

Borgum v/ Norðurslóð
600 Akureyri
Sími 460-8900
rha@unak.is
<http://www.rha.is>



HOLTAVÖRÐUHEIÐARLÍNA 1

Áhrif á ferðapjónustu og útivist

Október 2023

Uppfærð útgáfa vegna valkostsins Hallarmúlaleið

Höfundar
Hjalti Jóhannesson
Vera Vilhjálmisdóttir

Nr. 16006

© RHA-Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri 2023

Öll réttindi áskilin. Skýrslu þessa má ekki afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.

RHA-S-01-2023

ISSN 1670-8873 (vefútgáfa)

L-ISSN 1670-8873 (prentútgáfa)

Skýrsla unnin fyrir Landsnet

EFNISYFIRLIT

1.	INNGANGUR	3
2.	HOLTAVÖRÐUHEIÐARLÍNA 1.....	5
3.	GÖGN OG AÐFERÐIR	12
3.1.	VIÐTÖL VIÐ FERÐAÞJÓNUSTUAÐILA OG ÚTIVISTARFÓLK	13
3.2.	VIÐTÖL VIÐ FERÐAMENN	14
4.	FERÐAÞJÓNUSTA OG ÚTIVIST Á ÁHRIFASVÆÐINU	17
4.1.	VIÐKOMUSTAÐIR FERÐAMANNA OG ÚTIVISTARFÓLKS	19
5.	BÚSETULANDSLAG OG NÁTTÚRULEGT LANDSLAG	22
6.	NIÐURSTÖÐUR VIÐTALA VIÐ FERÐAMENN, FERÐAÞJÓNUSTUAÐILA OG ÚTIVISTARFÓLK	27
6.1.	FERÐAMENN	27
6.2.	FERÐAÞJÓNUSTUAÐILAR.....	32
6.3.	ÚTIVISTARFÓLK.....	37
7.	SAMANTEKT Á NIÐURSTÖÐUM.....	41
7.1.	SAMANTEKT Á NIÐURSTÖÐUM EFTIR SVÆÐUM	43
	HEIMILDASKRÁ	45
	VIÐMÆLENDASKRÁ.....	47
	VIÐAUKI 1. KYNNINGARBRÉF OG VIÐTALSRAMMI FYRIR VIÐMÆLENDUR Í FERÐAÞJÓNUSTU	51
	VIÐAUKI 2. KYNNINGARBRÉF OG VIÐTALSRAMMI FYRIR VIÐMÆLENDUR Í ÚTIVIST.....	53
	VIÐAUKI 3. VIÐTALSRAMMI FYRIR FERÐAMENN	55
	VIÐAUKI 4. STAÐIR ÞAR SEM VIÐTÖL VIÐ FERÐAMENN VORU TEKIN	57
	VIÐAUKI 5. DÆMI UM ÁSÝNDARMYNDIR FYRIR FERÐAMANNAVIÐTÖL (STÆRÐ A2)	58

MYNDIR

Mynd 1. Valkostir um legu Holtavörðuheildarlínu 1 og kaflaskipting.	8
Mynd 2. Dæmi um endamastur hjá tengivirki við Bakka, norðan Húsavíkur.	9
Mynd 3. Frágangur við möstur Hólasandslínu 2 (áður Þeistareykjalínu 1) milli Hólasands og Bakka við Húsavík þremur árum eftir framkvæmd (ljósm. Landsnet).	10
Mynd 4. Mismun á haflengd og umfangi nýrrar byggðalínu (t.v.), Kröflulínu 3 og eldri, Kröflulínu 2 má sjá hér á Mývatnsöræfum (ljósm. Hjalti Jóhannesson).	10
Mynd 5. Í Bíldsárskarði austan Eyjafjarðar, mynd tekin með aðdrætti í um 2 km fjarlægð. Gamla 132 kV byggðalínan Kröflulína 1 er til vinstri í skarðinu (norðan megin) og nýja 220 kV byggðalínan, Hólasandslína 3 til hægri (ljósm. Hjalti Jóhannesson).	11
Mynd 6. Heimsóknir erlendra ferðamanna á Vesturlandi á nokkra staði árið 2021 skv. könnun Ferðamálastofu.	18
Mynd 7. Ánægja með heimsókn í einstaka landshluta 2021 skv. könnun Ferðamálastofu.	18
Mynd 8. Helstu ferðamannastaðir og útivistarsvæði á 5 km belti meðfram núverandi byggðalínu.	19
Mynd 9. Við Deildartunguhver og baðstaðinn Kraumu (ljósm. Hjalti Jóhannesson).	20
Mynd 10. Spurt í könnun Ferðamálastofu meðal erlendra ferðamanna 2021: Hvað var minnisstæðast úr Íslandsferðinni?	22
Mynd 11. Búsetulandslag 20. og 21. aldar mætast í Þverárhlíð í Borgarfirði. Eldri byggðalína t.v. og stórir heyrúllustaflar fyrir miðri mynd. Nýr og breiður vegur í lagningu í forgrunni (ljósm. Hjalti Jóhannesson).	23
Mynd 12. Eyðibýli á áhrifasvæði Holtavörðuheildarlínu 1, sem sýnir ummerki hefðbundins búsetulandslags eins og það var á 20. öld. (ljósm. Hjalti Jóhannesson).	24
Mynd 13. Helstu ferðaþjónustuaðilar innan 5 km vegalengdar frá valkosti A-D (skyggða svæðið).	33

TÖFLUR

Tafla 1. Yfirlit yfir valkosti sem verða teknir fyrir í umhverfismati og rökstuðningur fyrir því skv. tillögu að matsáætlun.	5
---	---

1. INNGANGUR

Verkefnið felst í að meta helstu áhrif Holtavörðuheildarlínu 1 á ferðþjónustu og útivist sem hluta af mati á umhverfisáhrifum línulagnarinnar.

Þau viðfangsefni sem gert var ráð fyrir að taka til skoðunar í matinu samkvæmt verksamningi milli Landsnets og Rannsóknamiðstöðvar HA fólust í stórum dráttum í að greina upplifun þeirra sem stunda ferðamennsku, útivist og ferðþjónustu á áhrifasvæði Holtavörðuheildarlínu 1. Þegar hafði verið unnin undirbúningsrannsókn á vegum sérfræðinga hjá Háskóla Íslands í ferðamálafræði þar sem ferðþjónusta og útivist á áhrifasvæði línunnar hafði verið kortlögð. Tekið var mið af niðurstöðum úr þessari undirbúningsrannsókn HÍ og þær nýttar eftir fongum í þessari rannsókn til þess að átta sig á umfangi ferðþjónustu og útivistar á svæðinu og til þess að kortleggja viðmælendur og viðkvæmustu svæði á línuleiðinni með tilliti til þessara þátta.

Unnið var út frá spurningum og mælikvörðum í samræmi við aðferðafræði umhverfismatsins. Þar var gert ráð fyrir að rannsóknin beindist í stórum dráttum annars vegar að mati á grunnástandi ferðþjónustu og útivistar, sem unnið var að stórum hluta af sérfræðingum HÍ og hins vegar að mati á gerð og eiginleikum áhrifa og beinist þessi rannsókn fyrst og fremst að þessum síðari þætti.

Verkfræðistofan Verkís hafði umsjón með mati á umhverfisáhrifum Holtavörðuheildarlínu 1 fyrir Landsnet. Sérfræðingar RHA-Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Akureyri og Rannsóknarmiðstöðvar ferðamála (RMF) sem unnu að þessari athugun höfðu samráð við og leituðu ýmissa upplýsinga hjá starfsmönnum þessara fyrirtækja á ýmsum stigum málsins.

Afmörkun svæðis og rannsóknar almennt er lýst í matsáætlun og álit Skipulagsstofnunar um hana.

Verkefnisstjóri og annar höfunda þessarar skýrslu var Hjalti Jóhannesson, sérfræðingur hjá RHA. Hann sá um öflun gagna meðal ferðþjónustuaðila og þeirra sem stunda útivist á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Vera Vilhjálmsdóttir, sérfræðingur hjá Rannsóknarmiðstöð ferðamála hafði umsjón með gagnaöflun/viðtölum meðal ferðamanna í samráði við verkefnisstjóra og var hinn höfundur skýrslunnar. Einnig komu að verkefninu, s.s. með yfirlestri og góðum ábendingum, Arnar Þór Jóhannesson, forstöðumaður RHA og Marta Einarsdóttir, sérfræðingur RHA. Eyrún Jenný Bjarnadóttir, sérfræðingur hjá RMF aðstoðaði við viðtöl meðal ferðamanna. Sérfræðingum Landsnets og Verkís er þakkað gott samstarf um framkvæmd verkefnisins og upplýsingagiöf sem varðar framkvæmdina.

Þetta er uppfærð útgáfa vegna Hallarmúlaleiðar (valkostur BC1) sem bættist við vorið 2023 en, upphafleg útgáfa þessarar skýrslu var dagsett í janúar 2023.

2. HOLTAVÖRÐUHEILDARLÍNA 1

Í matsáætlun framkvæmdarinnar kom fram að áformuð Holtavörðuheildarlína 1 verður allt að 90 km löng, 220 kV háspennulína, sem á að liggja milli tengivirkis við Klafastaði á Grundartanga við Hvalfjörð og nýs tengivirkis sem fyrirhugað er á norðanverðri Holtavörðuheildi. Línulögnin er unnin samkvæmt kerfisáætlun Landsnets og er hluti af nýrri byggðalínu. Núverandi byggðalína er með 132 kV spennu og var reist á árabílinu 1972 – 1984. Flutningsgeta nýrrar 220 kV byggðalínu er áformuð um fimmföld miðað við núverandi línu eða allt að 560 MVA af afli en núverandi 132 kV byggðalína getur almennt flutt á bílinu 100-150 MVA (Verkís, 2022). Í kerfisáætlun 2023-2032 er lýst breyttu umfangi Holtavörðuheildarlínu 1 og gert ráð fyrir 800MVA flutningsgetu með tvo leiðara í fasa þar sem flutningsgeta á þessum hluta byggðalínunnar er talin þurfa að vera meiri en áður val talið (Landsnet, 2023).

Tíu valkostir fyrir legu línunnar voru upphaflega kynntir í matsáætlun vegna framkvæmdarinnar. Tveir valkostir bættust við í kjölfar umsagnarferlis. Síðan bættist tíundi valkosturinn við í apríl 2023; Hallarmúlaleið. Allir þessir valkostir gera ráð fyrir að um loftlínu verði að ræða sem er mikilvægt að hafa í huga varðandi sýnileika og áhrif á ferðapjónustu og útivist. Hér að neðan er tafla þar sem þessum valkostum um legu línunnar er lýst samkvæmt því sem kemur fram í matsáætlun. Landsnet hefur valið að skipta línuleiðinni upp í fjögur svæði; A, B, C og D (Mynd 1) og skoða og bera saman valkosti innan hvers svæðis. Einnig er valkostur sem nær samfelld yfir öll svæðin en það er sá sem fylgir núverandi línu en það er valkosturinn A-D. Með Hallarmúlaleið bættist við nýr valkostur, BC1 – Hallarmúlaleið, mynd 1.

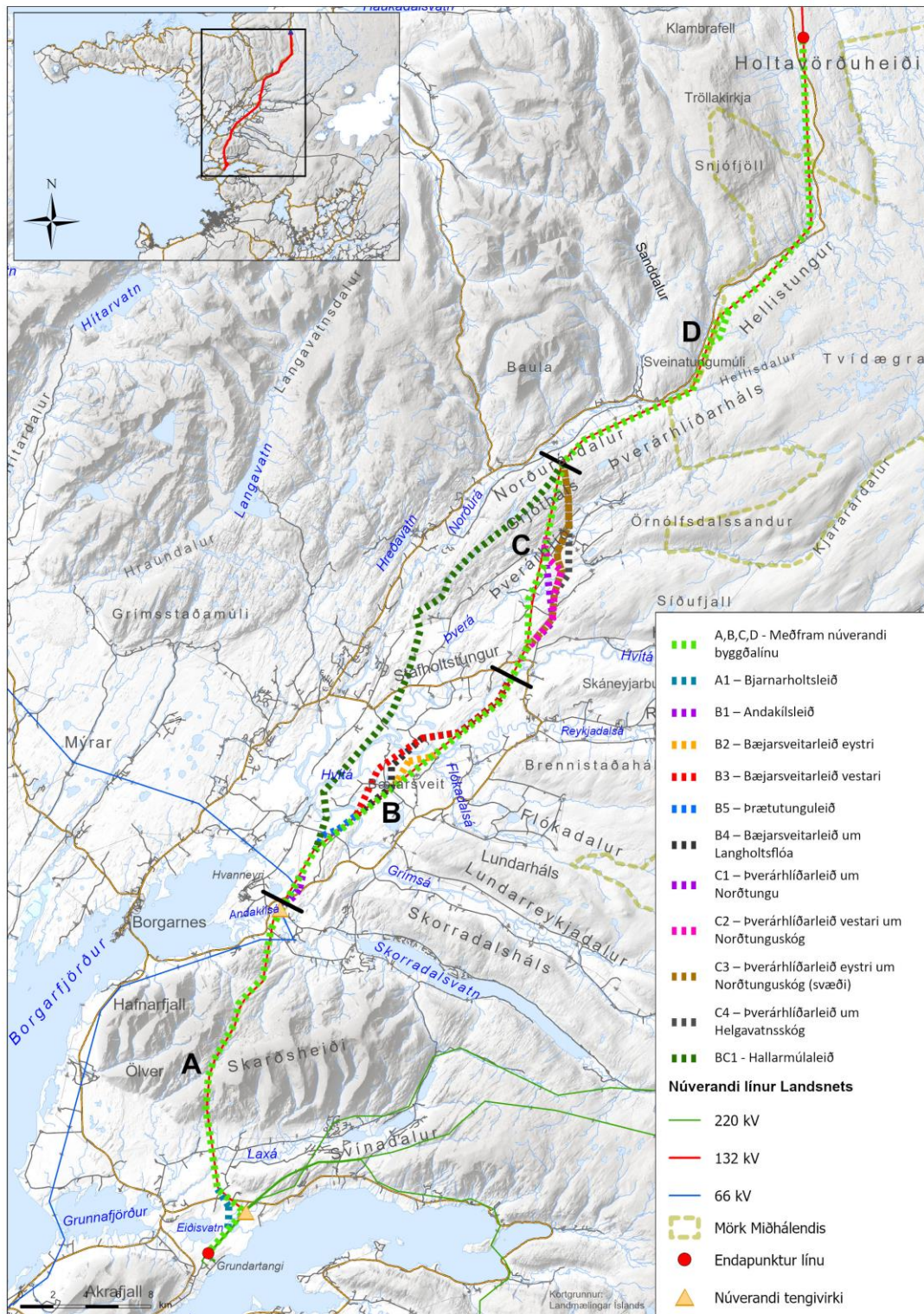
Tafla 1. Yfirlit yfir valkosti sem verða teknir fyrir í umhverfismati og rökstuðningur fyrir því skv. matsáætlun.

Valkostir	Lýsing	Rökstuðningur	Uppruni hugmyndar
A-D Meðfram núverandi línuleið	Núverandi línuleið verði fylgt frá tengivirki á Klafastöðum í Hvalfjarðarsveit að tengivirki á Holtavörðuheildi.	Holtavörðuheildarlína 1 yrði í einu mannvirkjabelti með núverandi línum. Valkosturinn samræmist leiðarljósi stjórnvalda um lagningu raflína. Góð rekstrarreynsla er af núverandi línum. Staðsetning hennar er því heppileg út frá sjónarmiðum um afhendingaröryggi raforku.	Landsnet, landeigendafundir
A1 Bjarnarholtsleið	Leiðin kæmi til með að liggja samsíða Járblendilínu 1 og Norðurálslínum 1 og 2 frá tengivirki við Klafastaði í átt að Hólmavatni, en þar færi línuleiðin vestan við vatnið	Leiðin er styttri og möstur eru færri en ef línan lægi frá Klafastöðum um Brennimmel norður fyrir Hvalfjarðarveg.	Verkefnaráðsfundir

	til norðurs og sameinaðist síðan núverandi línuleið skammt norðvestur af Hvalfjarðarvegi.	Kostnaðarleg rök eru því fyrir þessum valkosti.	
B1 Andakílsleið	Leiðin kæmi til með að liggja frá tengivirki við Vatnshamra en línán sveigði þar lítillega til austurs frá núverandi línu. Á móts við Vatnshamra sveigði línán áfram til norðurs og sameinast síðan núverandi línuleið skammt norðan Borgarfjarðarbrautar.	Við tengivirkið á Vatnshömrum koma saman nokkrar raflínur og til að draga úr samlegðaráhrifum er æskilegt að fá fram mat og samanburð á línuleið sem fer fjær núverandi mannvirkjum á þessum kafla.	Opin vefsja
B2 Bæjarsveitarleið eystri	Leiðin sveigði frá núverandi línu til norðausturs skammt austan við Hvítárbakkaveg og lægi fyrir holt norðan við bæjarhús á svæðinu. Línán mæti síðan núverandi línuleið skammt sunnan við Hvítá.	Núverandi lína liggur nálægt bæjum og til að draga úr samlegðaráhrifum er æskilegt að fá fram mat og samanburð á línuleið sem fer fjær núverandi mannvirkjum á þessum kafla.	Verkefnaráðs-fundir
B3 Bæjarsveitarleið vestari	Við Grímsá viki leiðin frá núverandi línuleið til norðausturs í átt að landi Stafholtseyjar og Langholts, þar sem línán sveigði frekar til austurs. Norðan Hvítár mætir valkosturinn núverandi línuleið á móts við Kaðlastaði.	Núverandi lína liggur nálægt bæjum og til að draga úr samlegðaráhrifum er æskilegt að frá fram mat og samanburð á línuleið sem fer fjær núverandi mannvirkjum á þessum kafla og þá enn fjær en línuleið B2.	Umsögn um valkostaskýrslu
B4 Bæjarsveitarleið um Langholtsflóa			Bættist við á vinnslutíma umhverfismats
B5 Þrætutunguleið			Bættist við á vinnslutíma umhverfismats
C1 Þverárhliðarleið um Norðtungu	Leiðin viki frá núverandi línuleið til norðausturs á móts við bæinn Síðumúlaveggi og í átt að Síðufjalli en þar sveigi leiðin til norðurs og liggi í jaðri Norðtunguskógar, áður en hún sameinaðist núverandi línuleið sunnan við Grjótháls.	Núverandi línuleið liggur nálægt bæjarstæðum í Þverárhlið og aðstæður eru krefjandi við að koma fyrir nýrri línu. Því er æskilegt að fá fram mat og samanburð á línuleið sem fer fjær núverandi línuleið á þessum kafla.	Landeigenda-fundir; Opin vefsja
C2 Þverárhliðarleið um Norðtunguskóg	Leiðin viki frá núverandi línuleið til norðausturs á móts við bæinn Síðumúlaveggi í átt að Síðufjalli, þaðan sveigi leiðin	Núverandi línuleið liggur nálægt bæjarstæðum í Þverárhlið og eru aðstæður krefjandi við að koma fyrir nýrri línu. Æskilegt er að fá	Landeigenda-fundir; Opin vefsja

	til norðurs og þveri Norðtunguskóg áður en hún sameinist núverandi línuleið sunnan við Grjótháls.	fram mat og samanburð á línuleið sem fer fjær núverandi línuleið á þessum kafla.	
C3 Þverárhliðarleið um Norðtunguskóg (svæði)	Leiðin viki frá núverandi línuleið á móts við Norðtungu. Um er að ræða svæði er liggur milli valkostanna C2 og C4.	Núverandi línuleið liggur nálægt bæjarstæðum í Þverárhlið og eru aðstæður krefjandi við að koma fyrir nýrri línu. Æskilegt er að fá fram mat og samanburð á línuleið sem fer fjær núverandi línuleið á þessum kafla. Valkostur felur í sér svæði þar sem möguleg línuleið kæmi til greina. Skógur er á þessu svæði sem hefur áhrif á svigrúm til þess að ákvarða nákvæma línuleið fyrir valkostinn.	Landsnet
C4 Þverárhliðarleið um Helgavatnsskóg	Leiðin liggur í austurjaðri C3. Þaðan liggur línan uppá Grjótháls þar sem hún sameinast núverandi línuleið ofan Hafþórsstaða.	Núverandi línuleið liggur nálægt bæjarstæðum í Þverárhlið og aðstæður eru krefjandi við að koma fyrir nýrri línu. Því er æskilegt að fá fram mat og samanburð á línuleið sem fer fjær núverandi línuleið á þessum kafla.	Umsögn um valkostaskýrslu
D1 Hellitungnaleið	Leiðin yrði ofarlega í Norðurárdal, nálægt eyðibýlinu Fornahvammi. Línan kæmi til með að liggja austan við núverandi línu og þaðan áfram til norðurs þar sem hún síðan sameinaðist núverandi línu.	Mjög erfitt er að koma Holtavörðuheildarlínu 1 fyrir samsíða núverandi línu á þessum kafla vegna brattrar hlíða og takmarkaðs landrýmis og því er þessi valkostur lagður fram.	Landsnet
BC1 Hallarmúlaleið	Leiðin liggur frá tengivirki við Vatnshamra, meðfram núverandi byggðalínu, að Heggstöðum, sveigir til norðausturs yfir Hvítá, þaðan um Stafholtstungur að Hallarmúla og þaðan upp á Grjótháls	Á kynningartíma matsáætlunar kom m.a. fram umsögn sem benti á þann möguleika að fara með línuna fjær ræktuðu landi í Bæjarsveit og til norðurs um Stafholtstungur og Grjótháls. Eftir að málsmeðferð matsáætlunar lauk ákvað Landsnet að skoða hugmyndina frekar. Niðurstaðan er að leiðin telst raunhæfur valkostur.	Bættist við í kjölfar umsagnarferlis matsáætlunar. Umsögn um matsáætlun, landeigendafundur

Heimild: (Sigmar Steingrímsson, munnleg heimild, 21. apríl 2023; Verkis, 2022)



Mynd 1. Valkostir um legu Holtavörðuheidiarlínu 1 og kaflaskipting hennar.

