



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ
FERÐAMÁLA



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ
HÁSKÓLANS Á AKUREYRI



Áhrif Suðurnesjalínu 2 á ferðaþjónustu og útivist

Unnið fyrir Landsnet vegna mats á umhverfisáhrifum

Vera Vilhjálmisdóttir
Hjalti Jóhannesson
2018

© Rannsóknamiðstöð ferðamála 2018

Útgefandi: Rannsóknamiðstöð ferðamála, Borgum v/ Norðurslóð, IS-600 Akureyri

Sími: (+354) 460-8930

Rafpóstur: rmf@unak.is

Veffang: www.rmf.is

Titill: Áhrif Suðurnesjalínu 2 á ferðaþjónustu og útivist.

Höfundar: Vera Vilhjálmisdóttir og Hjalti Jóhannesson

Kápa: Ásprent-Stíll og Rannsóknamiðstöð ferðamála

Númer: RMF-S-20-2018

ISBN: 978-9935-437-86-0

ISSN: 1670-8857

Forsíðumynd: Horft yfir Almenning frá lðavöllum © Vera Vilhjálmisdóttir

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.

SAMANTEKT

Markmið með þessari rannsókn var að meta áhrif framkvæmda við Suðurnesjalínu 2 á ferðaþjónstu og útivist á svæðinu, sér í lagi hvað varðar áhrif hinna mismunandi valkosta sem Landsnet hefur sett fram fyrir verkefnið.

Áætlanir Landsnets gera ráð fyrir að Suðurnesjalína 2 muni liggja frá Rauðamel í landi Grindavíkur, meðfram Fitjalínu 1 að nýju tengivirki á Njarðvíkurheiði og þaðan meðfram Suðurnesjalínu 1 eða Reykjanesbraut að útjaðri Hafnarfjarðar. Valkostir framkvæmdarinnar sem kannaðir voru eru valkostir A og B sem eru jarðstrengir, annað hvort að mestu meðfram núverandi loftlínum (A) eða meðfram Reykjanesbrautinni (B). Valkostur C sem er ný loftlína meðfram núverandi Fitjalínu 1 og Suðurnesjalínu 1 að undanskildri nýrri legu línunnar í hrauninu við útjaðar Hafnarfjarðar, en þar myndi línan tengjast nýju tengivirki í Hrauntungum. Einnig voru viðhorf til blandaðra leiða könnuð.

Við rannsóknina var stuðst við viðtöl sem tekin voru við einstaklinga og fundar við rýnihóp, samtals 21 einstakling, sem allir þekkja vel til ferðaþjónustu eða útivistar á Reykjanesinu og innan sjálfs áhrifasvæðisins. Einnig var rýnt í ýmis fyrirbyggjandi gögn og fyrri rannsóknir við rannsóknina og gerð skýrslunnar. Áhrifasvæði framkvæmdanna er skilgreint sem nánasta umhverfi línunnar þar sem sjónrænna eða annarra áhrifa gæti gætt vegna hennar. Vegna eðlis ferðaþjónustu innan áhrifasvæðisins, þá var rannsóknarsvæðið víkkað út fyrir sjálft áhrifasvæðið, þar sem ferðaþjónustuaðilar eru helst að nýta sér vegakerfi áhrifasvæðisins á leið á aðra áfangastaði á Reykjanesinu. Við greiningu var því einnig skoðað hvaða áfangastaðir á Reykjanesinu eru mest heimsóttir af ferðamönnum og hverjir það eru sem helst nýta sér Reykjanesið sem áfangastað.

Helstu niðurstöður eru þær að útivistarfólk sem nýtir sér áhrifasvæðið til útivistar virðist viðkvæmt fyrir þeim áhrifum sem kunna að verða af lagningu nýrrar loftlínu. Bæði ferðaþjónustuaðilar og útivistarfólk sem rætt var við komu með athugasemdir við lagningu loftlína um svæði þar sem ekki væru loftlínur fyrir eða þar sem ekki sæist til þeirra í dag. Vinsæl útivistarsvæði nálægt þéttbýlum, þ.e. nálægt Njarðvíkurheiði, í Almanning og Hafnarfirði eru viðkvæmust fyrir sjónrænum áhrifum loftlína.

Ferðaþjónustuaðilar fá ekki athugasemdir um núverandi loftlínur og segja að sínir ferðamenn heillist helst af víðáttunni og finnist landslagið mjög framandi þegar þeir keyra um áhrifasvæðið. Þeir töldu að ferðamenn tækju almennt séð ekki sérstaklega eftir loftlínum þegar keyrt væri eftir Reykjanesbrautinni, en nokkrir viðmælenda höfðu þó áhyggjur af því að tvöföldun loftlínunnar myndi fara að hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna.

Reykjanesbrautin væri fyrsta upplifun flestra erlendra ferðamanna af Íslandi og því væri mikilvægt að sú upplifun sé góð.

Flestir viðmælenda, eða 16 af 21, vildu heldur sjá jarðstreng lagðann frekar en nýja loftlínu. Þar af var mikill meirihluti sem kysi frekar valkost B eða 11 viðmælendur, á meðan 5 töldu jarðstreng almennt séð betri kostinn. Enginn valdi valkost A sérstaklega. Af þeim 5 sem töldu að valkostur C væri ásættanlegur valkostur og myndi ekki hafa mikil áhrif á upplifun af svæðinu, þá voru þrír þeirra sem settu fyrirvara við lagningu loftlína um ný og óröskuð svæði, sér í lagi hvað varðar krókinn í valkosti C um Almenning.

Efnisyfirlit

1	Inngangur.....	5
1.1	Viðfangsefni skýrslunnar	5
1.2	Rannsóknarsvæðið	6
2	Gögn og aðferðir.....	8
2.1	Viðmælendur - ferðapjónustuaðilar.....	9
2.2	Viðmælendur - útivistarfólk.....	10
3	Áhrif mannvirkja á ferðapjónustu og útivist.....	11
4	Suðurnesjalína 2	14
4.1	Valkostir við lagningu Suðurnesjalínu 2.....	15
4.1.1	Jarðstrengur.....	16
4.1.2	Loftlína.....	17
4.1.3	Blönduð leið.....	17
4.2	Álitamál vegna valkosta með tilliti til ferðapjónustu og útivistar.....	17
5	Nýting á svæðinu fyrir ferðapjónustu og útivist.....	22
5.1	Áfangastaðurinn Reykjanes.....	22
5.1.1	Helstu áherslur	24
5.1.2	Framtíðarstefna	26
5.2	Aðalskipulagsáætlanir sveitarfélagana	28
5.2.1	Reykjanesbær	28
5.2.2	Grindavík.....	29
5.2.3	Vogar.....	29
5.2.4	Hafnarfjörður	30
5.3	Nýting á svæðinu fyrir ferðapjónustu.....	31
5.4	Nýting á svæðinu fyrir útivist.....	34
6	Viðhorf ferðapjónustuaðila til Suðurnesjalínu 2	37

6.1	Ferðamenn - upplifun og áhrif.....	37
6.2	Áhrif á framtíðarnýtingu svæðis og möguleika	40
6.3	Loftlínur eða jarðstrengur	42
6.3.1	Jarðstrengur: valkostir A og B.....	42
6.3.2	Loftlína: valkostur C.....	43
6.3.3	Blandaðar leiðir	45
6.4	Almennt viðhorf.....	45
7	Viðhorf útvistarfólks til Suðurnesjalínu 2	47
7.1	Áhrif á útivistarsvæði innan Njarðvíkurheiði (NJA)	47
7.2	Ný lega loftlínu um Almenning (ALM)	49
7.3	Loftlína eða jarðstrengur	51
7.3.1	Jarðstrengur: Valkostir A og B	52
7.3.2	Loftlína: Valkostur C.....	53
7.3.3	Blandaðar leiðir	55
7.4	Almennt viðhorf.....	55
8	Niðurstöður og ályktanir	57
8.1	Niðurstöður: ferðaþjónusta á áhrifasvæðinu.....	57
8.2	Niðurstöður: útivist á áhrifasvæðinu.....	60
9	Heimildir	62
10	Viðaukar.....	67
10.1	Viðauki 1 - Listi yfir viðmælendur	67
10.2	Viðauki 2 - Viðtalsrættur	69
10.3	Viðauki 3 - Myndir sem voru notaðar í viðtölum.....	71
10.4	Viðauki 4 - Vefsíða Ferðamálastofu: Áhugaverðir viðkomustaðir á Reykjanesi	73
10.5	Viðauki 5 – Gönguleiðakort Reykjanes Geopark 2017	74
10.6	Viðauki 6 – Svæði nýtt af útvistarfólki og ferðaþjónustuaðilum	75

1 INNGANGUR

Verkefni þetta fólst í rannsókn á áhrifum Suðurnesjalínu 2 á ferðaþjónustu og útivist í samræmi við tillögu að matsáætlun fyrir framkvæmdina (Landsnet, 2018a). Verkeiðandi var VSÓ Ráðgjöf fyrir hönd verkkaupa sem var Landsnet hf. Var rannsóknin unnin í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Höfundar þessarar skýrslu eru Vera Vilhjálmisdóttir, sérfræðingur og Hjalti Jóhannesson, sérfræðingur sem var verkefnisstjóri. Ásamt þeim voru í samráðshópi um verkefnið þær Guðrún Þóra Gunnarsdóttir, forstöðumaður Rannsóknarmiðstöðvar ferðamála og Auður Ingólfsdóttir, sérfræðingur. Hittist þessi hópur nokkrum sinnum á vinnslutíma verkefnisins. Tengiliðir verkkaupa í verkefninu voru Smári Jóhannsson hjá Landsneti og Stefán Gunnar Thors hjá VSÓ Ráðgjöf. Var verkefnið unnið á tímabilinu frá maí til október 2018. Lögð var áhersla á að nota rafræn samskipti og fjarfundi í verkefninu og lágmarka þannig vistsporið í tengslum við framkvæmd þess.

1.1 Viðfangsefni skýrslunnar

Samkvæmt verkbeiðni VSÓ ráðgjafar um vinnslu þessarar rannsóknar um áhrif Suðurnesjalínu 2 á ferðaþjónustu og útivist var markmið verkefnisins að leita svara við eftirfarandi spurningum:

- Eru þekktir áningarstaðir, ferðaleiðir og útivistarsvæði á áhrifasvæði framkvæmdakosta?
- Hvernig er svæðið nýtt af ferðaþjónustuaðilum?
- Hvernig er svæðið nýtt til útivistar og á hvaða árstíðum er svæðið nýtt?
- Hvernig er svæðið nýtt af ferðamönnum á eigin vegum?
- Hver er upplifun ferðamanna af svæðinu, m.a. þeirra sem fara um Reykjanesbraut?
- Hver er fjöldi ferðamanna sem fara um áhrifasvæði framkvæmdakosta?
- Hefur orðið breyting á helstu viðkomustöðum og áhugaverðustu stöðunum frá rannsókn sem gerð var árið 2009.
- Eru áform um ferðaþjónustu eða ný útivistarsvæði á áhrifasvæði framkvæmdakosta?
- Hver eru líkleg áhrif framkvæmdakosta á útivist og ferðamennsku?

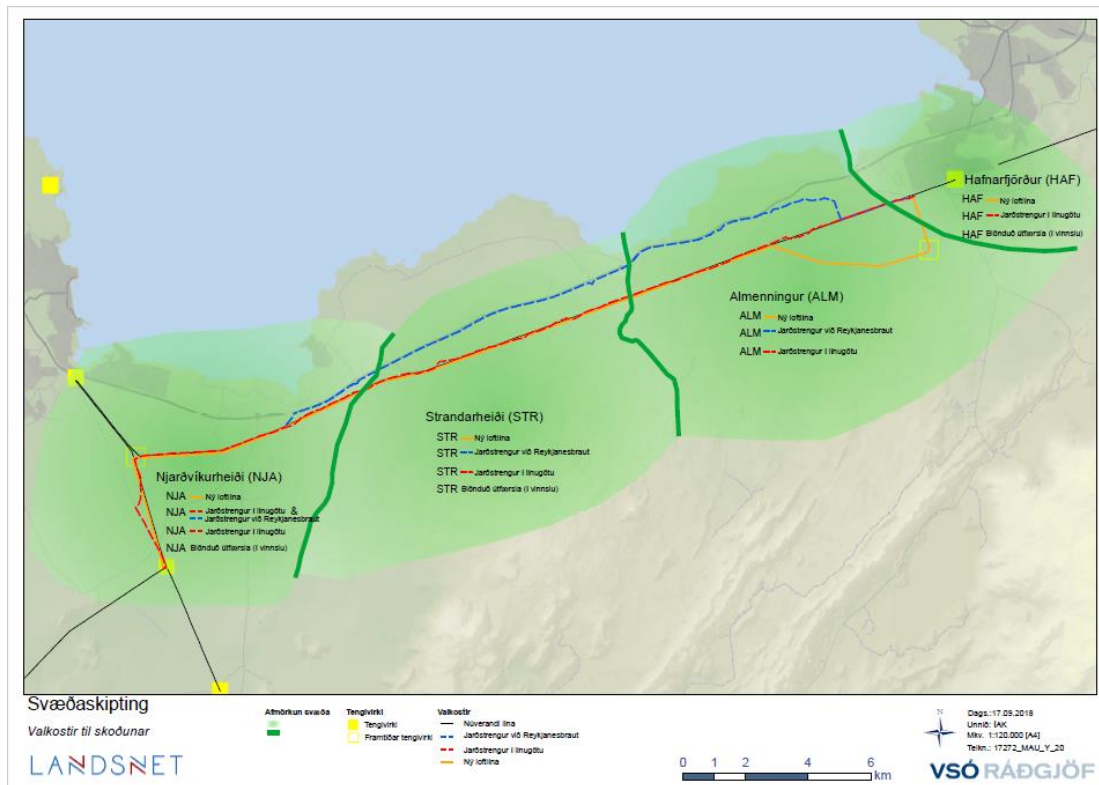
Fyrri rannsókn sem vísað er til í upptalningunni að var unnin af Rögnvaldi Guðmundssyni fyrir Landsnet (Rögnvaldur Guðmundsson, 2009). Miðaðist gagnasöfnun, úrvinnsla gagna og uppbygging þessarar skýrslu við að svara ofangreindu.

1.2 Rannsóknarsvæðið

Við afmörkun á rannsóknarsvæði þessa verkefnis á áhrifum Suðurnesjalínu 2 á útivist og ferðaþjónustu var nauðsynlegt að hafa í huga að Reykjanesbrautin liggur innan áhrifasvæðis framkvæmdanna. Við það stækkar rannsóknarsvæðið töluvert umfram hið eiginlega áhrifasvæði, þar sem Reykjanesbrautin er helsta tengingin við Reykjanesið og þá áfangastaði sem ferðaþjónustuaðilar eru að nýta sér á svæðinu. Við þessa rannsókn var Reykjanesið því allt afmarkað sem hið eiginlega rannsóknarsvæði, sér í lagi vegna eðlis ferðamennsku og starfsemi ferðaþjónustuaðila á svæðinu. Mörk Reykjanes í þessari skýrslu eru afmörkuð sem landssvæði sveitarfélagana á Reykjanesinu, þ.e. Grindavíkur, Reykjanesbæjar, Garðs, Sandgerðis og Voga, ásamt landi Hafnarfjarðarbæjar í Krýsuvík. Hafnarfjörður telst líka sem hluti rannsóknarsvæðisins, þó sér í lagi svæðið frá sveitarfélagsmörkum Hafnarfjarðar og Voga að Vallahverfinu og upplandi Hafnafjarðar.

Áhrifasvæðið sjálft er þrengra og skilgreint sem svæðið í næsta nágrenni við Suðurnesjalínu 2 og nýju tengivirkin sem fyrirhuguð eru í tengslum við framkvæmdina. Nánar er farið yfir legu nýju línunnar og valkosti í kafla 5, en staðsetning hennar liggur frá Rauðamelum á landi Grindavíkur að Njarðvíkurheiði og þaðan meðfram Reykjanesbrautinni að Hamranesi í Hafnarfirði. Línan liggur því í gegnum land fjögurra sveitarfélaga; Grindavíkur, Reykjanesbæjar, Sveitarfélagsins Voga og Hafnarfjarðar.

Notkun á áhrifasvæðinu til útivistar og ferðaþjónustu er nokkuð ólík meðfram legu línunnar og því verður svæðinu skipt upp í fjögur undirsvæði við greiningu á notkun ferðamanna og útivistarfólks og í umræðum um áhrif framkvæmdanna. Á Mynd 1 hér má sjá afmörkun áhrifasvæðisins og svæðisskiptingu þess.



Mynd 1: Skipting áhrifasvæðisins í fjögur undirsvæði.

Svæðisskiptingin á áhrifasvæðinu er á þessa leið:

- **Njarðvíkurheiði (NJA)**
- **Strandarheiði (STR)**
- **Almennigur (ALM)**
- **Hafnarfjörður (HAF)**

Notkun ferðapjónustuaðila og útivistarfólks á svæðunum er einnig ólík. Útivistarfólk nýtir svæðið á mun fjölbreyttari hátt og nýtingin nær yfir mest allt áhrifasvæðið. Þó er mestmegnis verið að nýta staði innan svæðisins við Njarðvíkurheiði og innan svæðanna Almennings og Hafnarfjarðar til ýmiskonar útivistar. Ferðapjónustuaðilar nýta sér mestmegnis vegakerfið innan áhrifasvæðisins. Það er að segja Reykjanesbrautina, Grindavíkurveg, Krýsuvíkurveg og veginn að Keili. Við greiningu á nýtingu útivistarfólks og ferðapjónustuaðila á svæðinu kemur sú tilhneiging í ljós að útivistarfólk hafi meiri tengingu við áhrifasvæðið á meðan ferðapjónustan hefur meiri tengingu við rannsóknarsvæðið í heild, þ.e. Reykjanes almennt.

2 GÖGN OG AÐFERÐIR

Rannsókn þessi byggir á tveimur gagnasöfnum. Annars vegar frumgögnum, sem aflað var með viðtölum við aðila innan ferðaþjónustunnar og við fólk sem stundar útivist á svæðinu. Almennt var leitast við að finna einstaklinga sem hafa mikla reynslu af ferðum á svæðinu hvort sem það er gegnum skipulagðar ferðir eður ei. Viðtölin fylgdu svokölluðu hálfmótuðu viðtalsferli (e. *semi-structured interview*), sem fól í sér að ákveðnum viðtalsramma var fylgt í viðtölunum en viðmælendum var gefið opið rými til að ræða og skýra af vild spurningarnar sem bornar voru fyrir þá. Með þessu viðtalsferli er bæði náð fram þeim atriðum sem rannsakandi vill fá upplýsingar um og viðmælendum gefið færi á að koma á framfæri þeim upplýsingum og áherslum sem þeim finnst mikilvægt að komist til skila. Viðmælendur fengu val um hvort þeir vildu halda nafnaleynd við úrvinnslu viðtala fyrir rannsóknina og 4 af 21 viðmælanda kusu það. Voru öll viðtöl rituð upp frá orði til orðs til að auðvelda greiningu þeirra síðar.

