framkvæmd myndi gjörbreyta upplifun ferðamanna. Í ályktun þeirra um uppbyggðan veg yfir Kjöl segir m.a.:

Vegur af þeirri gerð sem hér er rætt um sviptir hálendið sérkennum sínum og þeirri öræfastemningu sem ferðamenn sækjast eftir. Hálendi landsins hefur mikið gildi fyrir þjóðina og með því að leggja uppbyggða samgönguæð í gegnum eitt helsta hálendissvæðið er verið að spilla verulega þeirri upplifun sem menn sækjast eftir (SAF, á.á.)

Ferðaklúbburinn 4x4 er einnig andsnúinn uppbyggingu Kjalvegjar bæði vegna þeirrar hættu sem stafar þar af vondu veðri að vetrarlagi sem og vegna þeirrar sjónmengunar og hávaðamengunar sem myndi fylgja veginum. Þeir álíta enn fremur að slík uppbygging myndi svipta hálendið sérkennum sínum og þeirri öræfastemningu sem ferðamenn sækjast eftir.

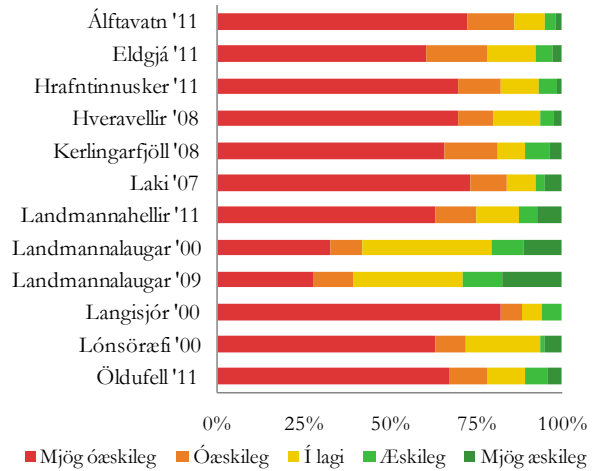


24. mynd. Viðhorf til gestastofu.



25. mynd. Viðhorf til uppbyggðs malarvegjar.

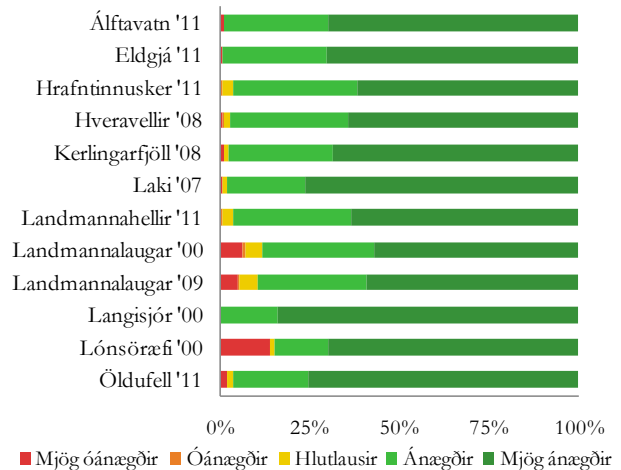
Eins og áður var sagt er mest andstaða gegn virkjunum. Meirihluta ferðamanna fannst virkjanir mjög óæskilegar eða óæskilegar á öllum athugunarsvæðunum nema í Landmannalaugum þar sem þriðjungur taldi þær í lagi (26. mynd).



26. mynd. Viðhorf til virkjunar.

4.6 Ánægja og væntingar

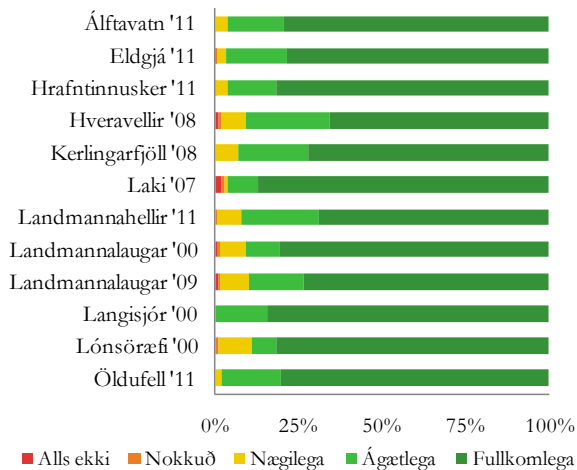
Ferðamenn á hálendinu eru mjög ánægðir eða ánægðir með ferðir sínar um þessi svæði. Ánægðastir voru svarendur við Langasjó og Laka en nokkrar óánægjuraddir mátti heyra annars vegar í Lónsöræfum og hins vegar í Landmannalaugum (27. mynd). Ástæður óánægjunnar á þessum tveimur stöðum voru þó gjörólíkar. Í Landmannalaugum var fyrst og fremst kvartað undan fjölda ferðamanna, umfangi ferðamennsku og að svæðið væri farið að láta á sjá vegna traðks og ágangs ferðamanna. Nánar verður komið að þessum þáttum í kafla 4.8.



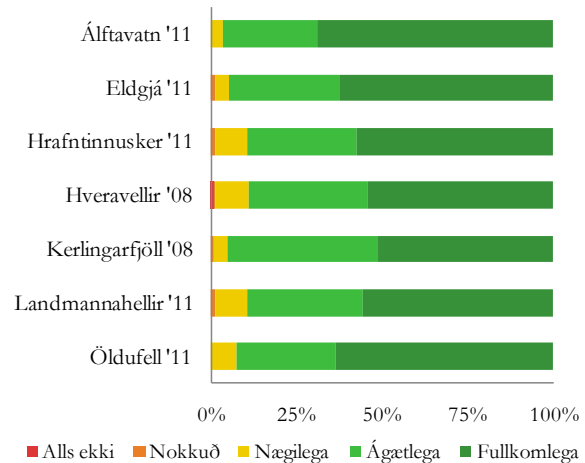
27. mynd. Ánægja ferðamanna.

Umkvörtunarefni nokkurra gesta í Lónsöræfum var hins vegar erfitt gönguland en sumir eiga í erfiðleikum með að fóta sig í skriðulu grjótinu og þar er oft þverhnípi niður í beljandi jökulfljótið. Sökum erfiðra staðhátta getur því ekki hver sem er ferðast um friðlandið og fundu sumir fyrir lofthræðslu og leið því illa. Göngustígurinn niður Illakamb er fyrsti farartálminn eftir að fólk yfirgefur bíla sína á kambbrúninni. Ein konan, þjónustusinni, lýsti tilfinningu sinni á þessa leið eftir að hún fór þar um: „Mér féll næstum allur ketill í eld er ég sá kaðalinn og síðustu brekkuna niður að brúnni. Hnén í mér skjálfa enn.“ En einmitt þessar áskoranir eru hluti af aðdráttarafla svæðisins fyrir aðra og það sem er martröð fyrir einn getur verið stórbrotin og skemmtileg upplifun fyrir annan. Það átti sannarlega við þann sem sagði: „Hápunktur dagsins var braðferð niður allbrattar skriður. Ný tækni við skriðugöngu tekin í notkun“. Viðkomandi, sem flokkaðist sem náttúrusinni, var hér að tala um sömu gönguleið og lofthrædda konan hér á undan.

Náttúran uppfyllti væntingar ferðamanna að mjög miklu leyti á öllum stöðum og lítill munur var á milli staða hvað þetta varðar. Væntingar ferðamanna með tilliti til náttúrunnar voru best uppfylltar við Langasjó, Laka, Öldufell og Hrafninnusker en síður í Landmannalaugum og á Hveravöllum (28. mynd). Sömu sögu er að segja um ferðina í heild, en gestir töldu væntingar sínar til ferðarinnar almennt hafa verið fullkomlega eða ágætlega uppfylltar (29. mynd).



28. mynd. Væntingar til náttúru uppfylltar.

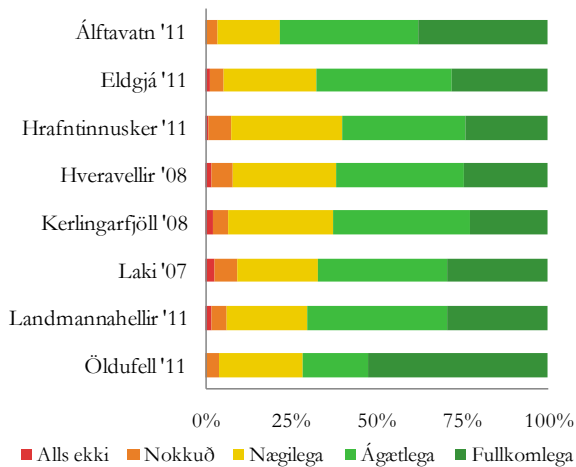


29. mynd. Væntingar til ferðarinnar uppfylltar.

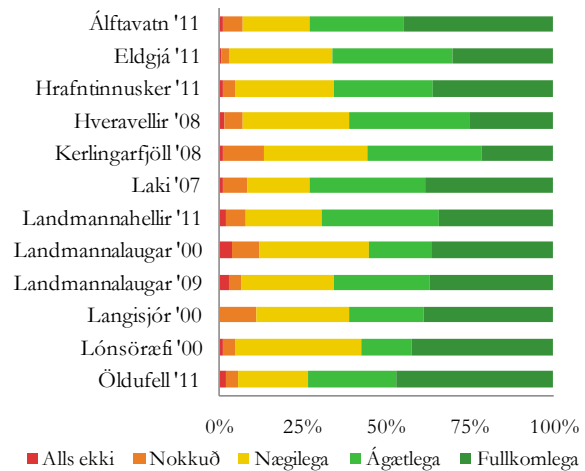
Þrátt fyrir takmarkaða aðstöðu og innviði á flestum ferðamannastöðum á hálendinu eru væntingar gesta til þeirra að jafnaði vel uppfylltar, ýmist fullkomlega, ágætlega eða nægilega. Örfáir telja að svo sé alls ekki. Væntingum ferðamanna á Öldufellsleið var best fullnægt og þar næst við Álftavatn (30. mynd). Þetta er athyglisvert í ljósi þess að á Öldufellsleið er mjög lítil aðstaða fyrir ferðamenn. Við Álftavatn er hins vegar nýr skáli með einkaherbergjum sem er mikil breyting frá sameiginlegu gistirými gömlu fjallaskálanna. Ferðamenn á þessum tveimur stöðum töldu einnig væntingar sínar til þjónustu hafa verið best uppfylltar. Væntingar ferðamanna til þjónustu í Kerlingarfjöllum og í Landmannalaugum árið 2000 voru síst uppfylltar. Níu árum síðar voru væntingar svarenda til þjónustu betur uppfylltar í Landmannalaugum (31. mynd).