Fyrir ferðaþjónustu er það ásýnd línunnar sem líklega skiptir einna mestu máli en ein víðtækustu áhrif loftlína er sýnileiki þeirra, sem getur haft áhrif á upplifun þeirra sem búa eða fara um svæði í nágrenni línunnar. Athugunarsvæði vegna mats á sjónrænum áhrifum og áhrifum á landslag vegna sýnileika er 5 kílómetrar til hvorrar handar frá línunni (Verkís, 2022).

Stefnt er að því að nota stöguð og óstöguð stálpípumöstur, með og án svokallaðra jarðvírseyrna. Flest möstur verða án slíkra eyrna en jarðvírseyru eru sett á möstur í 1-1,5 km fjarlægð frá tengivirkjum til verja búnað eldingum. Samskonar línumöstur hafa verið notuð í köflum nýju byggðalínunnar, s.s. Hólasandslínu 3 milli Hólasands og Akureyrar og Kröflulínu 3 milli Kröflu og Fljótsdals. Þá liggur samskonar lína milli Þeistareykja og Bakka, norðan Húsavíkur, sbr. myndina hér að neðan (Landsnet, 2020).



Mynd 2. Dæmi um endamastur hjá tengivirki við Bakka, norðan Húsavíkur.

Endamöstur hjá tengivirkjum verða að jafnaði frístandandi stálgrindarmöstur og hornmöstur verða eftir tilfellum annað hvort líkt og hefðbundin burðarmöstur með aukinni stögun eða eins og endamastur hjá tengivirkjum.

Við möstur verða gerð plön þannig að unnt sé að ganga frá undirstöðum, reisa möstur og sinna annarri vinnu við möstrin.

Hér að aftan eru nokkrar ljósmyndir, teknar af öðrum höfunda, til glöggvunar á því hvernig svona lína getur litið út. Hafa ber í huga að þær eru teknar með mismunandi aðdrætti og við mismunandi aðstæður þannig að ekki er um staðlaða myndatöku að ræða. Þær gætu þó verið dæmi um það sem fyrir augu ber hjá hinum almenna ferða- eða útivistarmanni á ferð hans eða hennar um landið.



Mynd 3. Frágangur við möstur Hólasandslínu 2 (áður Þeistareykjalínu 1) milli Hólasands og Bakka við Húsavík þremur árum eftir framkvæmd (ljósm. Landsnet).

Haflengd milli mastra verður að meðaltali rúmlega 360 m sem er um þrefalt lengra en í núverandi byggðalínu og því fækkar þeim stöðum sem línan „drepur niður fæti“ en myndin að aftan sýnir þennan mun í dæmi nýrrar Kröflulínu 3 og eldri Kröflulínu 2.



Mynd 4. Mismun á haflengd og umfangi nýrrar byggðalínu (t.v.), Kröflulínu 3 og eldri, Kröflulínu 2 má sjá hér á Mývatnsöræfum (ljósm. Hjalti Jóhannesson).

Framkvæmdin verður talsvert sýnileg meðan á henni stendur. Möstrin verða flutt á staðinn í einingum og sett saman á staðnum. Hæð mastranna verður 18-28 m eftir aðstæðum en flest þeirra verða á bilinu 20-26 m að hæð. Þau munu standa á steyptum undirstöðum og leiðarar hanga í einangrunarkeðjum sem festar eru neðan í stálgrindarslá.



Mynd 5. Í Bíldsárskarði austan Eyjafjarðar, mynd tekin með aðdrætti í um 2 km fjarlægð. Gamla 132 kV byggðalínan Kröflulína 1 er til vinstri í skarðinu (norðan megin) og nýja 220 kV byggðalínan, Hólasandslína 3 til hægri (ljósm. Hjalti Jóhannesson).

Línan mun hafa áhrif á landnotkun á svæði meðfram henni. Þannig er helgunarsvæði fyrir 220 kV loftlínur að jafnaði á bilinu 65-85 m eftir aðstæðum. Byggingarbann verður innan helgunarsvæðisins og takmörk á landnotkun, s.s. ræktun hávaxinna trjáa, en ýmis önnur landnotkun er heimil. Línan getur haft áhrif á hljóðvist nálægt henni, sem er samkvæmt því sem kemur fram í matsáætlun „oftast veikt en stöku sinnum hærra“. Annars vegar er um að ræða vindgnað og hins vegar hljóð af rafrænum uppruna („snark“). Jafnframt skapast rafsegulsvið sem er mælanlegt, en vel undir heilsuverndarviðmiðum, næst línunni (Verkís, 2022).

3. GÖGN OG AÐFERÐIR

Beitt var, að mestu leyti, eigindlegri aðferðafræði í rannsókninni. Þannig voru tekin viðtöl við haghafa í ferðapjónustu og útivist. Einnig voru tekin viðtöl við ferðamenn sem eiga leið um svæðið og stuðst við eigindlega aðferðafræði við þann verkþátt.

Verkþættir rannsóknarinnar og aðferðafræði við hvern þeirra, ásamt rannsóknarspurningum voru eftirfarandi:

1. Mat á grunnástandi

Rannsóknarspurning: Hvert er mikilvægi svæðisins fyrir útivist og ferðapjónustu?

Mælikvarðar sem horft var til eru friðlýsingarákvæði laga um náttúruvernd og/eða sérlaga, vefsja Ferðamálastofu, stefnumótun, t.d. sveitarfélaga, er varðar útivistarsvæði og niðurstöður úr ferðakönnunum. Einnig var byggt á greinargerð sem unnin var af sérfræðingum við Háskóla Íslands, sem unnu að kortlagningu ferðapjónustu og útivistar á áhrifasvæði Holtavörðuheildarlínu árið 2021 (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Margrét Wendt, 2021).

Rannsóknarspurning: Hversu viðkvæmt er svæðið, þ.e. hverjir eru möguleikar þess að halda eða ná aftur grunnástandi?

Þessi hluti matsins byggir að verulegu leyti á viðtölum sem tekin voru við haghafa og ferðamenn sem eiga leið um svæðið. Einnig var litið til fyrirliggjandi gagna, svo sem ferðakannana og annarra gagna sem geta gefið vísbindingar um þessa þætti. Síðast en ekki síst var litið til rannsóknar Önnu Dóru Sæþórsdóttur og Margrétar Wendt (2021) um greiningu á svæðinu með tilliti til ferðapjónustu og útivistar.

2. Mat á gerð og eiginleikum áhrifa

Rannsóknarspurningar:

- *Hversu sýnileg er framkvæmdin frá helstu útivistarsvæðum og hvernig gæti hún breytt aðdráttarafli svæðisins?*
- *Hversu líklegt er að framkvæmdin hafi áhrif á komur ferðamanna/viðskipti við ferðapjónustuaðila á svæðinu og hversu lengi má gera ráð fyrir að áhrifin vari?*
- *Hver er varanleiki áhrifa?*

Til að leita svara við þessum spurningum voru nýttar upplýsingar úr viðtölum við ferðamenn, ferðapjónustuaðila og fólk sem stundar útivist á áhrifasvæðinu eða í næsta nágrenni þess.

3.1. Viðtöl við ferðþjónustuaðila og útivistarfólk

Upphaflega stóð til að kalla saman tvo rýnihópa, annars vegar hóp ferðþjónustuaðila og hins vegar hóp útivistarfólks. Frá því var hins vegar fljótlega horfið þar sem í ljós kom að ferðþjónustuaðilar voru almennt of uppteknir til að gefa sér tíma til þess. Í tilviki útivistarfólks var ástæðan fremur sú að það er um sundurleitan hóp að ræða og fremur illa gekk að fá viðmælendur í einstaklingsviðtöl þar sem margir töldu að málið varðaði sig ekki, að áhrif yrðu lítil í þeirra tilviki eða að viðkomandi þekkti ekki nægilega vel til til þess að tjá sig um þessi atriði. Frá sumum fengust ekki svör þrátt fyrir ítrekaða tölvupósta og má mögulega túlka það sem svo að viðkomandi hafi talið að málið hefði ekki áhrif á þá útivist sem viðkomandi stundar eða þá staði sem notaðir eru til útivistar, ellegar að viðkomandi hafi ekki viljað blanda sér í umræðu um skipulagsmál. Þessir aðilar voru úr fjölbreyttum tegundum útivistar, s.s. göngu, jeppamennsku og hestamennsku.

Val á viðmælendum í þessari rannsókn féll í flokk svokallaðs markmiðsúrtaks. Því hefur verið lýst þannig að „rannsóknarmaður þarf að beita dómgreind sinni til að velja úrtak sem hæfir markmiði rannsóknar“ (Sigríður Halldórsdóttir, 2013, bls. 145). Þannig var leitast við að finna ferðþjónustuaðila sem eru staðsettir á áhrifasvæðinu eða nýta það til ferðamennsku eða útivistar. Í tilviki ferðþjónustuaðila eru það einkum þeir sem eru með starfsemi næst línuleiðinni eða innan 5 km frá línunni til beggja handa. Í tilviki útivistarfólks var leitað til aðila sem eru í mismunandi tegundum útivistar og eru í mismunandi hlutverkum og sem eru líklegir til að hafa verulega og eftir atvikum ólíka hagsmuni tengda línulögninni.

3.1.1. Ferðþjónustuaðilar

Til þess að átta sig á eðli og umfangi áhrifa á ferðþjónustu var haft samband við 12 ferðþjónustuaðila á helsta áhrifasvæði Holtavörðuheildarlínu 1. Notuð var greinargerð Önnu Dóru Sæþórsdóttur og Margrétar Wendt (2021) til þess að finna hvaða ferðamannastaðir og starfsemi í ferðþjónustu væru næst línukostum. Sendur var tölvupóstur þann 22. ágúst 2022 á ferðþjónustuaðila sem eru á svæði þar sem sjónrænna áhrifa af Holtavörðuheildarlínu 1 getur gætt, sem er 5 km breitt til hvorrar handar út frá línuleiðinni. Í tölvupóstinum voru veittar grunnupplýsingar um framkvæmdina og þessa rannsókn á ferðþjónustu og útivist, sem hluta af mati á umhverfisáhrifum hennar. Einnig var í tölvupóstinum spurningarammi fyrir viðtalið sem óskað var eftir (sjá viðauka 1). Ekki náðist samband við ferðþjónustuaðila í Staffholtsey og ferðþjónustuaðili á Fossatúni þaðst undan formlegu viðtali, bæði sökum anna og vegna þess að viðkomandi taldi að áhrif yrðu engin á reksturinn og málið varðaði þau ekki. Alls voru því tekin 10 formleg viðtöl við ferðþjónustuaðila og eitt stutt og óformlegra viðtal.

Má sjá nöfn þeirra í viðmælendaskrá. Ummæli einstakra aðila eru að jafnaði ekki birt undir nafni. Viðtöl voru hljóðrituð með leyfi viðmælenda og gerð var samantekt úr öllum viðtölunum og þau greind eftir þemum og spurningum viðtalsrammans.

Við skoðun á valkosti BC1 – Hallarmúlaleið sem kom til mats vorið 2023 kom ábending um viðamikla uppbyggingu á ferðapjónustu á Stafholtsveggjum II en sú starfsemi er í tæplega 700 m fjarlægð frá valkosti BC1. Stafholtsveggir II liggja rétt utan svæðisins sem þessi rannsókn byggði upprunalega á, svo skýrsluhöfundar töldu rétt að bregðast við þessum upplýsingum. Haft var samband við forsvarsfólk uppbyggingar við Stafholtsveggi II og óskað eftir viðhorfum til Hallarmúlaleiðar. Í ljós kom að forsvarsfólk þessa fyrirtækis þekktu ekki til framkvæmdarinnar. Tekið var aftur formlegt viðtal við forsvarsmann fyrirtækisins 9. ágúst 2023 og þá var forsvarsfólk fyrirtækisins búið að kynna sér vel valkostinn Hallarmúlaleið.

3.1.2. Útivistarfólk

Svipuð nálgun var viðhöfð þegar valdir voru fulltrúar útivistarfólks til að ræða við um möguleg áhrif. Kynningarbréf, með ósk um viðtal eða þátttöku í rýnihópi, spurningaramma og helstu upplýsingum um framkvæmdina, var sent með tölvupósti þann 29. ágúst 2022 (sjá viðauka). Lögð var áhersla á að reyna að afla upplýsinga um hversu sýnileg viðkomandi telji að línan verði frá helstu útivistarsvæðum og hvort hún geti breytt aðdráttarafla svæðisins. Alls var haft samband við 17 aðila; einstaklinga, félög og samtök útivistarfólks. Nauðsynlegt reyndist að ítreka tölvupósta og þeim var fylgt eftir með símtölum þegar þurfti. Niðurstaðan varð sú að það náðist að taka formleg viðtöl við 10 aðila. Stutt, óformleg viðtöl voru að auki tekin við nokkra aðila þar sem kom í ljós að viðkomandi baðst undan formlegu viðtali af mismunandi ástæðum. Oftast var um að ræða að viðkomandi taldi að málið varðaði sig ekki og að áhrif af línulögninni væru bæði lítil og óljós fyrir þá útivist sem viðkomandi stundaði eða var í forsvari fyrir. Þessir aðilar voru einkum úr göngu og hestamennsku.

3.2. Viðtöl við ferðamenn

Framkvæmd viðtala við ferðamenn var á þá vegu að ferðamenn sem voru á gangi á völdum stöðum innan eða í nálægð við áhrifasvæði framkvæmdanna voru stoppaðir af handahófi, verkefnið kynnt fyrir þeim og þeir beðnir um að svara nokkrum spurningum í kjölfarið. Þar sem leitast var eftir að ná til fjölbreytts hóps ferðamanna með tilliti til kynferðis, aldurs og þjóðernis, þá varð val á ferðamönnum hnitmiðara þegar leið á gagnaöflun og tók mið af lýðfræði viðmælenda sem fyrir voru.

Lagðir voru hálfstaðlaðir spurningalistar fyrir viðmælendur þar sem leitað var eftir viðhorfum þeirra til sýnileika línunnar og mögulegra áhrifa hennar á aðdráttarafl svæðisins (sjá viðauka

3). Í heild voru 40 viðtöl tekin við 61 viðmælanda á fjórum stöðum í Borgarfirði; við Deildartunguhver, á Hvanneyri, við Glanna og í Borgarnesi. Hluti af spurningunum fólst í því að ferðamönnum voru sýndar myndir af nokkrum völdum stöðum á línuleiðinni, bæði eins og landslagið lítur út í dag og þar sem ný lína hefur verið tölvuteiknuð inn (sjá viðauka 5).

Fyrir og eftir myndir voru sýndar frá;

- Svæði A: Afleggjarinn við Hreppslaug (til vesturs)
- Svæði A: Hvanneyrarvegur við afleggjara að Ausu (til norðausturs)
- Svæði B: Stóri-Kroppur (til vesturs)
- Svæði C: Þverárrétt (til norðausturs), kostir C3-4
- Svæði C: Grjótháls (til suðausturs), kostir C1-C4

Verkís lagði til ofangreindar ásýndarmyndir. Við val á ásýndarmyndum var einkum haft til hliðsjónar að sýna ferðamönnum staði þar sem fleiri en einn valkost var um að ræða (svæði C) og staði sem buðu upp á að geta almennt metið breytta ásýnd landslags (svæði A og B). Myndirnar sem valdar voru sýna t.a.m. bæði ásýndarbreytingar í mismunandi fjarlægðum við mögulegar ferðaleiðir ferðamanna og staði þar sem línur myndu bera við himinn. Takmarka þurfti fjölda mynda sem valdar voru til að viðtölin yrðu ekki of löng, því mikilvægt að velja myndir sem gefa fjölbreytta sýn á framkvæmdina.

Myndir af svæði D voru ekki settir fram sem valkostir fyrir ásýndarmyndir frá Verkís en á því svæði er aðeins um einn valmöguleika að ræða. Valkosturinn Hallarmúlarleið (BC1) var ekki kominn fram þegar viðtöl við ferðamenn voru tekin.

Nokkur dráttur varð á því að myndirnar yrðu tilbúnar vegna tæknilegra ástæðna þannig að viðtöl hófust seinnipartinn í ágúst, í stað júlí eins og áformað hafði verið, og stóðu fram í byrjun september. Farið var í fimm vettvangsferðir á tveggja vikna tímabili. Tímasetning viðtalanna gerði það að verkum að erfiðara reyndist að ná til íslenskra ferðamanna en júlí er helsti ferðamánuður Íslendinga. Viðmælendur komu frá 18 þjóðlöndum, þar af 15 frá N-Ameríku, 37 frá Evrópu, 6 frá Íslandi og 3 frá öðrum heimsálfum (sjá viðauka 6). Gert var ráð fyrir að taka um tíu viðtöl á hverjum völdum stað en meirihluti viðtalanna var á endanum tekinn við Deildartunguhver (18) og í Borgarnesi (20) þar sem gangandi umferð ferðamanna reyndist mest á þessum stöðum á þeim tíma sem viðtölin voru tekin. Í Borgarnesi voru viðtölin tekin á svæðunum í kringum Landnámssetur Íslands og við Hyrnu, söluskála N1. Á hinum stöðunum voru viðtölin tekin á eða við bílastæði áfangastaðanna (sjá viðauka 4).