Auk einstaklingsviðtala var skipulagður rýnihópur þar sem leiddir voru saman sex einstaklingar sem tengjast útivist á svæðinu. Markmiðið með rýnihópnum var að fá fram umræður og skoðanaskipti um áhrif línulagnarinnar á þessa þætti og reyna að finna hver helstu álitamálin væru í sambandi við línulögnina og hvort nýir fletir fyndust á málinu sem fylgja þyrfti eftir í rannsókninni.

Hins vegar byggist rannsóknin á fyrirliggjandi gögnum, m.a. skýrslum og könnunum af lista sem VSÓ lagði fram. Auk þeirra var notast við fyrri sérfræðiskýrslur um mat á áhrifum framkvæmda á ferðaþjónustu og útivist, bæði hvað snýr að aðferðafræði en einnig til samanburðar um líkleg áhrif í tilvikum þar sem aðstæður og/eða áhrif kunna að vera ámóta.

Fyrirliggjandi gögn sem nýtt voru við þessa rannsókn eru meðal annars:

- Áfangastaðaáætlun Reykjanes 2018-2021 (2018 - Drög).
- Ýmis gögn frá Reykjanes Geopark s.s. framkvæmdaáætlun og kortlagning svæða.
- Niðurstöður tveggja skoðanakannana Gallup fyrir Landsnet á upplifun ferðamanna sem fara um Reykjanes (2017).
- Suðvesturlínur: Áhrif á útivist og ferðaþjónustu. Samantekt unnin af Rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar fyrir Landsnet (2009).
- Talnagögn Ferðamálastofu og farþegaspár Isavia.
- Vefsja Ferðamálastofu um áhugaverða viðkomustaði
- Tillaga að matsáætlun fyrir Suðurnesjalínu 2 (2018).

- Framkvæmdalýsing Landsnets (2018).
- Valkostaskýrslur um mismunandi legu Suðurnesjalínu 2 (tvær). Unnar af Landsneti, Eflu og Alta (2016) og uppfærð valkostasgreining frá Landsneti (2019).
- Aðalskipulög sveitarfélaga.

Miðaðist söfnun gagna og greining þeirra við að leita svara við þeim rannsóknarspurningum sem kynntar voru í kafla 2.1. Í rannsókninni var meðal annars höfð hliðsjón af leiðbeiningum Skipulagsstofnunar um flokkun, viðmið, einkenni og vægi umhverfisþátta (Skipulagsstofnun, 2005). Þá var litið til leiðbeininga International Association of Impact Assessment (IAIA) um rannsóknaraðferðir, matsþætti og framsetningu efnis (Vanclay, Esteves, Aucamp, & Franks, 2015). Miðað er við að hafa texta greinargerðarinnar hnitmiðaðan og auðskilinn. VSÓ-ráðgjöf, sem hefur yfirumsjón með matsvinnu í mati á umhverfisáhrifum Suðurnesjalínu lagði áherslu á samræmi í umhverfismatsvinnunni en þó fyrst og fremst í framsetningu texta um einkenni og vægi áhrifa vegna lagningar Suðurnesjalínu 2 miðað við hina mismunandi valkosti. Þannig var notuð drög að aðferðafræði við mat á vægi áhrifa sem unnin hafa verið af Landsneti og verkfræðistofunni Eflu (Landsnet & Efla, 2018).

2.1 Viðmælendur - ferðapjónustuaðilar

Til að meta áhrif framkvæmdanna á ferðapjónustu var leitast við að ná til viðmælenda innan ferðapjónustunnar sem höfðu hagsmuna að gæta á Reykjanesinu. Rýni á heimasíðum ferðapjónustufyrirtækja leiddi í ljós að ferðapjónustuaðilar bjóða ekki gagnert upp á ferðir sem nýta áhrifasvæði framkvæmdanna með beinum hætti, utan þess að keyra í gegnum svæðið á leið sinni á aðra áfangastaði. En með það í huga að áhrifasvæðið er inngangspunktur ferðamanna, bæði hvað varðar fyrstu kynni af íslenskri náttúru og inngangur að ferðum á Reykjanesið, var haft samband við ferðapjónustuaðila sem buðu upp á ferðir um Reykjanesið og væru þar með að fara um áhrifasvæðið með sína viðskiptavini.

Alls var haft samband við 35 aðila og þar af þáðu 9 boð um að koma í viðtal, 3 til viðbótar höfðu sagt já í fyrstu umferð, en þau viðtöl dattu upp fyrir þar sem erfitt reyndist að finna hentuga tímasetningu í tæka tíð fyrir rannsóknina. Beiðni um viðtal var send með tölvupósti, þar sem rannsóknin og markmið hennar voru kynnt, en var þeim pósti fylgt eftir með símtali. Þeir sem afþökkuðu báru flestir fyrir sig tímaleysi sökum anna en aðrir töldu að framkvæmdirnar myndu ekki hafa nein bein áhrif á sína starfsemi og gáfu sér þess vegna ekki tíma til viðtals. Vegna þess hve erfitt reyndist að ná til ferðapjónustuaðila, var ákveðið að hverfa frá því að halda rýnihóp með þeim hópi og einbeita sér frekar að því að ná inn

einstaklingsviðtölum fyrir rannsóknina. Byrjað var að hafa samband við ferðaþjónustuaðila í byrjun júní en viðtölin fóru fram á tímabilinu frá lokum júlí til byrjunar september.

2.2 Viðmælendur - útivistarfólk

Viðmælendur í útivistarhluta rannsóknarinnar voru forsvarsmenn hópa eða félaga sem nýta svæðið, s.s. Ferðafélags Íslands og annarra félagasamtaka sem stunda útivist á svæðinu, ásamt einstaklingum sem stunda þarna útivist. Nokkur félög eru með sín félagssvæði í nálægð við áhrifasvæðið, t.a.m. Skotíþróttafélag Hafnarfjarðar, Flugmóðelfélag Suðurnesja, ásamt fleirum. Haft var samband við samtals 29 einstaklinga sem nýta áhrifasvæðið til útivistar. Af þeim mættu 6 í einstaklingsviðtöl og 7 samþykktu að taka þátt í rýnihóp en alls mættu 6 á rýnihópsfundinn sem haldinn var 16. ágúst. Samband var haft við viðmælendur með tölvupósti sem síðan var fylgt eftir með símtali, viðmælendur voru einnig beðnir um að benda á aðra einstaklinga sem þekktu vel til á svæðinu og nýttu það til útivistar. Útivistarfólk virtist hafa sterkari tengingar til sjálfs áhrifasvæðisins og nýttu það með beinni hætti en aðilar innan ferðaþjónustunnar. Af þeim sem afþökkuðu boðið um að koma í viðtal vegna verkefnisins báru langflestir fyrir sig tímaleysi, voru í ferðum erlendis eða úti á landi, eða sáu sér ekki fært að öðru leyti að mæta til viðtals. Byrjað var að hafa samband við aðila tengda útivist á svæðinu í byrjun júní og fóru viðtölin fram á tímabilinu frá miðjum júní fram í miðjan ágúst.

3 ÁHRIF MANNVIRKJA Á FERÐAÞJÓNUSTU OG ÚTIVIST

Í þessum kafla verður stiklað á stóru um rannsóknir á áhrifum mannvirkja í náttúrunni á ferðaþjónustu og útivist, þar sem teknar verða saman helstu niðurstöður fyrri rannsókna á áhrifum fyrirhugaðra virkjanakosta og raflína um útivistarsvæði og vinsæla ferðamannastaði.

Náttúra Íslands er sterkasta aðráttaraflið fyrir ferðamenn sem ákveða að heimsækja landið samkvæmt Landamæra- og viðhorfskönnun Ferðamálastofu, en yfir 90% gesta segja að náttúra landsins eða einstök náttúruferðir hafi verið kveikjan að Íslandsferðinni og 73% nefna náttúrutengda afþreyingu. Til samanburðar nefna 54% svarenda Íslendinga og íslenska menningu almennt sem ástæðu ferðarinnar. Af þeim ferðamönnum sem nefna náttúruna sem ástæðu þess að áhugi þeirra vaknaði á Íslandsheimsókn, nefna 45% að það hafi verið norðurljósín sem laðaði þá til landsins, 44% nefndu ósnortna náttúru / hreinleika landsins og 28% fallega náttúru (Ferðamálastofa, 2018). Samkvæmt Áfangastaðaáætlun Reykjaness þá er sömu sögu að segja af Reykjanesinu sem áfangastað, en eitt af helstu einkennum svæðisins sem áfangastaðar er náttúran og landslagið sem þar er að finna (Þuríður H. Aradóttir Braun & Eggert Sólberg Jónsson, 2018).

Náttúrutengd ferðamennska á sér langa sögu og náttúran laðar til sín fólk af mörgum mismunandi ástæðum. Hvernig ferðamenn upplifa náttúruna er oft einstaklingsbundið og fer eftir því á hvaða forsendum þeir eru að ferðast um náttúruna. Þar má meðal annars nefna ferðamenn sem sækja í að upplifa ósnortna náttúru, þá sem vilja stunda ýmiskonar strandferðamennsku (e. *coastal tourism*) meðfram strandlengjunni og þá sem koma í veiðiferðir. Þessar breytilegu forsendur hafa áhrif á viðhorf þeirra til mannvirkja og manngerðs landslags sem á vegi þeirra verður í náttúrunni og gerir þá misviðkvæma fyrir sýnilegum mannvirkjum á þeim stöðum sem þeir heimsækja (Meyer-Arendt, 2004).

Kannanir Ferðamálastofu hafa einnig sýnt að forsendur ferða eru breytilegar eftir því frá hvaða markaðssvæði ferðamennirnir koma. Ef skoðaðar eru nánar niðurstöður spurninga um hvað það sé helst við íslenska náttúru sem laði ferðamennina til landsins og þær brotnar niður á markaðssvæðin, þá sést ákveðinn stigsmunur á svörum. Hlutfall þeirra sem nefna ósnortna náttúru / hreinleika landsins er á bilinu 33% til 50%. Þar mælast Evrópa (utan Bretlandseyja og Norðurlandanna) ásamt Japan/Suðaustur Asíu hæst í kringum 50%. Svarendur frá Bretlandseyjum og Norðurlöndunum mælast lægra, hvor hópur um sig með 35% og 33%. Þá er meiri munur milli markaðssvæða þegar kemur að t.d. aðráttarafli norðurljósanna. Þar mælast Bretlandseyjar (55,2%) og Japan/Suðaustur Asía (57,6%) langhæst, á meðan aðeins 11,9% Norðurlandabúa nefna norðurljósín í sínum svörum (Ferðamálastofa, e.d.-c).

Hvað viðkemur áhrifum mannvirkja á ferðamenn og útivist, þá eru margar breytur sem hafa áhrif á viðhorf ferðamanna til þeirra á þeim áfangastöðum og útivistarsvæðum sem heimsótt eru. Í rannsókn sem framkvæmd var hér á landi sumarið 2015 á viðhorfum ferðamanna til mannvirkja á sjö áfangastöðum á landinu þar sem áform eru uppi um virkjanaframkvæmdir, voru nokkrar af þessum breytum skoðaðar. Rannsóknin var í formi spurningalista sem lagður var fyrir ferðamenn á svæðunum sjö (Þorkell Stefánsson, Anna Dóra Sæþórsdóttir, & C. Michael Hall, 2017). Þar af voru tveir af áfangastöðunum á Reykjanesinu, þ.e. við Seltún og Trölladyngju, en 883 af 2.075 svörum komu frá þessum tveimur svæðum. Á meðal þess sem þátttakendur voru spurðir álits á, var hversu viðeigandi þeir teldu 19 mismunandi mannvirki vera á þeim áfangastað sem þeir heimsóttu á mælikvarðanum 1 – 5 þar sem 1 er mest óviðeigandi. Þar mældust hótél (2,1), raflínur (2,2), útvarpsmöstur (2,3) og vatnsorkuver (2,3) sem þau mannvirki sem fólk taldi mest óviðeigandi. Af þessum 19 mannvirkjum sem spurt var um, mældust skálar (3,8), salerni (3,7), tjaldsvæði (3,6) og malarvegir (3,6) sem þau mannvirki sem væru mest viðeigandi fyrir tiltekin svæði (ibid).

Þegar rýnt er nánar í viðhorf svarenda til raflína, sýndi það sig almennt að Íslendingar voru líklegri en erlendir ferðamenn til að þykja loftlínur óviðeigandi. Norðurlandabúar voru næstir Íslendingum í þessum efnum. Það fannst einnig talsverður munur á milli rannsóknarsvæða hvað varðar viðhorf fólks til loftlína, en svarendur við Seltún sunnan Kleifarvatns voru jákvæðastir af öllum í þeirra garð, en hlutfall erlendra ferðamanna í svörum var hærra þar. Það er líka talsverður munur á viðhorfum fólks til loftlína eftir því hvort svæðið er skilgreint sem láglandi eða hálendi, þar sem viðhorf til loftlína á hálendinu var neikvæðara en á láglandi. Heilt yfir litið töldu 63-86% svarenda þó að loftlínur myndu minnka áhuga sinn á að ferðast um svæðin (Þorkell Stefánsson o.fl., 2017). Þetta viðhorf endurspeglar í öðrum rannsóknum sem framkvæmdar hafa verið hér á landi meðal ferðamanna á ferð um hálendið, en þeir eru helst að sækjast eftir að komast í kynni við óspillta náttúru og telja að mannvirki myndu hafa neikvæð áhrif á upplifun þeirra. Sér í lagi hvað varðar sjónmengun frá raflínum (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010; Anna Dóra Sæþórsdóttir & Rögnvaldur Ólafsson, 2012; Edward H. Huijbens, 2008; Gunnþóra Ólafsdóttir, 2009). Í nýlegri rannsókn á Kröflusvæðinu kom í ljós að ferðamenn við Kröflu eru „jákvæðastir gagnvart mannvirkjum tengdum jarðvarmavirkjunum en raflínur voru óvinsælustu mannvirkin“ (Auður H. Ingólfssdóttir, o.fl., 2018).

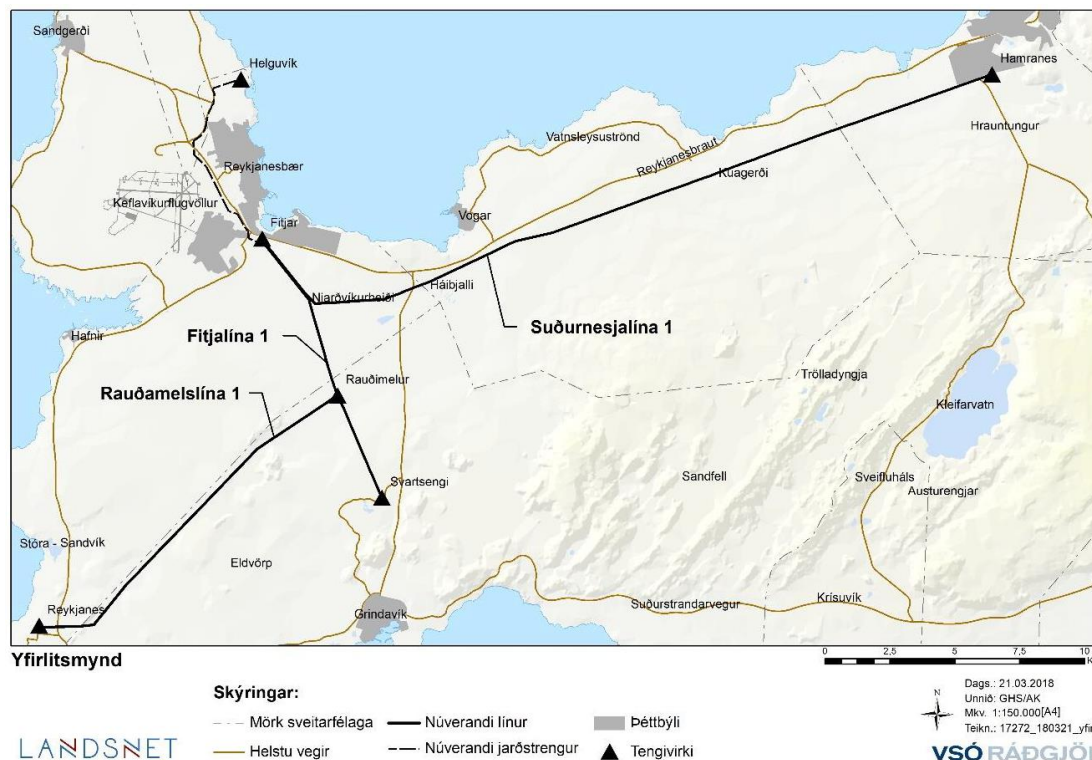
Eins og komið var inn á hér fyrir ofan, þá má sjá stigsmun á afstöðu íslenskra ferðamanna og erlendra, en Íslendingar eru almennt séð neikvæðari í garð mannvirkja í náttúru Íslands (Anna Dóra Sæþórsdóttir & Rögnvaldur Ólafsson, 2012; Auður H. Ingólfssdóttir, o.fl., 2018). Afstaðan er einnig breytileg á milli þjóðerna og hafa mannvirkin mismikil áhrif á upplifun ferðamanna

Þegar viðhorfin eru greind niður á mismunandi lönd. Frakkar virðast, ásamt Norðurlandabúum, neikvæðastir í garð raflína á meðan Þjóðverjar og Bandaríkjamenn virðast almennt jákvæðari en önnur þjóðerni (Auður H. Ingólfssdóttir o.fl., 2018; Þorkell Stefánsson o.fl., 2017). Af því má ráða að taka þarf tillit til menningarlegs bakgrunnar ferðamanna þegar meta á hvaða áhrif mannvirki hafa á upplifun þeirra í náttúrunni. (Auður H. Ingólfssdóttir o.fl., 2018).

Fyrri rannsóknir á Íslandi hafa sýnt að ferðamenn telja mjög mikilvægt að geta upplifað óraskaða náttúru á þeim stöðum sem þeir ferðast á um landið og mikilvægt sé að geta gengið um án þess að sjá til mannvirkja. Að það sé hægt að upplifa kyrrð í náttúrunni er einnig eitthvað sem ferðamenn meta mikils. Þó geta hugmyndir erlendra ferðamanna um hvað teljist til ónsortinna svæða í náttúrunni að einhverju leiti stangast á við íslenskar skilgreiningar á slíkum svæðum. Þar má nefna Kröflusvæðið sem dæmi, þar sem meirihluti ferðamanna sem heimsækja staðinn telja víðerni og/eða ósnortna nátturu vera hluta af aðdráttarafli svæðisins (Auður H. Ingólfssdóttir o.fl., 2018). Það virðist því vera ákveðið jafnvægi sem þarf að viðhalda svo ferðamenn haldi áfram að finnast þeir vera að upplifa þá óröskuðu náttúru á Íslandi sem þeir eru komnir til að upplifa.