Mikill meirihluti ferðamanna á hálendinu er ánægður með þær frumstæðu aðstæður sem þar eru og kjósa minni uppbyggingu og þjónustu en ferðamenn á láglendinu. Langflestir vilja fyrst og fremst einfalda innviði á þeim áfangastöðum sem þeir eru á, en vilja jafnframt að ásigkomulag þeirra sé í lagi. Þeir vilja t.d. vel merktar gönguleiðir meðal annars af öryggisástæðum og áhersla er lögð á að hreinlætisaðstaðan sé í lagi. Þurrsalerni (við Laka, í Lónsöræfum og Hrafninnuskeri) þykja ekki standast nútíma kröfur, fólki þykir fylan óþægileg og óskar eftir úrbótum. Með uppsetningu vatnssalerna myndi þeim óánægðu fækka en við það glatast ef til vill eitthvað að því frumstæða sem nú einkennir þessa staði. Þeir eru hins vegar eflaust sárafáir, ef þá nokkrir, sem

myndu sjá eftir kömrnum og lyktinni sem þeim fylgir. Með vatnssalernum myndu því þölmörkin hækka án þess að öræfaímynd svæðisins glatist.



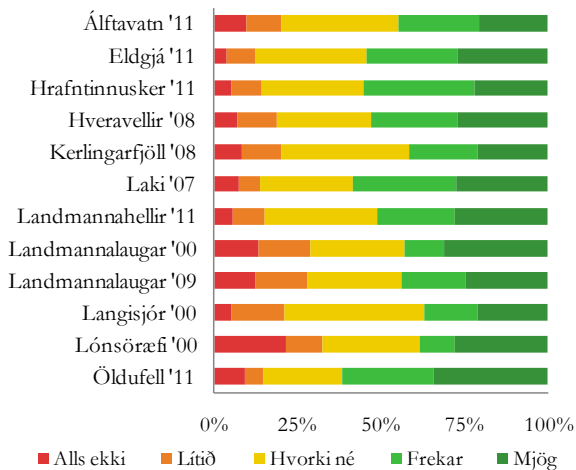
30. mynd. Væntingar til aðstöðu uppfylltar.



31. mynd. Væntingar til þjónustu uppfylltar.

4.7 Fjöldi ferðamanna

Ferðamenn á þessum 11 athugunarsvæðum leggja töluvert upp úr því að geta upplifað einveru en um helmingurinn á flestum stöðum taldi það mikilvægt (32. mynd).



32. mynd. Mikilvægi þess að sjá fáa aðra ferðamenn.

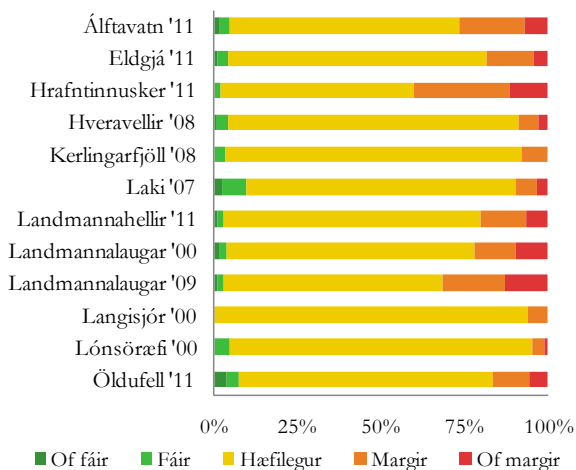
Þrátt fyrir að ferðamenn séu ánægðir með upplifun sína af ferðalagi um hálendi Íslands eru ýmsar blikur á lofti og merki um að þölmörkum ferðamanna sé náð sums staðar að Fjallabaki en þar er fjöldi ferðamanna á hálendinu mestur eins og áður hefur komið fram. Um 40% ferðamanna í Hrafninnuskeri og 32% í Landmannalaugum finnst að þar séu of margir ferðamenn, en í Landmannalaugum hefur þetta hlutfall hækkað um 8% á um

áratug, en árið 2000 upplifðu 22% gesta þar of mikið fjölmenni. Um 26% gesta við Álftavatn, 20% í Landmannahelli og 18% í Eldgjá og 17% á Öldufellsleið telja jafnframt að þar séu of margir. Á Kili er staðan hins vegar betri þar sem 8% gesta Kerlingarfjalla upplifir fjölmenni og 9% á Hveravöllum. Við Lakagíga er hlutfallið 10%, en er lægst er það við Langasjó (6%) og í Lónsöræfum (5%), en þess ber þó að geta að gögn frá síðastnefndu tveimur stöðunum eru tólf ára (33. mynd).

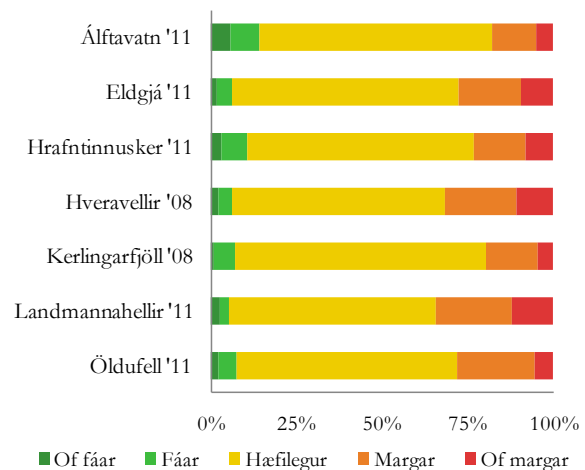
Landmannalaugar er langoftast nefndur sem staður sem ferðamenn heimsækja ekki lengur vegna fjöldaferðamennskunnar þar. Hollenskur eftirlaunaþegi sem hafði oft áður komið til Íslands og oft til Landmannalauga, sneiddi nú orðið hjá staðnum. „*Oh yes, too many times... I don't wanna go there, too many people. 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...

Frá árinu 2008 hefur verðið reynt að greina nánar hvort að ein tegund ferðamanna eða ákveðinn ferðamáti truflaði meira en annar. Nokkuð var um að svarendum þætti fjöldi hópferðabifreiða vera of mikill, en yfir heildina litið voru flestir á því að hann væri hæfilegur (34. mynd).

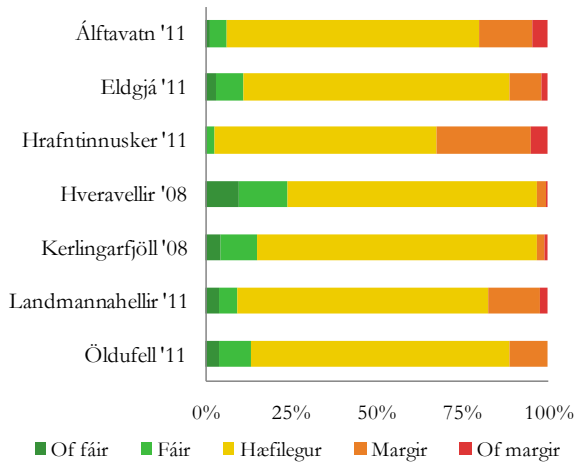


33. mynd. Fjöldi ferðamanna almennt.

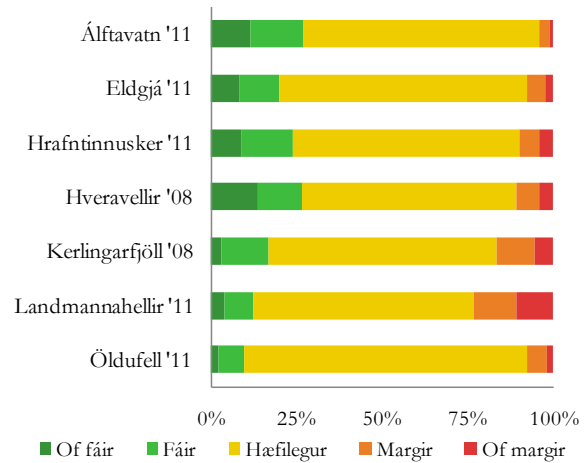


34. mynd. Fjöldi hópferðabifreiða.

Ferðamönnum í Hrafninnuskeri og við Álftavatn þótti helst að göngumenn væru of margir, en síst þótti ferðamönnum í Kerlingarfjöllum og á Hveravöllum svo vera (35. mynd). Á flestum stöðum töldu ferðamenn að hestamanna væru hæfilega margir, þó þóttu þeir helst til of margir í Landmannahelli og í Kerlingarfjöllum (36. mynd).



35. mynd. Fjöldi göngumanna.