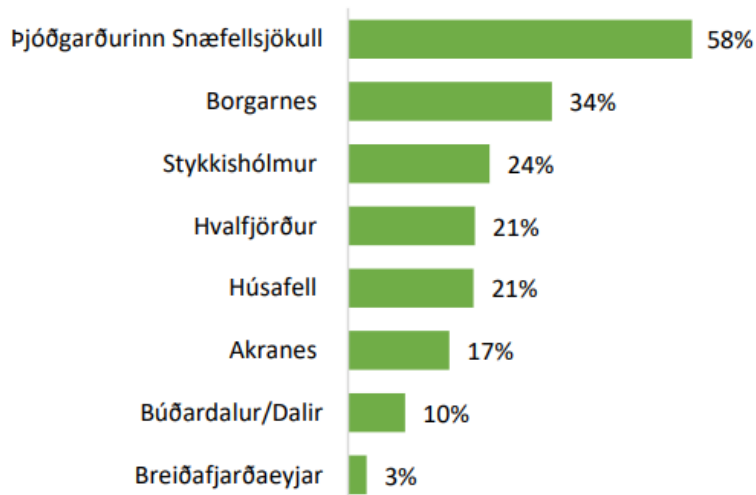
Viðtölin voru tekin upp með leyfi viðmælanda, skrifuð upp frá orði til orðs og þemagreind í kjölfarið með greiningarforritinu QDA Miner. Nafnleyndar viðmælanda var gætt við upptöku og úrvinnslu viðtalsgagna.

4. FERÐAÞJÓNUSTA OG ÚTIVIST Á ÁHRIFASVÆÐINU

Hér verður umfangi og einkennum ferðaþjónustunnar á svæðinu lýst í stórum dráttum. Fjallað verður um helstu viðkomustaði ferðamanna og útivistarfólks á línuleiðinni og annað sem talið er hafa aðdráttarafli fyrir ferðamenn á því svæði. Þá verður fjallað um viðhorf hagsmunaaðila í ferðaþjónustu, útivistarfólks og ferðamanna til lagningar Holtavörðuheildarlínu 1 og hvaða álitamál þessir aðilar telja vera mikilvægust hvað fyrirhugaða framkvæmd varðar og einstaka valkosti um legu hennar.

Á svæðinu sem mögulegar línuleiðir Holtavörðuheildarlínu 1 liggja um eða í grennd við er stunduð fjölbreytt ferðaþjónusta. Þar eru mikilvægir áningarstaðir ferðamanna og svæði sem notuð hafa verið til útivistar. Margir vinsælir ferðamannastaðir eru þó utan þess svæðis þar sem sýnileika línunnar gætir helst, sem er skilgreint sem 5 km breitt til hvorrar handar út frá henni. Fáir ferðamannastaðir eru nær línunni en sem nemur um 2 km.

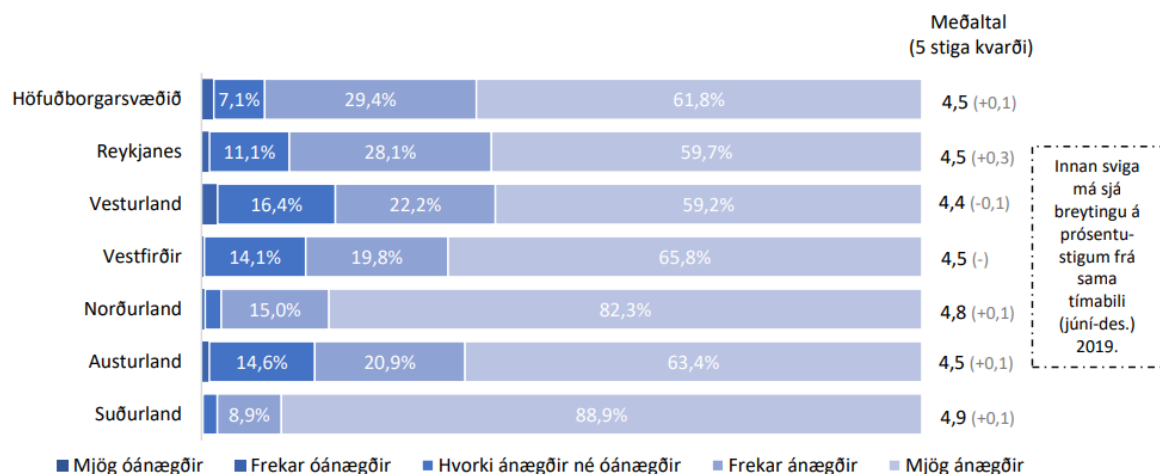
Til að glöggva sig á umfangi og sérstöðu ferðaþjónustu í landshlutanum þá má líta til kannana sem Ferðamálastofa framkvæmir reglulega meðal ferðamanna um ferðahegðun og viðhorf til ýmissa þátta sem varða ferðir þeirra til landsins og um landið. Holtavörðuheildarlína 1 liggur vissulega aðeins um hluta Vesturlands en þó getur verið fróðlegt að skoða megin einkenni landshlutans og athuga hvort það er eitthvað sérstakt sem aðgreinir Vesturland frá öðrum landshlutum. Samkvæmt könnun Ferðamálastofu heimsóttu um 60% erlendra ferðamanna Vesturland heim árið 2020 og hækkaði það hlutfall um 6,7% frá árinu 2019. Af þeim gistu um 2/3 á Vesturlandi í 1,2 gistinætur að meðaltali sem er stutt miðað við til dæmis Suðurland þar sem gistinætur voru 2,4 að meðaltali á sama tíma en þó litlu styttra en á Austurlandi (1,4) og Vestfjörðum (1,8). Ekkert þjóðerni erlendra ferðamanna sker sig sérstaklega úr hvað varðar heimsóknir og dvöl á Vesturlandi. Heimsóknir á nokkra staði innan Vesturlands, samkvæmt þessari könnun, voru eins og myndin að aftan sýnir (Oddný Þóra Óladóttir, 2022).



Mynd 6. Heimsóknir erlendra ferðamanna á Vesturlandi á nokkra staði árið 2021 skv. könnun Ferðamálastofu.

Ekkert af þessum svæðum er innan helsta áhrifasvæðis línunnar en fólk á ferðalagi um landshlutann getur auðvitað átt leið um helsta áhrifasvæði línunnar.

Ánægja með dvöl á Vesturlandi er svipuð og á höfuðborgarsvæðinu og Reykjanesi þar sem um 60% voru mjög ánægðir en þetta er nokkuð minna en á Suðurlandi þar sem ánægjan er mest eins og myndin að neðan sýnir (Oddný Þóra Óladóttir, 2022).



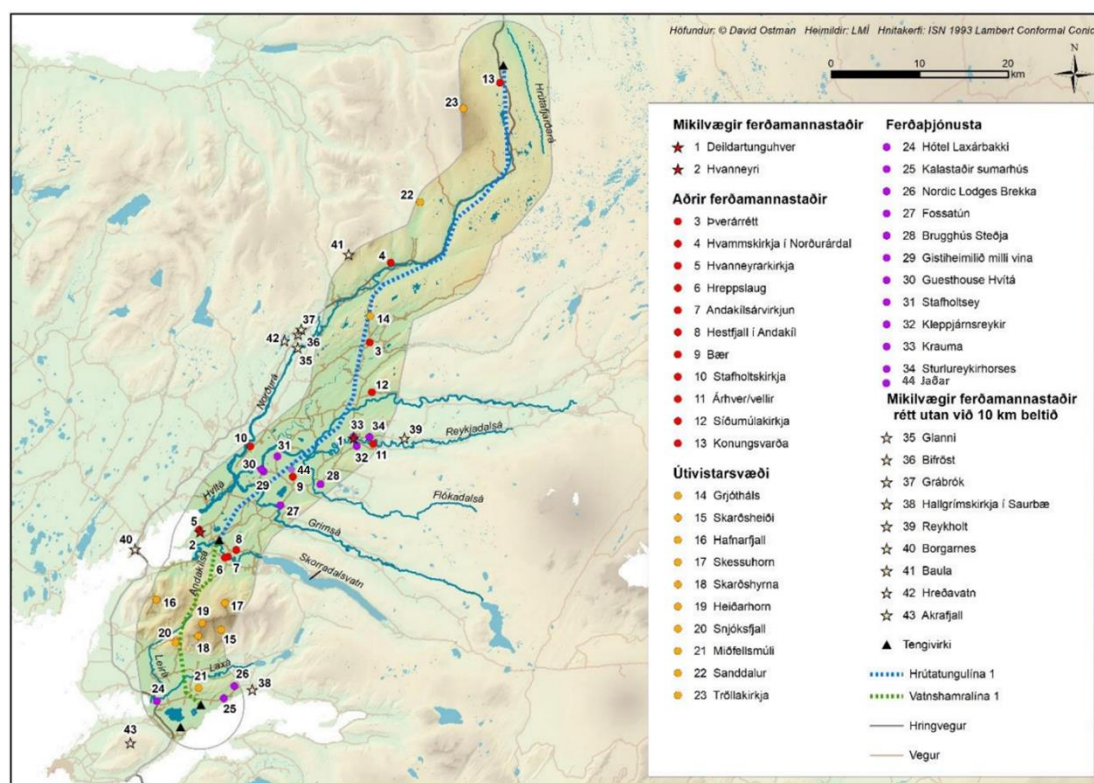
Mynd 7. Ánægja með heimsókn í einstaka landshluta 2021 skv. könnun Ferðamálastofu.

Þar sem þessi skýrsla fjallar um áhrif innviðauppbýggingar á ferðapjónustu og útivist er áhugavert að sjá að það atriði sem erlendir ferðamenn nefndu oftast í könnun Ferðamálastofu 2021 að þyrfti að batna til að þeir væru líklegri til að mæla með Íslandi sem áfangastað var að bæta innviði og upplýsingagjöf (Oddný Þóra Óladóttir, 2022). Þarna eru auðvitað innviðir flokkaðir almennt en samkvæmt nánari greiningu á þessu kom fram að þetta varðar mjög samgöngur og vegakerfi, aðstöðu á og við ferðamannastaði o.þ.h. (Elva Dögg Pálsdóttir, 2020).

Raforkuferfi fellur mögulega þarna undir en það eru innviðir þess eðlis að það er fyrst og fremst þegar þeir bregðast sem fólk áttar sig á hlutverki þeirra (*Infrastructure Security Month / CISA, e.d.*).

4.1. Viðkomustaðir ferðamanna og útvistarfólks

Í fyrri áfanga mats á áhrifum Holtavörðuheildarlínu 1 var umfangi ferðþjónustu og útvistar lýst á áhrifasvæði línunnar og lagt mat á það hversu viðkvæmt svæðið og einstakir hlutar þess væru gagnvart línulögninni (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Margrét Wendt, 2021). Þar var skoðað sérstaklega svæði sem er um það bil 5 km breitt til hvorrar handar við valkosti um línuleiðir og ferðþjónusta, ferðamannastaðir og útvistarmöguleikar sem til staðar eru, sjá myndina hér að neðan. Það var metið sem svo að á þessu svæði gæti sýnilegra áhrifa línunnar gætt, þetta svæði og afstaða gagnvart ferðamannastöðum er sýnt hér að neðan (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Margrét Wendt, 2021).



Mynd 8. Helstu ferðamannastaðir og útvistarsvæði á 5 km beltí meðfram núverandi byggðalínu.

Líta má á náttúru, sögustaði, söfn og fleira sem ferðþjónusta og útvist nýta fyrir sínar athafnir sem auðlind. Ferðamálastofa hefur notað hugtakið „áflugaverður viðkomustaður“ og kortlagt í sérstakri vefsíðu. Það getur verið matsatriði hvað teljist til áflugaverðra viðkomustaða enda er áhugasvið ferðamanna ærið mismunandi eins og gerist og gengur en vefsíðin hjálpar þó til og skapar útgangspunkt til að finna helstu staði sem áflugaverðir kunna að teljast

(Ferðamálastofa, e.d.). Segja má að vefsjáin beinist fremur að einstökum stöðum en síður að landslagsheildum. Hún nær því ekki að grípa það sem felst í aðdráttaraflum sem svæði eða landslagsheildir kunna að hafa í heild sinni, sbr. til dæmis umfjöllunina um ferðasvæði hér að framan. Nokkrir ferðamannastaðir sem taldir eru hafa miðlungs aðdráttarafl eru á helsta áhrifasvæði Holtavörðuheiðarlínu 1, s.s. Andakílsárviðkjún, Hestfjall, Hvanneyri, Bæjarkirkja, Reykjadalur og Þverárrétt. Einn staður á helsta áhrifasvæði Holtavörðuheiðarlínu 1 er í þeim flokki sem telst hafa mest aðdráttarafl en það er Deildartunguhver þar sem baðstaðurinn Krauma hefur verið settur á laggirnar. Deildartunguhver er í um tveggja km fjarlægð frá valkosti A-D sem er sá eini sem til greina kemur á þessum kafla línunnar skv. matsáætlun.

Með valkosti BC1 - Hallarmúlarleið sem kom nýr inn vorið 2023, stækkar áhrifasvæði Holtavörðuheiðarlínu 1 til vesturs. Áfangastaðir með mikið eða miðlungs aðdráttarafl bætast því við en meðal þeirra eru Stafholtskirkja, Grábrók, Glanni og Paradísarlaut, ásamt ferðaþjónustustöðum s.s. Varmalandi, Bifröst og Stafholtsveggjum II sem er nýr áfangastaður í uppbyggingu. Eftir að framkvæmdum lýkur við Stafholtsveggi verður þar starfrækt ferðaþjónusta sem býður upp á verslun, veitingar og gistirými fyrir allt að 170 gesti. Því má segja að um viðamikla uppbyggingu á ferðaþjónustu sé að ræða og nýr áfangastaður í Borgarfirði að þróast. Líklega verður þarna einn stærsti ferðaþjónustukjarni í héraðinu.



Mynd 9. Við Deildartunguhver og baðstaðinn Kraumu (ljósm. Hjalti Jóhannesson).

Í greinargerð Önnu Dóru Sæþórsdóttur og Margrétar Wendt (2021) var hluti af greiningarvinnunni að skoða svokölluð ferðasvæði sem ferðamenn gætu átt leið um til og frá því svæði sem Holtavörðuheiðarlína 1 liggur um. Þetta er stórt landsvæði sem liggur um syðri hluta Vesturlands og vestanvert Norðurland vestra. Þetta er nálgun sem notuð hefur verið af

faghópi 2 í Rammaáætlun til að skoða áhrif virkjana á ferðaþjónustu og einkum vegna virkjana á hálendi.

Í fyrri áfanga þessarar rannsóknar, þ.e. rannsókn Önnu Dóru og Margrétar var ekki fjallað um veiði í ám á svæðinu sem er mikilvæg tegund útivistar og henni tengist einnig ferðaþjónusta við innlenda og erlenda veiðimenn sem gista á svæðinu og eru verðmætur viðskiptavinahópur. Í athugasemdum við matsáætlun kom fram að línur geti blasað við frá veiðistöðum og úr veiðihúsum, svo sem við Þverá, sem hundruð gesta dvelja í yfir veiðitímabilið. Eftirfarandi veiðifélög eru á svæðinu og voru tekin sex viðtöl við fulltrúa fimm félaga:

Veiðifélag Andakílsár

Veiðifélag Norðurár

Veiðifélag Grímsár og Tunguár

Veiðifélag Þverár

Veiðifélag Hvítár og Norðlingafljóts

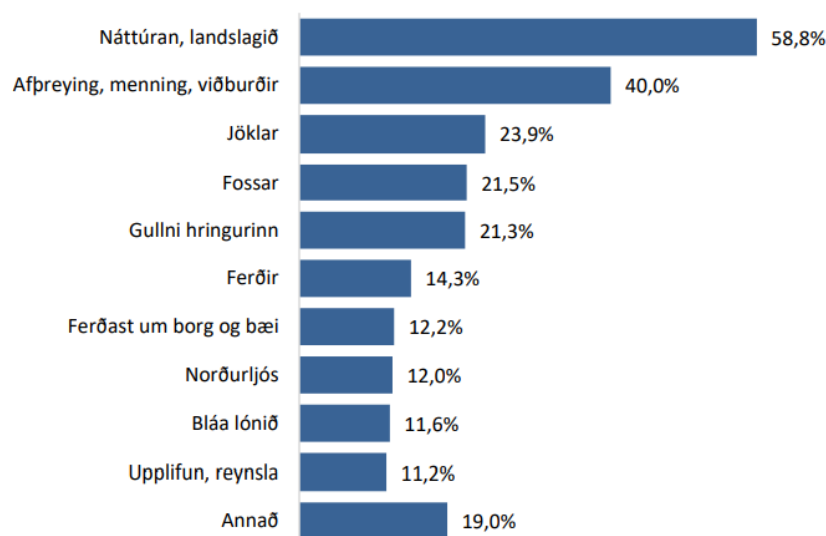
Veiðifélagið Flóka

Veiðifélag Laxár í Leirársveit

Veiðifélagið Hvítá (neðan Norðlingafljóts)

5. BÚSETULANDSLAG OG NÁTTÚRULEGT LANDSLAG

Áhrifin af línulögninni fyrir ferðapjónustu og útivist varða mest breytta ásýnd og breytt landslag. Áhugasvið ferðamanna er misjafnt, hjá einum getur það verið íslenski hesturinn, annar veltir fyrir sér sögusviði Íslendingasagna og sá þriðji getur haft áhuga á æskuslóðum þekktara listamanna. Hvað varðar erlenda ferðamenn þá er íslensk náttúra þó, í sinni víðu merkingu, eftirminnilegust úr Íslandsdvölinni, samkvæmt könnun Ferðamálastofu 2021 sbr. myndina að neðan (Oddný Þóra Óladóttir, 2022).



*Sp. What were the most memorable experiences of your visit to Iceland?

Mynd 10. Spurt í könnun Ferðamálastofu meðal erlendra ferðamanna 2021: Hvað var minnisstæðast úr Íslandsferðinni?

Áhrif af breytingum á landslagi fara því mikið eftir því með hvaða hugafari fólk fer um svæðin, hvaða tengingar það hefur við þau og hvaða væntingar fólk gerir sér. Landslagið og breytingar á því eru því ekki algildar heldur eiga sér stað í einhverju stærra samhengi. Fjallað er um landslag á línuleiðunum í matsáætlun Holtavörðuheildarlínu 1 og gert ráð fyrir sérstakri hlutarannsókn þar sem verður hægt að fræðast ítarlegar um þann þátt (Verkís, 2022).