4 SUÐURNESJALÍNA 2

Núverandi raforkuflutningur til og frá Suðurnesjum fer um Suðurnesjalínu 1 sem er 132 kV og liggur hún milli Hamraness í Hafnarfirði og Fitja í Reykjanesbæ. Flutningsgeta línunnar er um 150 MW.



Mynd 2: Núverandi flutningskerfi raforku á Suðurnesjum (Landsnet, 2018b).

Samkvæmt matsáætlun fyrir áformaða Suðurnesjalínu 2 er nauðsynlegt að ráðast í framkvæmdina til að bæta afhendingaröryggi raforku og auka flutningsgetu raforkukerfisins milli höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja. Stefnt er að því að flutningsgeta línunnar verði um 300 MW eða um helmingi meira en núverandi línu. Þar sem gengið er út frá því að mannvirki í flutningskerfi raforku hafi langan líftíma eða 60-90 ár er með gerð þeirra verið að mæta þróun orkunotkunar og -vinnslu næstu áratugi. Stærð mannvirkja er því miðuð við orkuþörf í langri framtíð og reynt að komast hjá því að fjölga þurfi mannvirkjum á tímabilinu (Landsnet, 2018b).

Meginmarkmið Landsnets með lagningu 220 kV Suðurnesjalínu 2 eru því þessi:

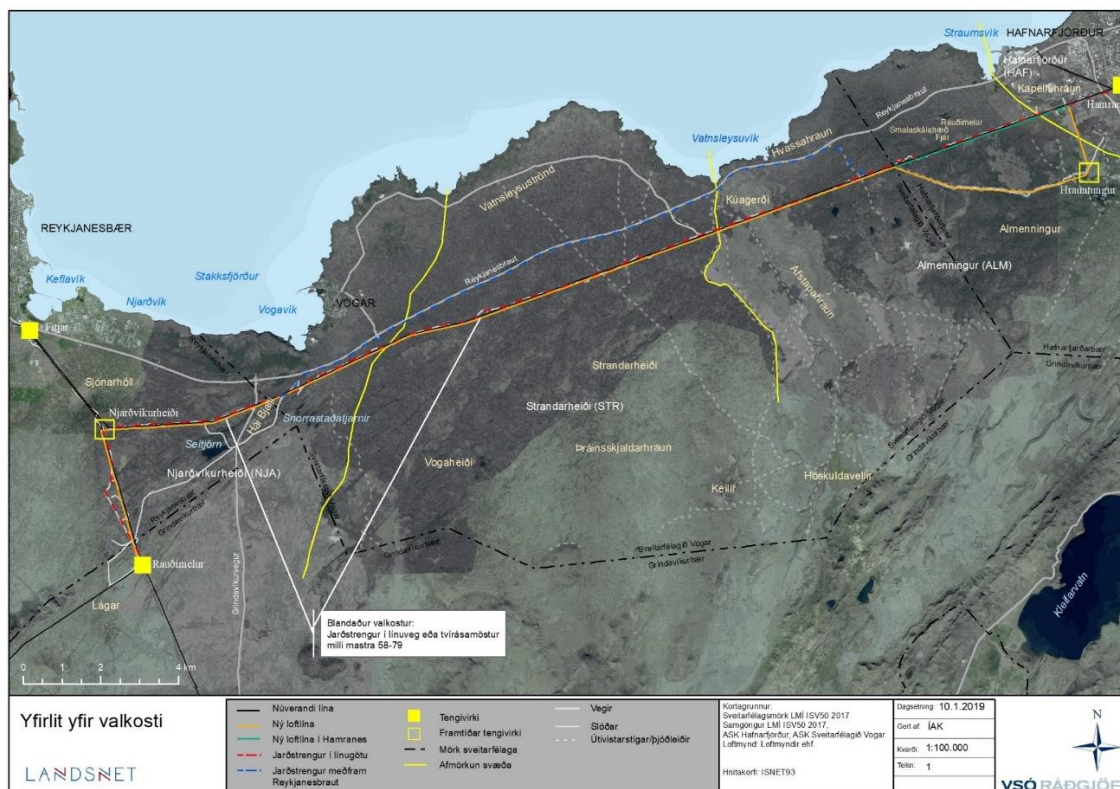
- Auka öryggi afhendingar raforku.
- Auka flutningsgetu til og frá Suðurnesjum.
- Bæta tengingu orkuframleiðslueininga (virkjana) við lykiltengivirki á höfuðborgarsvæðinu.

- Anna flutningsþörf til og frá Suðurnesjum með það flutningsmikilli línu að síður þurfi að fjölga frekar flutningslínunum á þessari leið í nánustu framtíð.

Afhendingaröryggi raforku sem jafnan er stefnt að kallast N-1 öryggi. Það þýðir að ef ein raflína, t.d. Suðurnesjalína 1, fer úr rekstri eru aðrar leiðir til að flytja raforku inn á viðkomandi svæði. Nú er ein lína til og frá Suðurnesjum og ef hún fer skyndilega úr rekstri verður oftast rafmagnslaust á svæðinu hjá heimilum og fyrirtækjum. Ef tenging raforkukerfisins á Suðurnesjum við meginflutningskerfis landsins rofnar þá er erfitt að reka raforkukerfi Suðurnesja sem „eyju“. Ástæðan er sú að framleiðsla raforkunnar þar byggist á gufuafli og erfitt er að láta slíkar virkjanir aðlaga raforkuframleiðsluna að eftirspurn líkt og vatnsaflsvirkjanir geta gert (Landsnet, 2016) því gufuaflsvirkjanir framleiða nokkuð stöðugt afl þann tíma sem þær eru í gangi. Í matsáætlun kemur fram að með aukinni flutningsgetu sé stuðlað að tækifærum til aukinna viðskipta með raforku til og frá Suðurnesjum. Þá bætist við svokallaður innmötunarmöguleiki til höfuðborgarsvæðisins með 220 kV spennustigi frá gufuaflsvirkjunum á Suðurnesjum.

4.1 Valkostir við lagningu Suðurnesjalínu 2

Nokkrir valkostir koma til greina fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2. Hver og einn valkostur hefur mismunandi áhrif á umhverfið, þar á meðal á ferðaþjónustu og útivist. Verður hér að neðan gerð örstutt grein fyrir helstu valkostum sem komið hafa fram og sagt í stuttu máli frá einkennum hvers og eins kosts.



Mynd 3: Yfirlit yfir valkosti fyrir Suðurnesjalínu 2 úr frummatsskýrslu (Landsnet, 2019).

Í stórum dráttum er um að ræða þrjá valkosti auk núverandi ástands þ.e. núllkosta. Hinir valkostirnir eru loftlína, jarðstrengur og blönduð leið loftlínu og jarðstrengs. Í öllum tilvikum er gert ráð fyrir 220 kV spennustigi. Innan hvers valkosti fyrir sig eru síðan ýmsir möguleikar á útfærslum (Landsnet, 2019). Hér blasir því flókin mynd við en í þessari skýrslu verður greint frá valkostunum í mjög stórum dráttum.

4.1.1 Jarðstrengur

Valkostur 1 er jarðstrengur sem fylgir Suðurnesjalínu 1 og Fitjalínu 1 að mestu. Leiðin liggur að nokkru leyti eftir núverandi línuslóðum en óhjákvæmilegt er að víkja frá slóðunum á köflum þar þeir eru of hlykkjöttir og þyrfti að raska landi utan slóðanna (Landsnet, 2019; Landsnet & Alta ehf., 2016). Alls er lengd jarðstrengs 31.8 km, en heildarrask á jarðvegi verður 22,43 ha, þar af 13,26 ha rask á óhreyfðu landi.

Valkostur 2 er jarðstrengur sem liggur að stórum hluta meðfram Reykjanesbraut en miðað er við að fylgja línuleið Suðurnesjalínu 1 út úr Hafnarfirði. Um 4 km frá nýju tengivirki í Hamranesi víkur leiðin frá núverandi línu til norðurs að Reykjanesbraut (Mynd 3). Þaðan liggur leiðin meðfram Reykjanesbraut um 17 km leið að Háabjalla skammt austan við vegamót við Grindavíkurveg. Þaðan er vegslóða fylgt að Suðurnesjalínu 1 á ný. Til að fylgja skilyrðum Vegagerðarinnar er gert ráð fyrir að stengmiðjan sé um 10 m frá vegkanti og 7m frá vegkanti í

römpum. Fjarlægðin þarf að vera lengri við hringtorg, eða um 25-35 m frá miðju torgs. Alls er lengd jarðstrengs 32.95 km, 16,6 km af leiðinni liggur strengurinn meðfram Reykjanesbrautinni. Heildar jarðvegrask verður 33,05 ha, þar af 10,35 ha á óhreyfðu landi (Landsnet, 2019).

4.1.2 Loftlína

Valkostur 3 er loftlína sem liggur að mestu samsíða Suðurnesjalínu 1 og Fitjalínu 1 (Mynd 3). Valkosturinn er lagður fram sem aðalvalkostur. Gert er ráð fyrir að nota núverandi línuvegi að mestu og er lengd línunnar rúmlega 33 km. Gert er ráð fyrir að línan tengist framtíðartengivirki í Hrauntungum í Hafnarfirði í stað núverandi tengivirkis í Hamranesi en flutningur þess er í samræmi við þá stefnu að meginflutningskerfið og loftlínur hopi fyrir stækkun þéttbýlis og byggðar. Heildarrask af valkosti 1.3 yrði 12,55 ha, þar af 6,97 ha á óhreyfðu landi (ibid).

4.1.3 Blönduð leið

Valkostur 4 er blönduð leið loftlínu og jarðstrengs þar sem loftlínan liggur að mestu samsíða núverandi loftlínum. Loftlína yrði lögð mesta hluta leiðarinnar eða 26,9 km, að undanskyldri 7 km leið á milli mastrastæða 58-79 innan svæða STR og NJA. Jarðstrengur yrði hins vegar á viðkvæmum svæðum þar sem neikvæð sjónræn áhrif eru líkleg til að verða talsverð til verulega neikvæð. Heildar jarðvegrask verður 16,1 ha, þar af 8,95 ha á óhreyfðu landi.

Valkostur 5 er blönduð leið loftlínu sem fylgir Suðurnesjalínu 1. Þessi leið felur í sér að á 7 km leið á milli mastrastæða 58-79 myndu Suðurnesjalína 1 og Suðurnesjalína 2 samnýta möstur á svokölluðu tvírásamastri. Heildarrask vegna framkvæmdanna verður 13,22, þar af 7,55 á óhreyfðu landi.

4.2 Álitamál vegna valkosta með tilliti til ferðaþjónustu og útivistar

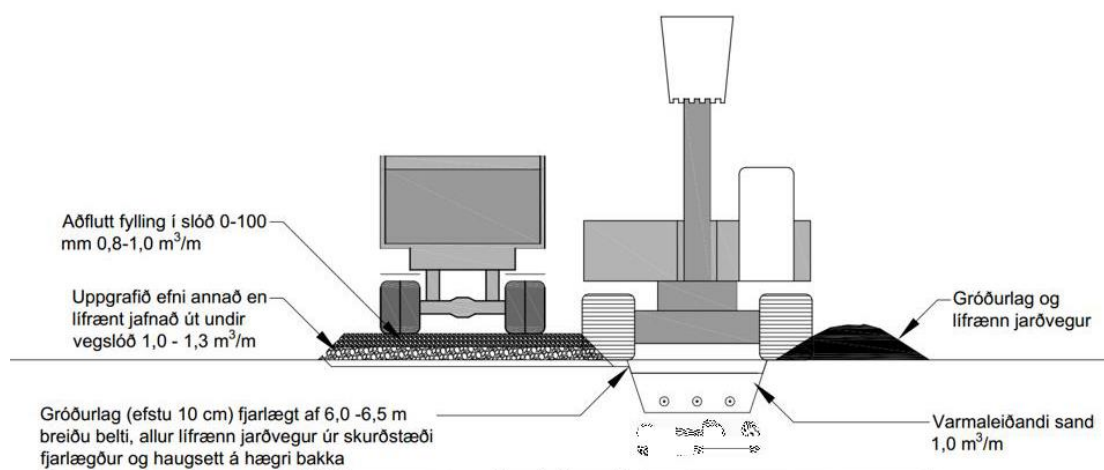
Breytt ásjón með auknu mannvirkjalandslagi vegur þyngst hvað varðar áhrif mismunandi valkosta á ferðaþjónustu og útivist. Þó má hafa í huga að ferðaþjónusta er einnig mikilvægur notandi raforku, ekki síst á Suðurnesjum. Þannig er Keflavíkurflugvöllur miðstöð fyrir flug til og frá landinu og mikilvæg starfsstöð fyrirtækja í ferðaþjónustu. Flugstöðin hefur stækkað mikið og frekari uppbygging er áformuð (ISAVIA, e.d.).

Valkostirnir frá 1 til 5 sem taldir eru upp hér að ofan fela í sér að ásjón flutningsmannvirkisins verður mjög mismunandi eftir því um hvern þeirra er að ræða. Þá er ljóst að svæðið meðfram línulögninni er misjafnlega viðkvæmt fyrir ferðaþjónustu og útivist eins og rakið var í kafla 1.2. Í tillögu að matsáætlun (Landsnet, 2018b) og í svokallaðri valkostaskýrslu (Landsnet, 2016;

Landsnet & Alta ehf., 2016) er fjallað nánar um hvað einstakir valkostir fela í sér og mismunandi útfærslur og leiðir sem hafa áhrif á ásýnd línunnar eða jarðstrengsins.

Í grófum dráttum má segja að það sem mestu ræður um ásýnd línunnar sé einfaldlega hvort hún er hefðbundin loftlína eða grafin í jörð. Auðvitað er raunveruleikinn flóknari en svo og talsverð blæbrigði á áhrifum milli valkosta hvað ásýnd varðar. Valkostaskýrslur sem gerðar voru árið 2016 bregða ljósi á mismunandi leiðir við raforkuflutning, möguleika á tæknilegri útfærslu þeirra og hvað hver leið hefur í för með sér að ýmsu leyti (Landsnet, 2016; Landsnet & Alta ehf., 2016).

Í tilviki jarðstrengsleiðar samkvæmt valkosti 1 eru til nokkrar útfærslur en líklega þyrfti að grafa nokkuð breiðan skurð og fjarlægja klöpp/hraun/jarðveg og leggja í skurðinn þrjá samsíða strengi. Síðan yrði fyllt að jarðstrengjunum með sandi sem leiðir vel hita. Jarðvegsrask og jarðvegsflutningar geta því orðið nokkrir. Raskað land vegna jarðstrengs sem er lagður að hluta til undir vegslóða getur orðið á bilinu 6-6,5 m (Landsnet, 2016). Svo virðist sem þetta sé nálægt því að vera lágmarksbreidd raskaðs svæðis ef strengur er lagður í skurð en tekið er fram í valkostaskýrslum að almennt yrði reynt að velja strengleiðina sem mest í röskuðu landi.



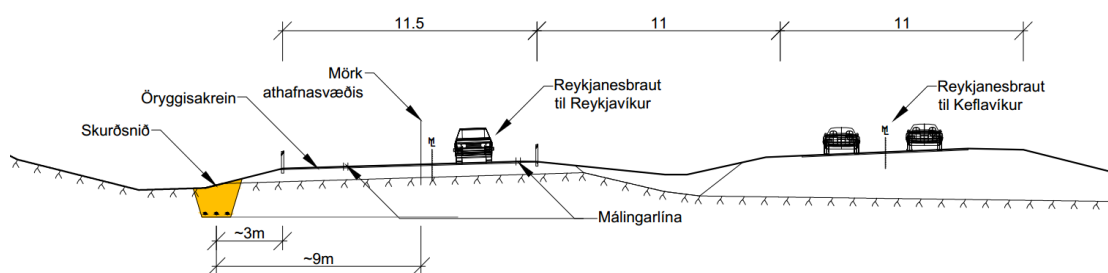
Mynd 4: Dæmi um útfærslu á jarðstrengslögn þar sem strengurinn er lagður að hluta til undir vegslóða (Landsnet, 2016).

Jarðstrengi er ekki hægt að leggja í miklum hlykkjum og þess vegna er aðeins hægt að nýta línuveg meðfram núverandi Suðurnesjalínu að hluta til. Mynd 5 sýnir á loftmynd sama dæmi um útfærslu á jarðstreng þar sem vegslóði er lagður að hluta til yfir jarðstrenginn í verklok. Hér er miðað við að jarðstrengurinn liggi að hluta til í línuveginum meðfram Suðurnesjalínu 1 og þar sem strengurinn yrði lagður um ósnert hraun væri ekki hægt að ganga þannig frá yfirborðinu að ásýndin væri óbreytt (Jón Bergmundsson & Kjartan Gíslason, e.d.).



Mynd 5: Mynd 25 Möguleg útfærsla á jarðstreng samsíða Suðurnesjalínu 1 þar sem slóði er lagður að hluta yfir jarðstreng i verklok (Landsnet, 2016).

Annar megin valkostur á legu jarðstrengs er í vegfláa Reykjanesbrautar (valkostur 2). Hann hefur þann kost að vera á þegar röskuðu svæði, þ.e. á mannvirkjabelti. Í valkostaskýrslunni frá 2016 er fjallað um þennan valkost en síðan hefur Vegagerðin gert kröfu um að strengurinn sé færður utan í vegsvæðinu en gengið var út frá í skýrslunni 2016. Vegagerðin sem hefur yfirráð yfir vegsvæðinu telur nú ásættanlegt að lega strengs sé þannig að jaðar skurðar verði í 10 m fjarlægð frá kantlínu vegar.

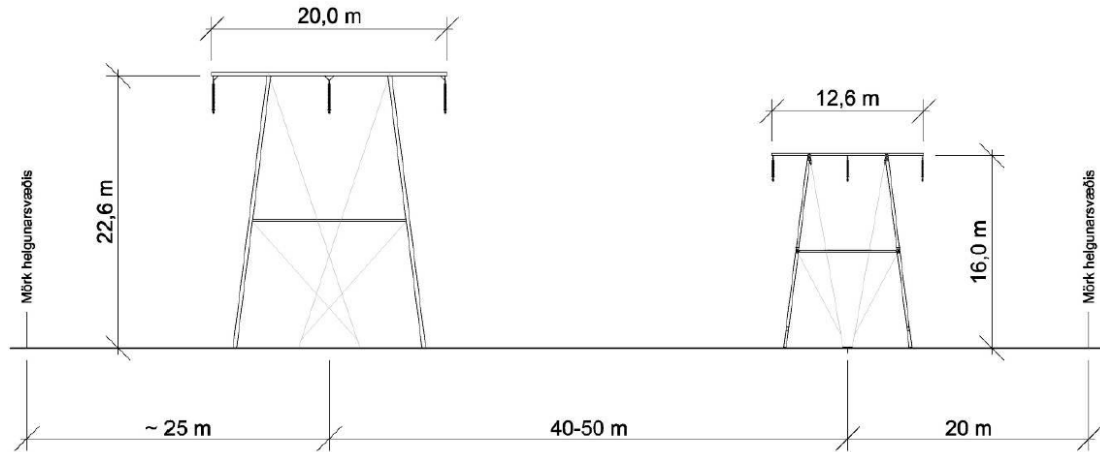


Mynd 6: Jarðstrengur í vegskeringu Reykjanesbrautar skv. valkostaskýrslu en lega uppfyllir ekki núverandi kröfur Vegagerðarinnar um fjarlægð frá kantlínu vegar (Landsnet, 2016).