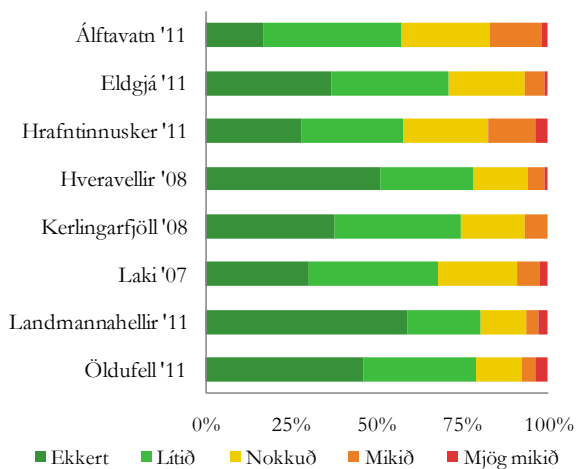


36. mynd. Fjöldi hestamanna.

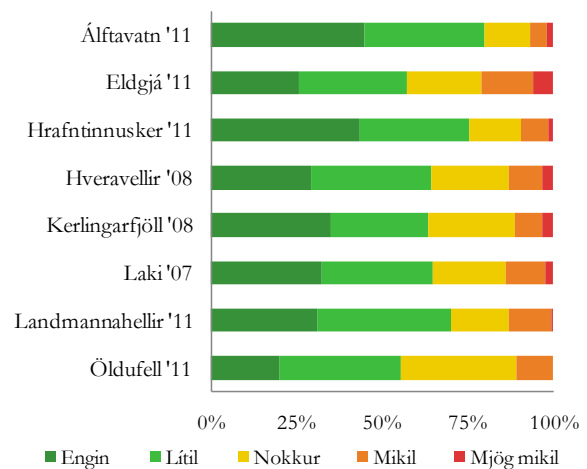
4.8 Mat á umhverfisáhrifum

Hér á landi hafa nánast engar rannsóknir verið gerðar á áhrifum ferðamanna á náttúruna eða hversu mörgum ferðamönnum hægt er að taka á móti með tilliti til náttúrunnar. Þó má segja að eftir því sem umhverfið er viðkvæmara og einstæðara því meiri hættu er á að ferðamennska hafi áhrif á það. Umhverfisstofnun (2010) hefur tekið saman lista yfir þau svæði sem stofnunin telur að stafi í auknum mæli ógn af ágangi ferðamanna vegna mikils álags af völdum ferðamanna. Á þeim lista eru tvö svæði á hálendinu, Friðland að Fjallabaki og Hveravellir og leggur stofnunin áherslu á að bregðast þurfi strax við ástandinu þar.

Þegar ferðamenn eru spurðir álits telja þeir umhverfismálin almennt í þokkalega góðu lagi. Helst taka menn eftir rofi úr göngustígum við Álftavatn og í Hrafninnuskeri (37. mynd) og utanvegaakstri, sérstaklega við Eldgjá og nokkuð á Öldufellsleið (38. mynd).

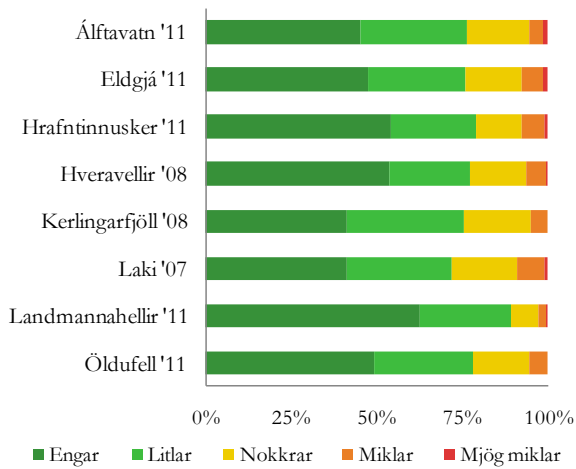


37. mynd. Rof úr göngustígum.

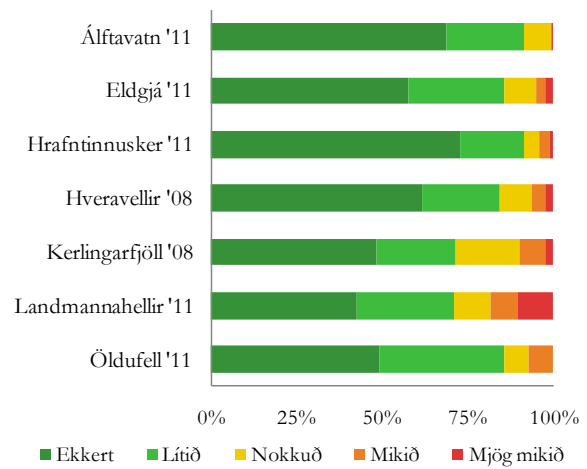


38. mynd. Ummerki eftir utanvegaakstur.

Svarendur tóku lítið eftir gróðurskemmdum, minnst við Landmannahelli (39. mynd) en þar tóku ferðamenn hins vegar frekar eftir traðki vegna hestaferða (40. mynd).

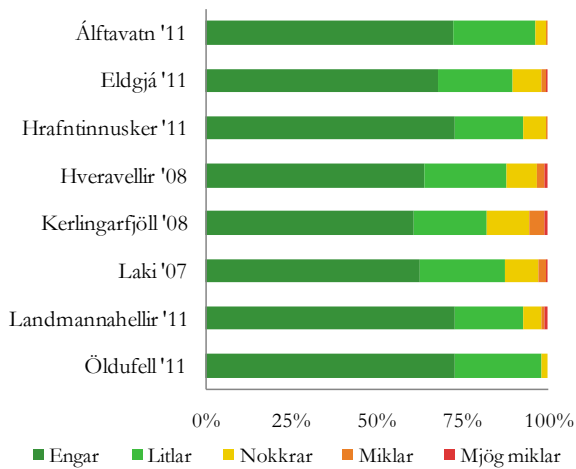


39. mynd. Gróðurskemmdir.

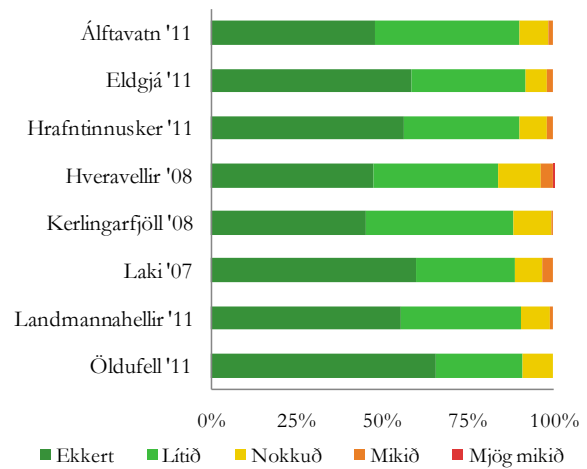


40. mynd. Traðk vegna hestaferða.

Ferðamenn tóku að jafnaði minnst eftir skemmdum á jarðvegsmyndunum, en þó helst við Laka og í Kerlingarfjöllum en síst í Landmannahelli (41. mynd). Almennt tóku ferðamenn einnig lítið eftir rusli og var mjög líttill munur milli staða hvað það varðar (42. mynd).



41. mynd. Skemmdir á jarðvegsmyndunum.



42. mynd. Sýnilegt rusl.

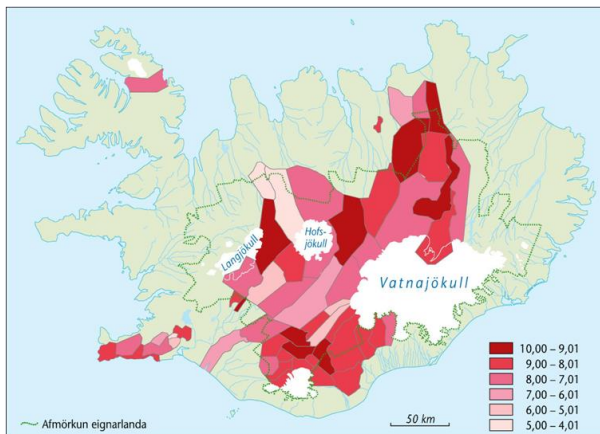
4.9 Virði ferðamannastaða og áhrif virkjana

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

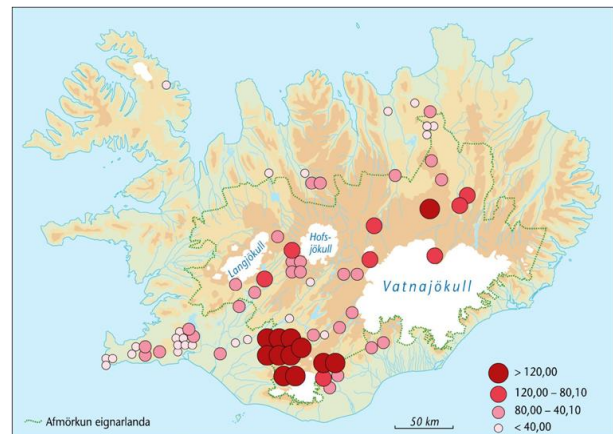
eiginleika þeirra. Mörg af verðmætustu svæðum landsins fyrir ferðamennsku og útivist eru á hálendinu (43. mynd) eins og t.d. Kjölur, Askja, Stór-Fjallabakssvæðið (þar með talið Landmannalaugar, Eldgjá, Langisjór og Hólmsárbotnar), Sprengisandur, Kerlingarfjöll og Kverkfjöll (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a, 2010b, 2010c).

Í vinnu rammaáætlunar voru áhrif mögulegra virkjana metin með svokölluðum afleiðingastuðli. Samkvæmt mati faghóps 2 eru neikvæðustu áhrif á ferðamennsku og útivist talin stafa af virkjunum á hálendinu, meðal annars jarðvarmavirkjunum á Torfajökulssvæðinu og í Öskju og vatnsaflsvirkjununum Skaftárvirkjun, Hólmsárvirkjun með miðlun í Hólmsárlóni og Markarfljótsvirkjunum A og B (44. mynd). Þessir virkjanakostir hafa allir mjög neikvæð áhrif á ferðamennsku og útivist. Búðarhálsvirkjun var aftur á móti talin hafa lítil sem engin áhrif á ferðamennsku og útivist (6. tafla) (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a, 2010b, 2010c).