Þrátt fyrir að fjallað verði um landslag í sérstakri hlutarannsókn, er í tengslum við ferðapjónustu og útivist áhugavert að velja fyrir sér breytingum á ásýnd svæða, eða því sem einnig er kallað yfirbragð eða ásjóna. Í tengslum við þessa rannsókn er gott að skoða um hvers konar landslag Holtavörðuheildarlína 1 myndi liggja en það er að langmestu leyti svæði sem aldalöng búseta mannsins hefur sett mark sitt á. Hugtakið menningarlandslag er notað um það landslag sem mótað er af umsvifum mannsins (National Geographic Society, 2011). Í víðum skilningi er hægt að ganga svo langt að segja að nánast allt yfirborð Íslands sé menningarlandslag, meira að segja hálendið „vegna þess að gróðurfar þess hefur gerbreyst

sökum beinna og óbeinna áhrifa búfjárbeitar eftir landnám“ (Orri Vésteinsson, 2020, bls. 5). Menningarlandslagið getur síðan flokkast í búsetulandslag, borgarlandslag, iðnaðarlandslag og svo framvegis. Í sömu greinargerð Orra er búsetulandslag 20. aldar skilgreint svo:

- 20. aldar búsetulandslag [e]inkennist af steypum húsum, vélgröfnum skurðum og túnasléttun, vírgirðingum, uppbyggðum vegum og dráttarvélaslóðum. Sumarbústaðir, skógrækt og efnisnámur þekja minna en 5% af flatarmáli.

Búsetulandslag 21. aldar einkennist hins vegar af stórskornari og sérhæfðari landnotkun:

- 21. aldar búsetulandslag [e]inkennist af steypum húsum, vélgröfnum skurðum og túnasléttun, vírgirðingum, uppbyggðum vegum og dráttarvélaslóðum en líka skjólbeltum, skógrækt, lúpínubreiðum, iðnaðar- og afþreyingarhúsnæði (t.d. hesthúsum, golfvöllum). (Orri Vésteinsson, 2020, bls. 22)

Í stórum dráttum hefur byggðin á áhrifasvæði Holtavörðuheildarlínu 1 yfirbragð búsetulandslags 20. aldar og í æ meira mæli 21. aldar. Stór og hátæknivædd kúabú hafa risið, miklar túnasléttur sem eru oft afmarkaðar með skjólbeltum eru heyjaðar með stórum dráttarvélum og sérhæfðum búnaði og hvítar heyrúllur eru meðal þess sem er mest áberandi í umhverfinu yfir hásumarið. Umfangsmikil skógrækt er stunduð á nokkrum stöðum í héraðinu með innfluttum trjátegundum.



Mynd 11. Búsetulandslag 20. og 21. aldar mætast í Þverárhlið í Borgarfirði. Eldri byggðalína t.v. og stórir heyrúllustaflar fyrir miðri mynd. Nýr og breiður vegur í lagningu í forgrunni (ljósm. Hjalti Jóhannesson).

Hérlendis er það gjarnan náttúrulegt landslag sem átt er við í tengslum við umræðu um verndun landslags. Þar sem þéttbýlið er umfangsmeira og búsetusagan lengri, s.s. á meginlandi Evrópu, miðar umhverfisvernd hins vegar oft að því að vernda mannvistarlandslag fyrir röskun enda hefur langmest yfirborð lands þegar verið mótað af manningum á einn eða annan hátt.

Segja má að gamla byggðalínan á svæðinu með tréstaustæðum, þ.e. Vatnshamralína 1 og Hrutatungulína 1, tilheyri fremur eldra búsetulandslagi 20. aldar meðan Holtavörðuheildarlína 1 yrði stórskornari og í takt við ýmislegt í búsetulandslagi 21. aldarinnar.



Mynd 12. Eyðibýli á áhrifasvæði Holtavörðuheildarlínu 1, sem sýnir ummerki hefðbundins búsetulandslags eins og það var á 20. öld. (ljósm. Hjalti Jóhannesson).

Í stórum dráttum liggja allir valkostir um línuleiðir Holtavörðuheildarlínu 1 um svæði sem hefur yfirbragð menningarlandslags. Leið A-D fylgir þannig mannvirkjabelti gömlu byggðalínunnar.

A-hluti línuleiðar Holtavörðuheildarlínu 1 hefst nálægt iðnaðarsvæðinu við Grundatanga. Þjóðvegur 1 liggur um svæðið að stórum hluta og umferð er mikil.

Valkostir á B-hluta línuleiðarinnar liggja að meira eða minna leyti um búsetulandslag. Munurinn á þeim er einna helst sá að sumir valkostir eru til þess ætlaðir að reyna að draga úr sammögnunaráhrifum sem nálægð við núverandi línur getur valdið. Einnig eru þeir kynntir til að skapa aukna fjarlægð í tilvikum þar sem núverandi línustæði (og leið A-D) er mjög nálægt tilteknum bæjum.

Svipað gildir í raun á C-hluta línuleiðarinnar að valkostir, aðrir en A-D, eru til þess fallnir að skapa aukna vegalengd frá bæjum til Holtavörðuheildarlínu 1.

Á D-hluta línuleiðarinnar fylgir hún að mestu núverandi mannvirkjabelti gömlu byggðalínunnar og er frekar nálægt Hringvegi og er þannig að stórum dráttum í búsetulandslagi 20. og 21. aldar en einnig í tiltölulega lítt snortnu landslagi í efri hluta Norðurárdals og á Holtavörðuheidi.

Valkostur BC1 færi um 30 km leið frá núverandi byggðalínu við Heggstaði til norðurs um Staffholtstungur og mæta núverandi byggðalínu til móts við Hafþórsstaði í Norðurárdal. Eins

og í tilviki valkosta B og C, færi línuleiðin að miklu leyti um búsetulandslag. Línan myndi liggja í nokkurri fjarlægð frá núverandi byggðalínu og því skapa aukna vegalengd frá bæjum sem hún liggur nærri.

Fyrri rannsóknir hér á landi sýna að ferðamenn eru almennt ekki hrifnir af mannvirkjaframkvæmdum í náttúru Íslands og telja mikilvægt að geta upplifað ósnortna náttúru og víðerni þegar þeir ferðast um landið. Það er einna helst sjónrænu áhrif rafmagnslína sem hefur áhrif á upplifun þeirra á íslensku landslagi (Tverijonaite og Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2021). Ferðamenn eru þó misjafnlega viðkvæmir fyrir mannvirkjum á borð við rafmagnslínur og virkjanir. Orsakir þessarar breytilegu afstöðu getur til dæmis verið háð því á hvaða forsendum þeir eru að heimsækja Ísland. Það er því oft mjög einstaklingsbundið hvernig ferðamenn upplifa náttúruna. Sumir eru gagnert að koma til að upplifa ósnortna náttúru, aðrir að koma í veiðiferðir eða til að upplifa fyrir fram ákveðna áfangastaði (Meyer-Arden, 2004).

Þjóðerni og menningarlegur bakgrunnur ferðamanna getur einnig haft áhrif á hvernig þeir upplifa mannvirki í náttúrunni. Í fyrri rannsóknum á virkjanaframkvæmdum og mögulegum áhrifum framkvæmda við nýjar rafmagnslínur á Íslandi eru íslenskir ferðamenn oft á tíðum hvað neikvæðastir í garð mannvirkja og rafmagnslína, ásamt öðrum Norðurlandabúum og Frökkum. Bandaríkjamenn og Þjóðverjar eru þau þjóðerni sem virðast almennt jákvæðari gangvart þessum hlutum (Auður H. Ingólfssdóttir o.fl., 2018; Þorkell Stefánsson o.fl., 2017). Það er einnig munur á því hverju ferðamenn taka sérstaklega eftir á ferð sinni um landið og getur það verið breytilegt eftir svæðum og hvernig ferðamenn séu að nýta svæðið. Til að mynda hvort þeir eigi eingöngu leið um svæðið eða hvort þeir séu gagnert að stoppa til að upplifa áfangastaði. Í Gallup könnun frá 2017, sem unnin var fyrir Landsnet meðal erlendra ferðamanna, voru ferðamenn spurðir hverju þeir hefðu tekið eftir á ferð sinni milli Hafnafjarðar og Keflavíkurflugvallar. Flestir nefndu þætti sem tengdust náttúrulegu umhverfi svæðisins en aðeins 6% nefndu iðnað eða annað manngert umhverfi. Enginn nefndi loftlínur sérstaklega, þrátt fyrir að Suðurnesjalína 1 liggi á stórum kafla meðfram eða í nálægð við Reykjanesbrautina (Gallup, 2017).

Þó er ljóst að ferðamenn geta brugðist við nýjum framkvæmdum á mismunandi hátt og þær haft ólík áhrif á upplifun þeirra af náttúru Íslands en náttúra landsins er stærsta aðráttaraflíð fyrir erlenda ferðamenn sem hingað koma. Samkvæmt brottfarakönnun Ferðamálastofu á Keflavíkurflugvelli þá nefndu rétt rúm 95% af erlendum ferðamönnum að náttúra Íslands og einstök náttúruferðir hefðu gefið hugmyndina að því að heimsækja landið árið 2021 (Oddný Þóra Óladóttir, 2022). Því er mikilvægt fyrir ferðaþjónustuna í heild að hugað sé vel að

Því hvernig sjónræn áhrif nýjar framkvæmdir hafi á upplifun ferðamanna af landslaginu og að möguleg neikvæð áhrif á upplifun þeirra séu milduð eins og hægt er.

6. NIÐURSTÖÐUR VIÐTALA VIÐ FERÐAMENN, FERÐAÞJÓNUSTUAÐILA OG ÚTIVISTARFÓLK

Hér verður greint frá framkvæmd og niðurstöðum viðtala við þá þrjá hópa fólks sem talið er að geti gefið upplýsingar um áhrif framkvæmdarinnar. Hér er greint frá niðurstöðum út frá þeim rannsóknarspurningum sem lagðar voru til grundavallar í rannsókninni og matsáætluninni, þ.e.:

- Hversu sýnileg er framkvæmdin frá helstu útivistarsvæðum og hvernig gæti hún breytt aðdráttarafli svæðisins?
- Hversu líklegt er að framkvæmdin hafi áhrif á komur ferðamanna/viðskipti við ferðaþjónustuaðila á svæðinu og hversu lengi má gera ráð fyrir að áhrifin vari?
- Hver er varanleiki áhrifa?

Að auki er gerð grein fyrir öðrum mögulegum áhrifum framkvæmdar og öðru sem viðmælendur vildu koma á framfæri vegna línulagnarinnar og gæti komið að gagni í mati á umhverfisáhrifum, við að bera saman mismunandi valkosti, útfærslu á þeim og mögulegar mótvægisáðgerðir.

Í nokkrum tilvikum vildu viðmælendur benda á aðra valkosti en þá sem þetta mat á umhverfisáhrifum snýst um að bera saman. Þannig var bent á hálendisleið um Arnarvatnsheiði eða aðrar útfærslur sem miðuðu að því sneiða fram hjá byggðu svæði í Borgarfirði. Spurt var um eða bent á jarðstreng sem valkost. Loks komu fram efasemdir hjá sumum um þörfina á svona stórrí flutningslínu yfir höfuð. Þar sem þetta er í raun utan ramma þessa verkefnis, sem snýst um að bera saman áhrif valkosta á ferðaþjónustu og útivist, samkvæmt samþykktu matsáætlun, verður ekki dvalið við þessa þætti.

Hafa ber í huga að nokkrir ferðaþjónustuaðilar eru einnig jarðeigendur og í þeim tilvikum geta hagsmunir verið annars konar og flóknari en hagsmunir sem varða fyrst og fremst áhrif á ferðaþjónustuna sem þeir stunda.

6.1. *Ferðamenn*

Til að ná fram viðhorfum ferðamanna á framkvæmdunum voru tekin 40 hálfstöðluð viðtöl við 61 viðmælenda á fjórum stöðum í Borgarfirðinum; við Deildartunguhver, á Hvanneyri, við Glanna og í Borgarnesi. Viðtölin voru flestöll einstaklingsviðtöl en í nokkrum tilfellum var rætt við tvennt til þrennt samferðafólk í einu. Flestir viðmælendanna áttu einungis leið um svæðið eða voru í dagsferð en nokkrir þeirra höfðu þó gist innan svæðisins í a.m.k. eina nótt. Þegar

viðmælendur voru beðnir um að meta hvort þeir teldu landslagið á svæðinu vera þéttbýli, dreifbýli eða ósnortna náttúru, voru þeir helst á því að svæðið teldist til dreifbýlis, landbúnaðarlands eða jafnvel ósnortinnar náttúru inn á milli. Þegar þeir voru spurðir um viðhorf þeirra til rafmagnslína í þessum þremur mismunandi tegundum búsetu- og landslagsforms, voru viðmælendur almennt sammála um að þær væru ill nauðsyn. Viðmælendur vildu upplifa náttúru og landslag Íslands en höfðu á orði að þeir vildu þó geta haft aðgang að rafmagni og interneti á ferð sinni um landið. Þeir voru heilt yfir jákvæðari fyrir rafmagnslínunum í þéttbýli og dreifbýli, en neikvæðari fyrir rafmagnslínunum í ósnortinni náttúru. Þó komu nokkrir viðmælendur inn á að línulagnir yfir óbyggðir eða ósnortna náttúru væru stundum óhjákvæmilegar og í flestum tilfellum myndi það ekki hafa mjög mikil áhrif á upplifun þeirra af náttúrunni, þó það væri betra að hafa engin mannvirki á þeim svæðum.

If you can avoid [electricity lines in unspoiled nature] that's the best of course, yes, but you have to make a general society decision of how much they are needed (karl, 69, frá Danmörku).

And also, I think it is about what is correct for the country and for the infrastructure and your island you know like, it shouldn't be, I think everyone knows that there are parts of any country that have more infrastructure or less, you know what I mean, not everything is for tourists or should be (kona, 39, frá Grikklandi).

I think that is not a first choice [to put a powerline in unspoilt nature] but I would not rule it out. What you guys got here is a treasure, so you want to be careful with it. But I think you can put power through, being careful, and not hurt the environment (kona, 57, frá Bandaríkjunum).

Þar sem munur á svörum viðmælenda var ekki mikill á milli landa eða annarra bakgrunnsbreytna sem spurt var um, verður almennt ekki farið inn á bakgrunnsbreytur þegar farið er yfir niðurstöður viðtalanna við ferðamenn. Þegar líða tók á gagnaöflunina fór að bera á ákveðinni mettun í svörum viðmælenda og endurtekin þemu fóru að koma í ljós.

6.1.1. Sýnileiki frá helstu útivistarsvæðum og mögulegar breytingar á aðráttaraflí svæðisins

Viðmælendur töldu almennt að nýju línuleiðirnar myndu ekki hafa mikil áhrif á aðráttarafl eða upplifun þeirra af svæðinu. Þegar ferðamennirnir rýndu í myndirnar sem þeim voru sýndar sáu þeir í flestum tilfellum ekki verulegan mun á ásýnd landslagsins, sérstaklega þar sem nýja línuleiðin lá samsíða þeirri eldri.

I would say it is not a very big difference. I am a tourist, so I would visit here not very often. Chances are I will only ever see one version of what it is. From the picture it is not that big of a difference (kona, 20, frá Portúgal).

Almennt voru viðmælendur hlynntari því að línurnar myndu liggja samsíða, fremur en að farið væri með nýju línuna yfir 'ósnortið' landsvæði. Það var þó ákveðinn mismunur á tilsvörum eftir

Því hvaða staði rætt var um, svo hér á eftir verður farið yfir helstu viðhorf ferðamanna á hverjum stað/svæði fyrir sig.

Svæði A: Nágrenni Hvanneyrar

Myndir frá tveimur stöðum í nágrenni við Hvanneyri voru lagðar fyrir ferðamenn. Annars vegar mynd tekin við afleggjarann að Hreppslaug til vesturs og hins vegar frá Hvanneyrarvegi til norðausturs. Meirihluti viðmælenda taldi að sjónræn áhrif nýrrar línu væru ekki mikil frá þessum sjónarhornum. Helsta var nefnt að það væri aukinn sýnileiki við afleggjarann að Hreppslaug á þeim stöðum sem línurnar námu við sjóndeildarhring á leið niður fjallshlíðina. Á meðan sáu viðmælendur litlar sem engar breytingar á fyrir og eftir myndum sem sýndar voru frá Hvanneyrarvegi. Þegar viðmælendur voru spurðir hvort nýja ásýndin myndi hafa áhrif á upplifun þeirra af svæðinu svöruðu langflestir því neitandi og að þeir myndu ekki veita þessu mikla eftirtekt á leið sinni um svæðið.

Svæði B: Við Stóra-Kropp

Því næst voru fyrir og eftir myndir sýndar til vesturs við bæinn Stóra-Kropp. Frá þessu sjónarhorni sáu viðmælendur almennt lítilsháttar ásýndarmun á landslaginu en töldu þó ekki að það myndi hafa mikil áhrif á upplifun þeirra af svæðinu. Í sumum tilfellum sáu viðmælendur engan mun fyrir en þeir fóru að rýna í myndina, á meðan aðrir sáu nýju möstrin strax en töldu muninn ekki mikinn frá því sjónarhorni sem þeim var gefið. Viðmælendur höfðu einnig á orði að hvorki núverandi lína né sú viðbót sem kæmi vegna framkvæmdanna myndi fanga auga þeirra sérstaklega þegar keyrt væri eftir Borgarfjarðarbraut.

Svæði C: Þverárrétt til NA

Tveir valkostir voru lagðir fram (C3 og C4) fyrir viðmælendur frá veginum við Þverárrétt, horft til norðausturs. Hér sáu viðmælendur mikinn mun á ásýnd landslagsins á fyrir og eftir myndunum. Af þessum tveimur kostum töldu flestir að valkostur C4 væri skárri kosturinn. Það sem hafði mest áhrif á viðmælendur við skoðun á valkostum C3 og C4 var nálægðin við rafmagnslínurnar og sjónrænu áhrifin af því að sjónarhorn C3 var eins og maður stæði beint undir línunni. Nokkrir komu með athugasemdir um að þar sem sjónarhornið sem þeir fengu af valkosti C3 væri beint undir línuleiðinni þá væru sjónrænu áhrifin áhrifaríkari en þegar línan væri lengra í burtu eins og sjónarhornið sem gefið væri af valkosti C4. Ef keyrt væri lengra eftir veginum myndu sjónrænu áhrifin af þessum tveimur valkostum líklega snúast við, þegar komið væri beint undir valkost C4 þar sem hann myndi þvera veginn.

It depends on the angle. If you are driving, [C3] is more present than the second one, I think. [C4] is better then, from the road. [However], if you drive a bit further down the road and you look at [C4], it would almost look like [C3] (karl, 38, frá Hollandi).

Margir viðmælendur töldu einnig að það væri betra ef hægt væri að leggja nýju línuna meðfram þeirri gömlu ef sá möguleiki væri fyrir hendi og sleppa þar með við að leggja línu yfir „nýtt“ svæði. Þrátt fyrir það töldu viðmælendur almennt ekki að valkostir C3 eða C4 myndu hafa mikil neikvæð áhrif á upplifun þeirra af þessu tiltekna svæði, þó þetta væri eitthvað sem þeir vissulega myndu taka eftir.

Svæði C: Grjótháls til SA

Að lokum voru fjórir valkostir (C1-4) lagðir fyrir viðmælendur með sjónarhorni að Grjóthálsi til suðausturs. Í tilsvörum viðmælenda kom skýrt fram að valkostur C1 væri ákjósanlegastur þar sem hann hefði minnst sjónræn áhrif þegar horft væri yfir landslagið. Valkostur C4 var talinn næstbestur og C2-C3 þeir verstu. Viðmælendur veltu einnig margir fyrir sér þeim auka krók á línuleiðinni sem sæist á myndum C2-C3 og töldu það skapa ákveðinn óróleika og meiri sjónmengun heldur en ef horft væri á valmöguleika C1 og C4 sem lægju í beinni línu.