Kröfur Vegagerðarinnar um fjarlægð strengs frá kantlínu vegar getur þýtt að raska þurfi landi til hliðar við veginn til að koma jarðstreng fyrir.

Ásýnd loftlínu getur sömuleiðis verið mismunandi eftir útfærslum, s.s. hæð mastra, tegund, legu, umfangi línuvega og millibili milli mastra. Sú útfærsla línu sem fyrst og fremst virðist miðað við í valkosti 3 samanstendur af stöguðum stálrörámöstrum. Hæð þeirra yrði að jafnaði 22,6 m í stað 16 m í núverandi Suðurnesjalínu 1. Mynd 7 sýnir að umfang nýrrar línu er mun

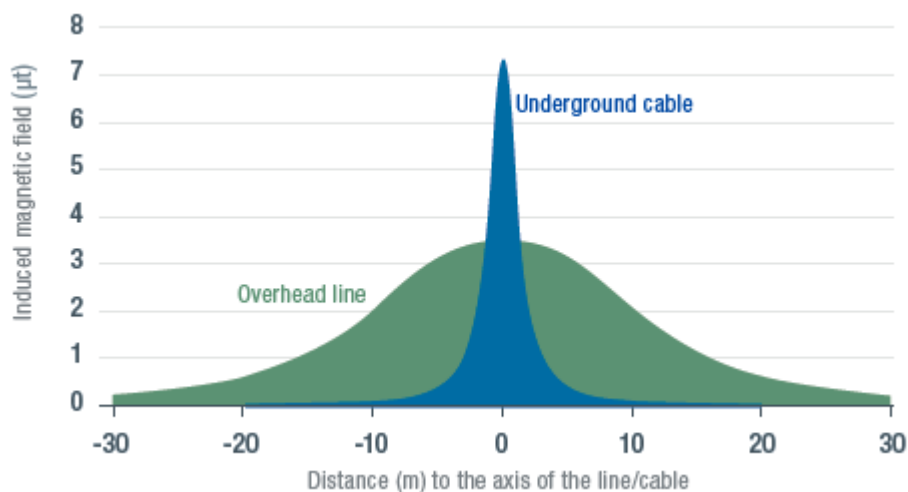
meira en núverandi línu og verður hún mun meira áberandi í landslaginu. Í valkostaskýrslu kemur fram að vegalengd yrði milli mastra yrði meiri en í tilviki í núverandi línu og myndu möstur því ekki standast á sem hefur áhrif á ásýndina (Landsnet, 2016). Vera kann að unnt sé að láta möstur nýrrar línu og núverandi standast á og er það einn möguleiki á útfærslu blandaðrar leiðar skv. valkosti E.



Mynd 7: innbyrðis afstaða og samanburður á hæð Suðurnesjalínu 2 skv. valkosti C og núverandi Suðurnesjalínu 1 (Landsnet, 2016).

Fleiri útfærslur á útliti, staðsetningu og stærð mastra koma líklega til greina en val á útliti og gerð mastra sem kynnt var í tillögu að matsáætlun (Landsnet, 2018b) var valin að höfðu samráði við sveitarfélögin á svæðinu (Landsnet, 2016).

Hvað varðar blandaðar leiðir, þ.e. valkosti 4 og 5 þá gæti verið um ýmsar málamiðlanir að ræða þar sem unnt væri að minnka sýnileika flutningskerfisins á þeim stöðum sem eru viðkvæmastir hvað þann þátt varðar.



Mynd 8: Mismunandi rafsegulsvið 150 kV jarðstrengs og loftlínu (Elia, e.d.).

Fyrir ferðþjónustu en líklega frekar útivist þeirra sem oft koma á svæðið er líklega rétt að hafa í huga umhverfisáhrif sem felast í mismunandi raf- og segulsviði jarðstrengja og loftlínu. Þetta gæti haft áhrif á þá sem eiga leið um í nágrenni mannvirkjana. Raf- og segulsvið er um tvöfalt meira meira yfir jarðstrengjum en undir loftlínum en dvínar hratt til beggja átta. Raf- og segulsvið er því minna undir loftlínu en hinsvegar dregur hægar úr áhrifum til hliðar en við jarðstreng (Landsnet, 2016).

Mynd 8 skýrir þennan mun frekar.

5 NÝTING Á SVÆÐINU FYRIR FERÐAÞJÓNUSTU OG ÚTIVIST

Í þessum kafla verður tekið saman yfirlit yfir helstu nýtingu ferðaþjónustuaðila og einstaklinga sem stunda útivist á Reykjanesinu á sjálfu áhrifasvæðinu. Hér verður einnig tekið saman hvernig svæðið er skilgreint til ferðaþjónustu og útivistar í aðalskipulagsáætlunum sveitarfélagana í kring og í Áfangastaðaáætlun Reykjanes.

Áhrifasvæði framkvæmdanna er mest nýtt til útivistar og frístunda, en ýmist útivistarsvæði er að finna innan þess. Þau eru að finna innan svæðana **Njarðvíkurheiði (NJA)**, **Almenningur (ALM)** og **Hafnafjarðar (HAF)**. Ferðaþjónustuaðilar og ferðamenn virðast mest megnis nýta sér vegakerfið innan áhrifasvæðisins, en mögulegir framtíðaráfangastaðir virðast flestir vera innan **NJA**.

5.1 Áfangastaðurinn Reykjanes

Drög að Áfangastaðaáætlun Reykjanes 2018-2021 voru birt vorið 2018 og er áætlað hún verði formlega samþykkt í ársbyrjun 2019. Í henni hafa verið tekin saman helstu gögn og tölur hvað varðar ferðamennsku á Reykjanesinu ásamt því að greina hvert helsta aðdráttarafl svæðisins er og hverjar áherslur í markaðssetningu á svæðinu sem ferðamannastaðar ættu að vera.

Áætlunin markar fyrstu heildstæðu stefnuna í ferðamálum fyrir allt svæðið og er ætlað að móta og skerpa áherslur í markaðssetningu og uppbyggingu ferðamála á Reykjanesinu. Í áætluninni kemur fram að Reykjanesið er áfangastaður sem er ungur og enn í mikilli uppbyggingu. Þrátt fyrir það er ferðaþjónustan nú þegar orðin mikilvæg atvinnugrein á Reykjanesi, en hlutdeild greinarinnar á atvinnumarkaði svæðisins er um 26% og hefur verið mikill uppgangur síðastliðinn fimm ár. Reykjanesið er til dæmis með næst minnstu árstíðarbundnu sveifluna í fjölda ferðamanna á eftir höfuðborgarsvæðinu. Áætluninni er ætlað að mæta þessari öru þróun með markvissri vöruþróun, uppbyggingu og markaðssetningu á Reykjanesi sem áfangastað fyrir ferðamenn (Þuríður H. Aradóttir Braun & Eggert Sólberg Jónsson, 2018).

Samkvæmt Landamæraökönnun Ferðamálastofu á Keflavíkurlflugvelli¹ höfðu á bilinu 50-66% erlendra ferðamanna heimsótt Reykjanesið í ferð sinni um Ísland, aðeins fleiri karlar en konur virðast gera sér ferð um svæðið en aldurskiptingin er nokkuð jöfn heilt yfir. Þó eru ívið fleiri

¹ Landamæraökönnunin er framkvæmd í hverjum mánuði og hefur fjöldi svarenda fyrstu 8 mánuði ársins 2018 verið á bilinu 1800-2000 í hverjum mánuði.

ferðamenn 44 ára og yngri sem heimsækja Reykjanesið en 45 ára og eldri aldurshópar. Hlutfallslega flestir ferðamenn á Reykjanesið koma frá Austur-Evrópu (Tafla 1) og næstflestir eru ferðamenn frá Mið- og Suður-Evrópu. Mesti fjöldinn af ferðamönnum til Reykjanes er að koma frá Norður Ameríku og Bretlandseyjum og eru það markaðir sem svæðið hefur í hyggju að sækja frekar inn á (Ferðamálastofa, e.d.-c; Puríður H. Aradóttir Braun & Eggert Sólberg Jónsson, 2018).

Tafla 1: Heimsóttir þú einhverja af eftirfarandi landshlutum, þar sem var stoppað til lengri eða skemmri tíma? (Ferðamálastofa, 2018b)

MARKAÐSSVÆÐI	HLUTFALL SEM HEIMSÓTTU REYKJANESIÐ
BRETLANDSEYJAR	50,9%
MÍÐ- OG SUÐUR EVRÓPA	61,2%
NORÐUR AMERÍKA	55,3%
NORÐURLÖND	51,0%
AUSTUR EVRÓPA	66,4%
ASÍA	57,7%
ANNAÐ	55,2%

Ferðamálastofa hefur einnig látið framkvæma könnun meðal Íslendinga síðastliðin ár um ferðalög þeirra bæði innanlands og utanlands². Samkvæmt síðustu könnun fóru 76% í dagsferð innanlands árið 2017 og 84% fóru í ferðir innanlands þar sem gist var a.m.k eina nótt (Ferðamálastofa, 2018). Af 56 stöðum sem sérstaklega var spurt um í könnuninni, voru þrjár á Reykjanesi í topp 10 af þeim stöðum sem mest voru heimsóttir í dagsferðum. Þeir staðir voru Reykjanesbær (18%), Reykjanesviti og nágrenni (12%) og Krýsuvík (11%) (ibid).

Tafla 2: Hlutfall svarenda sem ferðuðust innanlands og á Reykjanesið árið 2017 (Ferðamálastofa, 2018a).

FERÐIR INNANLANDS	ALLS	REYKJANESIÐ

² Könnunin var framkvæmd í febrúar 2018 meðal 1.534 einstaklinga sem valdir voru með handahófskenndu úrtaki, en svarhlutfallið var 63,2%. Flestir svarenda höfðu búsetu á höfuðborgarsvæðinu eða nærsvæitum þess, eða um 75%.

DAGSFERÐIR	76%	22%
LENGRI FERÐIR	84%	11%

Vinna við áfangastaðaáætlunina hefur leitt í ljós að Reykjanesið er ekki orðið að þekktu vörumerki meðal erlendra ferðamanna og þeir vita almennt séð ekki af svæðinu áður en þeir koma til Íslands. Í áfangastaðaáætluninni er því lögð áhersla á að mikilvægt sé að kynna Reykjanesið betur fyrir erlendum ferðamönnum, koma til skila því sem svæðið hefur upp á að bjóða. Slíkt verði þó að gera með sjálfbæra þróun og viðkvæmni náttúrunna í huga (Þuríður H. Aradóttir Braun & Eggert Sólberg Jónsson, 2018).

5.1.1 Helstu áherslur

Samkvæmt áfangastaðaáætluninni hefur Reykjanes upp á margt að bjóða bæði hvað varðar ferðamennsku og útivist, ásamt því að nálægðin við höfuðborgarsvæðið og alþjóðlegan flugvöll skapa ýmis tækifæri til framtíðar. En nálægðin við höfuðborgina gerir svæðið aðlaðandi fyrir þann hóp ferðamanna sem kemur að mestu til að upplifa borgarstemninguna en vill einnig fá að upplifa þá einstöku náttúru sem landið hefur upp á að bjóða sem er frábrugðin öllu því sem þeir þekkja annars staðar frá.

Náttúran og landslagið er eitt mikilvægasta aðráttarafi Reykjanes. Í því sambandi ber að hafa í huga að innan áfangastaðarins er bæði að finna Reykjanesfólkvang og Reykjanes Geopark, en Reykjanesið er vottað af UNESCO - Menningarmálastofnun Sameinuðu þjóðanna, sem jarðvangur með alþjóðlega mikilvægt gildi vegna einstakrar náttúru og samspil hennar við samfélagið á svæðinu. Við uppbyggingu áfangastaða á Reykjanesinu er stefna Reykjanes Geopark höfð að leiðarljósi, enda er það mikilvægur samstarfsvettvangur sveitarfélaganna þegar kemur að umhverfisverkefnum á svæðinu. 55 staðir á Reykjanesinu hafa verið skilgreindir sem jarðvættir og/eða minjar af Reykjanes Geopark, en staðirnir tengjast allir sögu Reykjanes eða flekaskilum (Aradóttir Braun og Jónsson, 2018 drög). Fimm af þessum stöðum falla innan áhrifsvæðis framkvæmda við Suðurnesjalínu 2, en það eru Hrafnagjá (14), Hvassahraunskatlar (17), Seltjörn (29), Snorrastaðatjarnir (32) og Tjarnir á Vatnsleysuströnd (38). En einnig eru staðir á þessum lista innar í landinu sem komast þarf til með því að nýta vegi sem skarast á við línuna (Þuríður H. Aradóttir Braun & Eggert Sólberg Jónsson, 2018).



Mynd 9: Staðir sem Reykjanes Geopark hefur skilgreint sem jarðvætti/minjar (Eggert Sólberg Jónsson (e.d.), 2012)

Til samanburðar má skoða kort á vefsíju Ferðamálastofu yfir áhugaverða viðkomustaði, en staðirnir merktir inn á það voru metnir af heimamönnum „með tilliti til mögulegs aðdráttarfls fyrir ferðafólk“. Markmiðið var að kortleggja hvar auðlindir fyrir ferðapjónustuna liggja til framtíðar (Ferðamálastofa, 2018, e.d.-b). Gulir hringir sýna staði með miðlungs aðdráttarafli og rauðir hringir sérlega áhugaverða staði.



Mynd 10: Áhugaverðir viðkomustaðir innan áhrifsvæðis (Ferðamálastofa (e.d.), 2018c).

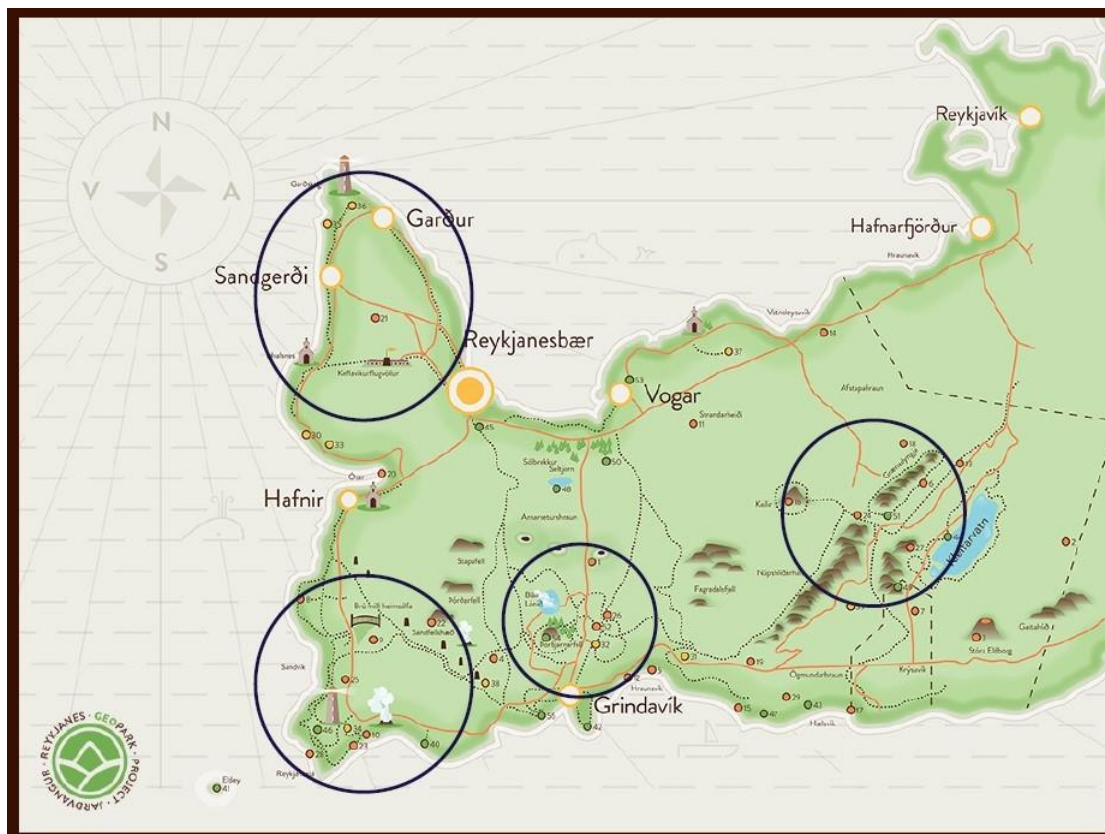
Staðirnir eru metnir út frá sérstöðu í menningararfi eða náttúrufari, en ekki er mikill munur á staðarvali á milli þessara tveggja korta. Við bætast þó þrír staðir sem eru taldir sérlega

áhugaverðir innan **Almennings (ALM)** sem liggja utan marka jarðvangsins. Tveir þeirra eru á ca. 5km gönguleið um hraunið norðanvert, þar sem er m.a. að finna fjárborg við Krístrúnarborg frá um 1870 og Þorbjarnarstaði, Péturskot og Gerði þar sem má greina minjar um búskap, en á svæðinu voru um 12 býli á sínum tíma. Þriðji punkturinn er Almennitur sjálfur, en svæðið er skilgreint sem hraunið á milli Kapelluhrauns og Afstapahrauns. Margar fornminjar og gamla slóða er að finna í hrauninu, enda var svæðið úthagi Hraunajarðanna frá því á 15. öld þar til búskapur lagðist af í byrjun 20. aldarinnar (Ferðamálastofa, e.d.-b; Ferlir, e.d.).

Það er því náttúran, jarðsagan og menningin á Suðurnesjunum sem helst er lögð áhersla á í Áfangastaðaáætluninni. Þar sem Reykjanes sem áfangastaður er tiltölulega ungur, þá er enn verið að vinna í því að byggja upp og skipuleggja helstu ferðamannastaðina á Nesinu, en stórt skref var tekið í því með stofnun Reykjanes Geopark. Einnig er talinn kostur hversu stutt sé á milli áhugaverðra staða á Reykjanesinu og hvað aðgengið að náttúrunni sé auðvelt. Þeir sem heimsækja svæðið segja landslagið öðruvísi en það sem þeir upplifa annars staðar á landinu og þá kemur flatneskjan og auðnin þeim á óvart (Þuríður H. Aradóttir Braun & Eggert Sólberg Jónsson, 2018)

5.1.2 Framtíðarstefna

Reykjanes Geopark hefur unnið að því að forgangsraða helstu ferðamannastöðunum á Reykjanesinu með tilliti til mikilvægi þeirra, aðgengis og uppbyggingar á þeim. Á myndinni hér fyrir neðan má sjá áherslusvæði uppbyggingar innan Reykjanes Geopark en þessi svæði hafa verið skilgreind sem lykilsvæði til uppbyggingar áfangastaða í fyrstu umferð.