Með uppbyggingu virkjana eykst oft aðgengi að nýjum svæðum en aðgengi hefur mikil áhrif á þróun svæða, t.d. hversu margir heimsækja þau, hvers konar ferðamenn sækja svæði heim og hvers konar ferðamennska þróast þar. Með auknu aðgengi geta viðkvæm svæði fljótt látið á sjá ef þau verða vinsælir áfangastaðir og fjöldaferðamennska hefur innreið sína. Takmarkað aðgengi er því einföld leið til að koma í veg fyrir ofnýtingu og of marga ferðamenn.



43. mynd. Virði ferðasvæða að mati faghóps 2 í Rammaáætlun um vernd og nýtingu náttúrusvæða.



44. mynd. Áhrif virkjana á ferðamennsku og útivist að mati faghóps 2 í Rammaáætlun.

6. tafla. Áhrif virkjana á ferðamennsku og útivist.

Feitletraðar hugmyndir eru innan miðhálandisins.

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

Röð	Virkjunarhugmynd	Afleiðinga- stuðull	Röð	Virkjunarhugmynd	Afleiðinga- stuðull
1	Torfajökulssvæði jarðvarmi	211,3	32	Hagavatnsvirkjun	48,9
2	Askja	130	33	Bjallavirkjun	48,6
3	Hólmsárvirkjun - Hólmsárlóni	128,8	34	Brennisteinsfjöll	48,3
4	Markarfljótsvirkjun B	188,2	35	Grændalur	43,2
5	Markarfljótsvirkjun A	149,7	36	Austurengjar	41,5
6	Skaftárvirkjun	120,9	37	Sveifluháls	41,1
7	Arnardalsvirkjun	117,2	38	Þverárdalur	40,1
8	Bláfellsvirkjun og Gýgjarfossvirkjun	113,4	39	Bitra	38,5
9	Vonarskarð	99,9	40	Ölfusdalur	36,1
10	Hólmsárvirkjun - án miðlunar	97,2	41	Villinganesvirkjun	34,4
11	Kverkfjöll	92,1	42	Tungnaárlón	34,3
12	Helmingsvirkjun	86,5	43	Innstidalur	34,2
13	Fljótshnúksvirkjun	83,7	44	Norðlingaölduveita	33
14	Búðartunguvirkjun	79,4	45	Hvalá	30
15	Kerlingarfjallavirkjanir	78,9	46	Trölladyngja	29,9
16	Skaftárveita m. miðlun í Langasjó	77,6	47	Sandfell	25,8
17	Hrafnabjargavirkjun A	76,6	48	Eldvörp (Svartsengi)	23,1
18	Hrúthálsar	75,6	49	Þeistareykir	22,9
19	Fremrinámar	73,3	50	Stóra Sandvík	16,4
20	Geysir	73,3	51	Hverahlíð	15,1
21	Skatastaðavirkjun B	69,1	52	Hvammsvirkjun	14,2
22	Hveravellir	66,3	53	Bjarnarflag	12,8
23	Gjástykki	66,2	54	Krafla I og II	11,9
24	Skatastaðavirkjun C	61,9	55	Gráuhnúkar	11,7
25	Skaftárveita án miðlunar í Langasjó	61,1	56	Meitillinn	10
26	Búlandsvirkjun	60,8	57	Urriðafossvirkjun	6,1
27	Skrokkölduvirkjun	60,2	58	Reykjanes	3,4
28	Djúpá	59,9	59	Holtavirkjun	2,7
29	Hverfisfljót	57,9	60	Hellisheiði	2
30	Hólmsárvirkjun neðri	57,4	61	Blönduveita	0,5
31	Hágönguvirkjun	57	62	Búðarhálsvirkjun	0

5 STRAUMAR OG STEFNA

5.1 Félagsleg smíð víðerna

Samband Íslendinga við hálendið, hefur verið breytilegt í aldanna rás og menn líta ólíkum augum á nýtingu þess og nytsemi. Hálendið var um aldir að mestu lokaður heimur og fáir lögðu leið sína þangað. Það gegndi þó mikilvægu hlutverki sem stysta og oft auðveldasta leið á milli landshluta þar sem jökulár eru auðveldari yfirferðar nær upptökum. Um svæðið spunnust sögur af útilegumönnum, tröllum, draugum og forynjum sem áttu sinn þátt í að á tímabili lögðust ferðir þar að mestu af. Þegar kom fram á upplýsingaöld reyndu vísindamenn að afsanna sögurnar og nýjar hugmyndir mótuðust um hálendið. Á tuttugustu öldinni breyttust hugmyndirnar enn frekar. Í síðari heimstyrjöldinni voru fluttir til landsins öflugir trukkar og þá voru Íslendingar loksins komnir með faratæki sem þurfti til að sigrast á hálendinu. Nú voru sagðar sögur af landvinningum, nýjar ímyndir urðu til af svæðinu og fleiri vildu kynnast því af eigin raun. Ferðaþjónustan byrjaði síðan að skipuleggja ferðir um hálendið með innlenda og erlenda ferðamenn, sæluhús voru byggð og ferðaleiðir lagðar. Ímyndin um óspillta, ægifagra náttúru varð að söluvöru og varð ríkjandi í orðræðunni um hálendið. Til að átta sig á þeim miklu breytingum sem orðið hafa á hálendinu er gagnlegt að rifja upp frásagnir frumkvöðla öræfaferðanna. Einn af þeim var Úlfar Jacobssen, en árið 1975 leit hann með trega til baka til sjötta og sjöunda áratugarins þegar ferðirnar um hálendið voru sveipaðar mun meiri ævintýrabla.

Áður voru öræfaferðirnar könnunarferðir og maður vissi aldrei hvað við tók, eða hvenær ekki yrði lengra komist og ekki um annað að velja en snúa við. Nú eru einungis farnar vissar kunnar leiðir, þar sem ekki þarf að óttast neina farartálma; annað kemur ekki til greina, þar sem útlendu farþegarnir eru bundnir dagsettum flugferðum. Áður gat maður ekið um öræfin dag eftir dag, án þess að mæta bílum. Nú líður ekki svo dagur að maður mæti þar ekki mörgum bílum (Loftur Guðmundsson, 1975, bls. 131).

Rúm 35 ár eru liðin síðan þessi orð féllu og fjöldi erlendra ferðamanna hefur áttfaldast. Fleiri atvinnugreinar eru farnar að nýta auðlindir hálendisins og með tilkomu virkjana er landslagið orðið manngerðara. Ævintýraljóminn er því töluvert annar er var hjá landkönnuðum eftirstríðsáranna en samt hafa svipaðir eiginleikar öræfanna aðdráttarafli fyrir það ferðafólk sem þangað fer nú. Veruleikinn (þ.e. í þessu tilfalli víðernin) er nefnilega ekki til nema í huga hvers og eins og er því *afstaður*. Hugmyndin um félagslega smíð (e. *social construction*) varpar ljósi á þetta með því að benda á að fyrirframgefna hugmyndir fólks hafa áhrif á hvernig það upplifir umhverfi sitt

og tengist því. Þannig kemur fólk aldrei til leiks með tóman huga og eru ólík viðhorf fólks til náttúrunnar háð þeim fyrirfram gefnu hugmyndum sem það hefur. Skynjun fólks á hinum efnislega heimi þ.e. náttúrunni er því ávalt hlaðin menningarbundinni merkingu (Castree 2001; 2005).

Eftirspurn eftir náttúruferðamennsku fer sífellt vaxandi. Víðerni eru mjög verðmæt fyrir náttúruferðamennsku en óspillt náttúra er hins vegar takmörkuð auðlind sem á stöðugt undir högg að sækja vegna vaxandi umsvifa manna (sjá t.d. Boyd og Butler, 2009; Fredman og Sandell, 2009; Hall o.fl., 2009; Talbot, 1998). Ferðalög um náttúrulegt umhverfi eru ein þeirra athafna sem ganga á þessa auðlind og geta haft óafturkræfar afleiðingar í för með sér. Ferðamennsku sem gerir út á viðkvæma náttúru þarf því að skipuleggja með að leiðarljósi að náttúran skerðist ekki og á þann hátt að ferðamennskan grafi ekki undan tilvist sinni. Öðruvísi er ekki hægt að tryggja sjálfbærni atvinnugreinarinnar til framtíðar (Butler, 2006). Þetta er hins vegar vandasamt því ferðamennskan sjálf veldur því óhjákvæmilega að staðir breytast. Eftir því sem staðir öðlast meiri vinsældir og ferðamönnum fjölga því meira nálgast þeir þolmörk sín. Fjöldinn kallar á aukna uppbyggingu ferðaþjónustu og veldur auknu álagi á umhverfi og upplifun ferðamanna skerðist. Þegar þolmörkum hefur verið náð fer stöðunum að hnigna þar sem gengið hefur verið á náttúrulegt aðdráttarafl þeirra, ánægja gesta minnkar og að lokum fer ferðamönnum að fækka (Butler 1980). Oft hefur verið sagt að ferðamennska sé versti óvinur sjálfrar sín. Hvergi er meiri hætta á slíku en á hálendinu þar sem náttúran er viðkvæm og gert er út á ímynd hins „óspillta“.

Mikilvægt er fyrir ferðaþjónustu sem byggir á viðkvæmri náttúru og ímynd hins óspillta og villta, eins og gert er hér á landi, að skipuleggja hálendið með tilliti til þolmarka ferðamennsku.