Þegar rætt var um valkostina fjóra á þessu svæði komu nokkrir viðmælendur inn á náttúruvernd og lífríki svæðisins, sér í lagi með tilliti til árinna og skógarins á myndunum og að það þyrfti því að velja þá möguleika sem myndu raska því sem minnst.

6.1.2. Líkleg áhrif framkvæmdar á komur ferðamanna/viðskipti við ferðapjónustuaðila á svæðinu

Viðmælendur nefndu margir að umfang rafmagnslína og álíka mannvirkja hér á landi væri ekki mikið í samanburði við þeirra heimalönd og það sem þeir voru vanir að sjá þar.

But honestly, people need electricity, and I am more on the page of “who gives a fuck where the line is?” so it might look nicer, but we are from Germany and we have lots of lines everywhere, so it does not bother you, you get used to it, it doesn't matter (kona, 24, frá Þýskalandi).

Karl: no, well we wouldn't particularly notice it because we see a lot of this in our home state, where we come from it's, well we see...

Kona: yeah, it looks actually, it reminds me of our home, yeah sometimes you just can't help it like, I don't know, yeah it's not particularly, I mean it stands out, but you know...

Karl: not that much (samtal hjóna innan viðtals; karl og kona, 39 og 35, frá Bandaríkjunum).

Þetta átti bæði við um þá sem tóku eftir og tóku ekki eftir rafmagnslínum í landslaginu á ferðalögum. Þó nokkrir af viðmælendum höfðu verið á hringferð um landið, jafnvel án þess að hafa komið við á höfuðborgarsvæðinu og upplifun þeirra af Íslandi var að langstærsti hluti landsins væri dreifbýli, landbúnaðarland eða ósnortin náttúra. Það væri ekki þeirra fyrsti kostur að sjá fleiri rafmagnslínur eða mannvirki en þeir höfðu skilning á að það þyrfti að tryggja rafmagn til allra landshluta og það væri hluti af því að búa í nútíma samfélagi að þurfa rafmagn.

Langflestir töldu því ekki að framkvæmdirnar við Holtavörðuheildarlínu 1 myndu hafa áhrif á komur þeirra eða viðskipti við ferðapjónustuaðila á svæðinu. Þegar viðmælendur voru spurðir hvort þeir hefðu tekið eftir rafmagnslínunum á leið sinni um áhrifasvæði framkvæmdanna þann daginn og hvort þeir tækju almennt eftir rafmagnslínunum þegar þeir væru á ferðalagi, skiptust viðmælendur í tvo, næstum jafn stóra, hópa. Þá sem höfðu ekki tekið eftir eða tækju ekki eftir rafmagnslínunum og þá sem gerðu það. Stærsti hluti viðmælenda sagði þó að rafmagnslínurnar, hvort sem þeir tóku eftir þeim eða ei, hefðu ekki haft mikil áhrif á upplifun þeirra af þeim svæðum sem um var rætt. Viðmælendur voru einnig á því að rafmagnslínur hefðu ekki áhrif á ákvörðun þeirra um þá áfangastaði sem þeir völdu að heimsækja og væru ekki eitthvað sem þeir könnuðu sérstaklega áður en þeir héldu af stað í ferðina. Vert er þó að nefna að nokkrir viðmælendur höfðu orð á að þeir vildu ekki vera í of mikilli nálægð við rafmagnslínur, þ.e.a.s. ekki vera beint undir þeim eða við hliðina á þeim. Áttu þeir þá helst við að þeir vildu ekki gista eða ganga beint undir þeim eða í mikilli nálægð við þær. Viðmælendur sem höfðu þetta á orði nefndu að þeir teldu það óhollt að vera í of mikilli nálægð við rafmagnslínur og/eða að það vekti hjá þeim ákveðin óhug.

Actually, it does have a negative effect [in urban areas] and I'm a bit scared of these electromagnetic fields if you sleep like close to one of these. [...] Mostly more important for me not to sleep next to it but I mean drive through okay but not sleep next to [the power lines] (kona, 30, frá Þýskalandi).

6.1.3. Varanleiki áhrifa

Til lengri tíma litið myndu áhrif framkvæmdanna hafa lítil áhrif á komur ferðamanna inn á svæðið. Sér í lagi þar sem nýja línuleiðin myndi liggja samhliða eða í nálægð við þá gömlu. Mestu áhrifin á upplifun ferðamanna yrðu líklega á framkvæmdatímanum sjálfum.

Nokkrir viðmælendur veltu þó fyrir sér hvernig jarðrask vegna framkvæmdanna myndi líta út og hvernig áhrif jarðraskið myndi hafa á ásýnd svæðisins til framtíðar en nýir línuvegir voru ekki teiknaðir inn á myndirnar sem ferðamönnum voru sýndar. Nokkrir af bandarísku viðmælendunum nefndu til að mynda hvernig það sæjust oft stór ör í skógum á þeirra heimaslóðum þar sem rafmagnslínur hefðu verið lagðar.

The worst is when they mow through the trees. We have that where we are, they have mountains and trees that are covered in forest, and they just mow this huge path and you see that it is terrible. Because in that case it is very noticeable, it breaks up the landscape because they literally cut a path through the landscape to put it in versus being able to put it on top of something that is already there (Karl, 49, Bandaríkin).

Það eru því oft ekki einungis sjónrænu áhrifin af rafmagnslínunum sjálfum sem hafa varanleg áhrif á svæðið fyrir ferðamenn, heldur raskið á náttúrunni í kring og hvernig gengið er frá því til lengri tíma litið.

Staðsetning rafmagnslína í landslaginu getur líka haft áhrif á upplifun ferðamanna en rafmagnslínur sem bera mikið við himinn virðast hafa meiri áhrif heldur en línur og staurar sem falla inn í landslagið.

6.1.4. Önnur áhrif og hugsanlegar mótvægisáðgerðir

Flestir viðmælendur voru hvað hlynntastir þeim valkostum þar sem möguleiki var gefinn á að hafa nýju línuleiðina samhliða þeirri gömlu. Nokkrar ástæður voru gefnar fyrir því að viðmælendur töldu þann kost hvað ákjósanlegastan.

Jarðrask; viðmælendur töldu að það myndi hafa minni áhrif á landslagið og upplifun þeirra að leggja línurnar yfir landsvæði þar sem mannvirki væru fyrir, í staðinn fyrir að leggjast í framkvæmdir á nýjum svæðum.

Náttúruvernd; af svipuðum meiði nefndu nokkrir að það væri mikilvægt að huga vel að verndun náttúru og lífríkis þegar kæmi að framkvæmdum sem þessum. Viðmælendur töldu vænlegra að leggja línu þar sem mannvirki voru fyrir, sér í lagi þar sem viðmælendur sáu nýju línurnar liggja nálægt vatni eða skóglendi á myndunum.

It would make sense to keep it in the same place since it's already like, you want to minimize like the environmental impact or like the nature impact as well so if that could be minimized as much as possible that's probably the best thing to do I presume (kona, 23, frá Kanada).

Yeah, I would say minimizing the economic impact or the ethological impact, would be a priority. Like as much as a view for tourism is nice, minimizing the damage to nature seems more important (karl, 39, frá Bandaríkjunum).

Upplifun á náttúru og landslagi; sumir viðmælendur nefndu að ein af 'lausnunum' við að sjá rafmagnslínur í landslaginu væri að það væri 360° útsýni á flestum stöðum og ef það væru rafmagnslínur í eina áttina væri hægt að snúa sér við og horfa/taka myndir í hina áttina. Valkostir sem reiknuðu með að nýja línan færi yfir ný svæði gætu tekið þennan möguleika í burtu þar sem rafmagnslínur væru sjáanlegar í fleiri áttum.

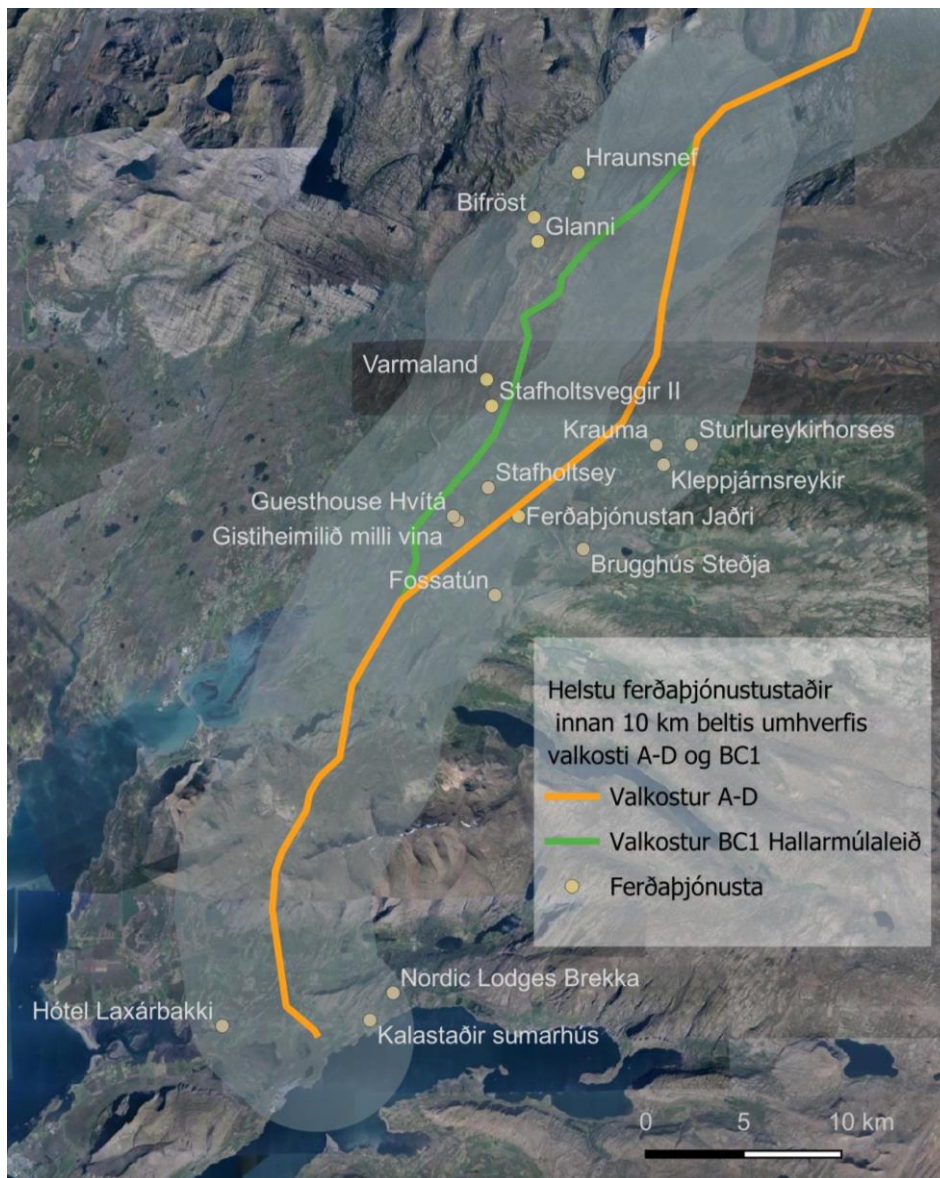
We rotate in order not to have the powerlines here in the picture but [they don't bother us] more than that (karl, 27, frá Ítalíu).

Þar að auki spurðu nokkrir viðmælendur um möguleika þess að leggja annað hvort nýju línuna eða þá gömlu í jörðu, ef það væri möguleiki þá myndi þeim hugnast sá kostur vel.

6.2. Ferðþjónustuaðilar

Tekin voru 11 formleg viðtöl við ferðþjónustuaðila á því svæði þar sem talið er að sýnileiki Holtavörðuheildarlínu 1 getið valdið áhrifum en það er á beltí sem er fimm km breitt til hvorrar handar frá línu. Einnig var tekið stutt samtal við einn ferðþjónustuaðila sem afgreiddi beiðni

um viðtal stuttlega með því að segja að áhrif yrðu engin á hans rekstur og að hann hefði ekki tíma til að ræða þetta nánar vegna anna í ferðþjónustu. Í næstu þremur undirköflum verður fjallað um niðurstöður viðtala út frá þeim þremur rannsóknarspurningum sem kynntar voru í kafla 3 og í upphafi þessa kafla.



Mynd 13. Helstu ferðþjónustustaðir innan 5 km vegalengdar frá valkostum A-D og BC1 (skyggðu svæðin).

Viðmælendur meðal ferðþjónustuaðila vissu almennt mjög lítið um framkvæmdina og mismunandi valkosti áður en haft var samband við þá. Í raun má segja að aðeins einn aðili hafi vitað mikið um framkvæmdina þegar rannsakandi hafði samband og sá aðili er með ferðþjónustu nálægt núverandi línuleið. Nokkrir vissu ekkert af framkvæmdinni þegar haft var samband við þá. Kynningarbréf og gögn, s.s. matsáætlun og myndir sem rannsakandi sendi veittu innsýn í verkefnið fyrir þessa aðila.

6.2.1. Sýnileiki frá helstu útivistarsvæðum og mögulegar breytingar á aðráttaraflí svæðisins

Mjög misjafnt er hversu sýnileg viðmælendur töldu að línan yrði og fór það mest eftir nálægð við hana, sem kemur kannski ekki á óvart. Að geta boðið upp á útsýni virðist skipta afar miklu máli fyrir suma ferðapjónustuaðila.

Ferðapjónustuaðilar sem eiga ekki land að línunni, eru með starfsemi sína í nokkurri fjarlægð frá henni (á bilinu 2 - 3,5 km) eða þar sem valkostur er í hvarfi vegna landslags töldu sýnileikann lítinn og höfðu litlar eða engar áhyggjur af því að hún myndi hafa áhrif á ferðapjónustu. Þetta gilti um ferðapjónustuaðila á Hótel Laxárbakka, Sturlureykjum, Kleppjárnsreykjum, Steðja, Kraumu, Fossatúni og í Hvalfirði. Ummæli á borð við þessi komu fram:

„Það rétt grillir í núverandi staura ef rýnt er í áttina þangað“, ... „ég sé ekki betur en að helstu og merkustu ferðamannastaðir sleppi þokkalega vel“ og „auðvitað er lýti af þessu en þetta er partur af því sem við lifum af“ (ferðapjónustuaðili á svæði B).

Dæmið snerist algerlega við í tilviki þeirra sem reka ferðapjónustu á jörðum þar sem einhverjir valkostir um línulögn liggja fyrir eða þar sem nálægðin er meiri. Þessir aðilar töldu sýnileikann mikinn og hjá þremur ferðapjónustuaðilum sem náðist í var hann álitinn það mikill að hann hefði mjög neikvæð áhrif á ferðapjónustu á viðkomandi stað. Á Jaðri telja ferðapjónustuaðilar til dæmis að núverandi byggðalína sé mjög trúflandi:

Langholtið er svona hryggjarstykkið í jörðinni og þar er svona hægt að upplifa landið og landslagið, þá þarftu að fara undir þessa línu og þá er í raun þessi byggðalína, núverandi byggðalína, hún er alltumlykjandi, það er að segja þú upplifir hana endalaust ef þú ert að ferðast um landið, ... hvort sem þú ert gangandi eða keyrandi á traktor eða vinna á túninu eða fara að smala fé eða fara út í akur, hún er alltaf til staðar, hún er alltaf fyrir sjónum fólks en frá holtunum er gríðarlega fallett útsýni...“.

Þrátt fyrir þetta kom fram hjá ferðapjónustuaðilunum að ferðapjónusta á Jaðri fái 10 í einkunn hjá gestum og virðist þrífast vel. En að mati eigenda myndi ný lína „gera þetta allt verra“. Þegar skoðaðar voru umsagnir á Trip Advisor og Booking.com mátti sjá að umsagnir eru jákvæðar og gestir höfðu ekki athugasemdir við náttúruna eða umhverfi ferðapjónustunnar.

Eigendur gistiheimilisins Milli vana sögðu að forsendur fyrir kaupum þeirra á eigninni hafi verið útsýnið og að slík staðsetning sé ástæðan fyrir því að gestir komi til þeirra en valkostur 3B myndi einkum breyta þessu.

Eigandi Guesthouse Hvítá tók í svipaðan streng og segir að kyrrðin og útsýnið geri þennan stað afar mikilvægan fyrir ferðamenn og segir „ég kalla þetta hjarta Vesturlandsins, þetta er eitthvað sem ferðamenn koma aftur og aftur til að sjá“. Hann óttaðist mest neikvæð áhrif af

valkosti B3 sem verði mjög sýnilegur frá gistiheimilinu og gæti rýrt gildi þess og dregið úr aðsókn.

Ekki náðist í eigendur á Stafholtsey, sem er á svipuðum slóðum, þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir en í athugasemdum þeirra við matsáætlun komu fram samskonar áhyggjur af valkosti B3.

Hallarmúlaleið, valkostur BC1 sem bættist við í apríl 2023, veldur breytingu á ásýnd til norðvesturs frá Guesthouse Hvítá, Milli vina og Stafholtsey. Valkosturinn er í 1.100 m fjarlægð frá Guesthouse Hvítá og í um 1.400 m fjarlægð frá Milli vina og Stafholtsey. Ósennilegt er að raflína í þessari fjarlægð hafi teljandi áhrif á komur ferðamanna á þessa staði.

Forsvarismaður nýrrar ferðapjónustu að Stafholtsveggjum II hefur miklar áhyggjur af áhrifum Hallarmúlaleiðar á reksturinn. Hann telur að sú breyting á ásýnd frá Stafholtsveggjum sem fylgi þessari framkvæmd myndi raska öllum áætlunum um uppbyggingu á staðnum en raflínan yrði í tæplega 700 m fjarlægð. Þessi staður fyrir ferðapjónustuna hafi að stórum hluta verið valinn vegna þess að þaðan er víðsýnt yfir héraðið og fjallahringinn sunnan og austan við Borgarfjörð. Hallarmúlaleið muni spilla mjög þessu útsýni.

6.2.2. Líkleg áhrif framkvæmdar á komur ferðamanna/viðskipti við ferðapjónustuaðila á svæðinu

Meirihluti ferðapjónustuaðila sem rætt var við taldi að Holtavörðuheildarlína 1 myndi ekki hafa áhrif á þeirra rekstur. Það virtist nokkurn veginn sama hvaða útfærslu línunnar væri um að ræða hvað slík áhrif varðar. Flestir töldu þó að áhrif yrðu minnst og að farsælast væri ef línan fylgdi sem mest núverandi byggðalínu, þ.e. valkostur A-D. Línan lægi þá um búsetulandslag, þ.e. uppbyggt land sem búið er að nýta og ber ummerki um athafnir mannsins. Ummæli á borð við „þurfum við ekki öll rafmagn?“ og „þetta er sauðmeiðlaust“ mátti heyra hjá þessum aðilum.

Ferðapjónustuaðilar sem eru með rekstur nærri línukostum höfðu áhyggjur af að nálægð línunnar myndi skaða hagsmuni þeirra. Af þeim ferðapjónustuaðilum, sem náðist í, voru þrír á austurhluta B hluta línuleiðarinnar (um Bæjarsveit) sem töldu að áhrif á komur ferðamanna yrðu neikvæð en þetta eru ferðapjónustufyrirtæki á Jaðri, Guesthouse Hvítá og Gistiheimilið Milli vina sem eru öll á svipuðum slóðum í Bæjarsveit. Þau óttuðust öll áhrifin af línunni á sinn rekstur en á öllum mátti heyra að til þeirra sækti fólk vegna eiginleika staðsetningarinnar, þ.e. kyrrðar og útsýnis. Einnig er ljóst af athugasemdum við matsáætlun að eigendur í Stafholtsey, þar sem er rekin ferðapjónusta, óttast neikvæð áhrif á komu ferðamanna.