Mynd 11: Áherslusvæði uppbyggingar innan Reykjanes Geopark (Áfangastaðaáætlun Reykjanes, 2018)

Í áætluninni er einnig gert ráð fyrir að bæta samgöngukerfið á Reykjanesinu, sér í lagi með tilliti til aukins straums ferðamanna um svæðið. Hér er lögð áhersla á að ljúka tvöföldun Reykjanesbrautar og að fjölga útskotum á þröngum vegum, auk þess er áhersla hjá sveitarfélögunum á Suðurnesjunum að t.a.m. laga veginn inn að Keili og Höskuldarvöllum (ibid). Hér má því sjá að í fyrstu umferð uppbyggingar eru áherslusvæðin öll utan eiginlegs áhrifasvæðis framkvæmdarinnar.

Sviðsmyndagreining um þróun atvinnulífs á Suðurnesjum fram til ársins 2040 var framkvæmd af KPMG fyrir Þróunarfélag Keflavíkurflugvallar (Kadeco), Isavia og Samband sveitarfélaga á Suðurnesjum. Skýrsla KPMG var gefin út í maí 2018 og í þrem af fjórum sviðsmyndum sem settar eru upp fyrir mögulega atvinnuþróun á svæðinu, er ferðapjónustan mikilvægur hluti af atvinnulífinu á Suðurnesjum. Sviðsmyndirnar fjórar eru Iðnaðarsvæðið, Flutningamiðstöðin, Rannsóknamiðstöðin og Flugborgin (KPMG, 2018). Flestar þeirra gera einnig ráð fyrir aukinni fjölgun og þenslu á Reykjanesinu, þó á mismunandi vegu, og má ætla að þessar áætlanir kalli allar á frekari orkuþörf á svæðinu.

5.2 Aðalskipulagsáætlanir sveitarfélagana

Hér verður stiklað á stóru í því hvernig áhrifasvæðið spilar inn í aðalskipulagsáætlanir þeirra sveitarfélaga sem Suðurnesjalína 2 myndi liggja í gegnum hvað varðar útivistarsvæði og áherslur sveitarfélaganna í ferðamálum. Við yfirferð á skipulagsáætlunum kemur í ljós að heilt yfir litið þá er áhrifasvæðið mun tengdara útivistarmöguleikum innan sveitarfélaganna en eiginlegri ferðamálastefnu þeirra. Þó má segja að útivistarsvæði og ferðamannasvæði séu oft nátengd fyrirbæri og nýting þeirra getur í mörgum tilvikum komið bæði ferðamönnum og útivistarunnendum til góða.

5.2.1 Reykjanesbær

Í Aðalskipulagi Reykjanesbæjar 2015-2030 er lagt upp með að náttúruauðlindir sveitarfélagsins skulu nýttar á markvissan hátt til að efla atvinnutækifæri og auka lífsgæði bæjarbúa. Gott aðgengi að útivistarsvæðum stuðli að bættri lýðheilsu íbúa og skynsöm nýting á náttúruauðlindum sem sé að finna innan bæjarmarkana er ein af undirstöðum uppbyggingar ferðaþjónustunnar á svæðinu. Eða eins og segir á bls. 6 í aðalskipulaginu:

Reykjaneskagi er aðgengilegt svæði fyrir mikinn fjölda fólks og er fjölsóttur. Vegna staðsetning[ar] Keflavíkurflugvallar fer stærsti hluti þeirra ferðamanna sem koma til Íslands um svæðið. Stefna sveitarfélagsins er að nýta sérstæð útivistarsvæði, s.s. náttúruverndarsvæði og strandir á Reykjanesi til eflingu ferðaþjónustu.

Uppbygging á áfangastöðum skuli gerð í samvinnu við Reykjanes Geopark og eru helstu aðgerðir sem eru nefndar, uppbygging við Reykjanesvita og við hverasvæðin Gunnhver og Valahnjúk, áningarstað við Stóru Sandvík og bætt aðstaða til fuglaskoðunar við Hafnaberg og Ósa. Öll þessi svæði liggja utan áhrifasvæðis framkvæmda við Suðurnesjalínu 2.

Eitt af þremur svæðum sem eru á Náttúruminjaskrá innan Reykjanesbæjar er innan áhrifasvæðisins, en það er Seltjörn (nr. 109). Svæðið er skilgreint sem:

Svæði frá Seltjörn til Snorrastaðatjarna, ásamt skógarreitum. Gróðursælir skógarreitir undir Háabjalla og í Sólbrennum. Mikilvægur áningarstaður fugla vor og haust. Kjörið útivistarsvæði (Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2015-2030, e.d.).

Seltjörn er þar að auki tilgreint sem svæði þar sem gert er ráð fyrir fjölbreyttri afþreyingu, t.a.m. aðstaða fyrir akstursípróttir við Sólbrennumbraut, æfingavöll fyrir golf, módelflugípróttir og hestamannaaðstaða, en svæðið er hugsað sem góður framtíðarstaður fyrir hesthúsabyggð. Stefnt er að frekari uppbyggingu reiðleiða innan sveitarfélagsins. Í því sambandi er nefnt að tengja félagssvæði Mána (sem liggur vestan við Reykjanesbæ) við t.a.m. Sólbrennum við

Seltjörn, en í dag liggja reiðleiðir frá félagssvæðinu helst til vesturs og norðurs. Einnig er gefin heimild fyrir að komið verði fyrir tjaldsvæði við Seltjörn og að reisa mannvirki til að þjónusta það (ibid).

Seltjörn, Sólbrekkuskógur og útivistarsvæðin þar í kring (**NJA**) eru staðir sem þarf að taka sérstakt tillit til við úrvinnslu valkosta fyrir Suðurnesjalínu 2. Við lagningu nýju línunnar þarf því að passa að hún raski ekki upplifun gesta og útivistarmöguleika svæðisins. Lega línunnar er norðan við svæðin en núverandi lína sést ekki frá svæðunum vegna legu hennar í landslaginu.

5.2.2 Grindavík

Í Aðalskipulagi Grindavíkur 2010-2030 liggja helstu svæðin sem lögð er áhersla á fyrir ferðaþjónustu og útivist utan áhrifasvæðis framkvæmdanna, enda liggur línan aðeins um land Grindavíkur við upphaf hennar við Rauðamel. Framkvæmdir við Suðurnesjalínu 2 stangast því ekki á við skipulagsáætlanir Grindavíkur varðandi útivist og ferðamennsku (Grindavík aðalskipulag 2010-2030, e.d.).

5.2.3 Vogar

Aðalskipulag Voga 2008-2028 er með það að markmiði að tryggja greiðan aðgang íbúa að margvíslegum útivistarsvæðum og að auðvelt sé að ganga eða hjóla á milli hverfa eða út í náttúruna. Til útivistarsvæða er sérstaklega tilgreind óbyggðu svæðin í nágrenni við þéttbýlið, þ.e.a.s. Vogastapi, Háibjalli, Snorrastaðatjarnir og Hrafnagjá en einnig önnur áhugaverð óbyggð svæði innan marka sveitarfélagsins eins og Skógfellavegurinn til Grindavíkur og Keilir (Aðalskipulag Sveitarfélagsins Voga 2008-2028, e.d.).

Opin svæði / frístundarsvæði til útivistar innan áhrifasvæðisins:

- Frístundabyggð við Hvassahraun, nálægt Reykjanesbrautinni, en svæðið er enn í uppbyggingu.
- Svæði hestamanna, bæði norðan og sunnan við þéttbýli Voganna, en framtíðarípróttasvæði hestamanna verður staðsett norðan megin. En einnig er gert ráð fyrir að nýta línuveg meðfram Suðurnesjalínu sem reiðstíg.
- 24 ha skógræktarsvæði við Háabjalla, en ræktun á svæðinu mun taka mið af að hægt verði að nýta svæðið til útivistar.

Ferðamálastefnu Voga er helst að finna innan samstarfs þeirra við hin sveitarfélögin á Reykjanesi, t.a.m. Markaðsstofu Reykjanes og Reykjanes Geopark. Ferðamálin eru þó tekin með inn í mat á áhrifum uppbyggingar iðnaðarsvæða innan sveitarfélagsins þar sem iðnaðarsvæðin eru metin sem svo að þau geti gert svæðið óaðlaðandi fyrir ferðamenn. Norðan

við Reykjanesbraut við gagnamótin bæði hjá Vogabraut og Vatnsleysustrandarvegi er gert ráð fyrir iðnaðarsvæðum og í jaðri Afstapahrauns er sveitarfélagið með stórt efnistökusvæði, eða um 20 ha. Ekki er gert ráð fyrir því að stækka efnistökusvæðið eða raska stærra svæði í hrauninu. Þessar athugasemdir í mati á áhrifum eru gerðar með það að leiðarljósi að ferðaþjónustan kunni að verða vaxandi atvinnugrein á svæðinu. Þau útivistarsvæði og sú náttúra sem er að finna innan sveitarfélagsins er talin verðmæt, sér í lagi með tilliti til nálæðar þeirra við þéttbýli og Keflavíkurflugvöll. Það sé því gott aðgengi að þeim, sem gerir það að verkum að auðveldlega sé hægt að nýta svæðin til útivistar og ferðamennsku (ibid).

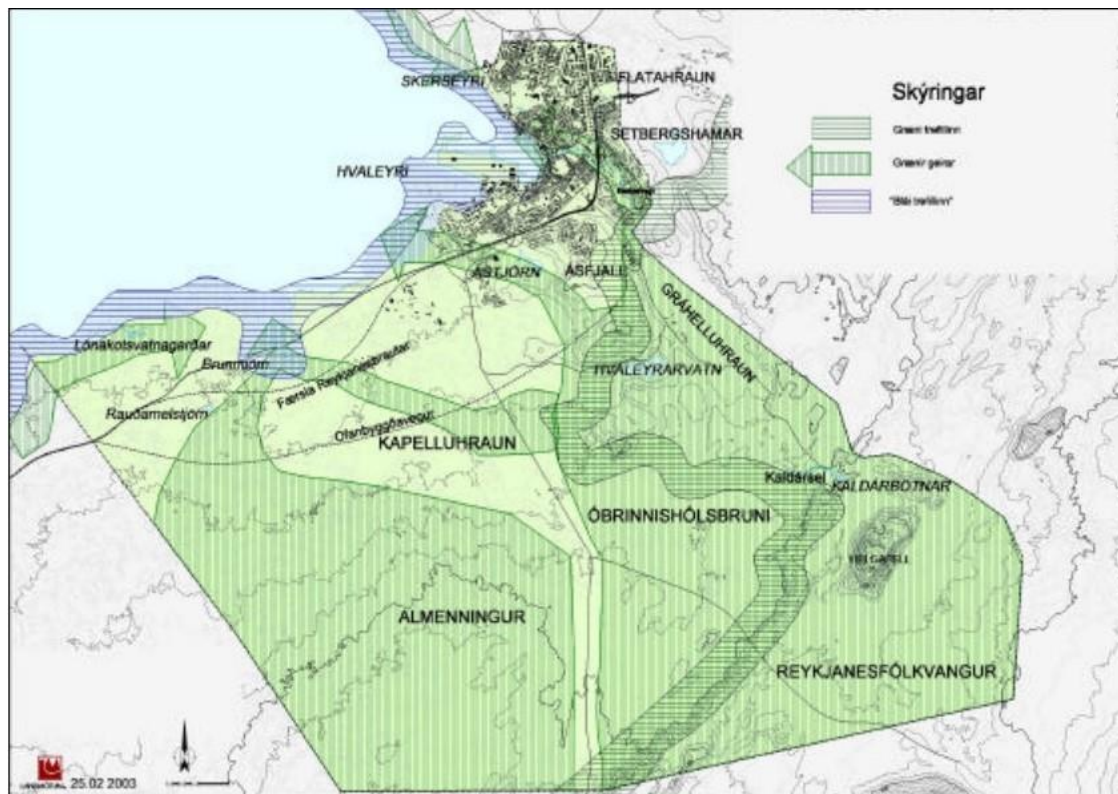
Tilgreind opin svæði til útivistar innan sveitarfélagsins falla því mörg hver innan áhrifasvæðis ferðaþjónustunnar og gæti sjónræn mengun af nýrri loftlínu haft áhrif á útivistarmöguleika á þeim svæðum.

5.2.4 Hafnarfjörður

Í Aðalskipulagi Hafnarfjarðar 2013-2025 eru þrjú svæði sem eru sérstaklega tilgreind sem afþreyingar- og ferðamannasvæði innan bæjarmarka Hafnarfjarðar, þau falla öll utan áhrifasvæðis framkvæmdanna en þau eru tjaldsvæðið á Víðistaðatúni, skrudgarðurinn Hellisgerði og Seltún/Krýsuvík. Hafnarfjörður er ekki aðili að Reykjanes Geopark, en sökum legu lands Hafnarfjarðar í Krýsuvík, leggja báðir aðilar upp úr samvinnu um markaðssetningu og þróun ferðaþjónustu á svæðinu. Í Ferðamálastefnu Hafnarfjarðar (2012) er sérstök áhersla lögð á hraunið og Krýsuvík (sérstaklega Seltún). Hraunið í kringum bæinn er talið eitt af aðaleinkennum bæjarins. Þar kemur einnig fram að það felast fjölmörg tækifæri í nálægðinni við Reykjavík, Reykjanes og Keflavíkurflugvöll og mikilvægt sé að eiga í samvinnu við sveitarfélögin á þeim svæðum við markaðssetningu og þróun innan ferðaþjónustu (Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2013-2025, e.d.).

Þónokkur íþróttasvæði eru innan áhrifasvæðisins, en þar ber helst að nefna almenna útivistarsvæðið í kringum Hvaleyrarvatn, aksturssvæðin í Kapelluhrauni og við Krýsuvíkurveg, ásamt golfvelli sem er áformaður austan við Krýsuvíkurveg. Einnig er Skógræktarfélag Hafnarfjarðar með tvö skógræktar- og landgræðslusvæði innan áhrifasvæðisins. Eitt við Hvaleyrarvatn og eitt við Gráhelluhraun. Svokallað uppland Hafnarfjarðar er hluti af kerfi útivistarsvæða á höfuðborgarsvæðinu sem nefnist Græni trefillinn, en verkefnið er hluti af svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Uppland Hafnarfjarðar, þ.e. svæðið í kringum Hvaleyrarvatn, Gráhelluhraun og Selhraun, er að mestu skilgreint sem óbyggð svæði og er mjög vinsælt til útivistar (ibid).

Í viðauka við aðalskipulagið sem nefnst Umhverfi og útivist (2006), er tekið fram að „það sem einkennir opin svæði í Hafnarfirði eru grænir geirar sem mynda samfelldan útivistarvef frá byggðinni, meðfram ströndinni og upp til aðliggjandi heiða“. Á myndinni hér fyrir neðan eru grænu geirarnir merktir með grænum lóðréttum röndum, græni trefillinn er merktur með grænum láréttum línum og „blái borðinn“ meðfram strandlengjunni er merktur með bláum röndum (Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2005-2025, e.d.).



Mynd 12: Útivistarvefur Hafnarfjarðar (Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2005-2025)

Í viðaukanum kemur að auki fram að mikilvægt sé við uppbyggingu byggðar að tryggja að til séu grænir geirar sem liggja frá sjónum og tengja það við uppland Hafnarfjarðar og græna trefilinn (ibid). Valkostirnir fyrir Suðurnesjalínu 2 fara allir um þessa „grænu geira“ í hrauninu við norðanverðan **Almenning (ALM)**, en loftlínan í valkosti 3 er sá valkostur sem færir mest inn á þessi tilgreindu svæði.

5.3 Nýting á svæðinu fyrir ferðaþjónustu

Þeir ferðaþjónustuaðilar sem nýta sér Reykjanesið í sinni starfsemi eru að mestu leyti að nýta svæði utan áhrifasvæðis framkvæmdanna. Það kom líka fram í viðtölum við útivistarfólkið að það verður ekki mikið vart við ferðamenn á áhrifasvæðinu, heldur verður frekar vart við þá á öðrum áfangastöðum á Reykjanesinu.

Ferðaþjónustuaðilar bjóða upp á fjölbreyttar ferðir um Reykjanesið, en meðal þess sem er í boði eru daglegar áætlunarferðir um helstu áfangastaðina, jeppa- og fjórhjólaferðir yfir og um fjallgarðinn, gönguferðir með leiðsögn og hestaferðir, til að nefna nokkur dæmi. Einnig hefur fjölgað ferðum sem miða að ferðamönnum sem millilenda á Keflavíkurlugvelli. Þessir ferðamenn hafa að jafnaði um 4-6 klukkustundir til að skoða sig um og er þá Reykjanesið vinsæll áfangastaður. Einn viðmælenda fer nánast eingöngu í þannig ferðir með sína ferðamenn og hans vinsælasta ferð er einmitt hringur hann er með frá Keflavíkurlugvelli, þar sem hann stoppar m.a. við Gunnuhver, Brimketil, Grindavík og Bláa Lónið. Að hans sögn eru það sérstaklega Bandaríkjamenn sem nýta sér þennan möguleika.

Ef framboð ferðaþjónustuaðila á ferðum um Reykjanesið á heimasíðum þeirra er skoðað, þá er ljóst að helstu áfangastaðirnir sem verið er að nýta fyrir ferðaþjónustu er suðurströnd Reykjanes og svæðið frá Reykjanestánni að Garðskaga, ásamt Reykjanesfjallgarðinum og sér í lagi svæðinu í kringum Kleifarvatn og Krýsuvík. Þetta eru einnig þau svæði sem oftast voru nefnd í viðtölum við ferðaþjónustuaðila þegar spurt var um þau svæði sem þeir nýttu sér hvað mest í sínum ferðum um Reykjanesið. Samkvæmt áfangastaðaáætlun Reykjanes eru fjölsóttustu áfangastaðirnir á Reykjanesinu, utan Bláa Lónsins, Garðskagaviti (um 300.000 gestir/ári), Brúin milli heimsálfa (177.000), Reykjanesviti og Gunnuhver (130.000) og Brimketill (65.000) (Þuríður H. Aradóttir Braun & Eggert Sólberg Jónsson, 2018).