Stjórnvöld hvetja enda til notkunar á niðurstöðum þolmarkarannsókna í almennri stefnumótun til að stuðla að sjálfbærri þróun (Umhverfisstofnun, 2010). Til þess að styrkja samkeppnisstöðu ferðaþjónustu á Íslandi er mikilvægt að vita hver eru ríkjandi viðhorf þeirra sem staðirnir laða að sér og haga uppbyggingu staðanna í samræmi við þann markaðshluta sem býður upp á mesta möguleika sem markhópur, en sem hentar jafnframt náttúrufari og aðstæðum á hverjum stað. Rannsóknir eins og þær sem hér eru kynntar geta gefið mikilvægar upplýsingar hvað þetta varðar.

Ýmislegt hefur verið gert á síðustu árum til þess að mæta auknu álagi á viðkvæma staði. Fjármagn til úrbóta á fjölsóttum ferðamannastöðum hefur verið aukið og reynt er að fræða ferðamenn um áhrif athafna þeirra. Reynt er að dreifa ferðamönnum betur um landið með því að fjölga þeim stöðum sem ferðamenn sækja heim og dreifa ferðamönnum betur eftir árstíðum. Hálendisvegir eru opnir þegar Umhverfisstofnun og Vegagerðin telja það mögulegt og heimilt er

samkvæmt náttúruverndarlögum að loka friðlýstum svæðum ef hætta er á eyðileggingu af völdum ferðafólks.

Aðdráttarafl hálendisins felst fyrst og fremst í fegurð náttúrunnar og huglægum viðerniseiginleikum þess, eins og t.d. að þar sé náttúran óspillt og að þar séu fáir ferðamenn. Þrátt fyrir mikinn fjölda ferðamanna sem nú sækir Stór-Fjallabakssvæðið heim og þá uppbyggingu sem verið hefur á hálendinu undanfarna áratugi upplifa ferðamenn það enn sem ósnortið víðerni. Til að hálendið verði áfram auðlind verður að meðhöndla það í samræmi við það. Gestir hálendisins kjósa flestir einfalda uppbyggingu og eru sáttrir við frumstæð skilyrði og vilja almennt minni uppbyggingu og þjónustu en gestir á láglandi.

5.2 Landmannalaugar

Eftir því sem hálendisstaðir verða vinsælli breytist samsetning gesta á þann hátt að þangað fara að koma gestir sem gera meiri kröfur til innviða og þjónustu. Landmannalaugar, sem er vinsælasti áfangastaður ferðamanna á hálendinu, er dæmi um slíkt. Viðhorf gesta Landmannalauga eru töluvert frábrugðin viðhorfum gesta á hinum athugunarsvæðunum þar sem þeir eru hlynntari hvers kyns mannvirkjum eins og hóteli og veitingahúsi og eru síður viðkvæmir fyrir virkjunum og öðrum mannvirkjum. Eins og komið var að hér á undan hefur Butler (1997) bent á að ekki sé æskilegt að ákvarða þolmörk út frá viðhorfi ferðamanna á hverjum tíma því það myndi leiða til áframhaldandi þróunar staðarins eftir lífsferlinum og aukins fjölda ferðamanna. Þeim sem líkar ekki staðurinn hætta að koma þangað og ferðast annað, en í stað þeirra kemur annar markhópur sem hefur hærri þolmörk. Þannig að ef þolmörk eru miðuð út frá viðhorfum þeirra ferðamanna sem þar eru á hverjum tíma myndi vera farið yfir þolmörk margra áfangastaða og þeir væru þar með ekki sjálfbærir (Butler, 1997). Þessi þróun á sér nú tvímælalaust stað í Landmannalaugum og mun halda áfram ef ekki verður spornað við.

Vegna þess mikla fjölda sem kemur í Landmannalaugar hefur þurft að ráðast þar í töluverðar framkvæmdir og hefur þá ekki alltaf verið gætt að útliti staðarins. Í gegnum tíðina hefur verið farið yfir þolmörk innviða og náttúru, en þá hefur verið brugðist við og innviðir auknir og þolmörk staðarins verið hækkuð. Nú eru þar ósamstæð mannvirki, tjöld og bílastæði með bæði einkabílum og rútum þannig að ásýnd staðarins hefur breyst verulega. Afleiðingin af þessari uppbyggingu og hve margir koma þar, er hins vegar að svæðið höfðar ekki lengur til þeirra ferðamanna sem mestar kröfur gera til gæða umhverfisins og víðerna. Þessir ferðamenn heimsækja ekki lengur Landmannalaugar vegna fjöldans og umfangs ferðamennsku þar og fara frekar annað. Þessi hópur, svokallaðir náttúrusinnar, leggur áherslu á að geta í ferðalögum sínum gengið um lítt eða óraskaða náttúru án þess að rekast á mannvirki eða marga ferðamenn. Um

Þriðjungi af þeim gestum sem eru í Landmannalaugum finnst of margir ferðamenn á svæðinu og hlutfall gesta sem eru á þessari skoðun hefur aukist um 8% á um áratug. Fyrir utan að finnast ferðamenn vera of margir eru flestir gesta Landmannalauga mjög ánægðir með dvöl sína. Þrátt fyrir allt eru Landmannalaugar samt tákngervingur viðernis í hugum flestra sem þangað koma og þeir upplifa svæðið sem slíkt. Það bendir til að þolmörkum sumra ferðamanna hafi verið náð en ekki annarra.

Sú spurning vaknar óneitanlega hvort hægt sé að snúa þróuninni við. Það mætti hugsanlega gera með t.d. því að takmarka aðgengi að svæðinu. Hægt væri að banna vélknúna umferð um afleggjarann frá gatnamótum hans við Fjallabaksleið nyrðri og láta fólk ganga inn eftir, en e.t.v. aka fótalúnum gestum inn eftir nokkrum sinnum á dag. Þá yrðu færri ökutæki til að raska öræfakyrriðinni. Fjarlægja mætti ósamstæð mannvirki en byggja þess í stað látlausa þjónustumiðstöð sem félli vel að landslagi. Hesthúsi og hestaleigu í hjarta friðlandsins er alveg ofaukið í Landmannalaugum. Ýmsir hafa sýnt áhuga á því að selja vörur og þjónustu í Landmannalaugum. Ef brugðist væri við öllum slíkum óskum yrði ásýnd svæðisins smám saman manngerðari og þá væri gengið á þá auðlind sem ferðamennska á hálendinu byggir á. En aðrar minna róttækar leiðir eru líka færar. Eigi að selja vörur í Landmannalaugum er óþarfi að reka sjoppuna í rútulíki. Tjaldstæðin mætti „fela“ á bak við varnargarðinn þannig að yfirbragð „flóttamannabúða“ væri ekki hluti af ásýnd svæðisins. Með slíkum breytingum myndi svæðið e.t.v. höfða aftur til þeirra sem meiri kröfur gera til „ósnotinna víðerna“.

Einnig mætti hugsa sér að takmarka aðgang inn á svæðið með ítölu, en ýmsar leiðir eru færar í úthlutun á aðgangsheimildum. Aðgangseyrir getur einnig mögulega dregið úr eftirspurn ferðamanna. Heimildin þyrfti þó að gilda fyrir stærra svæði en einungis Landmannalaugar, t.d. fyrir allt Stór-Fjallabakssvæðið, þ.e. frá Heklu austur að Skaftá, eða jafnvel allt hálendið. Ella er hætt á að ferðamenn myndu einfaldlega breyta ferðamynstri sínu og skoða aðra fallega staði að Fjallabaki þar sem engin uppbygging nauðsynlegra innviða hefur átt sér stað. Þar með væri búið að skapa ný vandamál á nýjum stöðum og gengið væri enn frekar á auðlindina víðerni.

Til að létt álaginu á Landmannalaugar hafa verið settar fram hugmyndir um nýja hálendismiðstöð annars staðar í Friðlandi að Fjallabaki, t.d. við Blautuver norðan við Ljótapoll, eða í jaðri Norðurnámshrauns rétt við brúna yfir Jökulkvísl. Slík mannvirki eru ekki inni á svæðisskipulagi miðhálandisins. Ólíklegt er að ný þjónustumiðstöð myndi leysa þau vandamál sem nú eru í Landmannalaugum heldur er líklegt að þar sem ásóknin á svæðið er sí vaxandi myndu sambærileg vandamál koma upp innan skamms á nýja staðnum og þar væri gengið á óspillta náttúru. Rætt hefur verið um að koma upp betri gistingu í Landmannalaugum, t.d. einkaherbergjum með uppábúnum rúmum og höfða þannig til annars markhóps en þess sem

gistir í töldum eða hefðbundnum fjallaskálum. Þeir sem vilja þá þjónustu gista nú gjarnan í byggð í sveitarfélögunum á Suðurlandi og er líklegast að ný og betri þjónusta inni á friðlandinu myndi draga úr eftirspurn eftir gistingu og þjónustu þar. Einnig myndu slíkar aðgerðir flýta enn þróun staðarins og breyta markhópnum sem þangað sækir.

5.3 Laugavegurinn

Ýmislegt bendir til að Laugavegurinn, þ.e. gönguleiðin milli Landmannalauga og Þórsmerkur sé að nálgast þolmörk sín. Um 40% ferðamanna í Hrafninnuskeri, 32% í Landmannalaugum og 26% gesta við Álftavatn finnst að þar séu of margir ferðamenn. Undanfarin ár hefur verið aukið mjög við gistirými við Álftavatn og Emstrur þannig að það takmarkar ekki lengur þann fjölda sem getur farið Laugavegin. Þetta er nokkuð dæmigert fyrir þróun ferðamannastaða, en algengt er snemma á lífsferli þeirra að þolmörkum innviða sé náð, sérstaklega vegna skorts á gistaðstöðu (Martin og Uysal, 1990). Þegar bætt er við gistaðstöðu fjölgar ferðamönnum og umhverfið fer að láta á sjá, jafnvel töluvert mikið áður það vekur athygli ferðamanna. Þegar þolmörkum eins þáttar hefur verið náð smitar það gjarnan út frá sér og neikvæð áhrif hinna þáttanna verða meira áberandi. Ferðamenn fara síðan að upplifa fjölmenni og að taka eftir að náttúran er farin að láta á sjá. Butler (2006) líkir því þolmörkum við keðju þar sem viðkvæmasti þátturinn (náttúra, innviðir, upplifun), er veikasti hlekkurinn og markar um leið þolmörk svæðisins. Þegar þolmörk eins þáttar eru aukin fer að herða að hinum.