Samkvæmt viðtölum má merkja að ef til vill séu íslenskir ferðamenn viðkvæmari fyrir inngrípi í íslenska sveit en erlendir ferðamenn.

Ég held að það megi nú alveg segja það að Íslendingar séu hræddastir við þetta og sérstaklega hljóðið, þeir eru logandi hræddir við snarkið í línunni.

Erlendir ferðamenn voru hins vegar um 80% þeirra ferðamanna sem gistu á hótélum og gistiheimilum á Vesturlandi og Vestfjörðum fyrir Covid faraldurinn árið 2019 (Hagstofa Íslands, e.d.) og má búast við að þeir verði einnig í miklum meirihluta ferðamanna. Annar ferðaþjónustuaðili sagði hins vegar að erlendir ferðamenn sem eru að koma úr uppbyggðu umhverfi og vilja njóta kyrrðar og útsýnis, þeir væru viðkvæmustu hóparnir.

Einn aðili sem telur að áhrif á reksturinn verði neikvæð óttast verðfall eignar sinnar verði valkostur B3 fyrir valinu en hann færir línuna mun nær en núverandi línuleið, þ.e. valkostur A-D.

Eftir að valkosturinn Hallarmúlaleið (BC1) var settur fram kom fram í viðtali að ferðaþjónustuaðilar í nálægð við línukostinn hafi rætt mikið saman hafi þónokkrar áhyggjur af áhrifum hans á þeirra starfsemi. Viðmælanda sem rætt var við sumarið 2023 fannst að sama skapi valkosturinn ekki hafa verið kynntur nægilega vel og slæmt að hann hafi komið fram svo löngu eftir að umhverfismat hafi farið af stað.

Hafa ber í huga að ferðaþjónustuaðilar sem hafa áhyggjur af áhrifum á ferðaþjónustu eiga fasteignir og að áhyggjur þeirra af áhrifum varða því ekki einvörðungu ferðaþjónustu heldur einnig aðra nýtingu eignanna og verðmæti þeirra.

6.2.3. Varanleiki áhrifa

Mjög misjafnt var hvort talið var að áhrif yrðu varanleg og fór það eftir því hvort viðkomandi var með ferðaþjónustu nálægt línuvalkostum, t.d. innan við 1 km eða fjær þeim, um 2 km eða lengra.

Þrjár viðmælendur sem eru með rekstur nálægt valkostum á svæði B í Bæjarsveit töldu að áhrif yrðu mikil. Þeir töldu líka að þau yrðu varanleg en aðrir sem eru með rekstur fjær valkostum töldu að þau yrðu hvorki mikil né varanleg hvað ferðaþjónustu varðar. Að sama skapi taldi einn viðmælandi að áhrifin af valkosti BC1 yrðu mikil og varanleg á þá uppbyggingu á ferðaþjónustu sem í gangi sé í nálægð við valkostinn.

6.2.4. Önnur áhrif og hugsanlegar mótvægisáðgerðir

Að leggja línur í jörð var nefnt af nokkrum aðilum sem besta mótvægisáðgerðin og ef ekki væri hægt að leggja nýju byggðalínuna í jörð, þá væri æskilegt að leggja núverandi línu sem mest í jörð. Einnig var nefnt að æskilegt væri að losna við línuna úr byggð og leggja hana í stað þess austan við núverandi leið, að hluta til um Arnarvatnsheiði, sem er ekki meðal valkosta.

Ferðaþjónustuaðilar á Jaðri í Bæjarsveit töldu að áhrif af leið A-D, þ.e. meðfram núverandi línu, yrðu mest og neikvæðust í þeirra tilviki. Þeir vildu þó ekki benda á valkosti sem myndu bægja línunni að nágrönnum þeirra, s.s. B3. Í stað þess bentu þau á nýjan valkost sem lægi niður eftir Grjóthálsi og áfram í suðvestur¹ en þennan valkost bentu þau einnig á í athugasemdum við matsáætlun, sem Landsnet hafði áður brugðist við og talið að kæmi ekki til greina af nokkrum ástæðum (Landsnet, e.d.).

Í einu tilviki ræddi ferðaþjónustuaðili um að línuvegurinn um Skarðsheiði nýttist honum vel til ferða á fjórhjólum.

Viðmælandi sem gat ekki sagt til um hvaða ferðamenn væru viðkvæmastir fyrir mannvirkjum af þessu tagi taldi þó að sennilega væru viðkvæmastir þeir landeigendur, sumarhúsaeygendur og veiðimenn sem vilja hafa rólegt umhverfi. Lönd fari úr búskap yfir í ferðaþjónustu eða afdrep í sveitinni. Þeir sem fá svona línu næst sér verði alltaf óánægðastir. Þverárhlið sé óaðgengileg og róleg og margir vilji hafa það þannig áfram.

6.3. Útivistarfólk

Haft var samband við 17 aðila meðal útivistarfólks og tekið formlegt viðtal við tíu. Tölvupóstur með beiðni um viðtal var í öllum tilvikum ítrekaður ef ekki barst svar og síðan var því fylgt eftir með símtali ef þurfti. Í nokkrum tilvikum var þá tekið stutt samtal þar sem í ljós kom að viðkomandi taldi að áhrif yrðu lítil á útivist hans eða hennar og taldi því ekki ástæðu til að ræða málið nánar. Þessir aðilar koma því ekki fram í viðmælendaskrá. Bæði var haft samband við einstaklinga sem taldir voru þekkja svæðið vel en einnig forsvarsmenn félaga og samtaka útivistarfólks á landsvísu og í héraði. Þessi félagasamtök voru Ferðafélag Íslands, Ferðafélag Borgarfjarðarhéraðs, Ferðaklúbburinn 4x4, Hestamannafélagið Borgfirðingur, Íslenski fjallahjólaklúbburinn, Veiðifélag Þverár, Veiðifélag Andakílsár, Veiðifélag Laxár í Leirársveit, Veiðifélag Grímsár og Tunguár og Veiðifélag Hvítár og Norðlingafljóts. Ekki er gott að segja til um ástæður þess að ekki fengust viðbrögð frá öllum við beiðni um viðtal en af samskiptum við aðila sem ekki áttu formlegt samtal við rannsakanda má ráða að það hafi annars vegar verið vegna þess að viðkomandi töldu að áhrif yrðu lítil sem engin á þeirra útivist og óþarfi að ræða það frekar. Hins vegar gæti líka verið að einhverjir hafi ekki viljað blanda sér í skipulagsmálefni sem þau töldu að vörðuðu fyrst og fremst hagsmuni annarra á leið línunnar.

Mikilvægi einstakra svæða fyrir útivist voru greind í fyrri hluta rannsóknar á áhrifum á ferðaþjónustu og útivist (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Margrét Wendt, 2021) og var höfð

¹ Þetta virðist í stórum dráttum vera sama leið og BC1 Hallarmúlaleið sem einnig er til umfjöllunar í þessari uppfærðu skýrslu og sem bættist við í apríl 2023.

hliðsjón af þeirri greiningu í viðtölunum. Þar var þó ekki kortlögð veiði en í þessum áfanga var leitast við að fá fram sjónarmið frá forsvarsmönnum veiðifélaga.

6.3.1. Sýnileiki frá helstu útivistarsvæðum og mögulegar breytingar á aðdráttaraflí svæðisins

Það kom fram í viðtölum við útivistarfólk að þrátt fyrir að línan muni sjást víða þá muni hún ekki verða sýnileg frá helstu útivistarsvæðum. Hún fari að mestu um landbúnaðarhérað þar sem mikil ummerki eru um athafnir mannsins. Lítil viðbótar skerðing verði. Einn viðmælandi sagði að þetta sé „mjög raskað svæði og engin öræfakyrri“ og bætti við „við erum stödd þar á hánytjuðu landi (um Borgarfjörð)“.

Aðili sem hefur mikla reynslu af ferðum um svæðið svaraði að áformuð línuleið trufli lítið, hún sé sérstaklega vel heppnuð upp á Holtavörðuheidi. Línurnar sjáist lítið og trufli ekkert. Almennt sé gott að láta línuna fylgja núverandi línu. Þetta sé nú þegar raskað svæði.

Flestir sem rætt var við töldu að best færi líklega á því að núverandi leið yrði fylgt að mestu þ.e. valkostur A-D.

Nokkur dæmi voru um að línan fari yfir ár þar sem eru veiðistaðir og mun hún verða sýnileg frá þeim. Landeigandi sem jafnframt er í forsvari fyrir Veiðifélag Andakílsár nefndi að línan verði mjög sýnileg og það sé núverandi lína líka en hafi vanist.

Helsta undantekningin frá þeirri skoðun að það að fylgja núverandi línuleið sé farsælast kom fram hjá landeiganda Norðtungu í Þverárhlið, sem er einnig formaður Veiðifélags Þverár og Kjararár². Hann taldi að valkostur A-D ásamt C1 í Þverárhlið hefðu mest og neikvæðust áhrif. Þessir valkostir liggja nálægt bænum á Norðtungu og þá sé góður veiðistaður nálægt bænum. Þá taldi viðmælandi að sammögnunaráhrif ættu sér stað ef nýja línan yrði lögð samsíða núverandi línu (valkostur A-D), það væri alversti kosturinn að mati viðmælandans.

Þótt það varði ekki beint útivist eða ferðapjónustu, þá kom í ljós hjá sama aðila að hann er að láta skipuleggja svæði fyrir 26 sumarhús í jörðinni. Verkefnið sé í bið vegna óvissu sem tengist línulögninni en línan yrði mjög sýnileg frá svæðinu.

Hallarmúlaleið, valkostur BC1 sem bættist við í apríl 2023, er í um tveggja km fjarlægð frá ferðapjónustu- og útivistarsvæðum við Glanna. Línan mun liggja austanvert í múlanum og ekki bera við himin samkvæmt upplýsingum frá Verkís sem hefur umsjón með umhverfismati Holtavörðuheildarlínu 1.

² Oft er áin kölluð Kjarrá í daglegu tali en þetta mun vera formlega heitið.

6.3.2. Líkleg áhrif framkvæmdar á útivistarfólk á svæðinu

Línan virðist almennt ekki breyta aðráttarafli svæðisins fyrir útivistarfólk samkvæmt viðtölum við fólk sem þekkir vel til þeirra mála. Þó voru nokkrar undantekningar frá þessu sem varða hluta línuleiðarinnar.

Aðili sem er mjög vanur ferðum um svæðið taldi að það væri helst í þverárhlið sem þyrfti að passa val á línukostum vel. Leið C4 geti verið skást þar sem hún fer um skóginn sem getur minnkað sýnileikann.

Sami viðmælandi taldi að í Bæjarsveitinni yrðu sjónræn áhrif af B3 verri en af B2 en að A-D sé skást. Hvort mismunandi línuleiðir hefðu áhrif á útivistina vildi viðkomandi ekki fullyrða neitt um.

Landeigandi sem er í forsvari fyrir Veiðifélag Þverár og Kjararár taldi að valkostur A-D og C1 í Þverárhlið hefðu mest og neikvæðust áhrif. Góður veiðistaður sé við skógarjaðarinn, strengur fyrir norðan Stórlaxahyl. Áhrif yrðu mjög neikvæð og varanleg.

Forsvarsmáður Veiðifélags Andakílsár og landeigandi taldi að ný lína myndi hafa einhver áhrif á stangveiðimennskuna. Best væri að fylgja núverandi línuleið en það þurfi að gæta mjög vel að staðsetningu mastra. Til dæmis sé ekki æskilegt að setja mastur upp á hæðina sem heitir Stóri Móhamar, í grennd við staðinn þar sem línan þverar ána en þar er mastur núna í gömlu byggðalínunni sem er mjög áberandi.

Formaður Veiðifélags Laxár í Leirársveit taldi að áhrif yrðu lítil en þó væri mikilvægt að velja staðsetningu mastra vel og setja þau ekki nálægt árbakka. Í sjálfu sér væri til bóta að nýja línan væri hærri og lengra á milli mastranna.

Dæmi fundust um jákvæð áhrif línulagnar á útivist. Þannig kom fram hjá fulltrúa sem situr í stjórn Fjallahjólaklúbbs Íslands og Samtaka útivistarfélaga að gamla byggðalínan hafi skapað tækifæri fyrir hjólreiðafólk og hafði viðmælandi mikið notað línuvegina til að fara um landið.

Miðað við upplýsingar frá Verkís um legu valkostar BC1 í landslaginu, þá virðist sýnileiki Hallarmúlaleiðar ekki verða mikill frá útivistarsvæðum s.s. við Glanna, þar sem línan sé austan við Hallarmúla og beri ekki við himinn, og líkleg áhrif á útivist því lítil.

6.3.3. Varanleiki áhrifa

Að mati forsvarsmanns í Veiðifélagi Þverár og Kjararár er góður veiðistaður við skógarjaðarinn; strengur fyrir norðan Stórlaxahyl. Áhrif þar yrðu mjög neikvæð og varanleg. Aðrir sem veittu viðtal töldu hvorki að áhrif yrðu mikil né varanleg.

Fulltrúar veiðifélaga nefndu sumir að gæta þyrfti vel að því að lágmarka áhrif á framkvæmdatímanum þannig að sem minnst truflun yrði á meðan veiðitímabilið stendur yfir.

6.3.4. Önnur áhrif og hugsanlegar mótvægisáðgerðir

Nefnd voru nokkur atriði sem línan gæti haft áhrif á og sem ekki falla beinlínis undir útivist svo sem áformuð sumarhúsabyggð. Talað var um að línan geti haft meiri áhrif á aðra en þá sem stunda ferðþjónustu og útivist svo sem þá sem búa annarsstaðar en hafa komið sér upp afdrepi í sveitinni og vilji njóta þar næðis og góðs útsýnis.

Nefnt var að fyrir útivistarfólk, s.s. þá sem hjóla eftir línuslóðum, geti verið öryggi í að hafa línustaura í augsýn því það er hægt að staðsetja sig nákvæmlega ef slys ber að höndum með því að gefa upp númer línustaura, sem eru á þeim öllum.

7. SAMANTEKT Á NIÐURSTÖÐUM

Í þessum kafla eru niðurstöður allra viðtalanna teknar saman. Við framkvæmd þessarar rannsóknar var leitast við að svara þeim spurningum sem settar voru fram í kafla um gögn og aðferðir. Spurningarnar snúa annars vegar að grunnástandi áhrifasvæðisins, þegar kemur að útivist og ferðapjónustu, og hins vegar að gerð og eiginleikum áhrifa framkvæmdanna og varanleika þeirra.

Grunnástand

- *Hvert er mikilvægi svæðisins fyrir útivist og ferðapjónustu?*

Áhrifasvæði framkvæmdanna hefur nokkuð mikilvægi fyrir bæði útivist og ferðapjónustu. Mikil uppbygging á ferðapjónustu hefur átt sér stað í Borgarfirðinum á undanförunum 5-10 árum. Sem dæmi má nefna uppbyggingu á Hvanneyri, náttúruleugarnar Kraumu við Deildartunguhver og giljaböðin í Húsafelli. Þá má einnig nefna ýmsa starfsemi tengda þjónustu við ferðamenn, svo sem gistingu, veitingar og aðra afþreyingu. Til að mynda á mikil uppbygging á ferðapjónustu sér stað að Stafholtsveggjum II þar sem nýtt hótél með 60 gistirýmum verður opnað haustið 2023 og áform eru um að auka gistirými í áföngum í um 170 næstu árin. Önnur svæði innan áhrifasvæðis framkvæmdanna hafa minna vægi fyrir ferðapjónustu og ferðamenn eins og staðan er í dag, nema þá helst sem hluti af ferðaleið þeirra til og frá öðrum áfangastöðum.

Fjölbreytt útivist er stunduð á svæðinu, nær og fjær valkostum um línuleiðir. Meðal annars liggja nokkrar vinsælar veiðiár innan marka áhrifasvæðisins. Svæðið sjálft er því mikilvægt fyrir hina ýmsu hópa útivistarfólks, t.a.m. veiðimenn, hestamenn, hjólríðafólk og þá sem stunda fjallgöngur eða aðra útivist. Þessi útivistarsvæði öðlast einnig aukið vægi sökum nálægðar við þéttbýliskjarna líkt og Borgarnes, Akranes og höfuðborgarsvæðið.

- *Hversu viðkvæmt er svæðið, þ.e. hverjir eru möguleikar þess að halda eða ná aftur grunnástandi?*

Ferðapjónusta og útivist á svæðinu eru hvað viðkvæmust á meðan á framkvæmdunum stendur og á meðan það jarðrask sem þær munu valda er að gróa. Möguleikarnir á að ná aftur grunnástandi innan áhrifasvæðisins eru miklir. Helsta ástæða þess að áhrifasvæðið er ekki viðkvæmara er að í flestum tilfellum mun línuleiðin ekki vera í mikilli nálægð við mikilvæga áfangastaði ferðapjónustunnar eða svæðin sem nýtt eru til útivistar. Það gæti þó verið einhver mismunur á milli svæða A-D (sjá samantekt á niðurstöðum eftir svæðum hér að aftan).

Gerð og eiginleikar áhrifa

- *Hversu sýnileg er framkvæmdin frá helstu útivistarsvæðum og hvernig gæti hún breytt aðdráttarafli svæðisins?*

Í viðtölum við útivistarfólk kom fram að framkvæmdin yrði í flestum tilfellum ekki sýnileg frá helstu útivistarsvæðunum innan áhrifasvæðisins. Það skýrist helst af því að línuleiðin lægi að mestu um landbúnaðarlandslag og/eða byggð svæði. Að þeirra mati væri best ef línan myndi liggja að mestu eftir núverandi línuleið til að tryggja að áhrifin á útivistarsvæði yrðu hvað minnst. Því má áætla að framkvæmdin myndi ekki almennt hafa áhrif á aðdráttarafli svæðisins fyrir útivistarfólk. Helstu undantekningarnar á því voru valkostir um Þverárhlið og þegar þeir væru komnir í nálægð við mikilvæga veiðistaði.

- *Hversu líklegt er að framkvæmdin hafi áhrif á komur ferðamanna/viðskipti við ferðapjónustuaðila á svæðinu og hversu lengi má gera ráð fyrir að áhrifin vari?*
- *Hver er varanleiki áhrifa?*

Samkvæmt viðtölum sem tekin voru við ferðamenn myndu áhrif framkvæmdanna við Holtavörðuheildarlínu 1 hafa lítil sem engin áhrif á komur ferðamanna eða upplifun þeirra af svæðinu. Þeir skynjuðu landslagið á svæðinu sem dreifbýli/landbúnaðarland í grunninn og töldu eðlilegt að sjá mannvirki á borð við rafmagnslínur í byggðu landslagi. Þegar þeir voru spurðir um hvort þeir hefðu tekið eftir rafmagnslínum á ferð sinni um áhrifasvæðið, svaraði tæpur helmingur því játandi. Ferðamenn sem rætt var við voru sammála um að valkostir þar sem línan myndi fylgja núverandi línu væru skárri kostir heldur en að leggja línur um ný svæði. Það er áhugavert að sjá að íslenskir ferðamenn í þessari rannsókn voru almennt á svipaðri skoðun og erlendir ferðamenn en fyrri rannsóknir hafa leitt í ljós að íslenskir ferðamenn eru oft á tíðum neikvæðari í garð framkvæmda. Þó er erfitt að alhæfa um það, þar sem hlutfallslega fá viðtöl náðust við innlenda ferðamenn í þessari rannsókn.