Innan áhrifasvæðis framkvæmdanna eru ferðaþjónustuaðilar helst að nýta sér vegakerfið, fremur en ákveðna áfangastaði. Þegar skoðuð er nýting á vegakerfinu samkvæmt talningum Vegagerðarinnar, þá er dagleg meðaltalsumferð á helstu vegum innan áhrifasvæðisins þessi (Vegagerðin, e.d.):

- Reykjanesbraut: 17.000
- Grindavíkurvegur: 4.700
- Vogavegur: 2.200
- Krýsuvíkurvegur innan byggðar: frá 3.400 upp í 6.600
- Krýsuvíkurvegur frá byggð að Bláfjallavegi: 1.300
- Vatnsleysustrandarvegur: 390

Talningar á öðrum vegum á Reykjanesinu sem ferðamenn og aðilar innan ferðaþjónustunnar eru að nýta sér, eru á þessa leið (ibid):

- Garðskagavegur frá Reykjanesbæ að Garði: 5.000

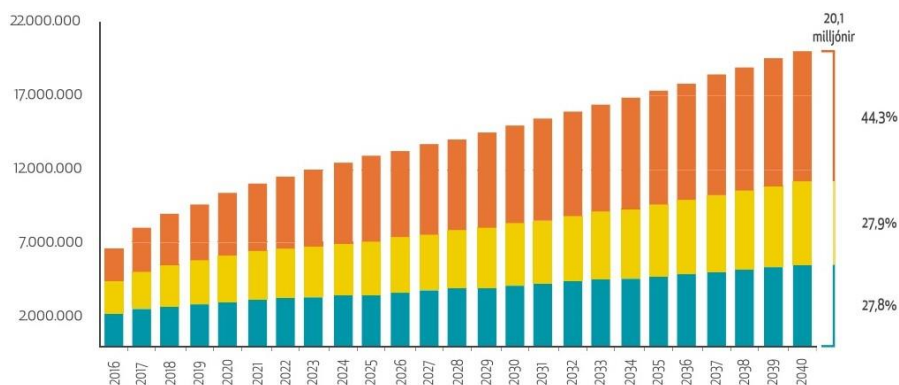
- Garðskagavegur frá Garði að Sandgerði: 530
- Nesvegur: 390/470
- Suðurstrandarvegur: 640
- Krýsuvíkurvegur við Kleifarvatn: 300

Þessar tölur sýna meðaltal yfir árið, en dagleg meðalumferð meðfram Suðurstrandarvegi og Krýsuvík við Kleifarvatn er heldur meiri yfir sumartímamann en á veturna. Ekki eru eins miklar árstíðarbundnar sveiflur á umferðinni um Reykjanesbraut (ibid).

Ferðamenn virðast duglegir að nýta sér Reykjanesið á eigin vegum, en bæði ferðaþjónustuaðilar og útivistarfólk nefndu að það yrði mikið vart við ferðamenn í bílaleigubílum á ferð um svæðið. Á það mest við um sömu áfangastaði og ferðaþjónustuaðilar eru að nýta sér, en í rýnihópnum með útivistaraðilum kom það fram að ferðamenn virðast vera að nýta staði eins og Seltjörn og Sólbrekkuskóg til að gista á, þrátt fyrir að þar séu engin salerni eða opinbert tjaldsvæði.

Stærsta breytingin á nýtingu ferðaþjónustunnar á áhrifasvæðinu frá rannsókn Rögnvalds Guðmundssonar frá 2009 er sá fjöldi ferðamanna sem kemur til landsins. Árið 2008 komu 560 þúsund erlendir ferðamenn til landsins og 84% af þeim komu með flugi um Keflavíkurflugvöll, en árið 2017 komu 2.2 milljónir erlendra ferðamanna til Íslands og 98,7% af þeim komu með flugi (Ferðamálastofa, e.d.-a). Þessi gríðarlega aukning ferðamanna hefur mikil áhrif á nærumhverfið og í takt við þessa öru þróun hefur umferð um Reykjanesbrautina og þar með um áhrifasvæðið aukist til muna á þessu tímabili.

Samkvæmt farþegaspám Isavia mun farþegum sem ferðast um Keflavíkurflugvöll halda áfram að fjölga jafnt og þétt næstu tuttugu árin, en fjöldi skiptifarþega mun aukast hlutfallslega mest (Isavia, 2016). Á mynd 13 má sjá áætlaðan heildarfarþegafjölda um Keflavíkurflugvöll fram til ársins 2040. Blái hluti súlunnar sýnir hlutfall farþega sem eru að koma til landsins, guli hluti súlunnar sýnir farþega sem fara frá landinu og appelsínuguli hlutfall skiptifarþega.



Mynd 13: Áætlaður heildar farþegafjöldi um Keflavíkurflugvöll (Isavia, 2016)

Fyrstu átta mánuði 2018 fóru tæplega 8,8 milljón farþega um Keflavíkurflugvöll³ og er það 13,1% aukning frá fyrra ári (Isavia, e.d.-a), en samkvæmt farþegaspá Isavia fyrir 2018 reiknuðu þeir með 18% aukningu á milli 2017 og 2018 (Isavia, e.d.-b). Það virðast því vera fjölmörg sóknarfæri fyrir ferðapjónustuaðila á Reykjanesinu til að þjónusta þennan stóra hóp ferðamanna sem fer um flugvöllinn.

5.4 Nýting á svæðinu fyrir útivist

Margar gönguleiðir, þar á meðal gamlar þjóðleiðir, er að finna á áhrifasvæðinu. Ómar Smári Ármannsson og fleira áhugafólk um svæðið hafa kortlagt margar af þessum gömlu leiðum um hraunin inni á vefnum www.ferlir.is og er hægt að lesa greinagóðar leiðarlýsingar fyrir þær þar⁴. Reykjanes Geopark er þar að auki með verkefni í gangi sem miðar að því að kortleggja betur 15 af þeim gömlu gönguleiðum sem liggja innan jarðvangsins og mynda leiðirnar með 360° myndavélum⁵.

Þjóðleiðirnar sem þau leggja upp með að kortleggja á þennan hátt og sem liggja um áhrifasvæðið eru:

- Hrauntungustígur, 16km, frá Hróthólma ofan við Kleifarvatn, niður að Markhelli, um Almanning, fram hjá Hrauntungum og að Brunatorfum við Krýsuvíkurveg
- Skógfellavegur, 15km, frá Háabjalla við Reykjanesbraut til Grindavíkur

³ Allir farþegar sem komu til landsins og fóru af landi brott, að meðtöldum skiptifarþegum.

⁴ <http://ferlir.is/?pageid=44>

⁵ <http://www.reykjanesgeopark.is/is/um-okkur/samstarfsverkefni/fraedslustigar>

- Sandakravegur, 8 km, byrjar þar sem Skógfellavegur á leið um ofan við Stóru-Aragjá og endar í Drykkjarsteinsdal
- Stórhöfðastígur, 10km, byrjar sunnan við Sandfell, gengið niður sunnan við Fjallið eina, um Almanning nálægt Krýsuvíkurvegi og endar austan við Krýsuvíkurveg hjá Stórhöfða.
- Þórustaðastígur, 18km, byrjar við Þórustaði á Vatnsleysuströnd, suður yfir hraunið, fram hjá Keili að Selsvöllum og endar við túnið hjá Vigdísarvöllum.

Þessar leiðir eru margar hverjar einnig merktar inn á kortasjá Minjastofnunar⁶. Reykjanes Geopark hefur gefið út kort með helstu gönguleiðum innan jarðvangsins (sjá Viðauka 5).

Ratleikur Hafnarfjarðar leiðir einnig fólk um marga af gömlu slóðunum á sumrin, þar sem Almanningur (**ALM**) og uppland Hafnarfjarðar (**HAF**) er mikið nýtt fyrir leikinn.

Helsta nýting á undirsvæðunum **Almanningur (ALM)** og **Hafnarfjörður (HAF)** á áhrifasvæði framkvæmdanna einkennist af almennri útivist, gönguferðum hjá bæði einstaklingum og í skipulögðum ferðum með leiðsögn, ásamt því að félagasamtök hafa sín félagssvæði innan þeirra. Það eru félagssvæði Skotveiðifélags Hafnarfjarðar og Kvartmíluklúbbsins sem liggja í útjaðri iðnaðarhverfisins í Kapelluhrauni og félagssvæði Akstursípróttafélag Hafnarfjarðar er við Krýsuvíkurveg sunnan við Brennu. Kapelluhraunið og Brenna eru svæði sem mikið hefur verið hróflað við með vegum, efnistöku og af öðrum iðnaði. Hundasvæði Hafnarfjarðar liggur nálægt Hamranesi við Hvaleyrarvatnsveg. Hinum megin við Selhraunið er félagssvæði hestamannafélagsins Sörla við Sörlaskeið. Verið er að byggja upp reiðleiðir í Selhrauni og Gráhelluhrauni, en einnig er á áætlun að tengja reiðleiðir á því svæði við reiðleið um Almanning (Landssamband hestamannafélaga, e.d.).

Eins og fyrr sagði þá nýtir Ratleikur Hafnarfjarðabæjar bæði svæðin, en ratleikurinn fór fram í 21. sinn í sumar og var þema leiksins í ár „þjóðleiðir“ en markmiðið með þemanu var að halda við gömlu þjóðleiðunum og að fá þátttakendur til að kynna sér leiðirnar og fá þá til að kynna sér uppland Hafnarfjarðar og hvað svæðið hefur upp á að bjóða hvað varðar sögu, náttúru og útivist (Hafnarfjarðarbær & Hönnunarhúsið ehf., e.d.). Það eru margir gamlir stígar og slóðar sem hlykkjast um hraunið á þessu svæði, sem af þeim helstu má nefna Stórhöfðastíg og Hrauntungustíg. Aðrir áhugaverðir staðir innan þessara undirsvæða fyrir útivist eru Straumsvík, Óttarsstaðir, öll gömlu selin og þær fornminjar sem eru á svæðinu.

⁶ www.map.is/minjastofnun/#

Undirsvæðið **Strandarheiði (STR)** á áhrifasvæði framkvæmdanna virðist ekki mikið nýtt sem útivistarsvæði. Á mörkum svæða **STR** og **ALM** liggur þó vegurinn að Keili, en fjallið er mikið kennileiti og er mikið gengið á það. Kúagerði sem einnig liggur á mörkum þessara undirsvæða er eitthvað nýtt af útivistarfólki til að komast inn á línuveginn, sem einhverjir nýta sér til að kanna hraunið á STR svæðinu frekar, hvort heldur sem er fótgangandi eða á farartækjum. Línuslóðinn er mjög grófur, ekki síst vegna umferðar torfærumótorhjóra og fjórhjóra, og ekki á færi allra ökutækja að komast þar um. Vatnsleysuströndin er mikið nýtt til gönguferða. Um þetta svæði liggur t.a.m. gamla þjóðleiðin Þórustaðastígur sem byrjar hjá Þórustöðum á Vatnsleysuströnd og endar við túnið á Vigdísarvöllum.

Á undirsvæðinu **Njarðvíkurheiði (NJA)** eru ýmis útivistarsvæði sem fólk er að nýta sér. Þar ber helst að nefna svæðið við Seltjörn og Sólbrekkuskóg ásamt svæðinu við Háabjalla og Snorrastaðatjarnir, en svæðin liggja sitthvorum megin við Grindavíkurveginn. Norðan við Seltjörnina er Flugmóðelfélag Suðurnesja með sitt félagssvæði og flugbraut. Ofan við Sólbrekkuskóg og handan við línuna er Akstursíþróttafélag Suðurnesja með sína akstursbraut, en línan er í dag við jaðar þeirra svæðis. Hestamenn í Vogunum létu bera fínna malaryfirborð í bót af línuveginum í nálægð við Háabjalla síðastliðið haust, eða um 400 m, sem tilraunaverkefni. Hestamenn í Vogunum eru að bíða eftir betri reiðleiðum um svæðið og sjá tækifæri í því að nýta línuveginn meira á þessu svæði og gera hann hentugri fyrir reiðtúra ef til framkvæmda kæmi á þessu svæði. Í Aðalskipulagi Voga er áætlað að nýta línuveginn sem reiðleið fyrir hestamenn sveitarfélagsins í framtíðinni (Aðalskipulag Sveitarfélagsins Voga 2008-2028, e.d.).

Það virðist ekki hafa orðið mikil breyting á nýtingu útivistarsvæða innan áhrifasvæðisins frá rannsókninni sem gerð var árið 2009 af Rögnvaldi Guðmundssyni. Sömu útivistarsvæði og þar var greint frá eru enn í notkun með örfáum breytingum. Af þeim breytingum má nefna að Akstursíþróttafélag Hafnarfjarðar hefur formlega fengið í notkun akstursíþróttasvæði við Krýsuvíkurveg, Aksturíþróttafélag Suðurnesja hefur fengið svæði norðvestur af Seltjörn til afnota og ekki er lengur veiði í Seltjörninni. Athyglisvert er hve mótorsport, allt frá flugi flugmóðela til kvartmíluaksturs er algengt á áhrifasvæðinu og hefur bæst við flórana á undanfórnum árum. Útivist er stunduð allt árið um kring innan áhrifasvæðisins en þó mismunandi tegund útivistar frá einum árstíma til annars, þannig er mótorsport eðli málsins samkvæmt minna að vetrinum.

6 VIÐHORF FERÐAÞJÓNUSTUAÐILA TIL SUÐURNESJALÍNU 2

Í þessum kafla verður farið yfir helstu niðurstöður úr viðtölum við ferðaþjónustuaðila sem bjóða upp á ferðir um Reykjanesið. Ferðaþjónustuaðilar segja sína ferðamenn heillast af landslaginu á Reykjanesi og finnst þeir vera komnir á aðra plánetu. Einnig var nefnt að það vanti enn nokkuð víða upp á ýmsa grunnþjónustu fyrir ferðamenn á Reykjanesinu, sem takmarkar val á áfangastöðum um svæðið. Reykjanesið bjóði þó upp á mikla möguleika í framtíðinni vegna nálægðarinnar við höfuðborgarsvæðið og gæti orðið gott mótvægi við t.a.m. Gullna hringnum.

Af viðtölum við ferðaþjónustuaðilana má ráða að svæðið **Njarðarheiði (NJA)** er hvað viðkvæmast fyrir þeirri sjónmengun sem gætir af loftlínum um svæðið. Góðir útsýnisstaðir yfir hraunbreiðurnar og fjallgarðinn er þar að finna, en einnig eru staðir innan svæðisins sem hægt væri að nýta meira fyrir ferðamenn, t.a.m. Hrafnagjái. Meirihluti ferðaþjónustuaðila myndu frekar kjósa jarðstreng en loftlínu, þar sem þeir vilja halda í þá upplifun af víðáttunni sem þeirra ferðamenn fá á leið um Reykjanesbrautina.

6.1 Ferðamenn - upplifun og áhrif

Ferðamenn heillast af náttúrunni og víðáttunni á Reykjanesinu og virðast fá þá upplifun af svæðinu að þar sé mikið af ósnortinni náttúru, þrátt fyrir þau mannvirki sem eru nú þegar til staðar. Ferðaþjónustuaðilar sem rætt var við urðu ekki varir við að ferðamenn væru mikið að velta loftlínum eða öðrum mannvirkjum fyrir sér, að öðru leyti en því að þeir séu forvitnir um hvernig verið sé að nýta jarðvarmann til að hita og lýsa upp heimili landsmanna. Enginn minntist þess að hafa fengið spurningar að fyrra bragði um loftlínurnar meðfram Reykjanesbrautinni, en einn viðmælandi sagði að hann fengi oft athugasemdir frá Bandaríkjamönnum þegar hann er að keyra með þá í þéttbýli þar sem þeir undra sig á að engar loftlínur séu sýnilegar. Sami viðmælandi taldi að viðbót við núverandi línu myndi ekki skemma upplifun sinna ferðamanna, sem eru að stórum hluta Bandaríkjamenn, en að einmitt þeir væru líklegri til að sýna loftlínunum skilning. Aftur á móti viðurkenndi hann að persónulega myndi þetta skera í augun. Annar viðmælandi sá ekki fyrir sér að önnur lína á þessum stað myndi gera gæfumuninn.

Þó það kæmi önnur lína þar, sé það ekki skemma útsýnið umfram það sem komið er með einni línu.⁷

Við það bætti hann.

Ef það væri spurning um að fara úr engri línu í eina línu, þá væri maður svolítið öðruvísi en þegar það er spurning að fara úr einni línu í tvær línur.

Ferðaþjónustuaðilar virðast því ekki telja að núverandi lína hafi mikil áhrif á upplifun ferðamanna. Nýleg Gallup könnun⁸ meðal erlendra ferðamanna (Gallup, 2017a) styður þetta mat ferðaþjónustuaðila. Langflestir svarendur í könnuninni virðast heillast af víðáttunni og línan eins og hún er í dag hefur ekki áhrif á þá upplifun. Aðspurðir um hvort eitthvað sérstakt hafi vakið athygli þeirra á leiðinni milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur nefndu langflestir þætti sem tengjast náttúrulegu umhverfi. Rúm 6% nefndu iðnað en engir nefndu loftlínur sérstaklega. Svipuð niðurstaða var þegar spurt var um hvort erlendu ferðamennirnir tækju eftir einhverjum manngerðum hlutum á leiðinni, enginn nefndi loftlínur sérstaklega en iðnaðarbyggingar, hús, útilistaverk og Bláa lónið var meðal þess sem var nefnt. Flestir eða 59% kváðust ekki hafa tekið eftir neinu sérstöku.

Ferðaþjónustuaðilar fá margar athugasemdir frá ferðamönnum um að þeim finnist eins og þeir séu komnir á aðra plánetu/tunglið þegar þeir ferðast um Reykjanesið og finnst ferðaþjónustuaðilum mikilvægt að viðhalda þeirri tilfinningu. Eða eins og einn viðmælenda komst að orði:

En það er mjög gaman þegar maður lendir með fólk sem er að koma fyrst til Íslands og keyrir Reykjanesbrautina og það fær alveg kúltúrsjokk. Bara hvert er ég komin? er ég komin til tunglsins? og það er svo gaman og svo vont þegar öll sú upplifun er eyðilögð [...] mér finnst þegar er tekið svona biti og biti úr, þá ertu bara komin í mannert [umhverfi].⁹

Sami viðmælandi, ásamt öðrum sem rætt var við, kom inn á að Reykjanesbrautin væri fyrsta upplifun flestra erlendra ferðamanna af Íslandi, en einnig síðasta upplifun þeirra og því væru mikil verðmæti fólgin í þessari leið og að haga ætti framkvæmdum á svæðinu á þann veg að

⁷ Karl, leiðsögumaður, fer mikið með hópa af ferðamönnum um Reykjanesið

⁸ Um var að ræða netkönnun þar sem netföngum erlendra ferðamanna var safnað í Leifsstöð og var miðað við að ná inn að minnsta kosti 850 svörum.

⁹ Kona, leiðsögumaður með eigið fyrirtæki, fer t.d. með gönguhópa um Reykjanesið

ekki væri tekið frekar af þessari upplifun. Af þessu má ráða að þó það virðist sem svo að ekki sé komið að þolmörkum þess að mannvirki á svæðinu hafi marktæk áhrif á upplifun ferðamanna sem þar eiga leið hjá, þá sé ástæða til að huga vel að framtíðaráformum á svæðinu svo ekki sé farið yfir þessi mörk.