5.4 „Stór-Fjallabak“

Fjöl margar aðrar áhugaverðar gönguleiðir eru á „Stór-Fjallabakssvæðinu“ eins og t.d. „Hinn óeiginlegi Laugavegur“, Strútsstígur, meðfram Hólmsá, um Eldgjá og Fögrufjöll. Leiðirnar hafa hins vegar ekki verið stikaðar, sums staðar eru erfið vatnsföll auk þess sem net skálagistingar er gisið og því þarf stundum að bera tjöld og annan viðlegubúnað. Þessar leiðir höfðu því til mestu náttúrusinnanna. Ef ráðist væri í að stika þessar leiðir og byggja göngubrýr og skála og reyna þannig að létta álaginu af Laugaveginum myndu nýjar leiðir og staðir á þeim leiðum mjakast upp lífsferilinn. Ferðamönnum myndi fjölga en mestu náttúrusinnarnir myndu flytja sig annað. Smám saman myndi „óþekktum“ svæðum sem sveipaðir væru dulúð og væri hægt að „uppgötva“ fækka og hálendið færi að líkjast vel þróuðu og uppbyggðu ferðamannasvæði. Fögur náttúra væri enn aðalaðdráttaraflíð, en lítið væri eftir af eiginleikum víðernanna. Það væri missir fyrir ferðamannalandið Ísland því verðmæti víðerna eiga eftir að aukast í framtíðinni auk þess sem einn af styrkleikum landsins liggur í fjölbreytninni, þar með talið víðernum.

Mestu náttúrusinnarnir á athugunarsvæðunum ellefu eru við Langasjó (59%), í Lónsöræfum (55%) og á Öldufellsleið (45%). Þessi markhópur sækir í óspillta náttúru, er viðkvæmur fyrir röskun hennar, vill ekki mikla uppbyggingu og finnst fámennið vera mikilvægur hluti af aðdráttaraflí svæðisins og ferðast því gjarnan utan alfaraleiðar. Ef horft er á niðurstöðurnar í ljósi afþreyingarrófsins má segja að tilvalið sé að taka Lónsöræfi og Langasjó frá sem gönguland fyrir þá sem vilja reyna mikið á líkamlega getu sína og gera litlar kröfur um þjónustu og innviði. Jafnvel mætti huga að því að loka þeim akslóðum sem liggja að fjallaskálunum við Sveinstind og Skælinga til að losna við vélknúna umferð og utanvegaakstur, en slíkt truflar upplifun göngumanna á víðernum. Með þessu móti væri jafnframt búið að staðsetja svæði í 1. flokk afþreyingarrófsins – víðerni og þar með stækka það svæði sem skilgreint er sem víðerni.

Svokallaðar trússferðir njóta sívaxandi vinsælda en í þeim er farangri ferðamanna ekið á milli gististaða til að minnka burð þeirra, auðvelda gönguna og auka munad á náttstað. Þessi þjónusta skapar tekjur og atvinnu fyrir ferðaþjónustuna auk þess sem hún gerir fleirum mögulegt að ganga um hálendið. Þar með eiga trússferðir þátt í því að göngufólki hefur fjölgað, meðal annars á Laugaveginum. Með því að banna akstur að sumum fjallaskálum (t.d. á Hrafninnuskeri, við Sveinstind og Skælinga) myndi þeim fækka sem treystu sér til að ganga þessar leiðir. Þetta væri ein leið til að létta á Laugaveginum, þó hún myndi væntanlega ekki duga því þeir sem nýta sér trússið myndu þá væntanlega ganga á einni dagleið yfir í Álftavatn. Á öðrum gönguleiðum að „Stór-Fjallabaki“ kvarta ferðamenn enn ekki undan fjölmenni og slík aðgerð er því e.t.v. óþörf með hliðsjón af þeim rökum. Þó ber að hafa í huga að erfitt er að taka til baka það sem er einu sinni er komin hefð á. Auk þess truflar vélknúin umferð sem trússinu fylgir sumt göngufólk og rýrir gæði upplifunar og gæði víðerna.

Slæmir vegir eru aðdráttarafl fyrir ferðamenn á hálendinu. Þeim finnst ævintýri og áskorun að aka þá. Að auki takmarka þeir fjölda fólks sem þangað kemur. Öldufellsleið er aðallega notuð sem akstursleið þó einnig sé nokkuð um gönguhópa sem fara t.d. með Hólmsá eða í fjallendinu nær Mýrdalsjökli. Þetta svæði getur vel tekið við hluta þeirrar miklu umferðar sem nú er á norðurhluta Fjallabakssvæðisins og svæðið má nýta mun meira t.d. fyrir göngu- fjallahjóla- og jeppaferðir. Helsta hindrunin fyrir að svæðið sé meira nýtt en raun ber vitni er skortur á gistingu í skálum, ef þar væru fleiri skálar gæti svæðið orðið miðja útivistarsvæðis sem næði frá Heklu austur að Skaftafelli. Þó verður að hafa í huga að ef reistir eru fleiri gönguskálar á þessum leiðum þá byrjar svæðið að færast upp eftir lífsferlinum. Árið 2011 var Vatnajökulsþjóðgarður stækkaður og er nú stærsta verndaða víðernissvæðið í Evrópu og nær nú yfir Langasjó, Fögrufjöll, Græna fjallgarð, Skælingja, Skuggafjöll og hluta af Eldgjá. Þar sem þjóðgarðar hafa almennt mikið aðdráttarafl fyrir ferðamenn má búast við auknum straumi ferðamanna um þessar leiðir.

Öldufellssvæðið gæti 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 jafnt vetur sem sumar.

5.5 Lakagígar

Um átta þúsund ferðamenn sækja Lakasvæðið heim á á hverju sumri. Þar eru náttúrusinnar innan við fimmtungur ferðamanna, en meirihlutinn (55%) almennir ferðamenn og um fjórðungur þjónustusinnar. Langflestir eru í bílferð til að skoða gígana og fara í stutta göngu um þá. Um 10% gesta finnst vera of margir á svæðinu og er það vísbending um að þolmörkum þessa hóps gæti brátt verið náð. Ferðaþjónustuaðilar í Skaftárhreppi hafa áhuga á að fá fleiri gesti á svæðið í von um að það skili sér í auknum tekjum og vilja því bæta aðgengi að því. Margir ferðamenn hafa hins vegar aðra skoðun á ágæti þess að hafa fólksbílafæran veg þangað því sumir þeirra eru að sækjast eftir vöndum vegum, en aðrir óttast fjöldaferðamenskuna sem fylgir betri vegum. Flestir ferðaþjónustuaðilar í Reykjavík eru hlynntir óbreyttu aðgengi að Lakasvæðinu. Annars vegar vegna náttúruverndarsjónarmiða þar sem slæmir vegir takmarka fjölda fólks og hjálpa þannig til við að vernda viðkvæma náttúru svæðisins. Hins vegar vegna þeirra viðskiptatækifæra sem felast í að bjóða upp á jeppaferðir á lélegum vegum og þeir telja að sérstaða svæðisins liggja að einhverju leyti í því. Ýmsir ferðaþjónustuaðilar í Skaftárhreppi búast við að ef vegurinn að Lakagígum væri fær fólksbílum myndi gistinóttum í sveitarfélaginu fjölga. Það er þó ekki sjálfgefið því ef vegurinn væri það góður að hægt væri að skoða svæðið á hluta úr degi myndi gistinóttum í sveitinni hugsanlega fækka. Ef gerð yrði hringleið um Miklafell og Þverá sem tengdist inn á Lakaveg við Galta gæti sama staða komið upp. Ferðafólk gæti þá t.d. gist í Vík og farið upp að Lakasvæðinu hjá Hunkubökkum, farið síðan niður með Þverá og haldið áfram austur í Skaftafell sama dag, án þess að skilja eftir eina einustu krónu í Skaftárhreppi. Ýmsir ferðaþjónustuaðilar í héraði telja að betri vegur myndi lengja ferðamannatímann í Skaftárhreppi. Við greiningu gagna af umferðateljrum kemur í ljós að það dregur mjög úr umferð upp úr miðjum ágúst, þótt enn sé vel fært upp í Laka og því líklegt að annað en ástand vegarins dragi úr ferðum til Laka á haustin, t.d. almennur sumarleyfistími. Á vorin byrjar umferð aftur á móti strax og vegurinn opnar og því mögulegt að vegur sem opnast fyrr á vorin mundi lengja ferðamannatímann í þann endann. Á vorin er hins vegar land og gróður mjög viðkvæmt á meðan frost er að fara úr jörðu.