Í viðtölum við ferðapjónustuaðila á athugunarsvæðinu kom fram að meirihluti þeirra telur að tilkoma nýrrar Holtavörðuheildarlínu 1 muni lítil sem engin áhrif hafa á ferðapjónustu á svæðinu. Margir þeirra eru með sinn rekstur í nokkurri fjarlægð frá línunni eða á bilinu 2 – 3,5 km. Nokkrir eru hins vegar með sinn rekstur í nágrenni við núverandi línu eða valkosti um aðra legu línunnar og þeir hafa áhyggjur af áhrifum línukosta sem liggja nærri þeirra rekstri og eignum. Meirihluti viðmælenda í hópi útivistarfólks telur línukosti sem fylgja í stórum dráttum núverandi leið ásættanlegri en nýjar leiðir en undantekningar eru frá þessu.

Það má gera ráð fyrir að mestu áhrifanna á ferðapjónustu og útivist á svæðinu muni gæta á meðan á framkvæmdunum sjálfum stendur og á meðan jarðvegrask vegna þeirra er enn að gróa. Hvað veiði varðar er mikilvægt að framkvæmdum sé hagað þannig að þær trufli sem

minnst veiði á veiðitíma ána á áhrifasvæðinu. Samkvæmt niðurstöðum þessarar rannsóknar má því áætla að langvarandi áhrif framkvæmdanna yrðu engin eða óveruleg á komur ferðamanna og starfsemi ferðaþjónustuaðila á áhrifasvæðinu. Á einstaka stöðum, sérstaklega þar sem veiði er stunduð, gæti varanleiki áhrifanna þó orðið langvarandi.

Áhrifasvæði Holtavörðuheildarlínu 1 má almennt teljast nokkuð þröngt svæði meðfram línunni og valkostum hennar. Það virðist ekki eiga við um línu sem þessa, sem er að langmestu leyti í byggð, að áhrifa hennar gæti á stórum ferðasvæðum sem ferðamenn til og frá svæðinu eiga leið um.

7.1. Samantekt á niðurstöðum eftir svæðum

Valkostur A-D

Algengast var að viðmælendur teldu ásættanlegast að fylgja sem mest mannvirkjabelti núverandi línu. Almennt væri um uppbyggt svæði að ræða með fjölbreyttri landnýtingu en þó einkum landbúnaði, sem helst einkennir svæðið. Þó kom fram hjá mörgum að á vissum köflum gæti verið rétt að víkja frá þessari leið. Sterkustu skoðanir í þessa átt komu frá ferðaþjónustuaðilum nálægt valkostum á svæði B og á meðal forsvarsmanns veiðifélags Þverár og Kjararár á svæði C.

Valkostir á svæði A

Áhrif á ferðamenn, ferðaþjónustu og útivist teljast engin eða óveruleg á svæði A þar sem viðmælendur voru almennt ekki með skoðun á því hvort frávikði frá valkosti A-D sem er A1 hefði nokkur áhrif á ferðaþjónustu og útivist.

Valkostir á svæði B

Áhrif á ferðaþjónustu teljast nokkuð neikvæð á svæði B, þó aðeins fyrir ferðaþjónustu, sem er staðsett nálægt línuvalkostum í Bæjarsveit en óveruleg fyrir útivist. Þetta er einn viðkvæmasti hluti leiðarinnar hvað varðar áhrif á aðila sem stunda ferðaþjónustu, ásamt valkosti BC1. Fyrir ferðaþjónustuaðila í Bæjarsveit sem eru með rekstur nálægt valkostum þá skiptir miklu máli hver þeirra verður fyrir valinu. Þessir aðilar eru bæði að gæta að verðgildi sinna eigna og viðgangi ferðaþjónustu sem þeir reka. Í viðtölum við ferðamenn kom fram að sjónræn áhrif framkvæmdanna myndu líkast til hafa lítil áhrif á upplifun þeirra af svæðinu. Nokkrir viðmælenda nefndu þó að þeir forðuðust að gista beint undir eða í mikilli nálægð við rafmagnslínur, ásamt því að vilja ekki vera á göngu nálægt þeim. Vert er að hafa þetta í huga þar sem nokkrir gististaðir fyrir ferðamenn eru innan svæðis B.

Valkostur BC1

Hallarmúlaleið, sem bættist við í apríl 2023, tengist B og C hluta Holtavörðuheildarlínu 1. Breyting verður á ásýnd til norðvesturs frá Guesthouse Hvítá þar sem valkosturinn liggur í um 1.100 m fjarlægð og heldur lengra frá Milli vina og Stafholtsey eða í um 1.400-1.500 m. Hallarmúlaleið myndi hins vegar liggja í um það bil 700 m fjarlægð frá Stafholtsveggjum II, sem er nýr ferðamannastaður í Borgarfirði. Ásýnd til suðaustur frá Stafholtsveggjum gæti breyst mikið og haft áhrif á upplifun ferðamanna á svæðinu, sér í lagi á meðan framkvæmdum stendur. Áhrif gætu því orðið talsvert neikvæð þar.

Þar sem nýi valkosturinn BC1 - Hallarmúlaleið var ekki til umræðu þegar viðtöl við ferðamenn fóru fram sumarið 2022, þá er erfitt að gera sér grein fyrir nákvæmum áhrifum þeirrar línuleiðar á komur ferðamanna á svæðið. Ef lesið er almennt í viðhorf og upplifun ferðamanna af línuleiðum í svörum þeirra í þessari rannsókn, þá má benda á að sumir ferðamenn sögðust finnast óþægilegt að gista í mikilli nálægð við rafmagnslínur og að viðmælendur tóku helst eftir rafmagnslínunum í landslaginu þegar þær báru við himin. Ferðamenn voru einnig almennt andvígari rafmagnslínunum sem færu yfir svæði þar sem engar línur væru fyrir.

Valkostir á svæði C

Vægi áhrifa framkvæmda á svæði C teljast óveruleg fyrir ferðapjónustu á svæðinu en nokkuð neikvæð fyrir útivist. Ferðamenn töldu að af þeim valkostum sem lagðir voru fyrir þá á svæði C þá hugnaðist þeim best að nýja línuleiðin lægi sem mest samhliða núverandi línuleið. Hjá ferðamönnum bar mest á ummælum um sjónræn áhrif framkvæmdanna og þar með heildar upplifun þeirra af svæðinu. Að hafa mannvirkjabelti takmarkað við eina staðsetningu hefði almennt minni áhrif á upplifun þeirra en að sjá mannvirki á fleiri stöðum í landslaginu. Skoða þarf línuleiðir vel í grennd við veiðisvæði og veiðihús í Þverá og Kjarará í grennd við Norðtungu. Leiðir A-D og C1 virðast geta haft nokkuð neikvæð áhrif á þeim slóðum vegna nálægðar.

Valkostir á svæði D

Vægi áhrifa framkvæmda við Holtavörðuheildarlínu 1 á ferðamenn, ferðapjónustu og útivist teljast óveruleg fyrir svæði D. Framkvæmdin myndi ekki hafa mikil né varanleg áhrif á komur eða upplifun ferðamanna af svæðinu eða nýtingu útivistarfólks og ferðapjónustuaðila.

HEIMILDASKRÁ

- Anna Dóra Sæþórsdóttir og Margrét Wendt. (2021). *Kortlagning á ferðamennsku og útivist á áhrifasvæði Holtavörðuheildarlínu 1*. Háskóli Íslands.
- Auður H. Ingólfssdóttir, Guðrún Þóra Gunnarsdóttir, Anna Soffía Víkingsdóttir, og Valeriya Posmitnaya. (2018). *Áhrif orkuvinnslu í Kröflu á upplifun ferðamanna: Niðurstöður spurningakönnunar sumarið 2017*. Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- Elva Dögg Pálsdóttir. (2020). *Hvernig má bæta upplifun erlendra ferðamanna á Íslandi? Greining á niðurstöðum landamæraökönnunar*. Ferðamálastofa.
- Ferðamálastofa. (e.d.). *Áhugaverðir viðkomustaðir*. Ferðamálastofa. Sótt 28. ágúst 2020, af <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/landupplýsingar-kortagogn/ahugaverdir-vidkomustadir>
- Gallup. (2017). *Landsnet hf. Reykjanes*. Gallup.
- Hagstofa Íslands. (e.d.). *Gistinætur á hótélum og gistiheimilum 1998-*. Hagstofa Íslands - Talnaefni. Sótt 18. október 2022, af https://px.hagstofa.is:443/pxispxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir__ferdathjonusu__Gisting__1_hotelgistiheimili/SAM01201.px/
- Infrastructure Security Month | CISA*. (e.d.). Sótt 16. nóvember 2022, af <https://www.cisa.gov/infrastructure-security-month>
- Landsnet. (e.d.). *Umsagnir um matsáætlun Holtavörðuheildarlínu 1 og viðbrögð Landsnets við þeim*. Landsnet. Sótt 18. október 2022, af <https://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/1871/Sv%C3%B6r%20framkv%C3%A6mdara%C3%B0ila.pdf>
- Landsnet. (2020). *BLÖNDULÍNA 3 Tillaga að matsáætlun drög* (bls. 58). Landsnet.
- Landsnet. (2023). *Kerfisáætlun Landsnets 2023-2032. Langtímaáætlun um þróun flutningskerfis raforku, drög*.

National Geographic Society. (2011, 21. janúar). *Landscape*. National Geographic Society.

<http://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/landscape/>

Oddný Þóra Óladóttir. (2022). *Erlendir ferðamenn á Íslandi 2021: Lýðfræði, ferðahegðun og viðhorf*. Ferðamálastofa.

<https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/kannanir/2022/erlendir-ferdamenn-a-islandi-jul22.pdf>

Orrí Vésteinsson. (2020). *Menningar- og búsetulandslag* (bls. 60). Háskóli Íslands.

<http://www.minjastofnun.is/media/skjol-i-grein/Menningar-og-busetulandslag.pdf>

Sigmar Steingrímsson. (2023, 21. apríl). *Nýr valkostur Holtavörðuheildarlínu 1* [Munnleg heimild].

Sigríður Halldórsdóttir. (2013). *Handbók í aðferðafræði rannsókna / ritstjóri Sigríður*

Halldórsdóttir. Akureyri : Háskólinn á Akureyri, 2013.

Verkís. (2022). *Holtavörðuheildarlína 1. Matsáætlun* (Landsnet 22002; bls. 66). Landsnet.

<https://www.landsnet.is/library/?itemid=3c6bef68-c679-40d2-8920-cc344379b9f1>

Porkell Stefánsson, Anna Dóra Sæþórsdóttir og Hall, C. M. (2017). When tourists meet transmission lines: The effects of electric transmission lines on tourism in Iceland.

Energy Research & Social Science, 34, 82–92.

VIÐMÆLENDASKRÁ

Yfirlit yfir viðmælendur meðal ferðamanna haustið 2022.

Nr.	Dags.	Staður	Kyn	Aldur	Þjóðerni
1	29. ágúst	Deildartunguhver	kona	50	Ítalía
2	29. ágúst	Deildartunguhver	karl	57	Bandaríkin
3	29. ágúst	Deildartunguhver	karl	52	Holland
4	29. ágúst	Deildartunguhver	karl	60	Ísland
5	29. ágúst	Deildartunguhver	karl	52	Frakkland
			kona	44	Rúmenía
6	29. ágúst	Hvanneyri	karl	40	Frakkland
7	30. ágúst	Deildartunguhver	kona	27	Ítalía
			karl	28	Ítalía
8	30. ágúst	Deildartunguhver	kona	29	Sviss
			kona	25	Sviss
9	30. ágúst	Deildartunguhver	karl	37	Þýskaland
			kona	30	Þýskaland
10	30. ágúst	Deildartunguhver	karl	38	Ísrael
11	30. ágúst	Deildartunguhver	karl	31	Spánn
			kona	30	Spánn
12	30. ágúst	Deildartunguhver	karl	73	Bandaríkin
13	5. september	Borgarnes	karl	49	Bandaríkin
			kona	48	Bandaríkin
14	5. september	Borgarnes	karl	38	Bandaríkin
15	5. september	Borgarnes	karl	33	Holland
			kona	38	Holland

16	5. september	Borgarnes	kona	52	Bandaríkin
17	5. september	Borgarnes	kona	40	Bretland
18	5. september	Deildartunguhver	kona	56	Bandaríkin
19	5. september	Deildartunguhver	kona	52	Bandaríkin
20	5. september	Deildartunguhver	kona	22	Frakkland
			karl	23	Bretland
21	5. september	Deildartunguhver	karl	34	Ítalía
22	5. september	Deildartunguhver	karl	34	Slóvenía
			kona	34	Slóvenía
23	5. september	Deildartunguhver	karl	42	Bretland
			karl	34	Pólland
24	5. september	Deildartunguhver	karl	66	Holland
			karl	71	Holland
			kona	66	Holland
25	5. september	Glanni	kona	24	Frakkland
			karl	24	Frakkland
26	6. september	Borgarnes	karl	30	Spánn
27	6. september	Borgarnes	kona	64	Ástralía
			karl	67	Ástralía
28	6. september	Borgarnes	kona	72	Ísland
29	6. september	Borgarnes	karl	68	Bandaríkin
30	6. september	Borgarnes	kona	23	Kanada
31	6. september	Borgarnes	karl	65	Bandaríkin
			kona	65	Bandaríkin
32	6. september	Borgarnes	kona	31	Bretland

33	6. september	Borgarnes	kona	20	Portúgal
34	8. september	Borgarnes	kona	34	Bandaríkin
			karl	40	Bandaríkin
35	8. september	Borgarnes	karl	27	Pýskaland
			kona	24	Pýskaland
36	8. september	Borgarnes	kona	39	Bandaríkin
			karl	35	Bandaríkin
37	8. september	Borgarnes	karl	69	Danmörk
38	8. september	Borgarnes	karl	37	Pólland
			kona	39	Grikkland
39	8. september	Borgarnes	kona	45	Ísland
			kona	44	Ísland
40	8. september	Borgarnes	kona	68	Ísland
			karl	76	Ísland

Viðmælendur í hópi ferðapjónustufólks

Jón Baldur Þorbjörnsson, eigandi, Nordic lodges Brekka, viðtal 12.9.2022.

Jóhannes Kristinsson, eigandi, Sturlureykirhorses, viðtal 7.9.2022.

Jónas Friðrik Hjartarson, framkvæmdastjóri, Krauma, viðtal 12.9.2022.

Brynjar Sigurðarson, eigandi, Hótel Laxárbakki, viðtal 31.8.2022.

Brynja Þorbjörnsdóttir, eigandi, Kalastaðir, viðtal 31.8.2022.

Steinar Berg Ísleifsson, eigandi, Fossatún, viðtal 31.8.2022 (ekki formlegt).

Sigurbjörg Áskelsdóttir, eigandi, Jaðar Farm, viðtal 2.9.2022.

Eiríkur Blöndal, eigandi, Jaðar Farm, viðtal 2.9.2022.

Dagbjartur Arilússon, eigandi, Brugghús Steðja, viðtal 7.9.2022.

Birgir Bjarnason, eigandi, Hverinn, Kleppjárnsreykjum, viðtal 7.9.2022.

Cinzia e Virginio, eigandi, Gistiheimilið milli vina, 7.9. og 12.9.2022 (símtal og tölvupóstur).

Ólafur Gunnarsson, eigandi, Guesthouse Hvítá, viðtal 12.9.2022.

Sveinn Ragnarsson, eigandi ferðapjónustu sem verið er að byggja upp á Stafholtsveggjum 2, viðtal 9. ágúst 2023.

Fulltrúar útivistar

Einar Torfi Finnsson, fararstjóri með mikla reynslu af fjölbreyttum ferðum, viðtal 19.10.2022.

Gunnlaugur A. Júlíusson, fararstjóri á vegum FÍ og Ferðafélags Borgarfjarðar (FFB), símtal 22.9.2022 (ekki formlegt).

Hallfreður Vilhjálmsson, fyrrverandi formaður Veiðifélags Laxár í Leirársveit, viðtal 8.9.2022 (ekki formlegt).

Haukur Eggertsson, stjórnarmaður í Íslenska fjallahjólaklúbbnum og Samtökum útivistarféлага (SAMÚT), viðtal 2.9.2022.

Jón Gíslason, Veiðifélagi Grímsár og Tunguár, viðtal 8.9.2022.

Jónína Pálsdóttir, í ferðanefnd FFB, símtal 14.9.2022 (ekki formlegt).

Magnús Skúlason, formaður Veiðifélags Þverár, viðtal 13.9.2022.

Ragnhildur Helga Jónsdóttir, formaður Veiðifélags Andakílsár, viðtal 21.9.2022.

Sigrún Valbergsdóttir, fararstjóri með mikla reynslu á vegum Ferðafélags Íslands (FÍ) og víðar, viðtal 26.9.2022.

Sigurður Sigurðsson, formaður Veiðifélags Laxár í Leirársveit, viðtal 19.10.2022.

Stefán Valgarð Kalmansson, Veiðifélagi Hvítár og Norðlingafljóts, viðtal 8.9.2022.