Það ber að hafa í huga að Íslendingar eru einnig ferðamenn á Reykjanesinu og fyrri rannsóknir á áhrifum mannvirkja á útivist og ferðamennsku, eins og farið var yfir í kafla 4, hafa sýnt að Íslendingar eru almennt séð nokkuð neikvæðari í garð loftlína en erlendir ferðamenn. Því þarf líka að taka tillit til þeirra upplifunar af svæðinu sem ferðamenn. Einn viðmælenda sem fer mikið með hópa af Íslendingum um Reykjanesið segir að svæðið hafi orðið útundan í hugum þeirra þegar kemur að áhugaverðum svæðum að heimsækja og nefndi að þeir yrðu „ákaflega hrifnir af þessu svæði, finnst þetta óvenju fallegt og óuppgötvað svæði í sínum bakgarði“. Það komi þeim því ánægjulega á óvart hversu mikið sé af góðum gönguleiðum og hvað það leynist „áhugaverð saga“ og „sérkennileg jarðfræði“ svona stutt frá höfuðborgarsvæðinu. Af því má leiða að margir íslenskir ferðamenn virðast ekki hafa uppgötvað möguleikana sem Reykjanesið býður upp á til ferða innanlands.

Samkvæmt brottfarartalningum Ferðamálastofu og Isavia á Keflavíkurflugvelli, fóru tæplega 619.000 Íslendingar um flugvöllinn árið 2017 og fjölgaði brottförum Íslendinga í hverjum mánuði fyrstu sex mánuði ársins 2018 (Ferðamálastofa, e.d.-a). Þar með má gera ráð fyrir að langflestir þeirra fari um Reykjanesbrautina á leið sinni á Keflavíkurflugvöll. Í könnun Ferðamálastofu um ferðalög Íslendinga kom fram að 78% svarenda höfðu farið í utanlandsferð árið 2017, en eins og fyrr segir, þá fóru 11-22% þeirra í ferðalag eða dagsferð um Reykjanesið (Ferðamálastofa, 2018). Reykjanesbrautin og nágrenni er því líklega það svæði á Reykjanesinu sem margir Íslendingar kannast best við.

Íslendingar voru spurðir um almenna upplifun þeirra á svæðinu á milli Keflavíkur og Hafnarfjarðar í könnun Gallup¹⁰ (Gallup, 2017b). Þar sem hér var um að ræða netkönnun meðal viðhorfahóps Gallup er hér um afar blandaðan hóp fólks að ræða og ólíkan þeim sem fara gagnert á Reykjanes til að stunda þar útivist. Kom þar í ljós í opnum svörum að 20,1% upplifa umhverfið á jákvæðan hátt. Náttúrulegt umhverfi er nokkuð nefnt. Þannig eru 17,6% sem segja „stórkostlegt umhverfi/náttúrufegurð“ og 16,5% upplifa umhverfið sem „auðn/tómlegt eða hrjóstrugt“. Vegurinn og umferðin er mikið nefnd og þá yfirleitt ekki á jákvæðan hátt. Enginn nefndi línur sérstaklega. Aðspurðir um hvort eitthvað sérstakt hafi vakið

¹⁰ Netkönnun í viðhorfahópi Gallup, 806 svör (55,7% svarhlutfall).

eftirtekt Íslendinga, þá var hraun, mosi og náttúrufrægur meðal þess sem var nefnt (um 20%) en einnig aðrir hlutir s.s. álverið og vegurinn og framkvæmdir við hann var talsvert nefnt. Þegar spurt var sérstaklega um manngerða hluti á þessari leið nefndu flestir álverið eða 434 (63,7%) en aðeins tveir nefndu rafmagnslínur.

Núverandi lína virðist almennt ekki trufla ferðamenn sem fara um Reykjanesbrautina, að minnsta kosti ekki þannig að þeir séu að taka sérstaklega eftir henni á leiðinni um svæðið. Þar sem þeir ferðaþjónustuaðilar sem náðist til eru aðeins að nýta áhrifasvæðið með því að keyra um brautina og einungis 1,2% aðspurðra í könnun Gallup höfðu upplifað svæðið á göngu (Gallup, 2017b). Þá er erfitt að segja til um hvort ferðamenn myndu upplifa svæðið á annan hátt ef þeir ferðuðust í meira návígi um það. Miðað við ferðahegðun ferðamanna um svæðið í dag, má draga þá ályktun að framkvæmdirnar myndu hafa óveruleg áhrif á upplifun þeirra af svæðinu, þó mismikil eftir framkvæmdakostum.

6.2 Áhrif á framtíðarnýtingu svæðis og möguleika

Heilt yfir litið virðist áhrifasvæðið sjálf ekki vera svæði sem ferðaþjónustuaðilar sem rætt var við sjá fyrir sér sem framtíðarsvæði fyrir sína starfsemi. Alla vega ekki með beinum hætti. Þó eru ákveðnir staðir innan þess sem bjóða upp á fleiri möguleika sem hægt væri að nýta í framtíðinni. Til að mynda nefndu nokkrir, bæði í viðtölum við ferðaþjónustuaðila og útivistarfólk, að Hrafnagjáin (**NJA**) væri staður sem auðveldlega væri hægt að gera að spennandi áfangastað fyrir ferðamenn og almenning. Haft var á orði að það þurfi að koma upp betra aðgengi að gjánni, en besta aðkoman að henni í dag er við Vogaafleggjarann. Í aðalskipulagi Reykjanesbæjar kemur að auki fram að á svæðinu við Seltjörn (**NJA**) væri möguleiki á að hafa tjaldsvæði með tilheyrandi aðstöðu, en í rýnihópnum með útivistaraðilum kom fram að ferðamenn eru nú þegar að nýta sér svæðið til gistingar þó sú aðstaða sé ekki til staðar í dag.

Tveir viðmælenda komu fram með þá hugmynd að útbúa útsýnisstaði eða útskot meðfram Reykjanesbrautinni, en þeir fara báðir mikið með hópa af ferðamönnum um Reykjanesið. Þeir sáu tækifæri í því að geta stoppað á völdum stöðum á Reykjanesbrautinni með sína ferðamenn til að leyfa þeim að taka myndir og fá betra útsýni yfir víðáttuna, fjöllin og hraunið. Útskotin/útsýnisstaðirnir þyrftu að vera staðsettir þannig að ferðamenn kæmust út fyrir línuna með góðu móti og þar með væri verið að „búa til aðgengi að [óspilltri] náttúru“. Því það að gefa sér tíma til að stoppa og skoða gæfi aðra upplifun af svæði.

Þú veist, stoppa úti í hrauninu og bara skoða víðáttuna [...] ef það er gert meira heldur en að keyra framhjá, þá er þetta miklu meiri upplifun.¹¹

Staðsetningar sem stungið var upp á var t.a.m. við Grindavíkurfleggjara (**NJA**) og stað með góðu útsýni yfir Keili (**STR**). Einnig fannst þeim og öðrum sem rætt var við að gera þyrfti veginn að Keili betri, svo fleiri gætu komist inn á það svæði til að njóta þess sem það hefur upp á að bjóða.

Langflestum viðmælendum fannst Reykjanesið vera mikilvægt svæði fyrir ferðaþjónustuna, sér í lagi til framtíðar. Það væri enn óuppgrötvæð svæði að mörgu leyti og gæti í framtíðinni orðið gott mótvægi við Gullna hringinn, þar sem sú leið væri að ná þolmörkum í fjölda ferðamanna. Nálægðin við höfuðborgarsvæðið, ásamt náttúru og jarðsögu Reykjanes, spilar þar sterkt inn í. Eða eins og einn leiðsögumaður á Reykjanesinu kom inn á:

Þetta er framtíðarsvæði [...] og ég bara hlakka til að sjá þann dag þegar er hægt að fá mótvægi við [Gullfoss og Geysi] eins og hérna á Reykjaneskagann, sem er vel hægt að gera [með því að bæta aðstöðu og merkja stíga]. Þetta þarf ekki svo mikið, þetta er nú mjög einfalt en vantar bara að vinna þessa vinnu og þá væri orðið svolítið leiðinlegt að vera með allt í kringum rafmagnslínur.¹²

Það sem helst ræður vali ferðaþjónustuaðila á áfangastöðum á Reykjanesinu er sú aðstaða og það aðgengi sem er á viðkomustöðunum, en einnig spilar þar inn í fjarlægðin milli þjónustunnar (t.d. salerna og veitingasölu) og að það komi með jöfnu millibili það sem einn viðmælanda kallaði „vó-móment“. Þar sem enn er mikil uppbygging í gangi á ferðamannastöðum á Reykjanesinu, þá vantar enn upp á þjónustu og aðstöðu á vissum svæðum til að ferðaþjónustuaðilarnir geti farið að víkka sjóndeildarhringinn þegar kemur að vali á stöðum á Reykjanesinu. Þar kemur t.a.m. Áfangastaðaáætlun Reykjanes inn og gefur góðar vísendingar um hvar áherslurnar verða á næstu árum á meðan verið er að koma öllu svæðinu betur á kortið fyrir ferðamenn. Áfangastaðir innan áhrifasvæðisins eru ekki á áætlun Reykjanes Geopark í fyrstu umferð uppbyggingar, en þeir sem vinna að henni hafa merkt við nokkra áfangastaði innan áhrifasvæðisins sem áhugaverða og mikilvæga staði eins og fram hefur komið.

¹¹ Karl, leiðsögumaður, fer mikið með hópa af ferðamönnum um Reykjanesið

¹² Kona, leiðsögumaður, fer mikið með íslenska og erlenda ferðamenn um Reykjanesið

Í framtíðinni væri því ekki ólíklegt að áætla að svæði eins og Seltjörn, Háibjalli/Snorrastaðatjarnir og Hrafnagjáin (**NJA**) væru orðnir að betur þekktum áfangastöðum á Reykjanesinu.

6.3 Loftlínur eða jarðstrengur

Almennt séð virðast ferðapjónustuaðilar hlyntari lagningu jarðstrengja en loftlínu og er helsta ástæðan sem gefin er, að passa þurfi að ferðamenn haldi áfram að upplifa víðáttuna sem þeir virðast upplifa á svæðinu í dag þrátt fyrir þau mannvirki sem eru á svæðinu.

6.3.1 Jarðstrengur: valkostir 1 og 2

Flestir viðmælenda virðast hlyntir því að leggja jarðstreng og nefndu valkost 2 sem fyrsta kost, en helstu rök með þeim valkosti voru þau að hraunið við Reykjanesbrautina væri nú þegar töluvert raskað. Að sama skapi voru þeir viðmælendur á því að ekki ætti að hrófla meira við hrauninu innar í landinu, þar sem það myndi skilja eftir sig leiðinlegt ör í landinu sem væri óafturkræft. Eða eins og einn viðmælenda komst að orði:

Ef þetta fer við hliðina á veginum þá væri jarðraskið hluti af veginum [...] en ef þetta fer hérna inn í þá þýðir það að það þarf að grafa niður í hraunið, djöflast í því og þá veit ég ekki hvernig það litur út eftir það¹³.

En þrír viðmælenda slógu þó valkost 1 ekki alveg út af borðinu, en kusu almennt séð jarðstreng fram yfir loftlínu, hvort heldur sem væri valkostur 1 eða 2. Nota ætti þann valkost sem væri hagkvæmari. Það sem stakk þessa viðmælendur mest var sjónmengunin sem myndi skapast af viðbót við loftlínuna, frekar en að þeir hefðu miklar áhyggjur af því jarðraski sem myndi skapast við lagningu jarðstrengs, þar sem hluti af þeirri leið sem valkostur 1 færi um væri nú þegar raskaður eftir núverandi loftlínu.

Einn viðmælenda fann að kostnaðinum við jarðstrengi og fannst of mikið jarðrask í kringum þá framkvæmd í báðum valkostunum. Honum fannst aftur á móti mikilvægara að það væri passað upp á svæði sem væru óspillt í dag, sem langstærsti hlutinn af þessu svæði væri ekki.

Það sem flestir viðmælenda nefndu sem kosti við jarðstrengi var að þá myndi sjónmengun á svæðinu ekki aukast. Einn viðmælenda sagði „ég sé í fljótu bragði ekkert athugavert við [að ryðja hrauni í burt fyrir jarðstreng], held það væri betri kostur [en sjónmengunin]“. Því vildi hann helst sjá gömlu línuna fara í jörðu líka. Þó nokkrir viðmælenda voru sammála honum þar

¹³ Karl, leiðsögumaður, fer mikið með hópa af ferðamönnum um Reykjanesið

og sögðu að í fullkomnum heimi færi þetta allt í jörðu, eða eins og einn viðmælandi komst að orði.

En það er engin spurning, ég meina hugsaðu þér þegar þú keyrir Reykjanesbrautina og myndir bara horfa beint á fjallgarðinn án þess að vera að horfa beint í gegnum rafmangslínurnar, það væri svolítið öðruvísi aðkoma fyrir gestina okkar. [...] Fyrir gesti sem koma hingað og við erum búin að kynna íslenska náttúru og þú byrjar á því að keyra meðfram, sem sagt, rafmagnslínu til Reykjavíkur og svo kemur álverið [hlær við], rosa smart.¹⁴

Margir viðmælenda komu þó á einhvern hátt inn á í viðtölunum að valið á jarðstreng fram yfir loftlínu væri líklega mest byggt á þeirra persónulegu skoðunum, fremur en að röksemdirnar byggðust á athugasemdum sem þeir hafi fengið frá sínum ferðamönnum. En þeir vildu að hugsað væri til framtíðar og sumir hverjir lýstu yfir áhyggjum af þeim áhrifum sem tvöföldun loftlínunnar gæti haft í för með sér.

6.3.2 Loftlína: valkostur 3

Þó að allir viðmælendur gætu ekki minnst þess að þeir ferðamenn sem þeir færu með um áhrifasvæðið væru að spyrja um eða koma með athugasemdir um loftlínuna sem fyrir er á svæðinu, þá voru langflestir þeirra hlyntastir jarðstrengsvalmöguleikunum eins og kom fram hér á undan. Sumir viðmælenda höfðu ekki áhuga á að fara nánar yfir valmöguleika fyrir loftlínuna eða ræða frekar sínar skoðanir á henni, þar sem þeim fannst jarðstrengur vera augljósasti og ákjósanlegasti valkosturinn, því væru frekari umræður um loftlínur tilefnislausar.

Helstu ástæður sem gefnar voru gegn valkosti 3, var að línan myndi auka sjónmengun til muna á svæðinu. Með tvöföldun línunnar væri þetta orðið að mun fyrirferðarmeira mannvirki í landslaginu, sér í lagi í ljósi þess að nýju möstrin væru stærri og hærri en þau sem fyrir eru. Það gæti því mögulega farið að hafa áhrif á upplifun ferðamanna af svæðinu. Því þó það sé loftlína fyrir á svæðinu, þá er hún ekki svo fyrirferðarmikil að ferðamenn virðist ekki geta horft fram hjá henni í núverandi mynd.

Ferðaþjónustuaðilar vilja almennt séð að haft sé til hliðsjónar við framkvæmdir að haldið verði í þá upplifun sem ferðamenn fá við að keyra Reykjanesbrautina. Einnig var nefnt að betra væri að vera með rafmagn í jörðu svo það sem Reykjanesið hefur upp á að bjóða hverfi ekki í

¹⁴ Kona, vinnur við ferðaþjónustu og er fyrrverandi leiðsögumaður, þekkir vel til á Reykjanesinu

skuggann af mannvirkjum. Þó nokkrir höfðu einnig áhyggjur af stærðinni á möstrunum sem væru að koma til viðbótar.

Manni finnst þessi stóru möstur alveg hrikaleg tilhugsun. [...] Þessi litlu eru eiginlega of mikið finnst manni, en eru þó alla vega lágstemmd og tekur ekki alveg frá þér, þú veist, upplifunina.¹⁵

Einnig var komið inn á að með tvöföldun loftlínunnar yrðu línurnar meira áberandi, þar sem kæmu fleiri möstur á sömu lengju um leið og möstrin yrðu stærri. Við skoðun á fyrir og eftir myndum af valkosti 3 (Viðauki 3: Reykjanesbraut mynd 1 og 2), sagði einn viðmælenda.

Ég vil sjá jarðstrenginn og ekki sjá loftlínu. [...] Þú sérð bara sjálf breytingin hérna, muninn á þessari [mynd af núverandi línu] og þessari [mynd af núverandi línu og valkosti C], margfalt meira áberandi fyrir utan að það yrðu stærri [möstur].¹⁶

Ein nefndi nýju leiðina um hraunið í **Almenning (ALM)** og nýja tengivirkið í Hrauntungum sérstaklega. Núverandi lína meðfram Reykjanesbrautinni truflar hana ekki persónulega, ekki eins og þegar verið er að leggja línur innar í landinu fjarri vegum og öðrum mannvirkjum eða uppi á hálendinu. Það væri því ekki verið að trufla möguleika á svæðinu með því að leggja aðra línu samhliða núverandi línu. Aftur á móti setti hún spurningamerki við framkvæmdir á nýjum svæðum þar sem loftlínur væru ekki fyrir og þá sérstaklega nýja tengivirkið.

En fyrst það er ekki verið að fara á nýtt svæði, þá finnst mér ekki skipta öllu máli að leggja hana þar sem hún er í dag, þó hún sé hærri. En mér finnst þessi [hlykkur inn í Almenning og nýja tengivirkið], mér finnst að þetta þurfi að skoða vel.¹⁷

Nokkrir af viðmælendum höfðu þó á orði að ferðamenn væru margir að koma úr löndum þar sem mun meira væri um allskonar loftlínur í landslaginu, svo þeir væru líklega ekki mikið að taka eftir þeim línunum sem væru héraendis. Það væri því líklegra að Íslendingarnir tækju eftir þessum línunum, sér í lagi þeir sem væru að ganga um svæðið eða nýta það til útivistar á einhvern hátt.

¹⁵ Kona, leiðsögumaður með eigið fyrirtæki, fer t.d. með gönguhópa um Reykjanesið

¹⁶ Karl, leiðsögumaður með eigið fyrirtæki, fer mikið með hópa um Reykjanesið

¹⁷ Kona, starfar í ferðaþjónustu og er fyrrverandi leiðsögumaður, þekkir vel til á Reykjanesinu

6.3.3 Blandaðar leiðir

Ferðaþjónustuaðilar sem rætt var við voru almennt séð nokkuð ákveðnir þegar koma að því að velja annað hvort jarðstreng eða loftlínu alla leið. En sjö af níu viðmælendum vildu frekar sjá jarðstreng alla leið, einum fannst loftlína alla leið betri kosturinn, en einum fannst loftlínan í lagi meðfram núverandi línu en setti stórt spurningamerki um að línan færi um nýtt svæði hjá **Almenningi (ALM)**.