Ef byggður væri fólksbílafær vegur inn að Laka myndi gestum væntanlega fjölga. Ferðamönnum sem nú heimsækja Laka finnst ferðamönnum ekki mega fjölga mikið. Sá hluti þeirra sem sækjast eftir fámenni og þessu frumstaða og hefur gaman af því að reyna á þol vélknúinna farartækja á grófum vegum myndi því væntanlega leita á önnur svæði. Í staðinn kæmu

þeir sem færu á fólksbifreiðum inn á Lakasvæðið. Hagsmunaaðilar þurfa að veða og meta hvorn markhópin þeir vilja. Hagur ferðaþjónustuaðila í Skaftárhreppi hlýtur að liggja í því að hafa sem mestar tekjur af þeim gestum sem þangað koma og hafa innan héraðsins svæði sem höfða til sem flestra markhópa. Kannski næst það markmið best með því að hafa áfram grófan veg inn að Laka og hafa þann markhóp sem fer þangað ánægðan. Sá hópur skilar sér vel í gistingu í hreppnum og hefur þar með efnahagsleg áhrif á svæðið, en þau mætti jafnvel auka með meiri þjónustu í byggð. Nú þegar hefur Skaftárhreppur upp á marga staði að bjóða í nágrenni þjóðveggarins sem hægt er að komast á svo til allan ársins hring á venjulegri fólksbifreið og spurning er hvort svæðinu myndi í raun nokkuð haldast betur á hinum almenna ferðamanni þótt þeir gætu ekið inn að Lakasvæðinu. Niðurstaðan af betri vegi þangað gæti orðið sú að markhópurinn sem nú sækir inn á Lakasvæðið tapaðist án þess að gistinóttum annarra fjölgaði.

Svæðið frá Lakagígaröðinni austur að Skeiðarárjökli milli Djúpár í vestri og Skeiðarárjökuls í austri einkennist af óspilltri náttúru með fáum og einföldum fjallaskálum. Þar er lítið um vegslóða og þetta er eitt af fáum svæðum á Íslandi þar sem enn eru víðerni og nánast engin mannvirki að finna. Svæðið höfðar því til mikilla náttúrusinna. Vestan við Skaftá er Fjallabakssvæðið, en uppi eru hugmyndir um að tengja gönguleiðir þar við Lakasvæðið með göngubrú eða kláfferju yfir Skaftá. Við það myndu opnast enn frekari möguleikar á nýjum gönguleiðum. Má þar t.d. nefna leiðina frá Langasjó í Eldgjá, Laka, Núpsstaðarskóg og í Skaftafell og leiðina frá Heklu um Torfajökul og í Skaftafell. Lakasvæðið er í nokkurs konar landfræðilegri miðju slíks göngusvæðis og ef ætlunin er að nýta þennan hluta suðurhálendisins undir gönguferðir á víðernum er mikilvægt að í Laka byggist ekki upp fjöldaferðamennska sem byggir á hraðri umferð bifreiða (Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2007).

5.6 Lónsöræfi

Í Lónsöræfum eru flestir ferðamenn mjög ánægðir með svæðið og eru jafnvel gagngert komnir til að upplifa slíkt umhverfi. Minnihluti ferðamanna kvartar hins vegar undan erfiðu göngulandi og takmarkaðri þjónustu. Ef brugðist væri við óskum þeirra með lagfæringu á göngustígum og aukinni aðstöðu yrði svæðið aðgengilegt fyrir mun fleiri en nú er. Svæðið myndi þá færast upp á næsta skeið á lífsferli sínum og yrði um leið minna spennandi fyrir þá sem sækja í óraskaða náttúru, fámenni og/eða vilja reyna þrek sitt. Aukin þjónusta og frekari breyting á ásýnd hins náttúrulega umhverfis myndi má út þá sérstöðu sem svæðið hefur og breyta þeirri ferðamennsku sem þar er stunduð. Því má segja að náttúran sjálf, aðgengi að svæðinu og hversu landið er erfitt yfirferðar reisi skorður við því hversu margir ferðamenn geti komið þangað, haldi ákveðnum

tegundum ferðamanna frá öræfunum og sporni gegn því að farið sé yfir þolmörk ferðamennsku á svæðinu. Slíkar aðstæður gera það að verkum að kjörið er að taka Lónsöræfi frá sem gönguland fyrir þá sem vilja mikla áskorun fyrir líkamlega getu sína og vilja lifa við frumstæðar aðstæður á ferðalagi um hálendið. Þeir sem ekki treysta sér í göngu um þetta erfiða land og gera meiri kröfur um þjónustu og innviði myndu þá frekar ferðast um önnur svæði en Lónsöræfi.

Erfitt aðgengi að Lónsöræfum þar sem yfir óbrúaða jökulá er að fara, ásamt fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu, skapar ákveðna möguleika fyrir ferðaþjónustu í nágrenni friðlandsins. Langflestir ferðamenn dvelja í byggð áður en haldið er inn á öræfin og/eða eftir að dvölinni á öræfunum lýkur. Undirstrikar það mikilvægi Lónsöræfa fyrir ferðaþjónustu í nágrennabyggðarlögum. Leið fyrir byggðarlagið til að taka á móti auknum fjölda ferðamanna án þess að Lónsöræfi færist áfram upp lífsferilinn er að nýta svæðið í kringum Lónsöræfi betur en nú er gert. Fjölmargar áhugaverðar gönguleiðir eru til fyrir utan þær meginleiðir sem flestir ferðamenn ganga. Úr Fljótsdal eru þrjár leiðir að Snæfelli: úr Norðurdal og Suðurdal og úr inndölum Álftafjarðar er hægt að fara þrjár leiðir: um Geithelladal/Múladal, Hofsdal og Flugustaðadal. Úr Nesjum liggja síðan leiðir um Hoffellsdal, Reipsdal og Laxárdal. Með því að kynna þessar gönguleiðir er hægt að dreifa álagi af völdum ferðamanna, en jafnframt hvetja fólk til að koma aftur vegna þess að úrval gönguleiða sé mikið. Eins er með þessu móti hægt að tengja hálendisferðamennsku við byggðirnar og gera þannig fleirum mögulegt að hafa tekjur af ferðaþjónustu á þessu svæði. Í stefnumótun fyrir svæðið þyrfti að ákveða hvort jaðarsvæði friðlandsins skuli höfða til mestu náttúrusinnanna eins og nú er eða hvort höfða skuli til þess hóps (náttúrusinna og almenna ferðamenn) sem nú gengur um megingönguleiðir friðlandsins. Ef síðarnefnda stefnan er valin væri æskilegt að byggja upp fleiri gönguskála á þessum leiðum, en um leið þyrfti að gera sér grein fyrir því að svæðið hefði mjakast lengra eftir lífsferlinum.

5.7 Kjölur

Kjölur er eitt af þeim svæðum á hálendinu sem eru vannýtt og gætu tekið við fleiri ferðamönnum. Þar eru fjallaskálar, en ferðamenn þar óska eftir úrbótum á einfaldri grunngerð (t.d. betra vatn, salerni og merking gönguleiða) en vilja ekki mikla uppbyggingu, t.d. alls ekki hótél eða veitingastað. Miklir náttúrusinnar sem eru viðkvæmir fyrir fjölda fólks geta líka fundið afar fáfarna staði á Kili, eins og t.d. Karlsdrátt, Fróðárdali, Þjófadali, Fögruhlíð, svæðið í kringum Hrútfell og víðar á Kerlingarfjallasvæðinu. Kjölur og nágrenni bjóða upp á mikla möguleika á fjölbreytilegri ferðaþjónustu og þar væri mögulegt að lengja ferðamannatímabilið og þjóna ólíkum markhópum. Ýmislegt mætti gera til þess að fjölga ferðamönnum á Kili. T.d. mætti kynna betur gönguleiðina um gamla Kjálveg og gera hana jafn þekkta og Laugavegurinn er nú. Með því móti mætti líklega

létta álagið á Laugaveginum og höfða til aðeins annars markhóps því Kjalvegur hinn forni er auðveldari gönguleið bæði vegna landslags og veðurs. Áður en ferðamönnum fjölgar mikið á gönguleiðinni þarf hins vegar að koma aðstæðum á helstu áfangastöðum leiðarinnar í viðundandi horf, en tilfinnanlega vantar að koma vatnsmálum þar í lag.

Miklir möguleikar eru fyrir hjólaferðir og hestaferðir á Kili og mætti útfæra þær á ýmsan hátt. Lítið er hins vegar um merktar gönguleiðir á Kili að undanskyldu Kerlingarfjallasvæðinu. Kerlingarfjöll eru víðfedmt fjalllendi sem getur tekið á móti mun fleiri ferðamönnum en þangað koma nú. Bláfell sést víða að og þjóðsögur um risann sem þar hefur búsetu eru vel þekktar. Þrátt fyrir að þjóðvegurinn yfir Kjöl liggji við rætur fjallsins og tiltölulega auðvelt sé að ganga á fjallið, fara sárafáir þangað upp. Ef merkt væri gönguleið upp á fjallið og lítið bílastæði gert við rætur þess myndu örugglega fleiri ganga á tindinn og njóta eins besta útsýnis á sunnanverðu landinu. Þetta er dæmi um mjög einfalda og ódýra aðgerð sem kostar sáralítið og væri hægt að gera víðar en þó er brýnt að gera þetta eingöngu á jaðarsvæðum hálendisins. Með því móti er hægt að skapa afþreyingu fyrir almenna ferðamenn og þjónustusinna sem vilja „kíkja“ inn á hálendið og upplifa „smá“ örefastemningu án þess að ganga of nærri hjarta þess. Þessir markópar gætu þá þá nýtt góða gistingu og þjónustu í byggð og skapað tekjur og atvinnu í jaðarbyggðum hálendisins og þannig styrkt ferðaþjónustuna þar.