VIÐAUKI 1. KYNNINGARBRÉF OG VIÐTALSRAMMI FYRIR

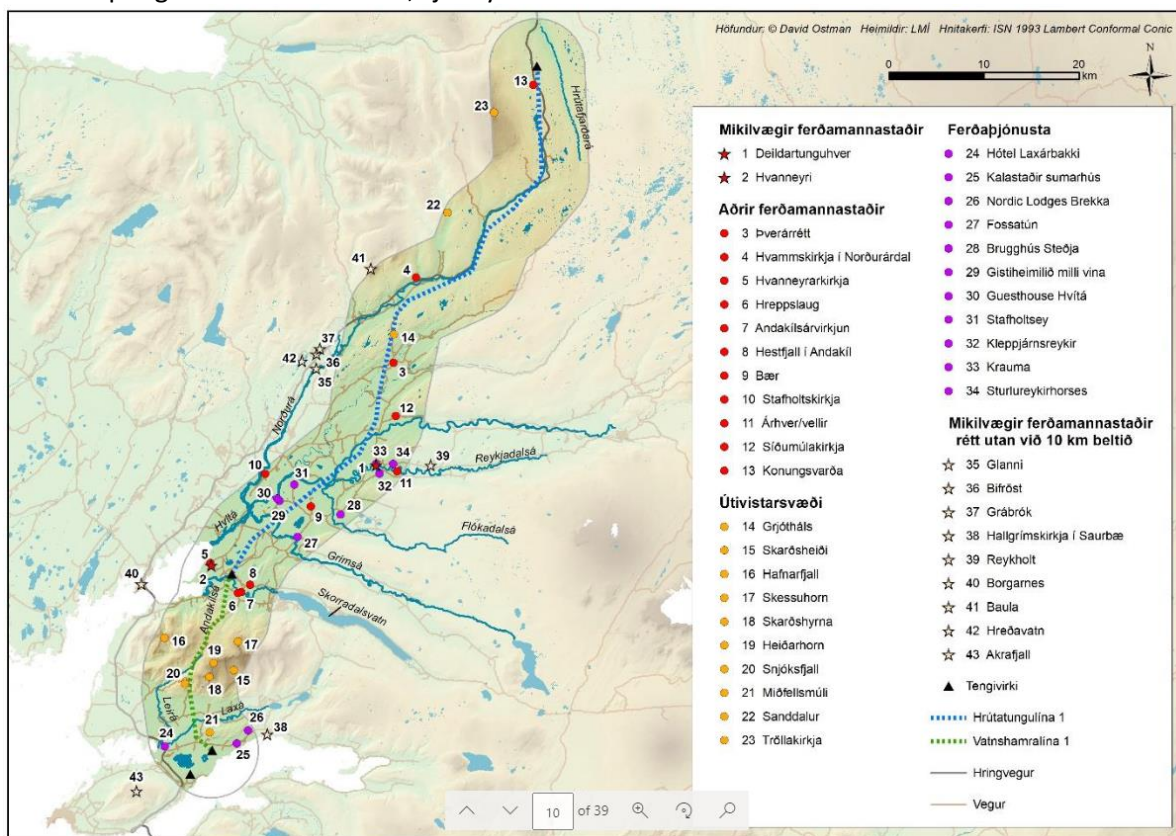
VIÐMÆLENDUR Í FERÐAÞJÓNUSTU

Umhverfismat Holtavörðuheidarlínu 1, mat á áhrifum á ferðþjónustu

Kynningarbréf - viðmælendur í ferðþjónustu

Ég vísa til samtals um þátttöku í vitali sem er hluti af gagnaöflum í verkefni sem RHA - Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri er að vinna. Um er að ræða athugun á líklegum áhrifum Holtavörðuheidarlínu 1 á ferðþjónustu og útivist. Þetta er hlutarannsókn í mati á umhverfisáhrifum línunnar sem áformað er að liggi milli tengivirkis við Grundartanga og nýs tengivirkis á Holtavörðuheidi og er hluti af endurnýjaðri hringtengingu flutningskerfisins. Gert er ráð fyrir að línan verði loftlína á stöguðum stálpípumöstrum og verður hún talsvert hærri en núverandi tréstaurlína.

Í þessari rannsókn RHA er markmiðið að fjalla um þær breytingar sem Holtavörðuheidarlína 1 og mismunandi valkostir um legu hennar gætu haft í för með sér fyrir ferðþjónustu og útivist. Þá verður reynt að koma auga á leiðir til mögulegra mótvægisáðgerða í tilvikum þar sem áhrif gætu orðið neikvæð. Rannsóknin tekur til sveitarfélaganna á línuleiðinni og gert ráð fyrir að áherslan verði á ferðþjónustu og útivist á beltí sem er 5 km út frá línunni á hvora hönd en þar getur sést til línunnar, sjá mynd:



Vegna undirbúnings viðtals og til að unnt sé að kynna sér áformin er bent á svæði á heimasíðu Landsnets þar sem er að finna matsáætlun um áformaða línulögn og mismunandi útfærslur hennar: [Holtavörðuheidarlína 1. Matsáætlun \(landsnet.is\)](https://landsnet.is). Einnig er í viðhengi með þessum pósti yfirlitskort af línuleiðinni, valkostum og þeim landslagsheildum sem hún myndi fara um.

Viðtöl við aðila í ferðþjónustu og útivist eru mikilvægur hluti gagnasöfnunar fyrir þessa rannsókn RHA og er markmiðið að leita eftir upplýsingum frá staðkunnugum um áhrif sem línan og mismunandi útfærslur hennar geta haft. Óskað verður eftir heimild til að taka

viðtölinn upp til, að auðvelda úrvinnslu þeirra. Upplýsingar sem fram koma verða notaðar við gerð skýrslu um áhrif á samfélag og ferðþjónustu. Viðhorf verða ekki birt undir nafni nema viðmælandi heimili það.

Viðtalsrammi (stuðst verður við þessar spurningar en ekki endilega í þessari röð):

1. Nafn, starf og aðkoma viðmælanda að ferðþjónustu (fyrirtæki, tegund þjónustu, staðsetning og umfang)
2. Hefur þú kynnt þér vel fyrirhugaða framkvæmd?
3. Hvert telur þú vera mikilvægi svæðisins fyrir ferðþjónustu?
4. Hversu sýnilega telur þú framkvæmdina verða frá helstu ferðamannastöðum og hvernig gæti hún breytt aðráttarafli svæðisins?
5. Telur þú að tilkoma Holtavörðuheildarlínu 1 geti haft áhrif á þína starfsemi?
 - a. Ef svo, hversu lengi má gera ráð fyrir að áhrifin vari?
 - b. Hvaða útfærsla línunnar (valkostur) væri líklegur til hafa mest áhrif í þínu tilviki?
 - c. Eru einhverjir ferðamannastaðir í hættu verði þessi valkostur fyrir valinu?
 - d. Telur þú einhverja hópa ferðamanna sérstaklega viðkvæma fyrir innviðum af þessu tagi?
 - e. Gætu einhverjar mótvægisáðgerðir minnkað áhrifin af þessari línuleið?
6. Hvaða valkostur myndi hafa minnst áhrif á þína starfsemi og hvers vegna?
7. Getur þú bent á aðra valkosti um legu Holtavörðuheildarlínu 1 en þá sem þegar hafa komið fram í matsáætlun?

Ég mun í framhaldi af þessu bréfi fá að hafa samband við þig þannig að við getum fundið okkur tíma sem hentar báðum fyrir viðtalið.

Bestu kveðjur,
Hjalti Jóhannesson

VIÐAUKI 2. KYNNINGARBRÉF OG VIÐTALSRAMMI FYRIR

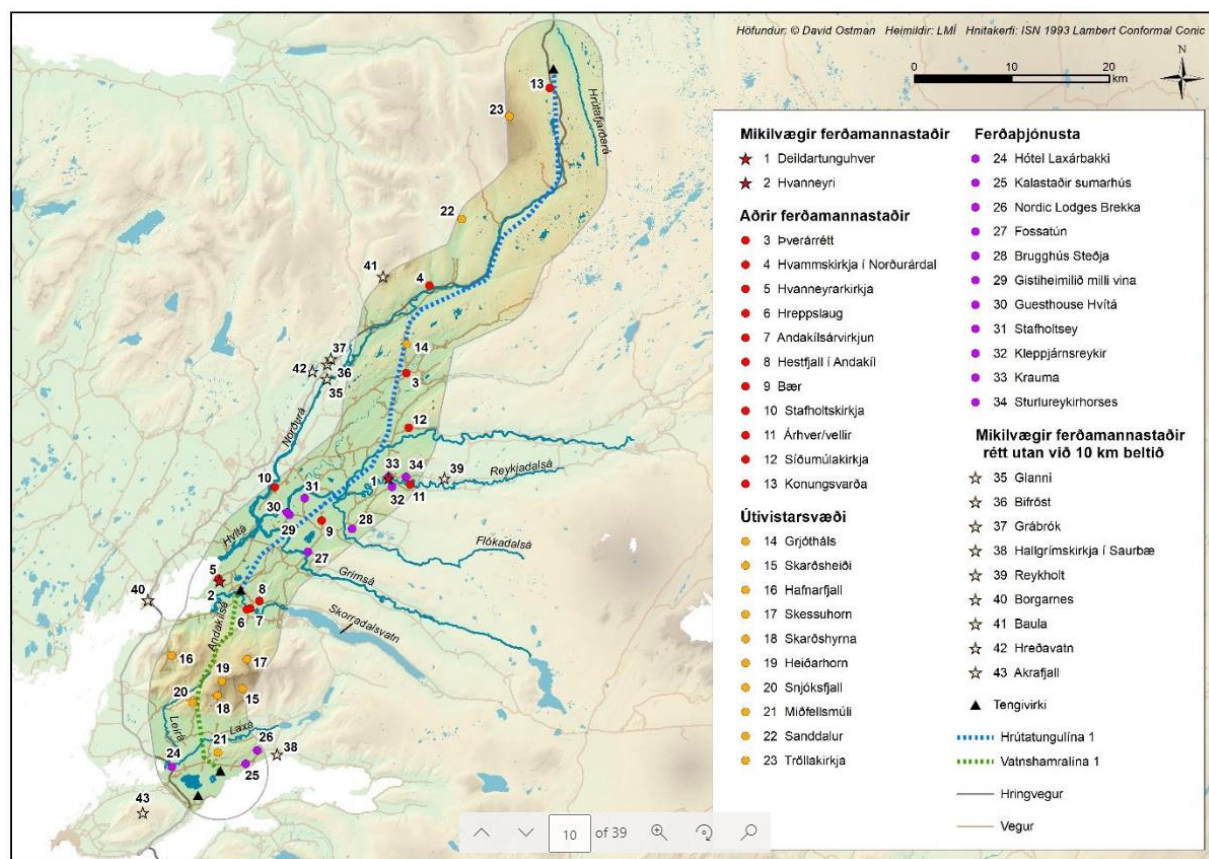
VIÐMÆLENDUR Í ÚTIVIST

Umhverfismat Holtavörðuheildarlínu 1, mat á áhrifum á ferðþjónustu og útivist

Kynningarbréf - viðmælendur í útivist

Ég vísa til samtals/tölvusamskipta um þátttöku í vitali sem er hluti af gagnaöflum í verkefni sem RHA - Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri er að vinna. Um er að ræða athugun á líklegum áhrifum Holtavörðuheildarlínu 1 á ferðþjónustu og útivist. Þetta er hlutarannsókn í mati á umhverfisáhrifum línunnar sem áformað er að liggi milli tengivirkis við Grundartanga og nýs tengivirkis á Holtavörðuheidi og er hluti af endurnýjaðri hringtengingu flutningskerfisins. Gert er ráð fyrir að línan verði loftlína á stöguðum stálpípumöstrum og verður hún talsvert hærrí en núverandi tréstaurlína.

Í þessari rannsókn RHA er markmiðið að fjalla um þær breytingar sem Holtavörðuheildarlína 1 og mismunandi valkostir um legu hennar gætu haft í för með sér fyrir ferðþjónustu og útivist. Þá verður reynt að koma auga á leiðir til mögulegra mótvægisáðgerða í tilvikum þar sem áhrif gætu orðið neikvæð. Rannsóknin tekur til sveitarfélaganna á línuleiðinni og gert ráð fyrir að áherslan verði á ferðþjónustu og útivist á beltí sem er 5 km út frá línunni á hvora hönd en þar getur sést til línunnar, sjá mynd:



Vegna undirbúnings viðtals, og til að unnt sé að kynna sér áformin, er bent á svæði á heimasíðu Landsnets þar sem er að finna matsáætlun um áformaða línulögn og mismunandi útfærslur hennar: [Holtavörðuheildarlína 1. Matsáætlun \(landsnet.is\)](https://www.landsnet.is). Einnig er í viðhengi með þessum pósti yfirlitskort af línuleiðinni, valkostum og þeim landslagsheildum sem hún myndi fara um.

Viðtöl við aðila í ferðþjónustu og útivist eru mikilvægur hluti gagnasöfnunar fyrir þessa rannsókn RHA og er markmiðið að leita eftir upplýsingum frá staðkunnugum um áhrif sem

línan og mismunandi útfærslur hennar geta haft. Óskað verður eftir heimild til að taka viðtölin upp til, að auðvelda úrvinnslu þeirra. Upplýsingar sem fram koma verða notaðar við gerð skýrslu um áhrif á samfélag og ferðþjónustu. Viðhorf verða ekki birt undir nafni nema viðmælandi heimili það.

Viðtalsrammi (stuðst verður við þessar spurningar en ekki endilega í þessari röð):

1. Nafn og aðkoma viðmælanda að útvist á svæðinu (stutt lýsing á félagi, hópi eða samtökum)
2. Hefur þú kynnt þér vel fyrirhugaða framkvæmd?
3. Hvert telur þú vera mikilvægi svæðisins fyrir útvist?
4. Hversu sýnilega telur þú framkvæmdina verða frá helstu útvistarsvæðum og hvernig gæti hún breytt aðráttarafli svæðisins?
5. Telur þú að tilkoma Holtavörðuheildarlínu 1 geti haft áhrif á þá útvist sem þú stundar?
 - a. Ef svo, hversu lengi má gera ráð fyrir að áhrifin vari?
 - b. Hvaða útfærsla línunnar (valkostur) væri líklegur til hafa mest áhrif í þínu tilviki?
 - c. Eru einhver útvistarsvæði í hættu verði þessi valkostur fyrir valinu?
 - d. Telur þú einhverja hópa útvistarfólks sérstaklega viðkvæma fyrir innviðum af þessu tagi?
 - e. Gætu einhverjar mótvægisáðgerðir minnkað áhrifin af þessari línuleið?
6. Hvaða valkostur myndi hafa minnst áhrif á þína útvist og hvers vegna?
7. Getur þú bent á aðra valkosti um legu Holtavörðuheildarlínu 1 en þá sem þegar hafa komið fram í matsáætlun?

Ég mun í framhaldi af þessu bréfi fá að hafa samband við þig þannig að við getum fundið okkur tíma sem hentar báðum fyrir viðtalið.

Bestu kveðjur,
Hjalti Jóhannesson

VIÐAUKI 3. VIÐTALSRAMMI FYRIR FERÐAMENN

Kynning á verkefni fyrir ferðamenn áður en viðtal hófst.

I am interviewing tourists in relation to research on the impact of a proposed new transmission line on tourism. This research is a part of an environmental audit and is carried out by the University of Akureyri Research Centre and the Icelandic Tourism Research Centre.

This new transmission line – Holtavörðuheiðarlína 1 – is around 90 km long going from Klafastaðir in Hvalfjörður to Holtavörðuheiði. It is a part of a renewal of the Icelandic transmission system which is around 50 years old. The aim is to improve the capacity of the transmission system and secure the delivery of electricity. The new line will be higher than the old one with steel masts instead of the current masts made of timber. The proposed transmission line will be an overhead line, and mostly lay along the existing transmission line.

Interviews with tourists are an important part of the data collection for this project and the aim is to explore their views regarding the proposed line.

We wish to record the interviews to simplify the analysis. All interviews will be anonymous.

We will ask you a few questions regarding the route of the line and show you some pictures of the proposed line and its appearance in the landscape.

We estimate that this will take approx. 10-15 min.

Would you please participate?

Bakgrunnsspurningar

What is your gender?

What is your age?

What is the highest level of education you have completed?

What is your nationality?

Are you staying overnight in Borgarfjörður during this visit or just on a day trip/driving through?

What places have you or do you plan to visit during this trip in Borgarfjörður?

Spurningar v/ línulagnar

Do you have any opinions on laying new lines in untouched areas VS adding a second line to an existing line route?

Do you have any opinions regarding the proposed line in the following places?

- Sýna myndir frá völdum stöðum, fá viðhorf til línulagna og valkosta

Do you normally notice electricity lines or masts in the landscape?

Did you notice any electricity lines or masts in the landscape on your way here?

Do electricity lines or masts in the landscape influence your decision on what destinations you choose to visit?

What is your general view regarding electricity lines (positive.....negative...no opinion)

- In densely populated places
- In rural areas
- In unspoiled nature
- Other places?

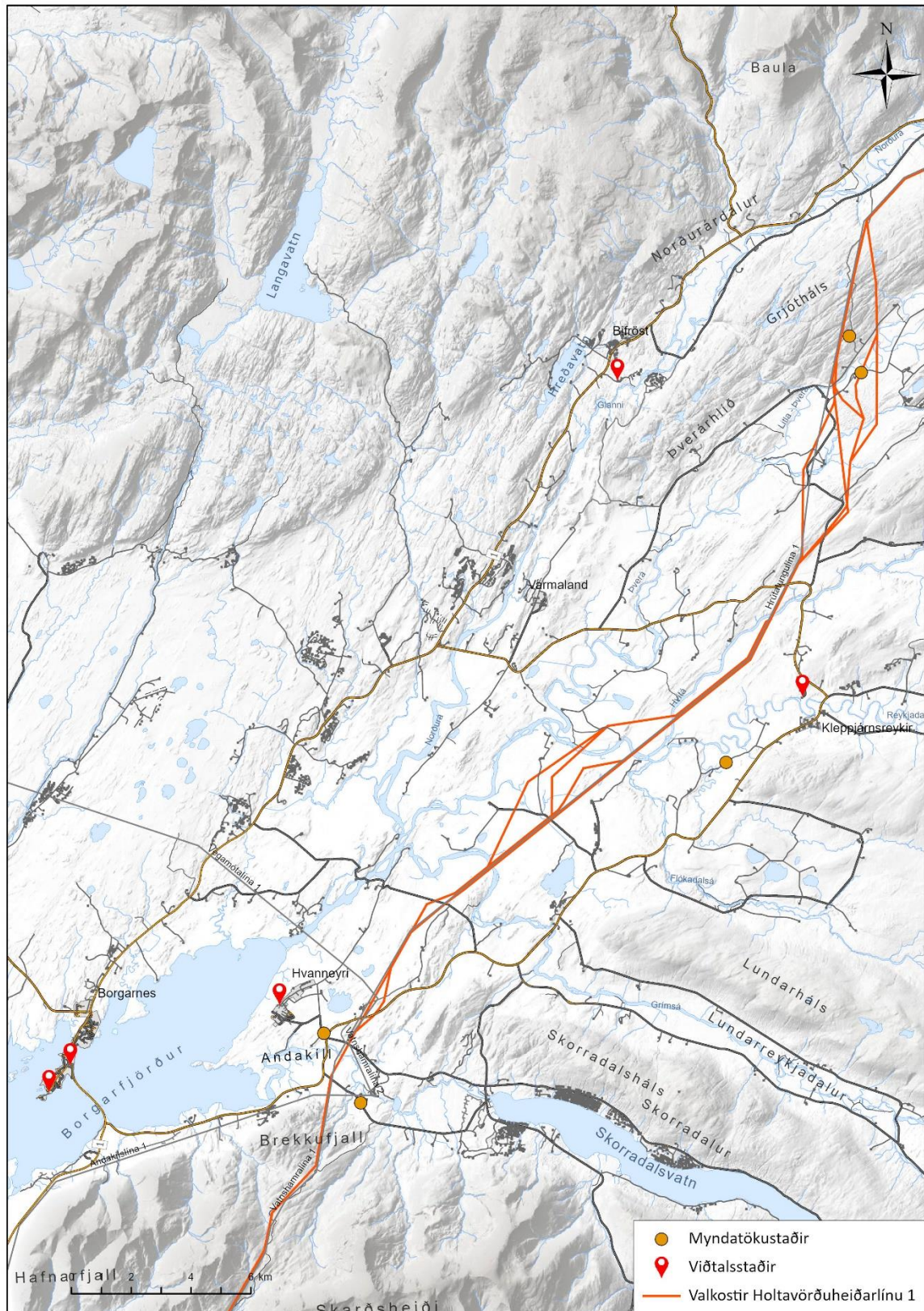
Would you describe the area/region we are in now as being densely populated, rural or unspoiled nature – or another description you think is better?

Something else you would like to say about this project or on electricity lines in general?

Thank you for your time!

VIÐAUKI 4. STAÐIR ÞAR SEM VIÐTÖL VIÐ FERÐAMENN

VORU TEKIN



VIÐAUKI 5. DÆMI UM ÁSÝNDARMYNDIR FYRIR FERÐAMANNAVIÐTÖL (STÆRÐ A2)

Svæði B - Stóri Kroppur FYRIR



Svæði B - Stóri Kroppur EFTIR