6 NIÐURSTÖÐUR

Af þessari umfjöllun má sjá að hálendið og þeir viðerniseiginleikar sem gefa svæðinu mikið upplifunargildi er mjög viðkvæm auðlind sem verður að fara mjög varlega í að nýta frekar fyrir ferðamennsku og útivist. Á þessa auðlind hefur verið gengið mjög hratt undanfarin sextíu til sjötíu ár og svo mun væntanlega óhjákvæmilega verða áfram um næstu framtíð. Mikilvægt er þó að hægja á og grípa inn í þróunina áður en auðlindin er gengin til þurrðar. Í stefnu stjórnvalda er lögð áhersla á að styrkja vernd víðerna og að raska þeim sem minnst (Umhverfisstofnun, 2010). Mikilvægt er að gera sér grein fyrir áhrifum ferðamennsku áður en svæðum er umbreytt á þann hátt sem gert hefur verið í Landmannalaugum. Vegur, brú, fjallaskáli, gönguleiðir, auglýsing í formi fræðsluþáttar í sjónvarpi, geta þýtt að svæði verða aðgengileg og þekkt og ferðamenn taki að sækja þangað. Því er mikilvægt að huga að afleiðingum allra framkvæmda áður en ráðist er í þær, en ekki láta tilviljun eina, handahófskenndar fjárveitingar, eða ákveðna þrýstihópa ráða því hvar og hvernig ferðamannastaðir byggjast upp. Skýrt og vel útfært skipulag þar sem sjálfbær þróun er höfð að leiðarljósi er lykilatriði fyrir nýtingu þeirrar viðkvæmu auðlindar sem hálendið er.

7 HEIMILDIR

- Alþingi (2011a). Athugasemdir við þingsályktunartillögu. Sótt 21. apríl 2012, http://ferdamalastofa.is/upload/files/ferdamalaaetlun_2011-2020.pdf.
- Alþingi (2011b). Tillaga til þingsályktunar um ferðamálaáætlun 2011-2020, *Þskj. 758 - 467. mál. Sótt 21. apríl 2012, af http://www.althingi.is/dba-bin/ferill.pl?ltg=139&mnr=467*.
- 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* (40:2 bindi). Oulu: The Geographical Society of Northern Finland and The Department of Geography, University of 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 (2007). *Ferðamennska við Laka*. Höfn.
- 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 Rögnvaldur Ólafsson (2012). *Ábrif Hólmsárvirkjunar á ferðamennsku og útivist*. Reykjavík: Landsvirkjun og Orkusalan.
- Boyd, S. W. og Butler, R. W. (2009). Tourism and the Canadian national park system: protection, use and balance. Í W. Frost og C. M. Hall (Ritstj.), *Tourism and national parks: International perspectives on development, histories and change* (bls. 102-113). London: Routledge.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourism area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24, 5-12.
- Butler, R. W. (1997). The concept of carrying capacity for tourism destinations: Dead or merely buried? Í C. Cooper og S. Wanhill (Ritstj.), *Tourism development - Environmental and community issues* (bls. 11-21). Chichester: John Wiley & Sons.
- Butler, R. W. (2004). Tourism, environment, and sustainable development. *Tourism: Critical Concepts in the Social Sciences*, 18(3), 201-209.
- Butler, R. W. (2006). *The tourism area life cycle: Application and modifications*. Clevedon, England: Channel View.
- Capacent Gallup (2008). *Ferðamálastofa. Gaðakönnun meðal erlendra ferðamanna. September - desember 2007*. af <http://www.ferdamalastofa.is/upload/files/200822114123gaedakonnun08.pdf>
- Cole, D. N. (2004). Carrying capacity and visitor management: Facts, values, and the role of science. Í D. Harmon, B. M. Kilgore og G. E. Vietzke (Ritstj.), *Protecting Our Diverse Heritage: The Role of Parks, Protected Areas, and Cultural Sites. (Proceedings of the 2003 George Wright Society / National Park Service Joint Conference)*. Hancock, Michigan: The George Wright Society.
- Ferðamálastofa (2011). *Ferðaðjónustan á Íslandi í tölum*. Sótt 2. apríl 2012 af http://ferdamalastofa.is/upload/files/Ferdatjonusta_i_tolum_mars_2011.pdf

- Ferðamálastofa (2012). *Heildarfjöldi erlendra gesta 1949-2009*. Sótt 18. janúar 2012 af <http://ferdamalastofa.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 Sandell, K. (2009). 'Protect, preserve, present' – the role of tourism in Swedish national parks. Í W. Frost og C. M. Hall (Ritstj.), *Tourism and national parks: International perspectives on development, histories and change* (bls. 197-208). London: Routledge.
- Fredman, P. og Tyrväinen, L. (2010). Frontiers in nature-based tourism. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(3), 177 - 189.
- Frost, W. og Hall, C. M. (2009). Reinterpreting the creation myth. Í W. Frost og C. M. Hall (Ritstj.), *Tourism and national parks: International perspectives on development, histories and change* (bls. 16-29). London: Routledge.
- Gössling, S. og Hall, C. M. (2006). *Tourism and global environmental change : ecological, social, economic and political interrelationships*. London: Routledge.
- Hagstofa Íslands (2012a). *Ferðamál, samgöngur og upplýsingatækni. Ferðaþjónusta. Gisting. Gistinatur í skálum í óbyggðum 1998-2010*. Sótt 18. janúar af <http://hagstofa.is/Hagtolor/Ferdamal-samgongur-uppltaekni/Gisting/>
- Hagstofa Íslands (2012b). *Ferðamál, samgöngur og upplýsingatækni. Ferðaþjónusta. Útflutningur vöru og þjónustu eftir atvinnugreinum 1990-2010*. Sótt 2. apríl 2012 af <http://hagstofa.is/Hagtolor/Ferdamal-samgongur-uppltaekni/Ferdathjonusta>
- Hall, C. M. (1992). *Wasteland to world heritage: Preserving Australia's wilderness*. Carlton: Melbourne University Press.
- Hall, C. M., Müller, D. K. og Saarinen, J. (2009). *Nordic tourism: Issues and cases*. Bristol: Channel View.
- Hall, C. M. og Saarinen, J. (2010). Polar tourism: Definitions and dimensions. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(4), 1-13.
- Helburn, N. (1977). The wilderness continuum. *Professional Geographer*, 29, 337-347.
- 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.
- Holden, A. (2008). *Environment and tourism* (2. útgáfa). London, New York: Routledge.
- Iðnaðarráðuneytið (2008). Tillögur nefndar iðnaðarráðherra um aðkomu ríkisins að skipulagi og fjármögnun í ferðaþjónustu. Reykjavík: Iðnaðarráðuneytið.
- Lesslie, R. G. og Taylor, S. G. (1983). The wilderness continuum concept and its implications for Australian wilderness preservation policy. *Biological Conservation*, 32(4), 309-333.
- Loftur Guðmundsson (1975). *Hálendið heillar: Þættir af nokkrum örefabilsjórum*. Reykjavík: Bókaútgáfa Þórhalls Bjarnarsonar.
- Lonely Planet (2012). af (<http://www.lonelyplanet.com/europe/travel-tips-and-articles/76855>)
- Macnaghten, P. og Urry, J. (1998). *Contested natures*. London: Sage.
- Markaðs- og miðlarannsóknir ehf (2012). *Könnun meðal erlendra ferðamanna á Íslandi sumarið 2011*. Reykjavík.
- 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.
- Mathieson, A. og Wall, G. (1982). *Tourism; economic, physical and social impacts*. London and New York: Longman.
- 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.

- McCool, S. F. og Lime, D. W. (2001). Tourism carrying capacity: Tempting fantasy or useful reality? *Journal of Sustainable Tourism*, 9(5), 372-388.
- Nash, R. (2001). *Wilderness and the American mind* (4th útgáfa). New Haven; London: Yale University Press.
- Rannveig Ólafsdóttir og Micael Runnström (2010). Endalaus víðátta? Mat og kortlagning íslenskra víðerna. *Náttúrufræðingurinn*, 81(2), 57-64.
- Reglugerð um landskipulagsstefnu (nr. 1001/2011).
- Saarinen, J. (2006). Traditions of sustainability in tourism research. *Annals of Tourism Research*, 33(4), 1121-1140.
- Samtök ferðaþjónustunnar (2007). *Ályktun frá aðalfundi 2007*. Sótt 15. apríl, 2012 af http://saf.is/is/starfsemi/adalfundir/adalfundur_2007/
- Skipulagsstofnun (2012). Lýsing landskipulagsstefnu 2013-2024. Reykjavík: Skipulagsstofnun.
- 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.
- Talbot, C. (1998). The wilderness narrative and the cultural logic of capitalism. Í J. B. Callicott og M. P. Nelson (Ritstj.), *The great new wilderness debate* (bls. 325-336). Athens: The University of Georgia Press.
- Travel, F. s. (2012). af <http://www.fodors.com/world/europe/iceland/>
- Umhverfisstofnun (2010). Velferð til framtíðar. Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi. Áherslur 2010–2013. Reykjavík: Umhverfisstofnun.
- Umhverfisstofnun (2011). Í Aagot V. Óskarsdóttir (Ritstj.), *Hvítbók um löggjöf til verndar náttúru Íslands*. Reykjavík: Umhverfisstofnun.
- Umhverfisstofnun og Skipulagsstofnun (1999). Miðhálandi Íslands, svæðisskipulag 2015. Reykjavík: Umhverfisstofnun og Skipulagsstofnun.
- Umhverfisstofnun (2009). Ósnortin víðerni Reykjavík: Umhverfisstofnun.
- Umhverfisstofnun (2010). Ástand friðlýstra svæða. Yfirlit til umhverfisstofnunar. Reykjavík: Umhverfisstofnun.
- US Congress (1964). Wilderness act, P.L. 88-577, 78 Stat. 890 as amended; (16 U.S.C. 1131(note), 1131-1136) (Vol. kóði, Pa). U.S.A.: So.
- Vegagerðin (á.á.). Skynditalningar. óútgefin gögn.
- Vistad, O. I. (1995). *I skogen og i skolten. Ein analyse av friluftsliv, miljøoppleving, påverknad og forvaltning i Fremundsmarka, med jamföringar 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.
- Þóra Ellen Þórhallsdóttir (2007). Environment and energy in Iceland: A comparative analysis of values and impacts. *Environmental Impact Assessment Review*, 27(6), 522-544.