Tveir staðir voru þó nefndir þegar spurt var um ákveðna staði sem væru viðkvæmari eða betur til fallnir að hafa jarðstreng um en loftlínu. Einn viðmælenda nefndi að það væri mjög fallett útsýni þar sem keyrt væri niður hjá Vogastapanum, í átt frá Reykjanesbæ, að afleggjaranum hjá Grindavíkurvegi (**NJA**). Þar á veginum væri mjög falleg útsýni yfir Reykjanesfjallgarðinn og hraunbreiðurnar og það væri synd ef útsýnið þar yrði frekar litað af loftlínunum. Öðrum viðmælenda fannst mikilvægt að sá bútur af leiðinni sem besta útsýnið yfir Keili væri ætti að haldast óáreittur, sem er líklegast þar sem línan liggur um **Strandarheiðina (STR)** nálægt afleggjaranum að Keili.

6.4 Almennt viðhorf

Ferðamenn eru ekki að spyrja út í þau mannvirki eða þær loftlínur sem fyrir eru á svæðinu í ferðum með þeim ferðaþjónustuaðilum sem rætt var við. Þó vilja flestir ferðaþjónustuaðilanna sjá jarðstreng (valkost B) lagðan, fremur en loftlínu (valkost 3) vegna þeirrar sjónmengunar sem viðbótin við loftlínuna myndi hafa í för með sér. Valkostur 2, þ.e. jarðstrengur meðfram Reykjanesbrautinni, varð oftast fyrir valinu heldur en jarðstrengur meðfram núverandi loftlínu (valkostur 1). Helstu rök fyrir því að velja fremur valkost 2, væri að það hefði minna jarðrask í för með sér á nýju svæði, þar sem vegkanturinn meðfram brautinni væri nú þegar töluvert raskað svæði.

Ferðaþjónustuaðilarnir gerðu sér þó gjarnan grein fyrir að þeirra eigin upplifun af náttúrunni og hvað séu óbyggð svæði getur gjarnan skarast á við upplifun sinna ferðamanna. Þannig gerðu flestir þeirra greinarmun á því hvað þeim sjálfum fannst ákjósanlegustu framkvæmdamöguleikarnir og á því hvaða áhrif framkvæmdirnar gætu haft áhrif á upplifun ferðamannanna. Sumir viðmælenda lýstu þó yfir þeim áhyggjum að tvöföldun loftlína færi að hafa neikvæð áhrif á upplifun sinna ferðamanna, alla vega í meira mæli en núverandi lína gerir. Þeir byggðu þau rök á því að nýju möstrin yrðu bæði stærri og hærri, ásamt því að það væri að raska frekar því útsýni yfir Reykjanesið sem ferðamennirnir fá við að keyra um Reykjanesbrautina. Það var líka haft á orði af fleiri en einum viðmælenda að það þyrfti að taka til á fleiri stöðum meðfram Reykjanesbrautinni og almennt huga betur að því hvernig svæðið

kemur fyrir sjónir ferðamannsins. Þetta væri fyrsta og síðasta upplifun stærsta hluta erlendra ferðamanna af Íslandi og þeirri náttúru sem margir hverjir eru að sækjast eftir þegar þeir heimsækja landið. Því væri því mikilvægt að vanda þannig til verka að þessi fyrsta upplifun verði góð og setji góða ramma utan um restina af ferðinni.

Þó má segja að miðað við viðbrögð við fyrirspurnum okkar um viðtöl við ferðaþjónustuaðila, þá eru ekki allir sem nýta Reykjanesið í sinni starfsemi sem telja þetta svæði vera mikilvægan hluta af þeirra ferðum. Né að núverandi lína eða fyrirhugaðar framkvæmdir hafi áhrif á upplifun sinna viðskiptavina þegar aðrir staðir á Reykjanesinu séu heimsóttir, þó hluti af leiðinni liggja að einhverju leyti um áhrifasvæðið. Það gæti ráðist af því að allir helstu ferðamannastaðirnir liggja utan áhrifasvæðisins á sunnan- og vestanverðu Reykjanesinu, ásamt Reykjanesfjallgarðinum. En margir sem rætt var við, bæði í viðtölunum og símtölum við leit að viðmælendum, komu inn á að þeir væru mótfallnir frekari borunum og röskunum á öðrum svæðum á Reykjanesinu þar sem hafa verið gerðar tilraunaboranir, t.a.m. í Trölladyngju og Eldvörpum.

7 VIÐHORF ÚTIVISTARFÓLKS TIL SUÐURNESJALÍNU 2

Í þessum kafla verður farið yfir helstu niðurstöður úr viðtölum við aðila sem nýta sér útivistarmöguleika áhrifasvæðisins. Samkvæmt viðmælendum fyrir rannsóknina eru helstu aðdráttaröfl Reykjaness og áhrifasvæðisins fyrir útivist nálægðin við höfuðborgarsvæðið og aðra nálæga þéttbýlisstaði. Aðeins tekur hálf tíma eða þrjú korter að keyra til áhugaverðra staða og kynnast jarðfræðinni, það væri hæfileg hæð á fjöllum fyrir almenning og spennandi landslag sem sker sig frá öðrum stöðum á landinu. Hraunið sé heillandi og skemmtilegt væri að nýta sér gömlu þjóðleiðirnar til gönguferða. Einn viðmælandi sem er uppallinn í Hafnarfirði og hefur alla tíð nýtt sér svæðið mikið til útivistar, nefndi að meira sé verið að nýta þessar gömlu gönguleiðir í dag og að hann sæi að leiðirnar séu að verða greinilegri þar sem fleira fólk væri að þræða þær. Langflestir viðmælenda voru sammála um að það væri mikilvægt að halda í gæði útivistarsvæða nálægt þéttbýlum.

Af viðtölum við einstaklinga og rýnihópinn má ráða að svæðin **Almenningur (ALM)** og **Njarðarheiði (NJA)** eru hvað viðkvæmust fyrir þeirri sjónmengun sem gætir af loftlínunum um svæðin, þar sem þau eru í dag tiltölulega laus við þá sjónmengun. Enginn sem rætt var við virtist nýta sér sérstaklega **Strandarheiðar (STR)** svæðið sunnan Reykjanesbrautarinnar til útivistar eða gönguferða, annað en að nýta Keilisveginn sem liggur um austurmörk svæðisins. Margar náttúruperlur sem útivistarfólk er að nýta sér liggja suður af því svæði, en þar má nefna Keili, Fagradalsfjall og Þráinsskjöld. Norðanmegin við Reykjanesbrautina er aftur á móti Vatnsleysuströndin og gönguleiðir í kringum t.a.m. Staðarborg mikið nýttar af útivistarfólki.

7.1 Áhrif á útivistarsvæði innan Njarðvíkurheiði (NJA)

Núverandi lína virðist ekki mikið trufla útivistarmöguleika á svæðinu og línan liggur almennt þannig að hún sést ekki frá helstu útivistarsvæðunum sem verið er að nýta.

Innan **NJA** svæðisins eru tvö útivistarsvæði sem mikið voru nefnd af viðmælendum, en þau er bæði að finna nálægt Grindavíkurfleggjaranum, sunnan megin við Reykjanesbrautina. Svæðin sem um ræðir eru Seltjörn og Sólbrekkuskógur vestan megin við Grindavíkurfleggjara og austan megin er svæðið í kringum Háabjalla og Snorrastaðatjarnir. Nánar var farið í nýtingu á svæðinu af útivistarfólki í kafla 5.3.

Í viðtali við íbúa og hestamann í Vogunum kom fram að svæðið í kringum Háabjalla og Snorrastaðatjarnir væri mjög fallett og sérstakt. Það væri auðvelt aðgengi að því, fallettar gönguleiðir frá Skógrækarsvæðinu við Háabjalla niður til Snorrastaðatjarna og mikið af ósnertu landslagi. Frá Háabjalla er einnig hægt að komast inn á Skógfellavegin, sem er vinsæl

gönguleið. Hann kom inn á að svæðið væri að mörgu leyti óuppgötvað en byði upp á marga skemmtilega útivistarmöguleika. Það séu þó ákveðnir hópar sem nýti sér svæðið reglulega, t.a.m. hundaeigendur. Vegna legu útivistarsvæðisins, þá sést ekki til núverandi línu frá því.

Eins og ég segi, þarna undir þessu klettabelti er línan ekki að trufla neitt hvort sem hún væri í jörðu eða uppi í lofti, svo lengi sem hún er samsíða hinni línunni.¹⁸

Viðmælendum fannst því mikilvægt að ekki færi að bera á sjónmengun frá nýrri línu á þessu svæði.

Og frá Háabjalla líka, þar er svona svæði sem maður vill vera komin eitthvað án þess að vera með línur yfir sér.¹⁹

Eins og kom fram í kafla 5, hafa hestamenn í Vogunum látið laga bút af núverandi línuvegi nálægt Háabjalla svo hægt sé að nýta hann sem reiðveg. Línuvegurinn sem er þar fyrir er að öðru leyti of grófur til útreiðar eins og hann lítur út í dag. Viðmælandinn greindi frá því að hestamenn í Vogunum væru áhugasamir um að fá að nýta línuveginn enn frekar sem reiðleið í framtíðinni og því kæmi í raun lagning nýrrar loftlínu sér vel fyrir þá.

Ef þeir fara að hnoðast á þessum vegi þá get ég kannski fengið bæinn til að ýta undir að taka einhvern ákveðinn kafla og bera ofan í hann einhver fínefni. Það er alltaf möguleiki, við erum alltaf að grípa öll svona tækifæri.²⁰

Samkvæmt honum trufla línurnar ekki hestana þegar verið að nýta línuvegi sem reiðvegi og að það séu ýmis dæmi um það frá öðrum stöðum að þessi samnýting hafi reynst vel.

Viðmælendur í rýnihópnum sem mættu fyrir hönd Flugmóðelfélags Suðurnesja höfðu á orði að þegar komið er á þeirra félagssvæði við Seltjörn (**NJA**) sé það eins og að vera komin út í sveit. Þeir yrðu aðeins varir við línuna þegar þeir keyrðu undir hana á leiðinni á svæðið en annars sæist ekki til hennar. Þeir hafi því nánast óhindrað útsýni suðaustur yfir hraunbreiðurnar og Reykjanesfjallgarðinn þegar þeir eru komnir niður við Seltjörn og í Sólbrekkuskóginn. Það væri mikilvægt fyrir þá og þeirra félagsmenn að þessari upplifun yrði ekki raskað, þar sem þeir voru sammála um að sjáanlegar loftlínur myndu breyta þessari upplifun á svæðinu verulega. Tilfinningin af því að vera komin alveg úr þéttbýlinu og í sveitina

¹⁸ Karl, hestamaður og íbúi í Vogum, þekkir vel til á svæðinu

¹⁹ Kona, leiðsögumaður og íbúi í Reykjanesbæ, fer mikið með gönguhópa um Reykjanesið

²⁰ Karl, hestamaður og íbúi í Vogum, þekkir vel til á svæðinu

myndi breytast. Aðrir í rýnihópum tóku undir þetta með þeim og sögðu að þegar loflínur færu að skera landslagið þá sé maður kominn úr náttúrulega umhverfinu og í eitthvað manngert. „Manni líður öðruvísi“²¹.

Það var því almennt viðkvæðið hjá viðmælendum þegar rætt var um útivistarsvæðin við Seltjörn og Háabjalla (**NJA**) að það væri verðmætt að vernda þá góðu upplifun sem fengist á svæðunum í dag. Bæði svæðin eru staðsett undir hömrum og núverandi lína liggur fyrir ofan hamrana, svo ekki sést til hennar á þessum svæðum. Töldu þeir sem nýttu sér þessi svæði að það væri þess vegna mikilvægt að svo yrði raunin áfram og að ef valkostur 3 yrði fyrir valinu, að hærri möstur nýju línunnar færu að sjást á þeim svæðum.

En ég held það sé grundvallaratriði fyrir svæðið [Seltjörn/Sólbrenniskóg], hvort það er okkur eða skóginn, ef þetta fer að sjást þá bara truflar þetta upplifun og ef þetta nálgast okkur eitthvað mikið, sem gerir örugglega ekki, þá gæti það truflað flugið okkar. En ég efa það nú.²²

Þessi tvö svæði innan **NJA** og þeir hópar sem sækja þangað virðast því nokkuð viðkvæmir fyrir röskun á því grunnástandi sem er á svæðinu í dag. Við val á framkvæmdakostum á svæðinu verður því að taka tillit til þess og að nýja línan fari ekki að hafa sjónræn áhrif á upplifun þeirra, t.a.m. vegna hæðar nýju mastrana.

7.2 Nýlega loftlínu um Almanning (ALM)

Margir viðmælenda lýstu óánægju með fyrirhugaða loftlínu um **Almanning (ALM)**, þ.e. hvað varðar legu valkosta C inn í hraunið þar sem nýja loftlínan myndi tengjast nýju tengivirki í Hrauntungum.

Núverandi lína virðist ekki trufla útivistarmöguleika á svæðinu og viðmælendur sögðust vera orðnir nokkuð vanir henni í landslaginu, þó hún væri ekki beinlínis til prýði. Nokkrir höfðu á orði að þeir notuðu stundum möstrin til að staðsetja sig þegar þeir væru að ganga um svæðið (**ALM**) og nýttu sér línuveginn til gönguferða.

²¹ Kona, félagi í Ferðafélagi Íslands, hefur gengið mikið um Reykjanesið

²² Karl, íbúi í Reykjanesbæ og meðlimur í Flugmóðelfélagi Suðurnesja

Maður notar möstrin líka örlítið til þess að svona muna eftir að staðsetja sig og labba til baka, það er ekki hægt að láta það pirra sig héðan af. En auðvitað væri enginn söknuður af þeim [...] að fá fleiri langar mig ekkert [í].²³

Eitt af því sem viðmælendur settu fyrir sig, var að þeim fannst loftlínur ekki passa inn í landslagið á svæðinu við Almennings. Svæðið væri fallega gróið að þeirra mati, með mannhæðar hátt kjarr sem væri „þétt, ferskt og fallett“, ásamt því hversu áhugavert það væri að kanna og uppgötva svæðið fótgangandi.

Þegar maður fer að ganga [í hrauninu] þá birtast ýmsar spennandi leiðir og öll selin sem eru þarna. [...] Það er líka spennandi að leita að þeim og skoða þau.²⁴

Línan í valkosti 3 myndi því koma of langt inn í hraunið og inn á áður óröskuð svæði. Haft var á orði að þetta væri tilvalið framtíðar útivistarsvæði höfuðborgarþéttbýna, heppilegt fyrir gönguferðir og þá sem eru áhugasamir um sögu og fornminjar. Að fá loftlínu yfir svæðið myndi því hafa töluverð áhrif á upplifun göngufólks á þessum slóðum.

Þrátt fyrir að í útjaðri Almennings, þ.e. í Kapelluhrauni og meðfram Krýsuvíkurvegi sé að finna bæði iðnaðarsvæði og félagssvæði nokkuð hávaðasamra íþróttaiðkenda (þ.e. mótorsport og skotíþróttir) þá kemst göngufólk auðveldlega inn á svæði þar sem er mikil kyrrð og friður til útivistar. Þeir viðmælendur sem rætt var við og nýta sér svæðið hvað mest, höfðu allir á orði að aðdráttarafli hraunsins væri einmitt að komast í þessa kyrrð og einveru í náttúrunni. Þau yrðu til dæmis sjaldan vör við mannaferðir, annað en að sjá spor eftir aðra í landslaginu.

Landslagið á þessu svæði er með þeim hætti að göngufólk kemst nokkuð auðveldlega inn á svæði þar sem væri mikil kyrrð og friður ríkti og það því tilvalið til útivistar. Þeir viðmælendur sem við ræddum við og nýta sér svæðið mest, höfðu allir á orði að aðdráttarafli hraunsins væri einmitt að komast í þessa kyrrð og einveru í náttúrunni og að þau yrðu sjaldan vör við mannaferðir, annað en að sjá spor eftir aðra í landslaginu.

Einn viðmælenda hafði áhyggjur af auknu ónæði vegna umferðar um nýjan línuveg, en með bættum línuvegi væri komin slóði sem einstaklingar sem eiga fjórhjól og mótörhjól gætu farið

²³ Karl, íbúi í Hafnarfirði og formaður félagasamtaka á svæðinu, notar ALM mikið til útivistar

²⁴ Kona, leiðsögumaður og íbúi í Reykjanesbæ, fer mikið með gönguhópa um Reykjanesið. Átti hér bæði við selin innan Almennings (ALM), en einnig selin innan Strandarheiðarinnar (STR).

að nýta sér í meira mæli. Að hans sögn gæti sú þróun farið að hafa neikvæð áhrif á upplifunina, þar sem sérstæða svæðisins til útivistar væri einmitt þessi kyrrð.

Það sem maður er að sækja í, það er það að komast í þögnina og geta verið einn með sjálfum sér. Eins og ég hef alltaf sagt þegar verið er að tala um að það sé nú dásamlegt að flytja út á land og komast í snertingu við náttúruna, þá hefur enginn betra aðgengi að óspilltri náttúru heldur en Hafnfirðingar, Reykvíkingar og höfuðborgarbúar.²⁵

Viðmælandi sem býr í Vallahverfinu í Hafnarfirði og nýtir svæðið mikið til útivistar, nefndi að hún hefði einmitt rekist á nýjan veg sem þegar er kominn á svæðið. Henni finnst hann vera mikið rask á svæðinu og finnst að lega línunnar verði mjög nálægt gömlum selstöðum á svæðinu. Að hennar mati myndi loftlína um svæðið „rýra sjarma svæðisins“ og leiða til breyttrar notkunar hennar á svæðinu, þar sem hún myndi þá frekar kjósa að nýta svæði þar sem hún sæi ekki til loftlína. Í tölvupósti sem barst frá aðila, sem annars hafnaði þátttöku í rannsókninni, var einnig komið inn á lagningu vegarins um hraunið í **Almenning (ALM)** og áætlaða legu línunnar um svæðið. Í tölvupóstinum lýsti hann mikilli andstöðu við þau áform og að það eigi að hrófla við annars óröskuðu umhverfi hraunanna nálægt Hafnarfirði.

Útivistarhópar á **ALM** svæðinu virðast almennt töluvert viðkvæmir fyrir ásýnd loftlína á svæðinu og voru allir ósáttir við þessa nýju legu hennar um hraunið. Jafnvel þeir sem voru annars ekki neikvæðir gagnvart valkosti 3 settu athugasemdir við krókinn sem fyrirhugaður er upp frá Reykjanesbrautinni að nýju tengivirki við Hrauntungur.

7.3 Loftlína eða jarðstrengur

Flestir viðmælenda myndu kjósa valkost 1 eða 2, þ.e. jarðstreng fremur en nýja loftlínu. Nokkrir voru þó á því að loftlína væri ágætur kostur, en það átti sér í lagi við á þeim svæðum sem núverandi lína liggur um, enda væri nú þegar búið að raska þeim svæðum. Helstu áhyggjur viðmælenda sem kusu frekar jarðstreng beindust að aukinni sjónmengun á svæðinu, en einnig að sjónmengunar færi að verða vart á svæðum innan áhrifasvæðisins sem væru laus við það í dag. Viðmælendur höfðu einnig áhyggjur af frekara jarðraski í viðbót við það sem fyrir er á svæðinu, en uppi voru mismunandi skoðanir á því hvernig best mætti minnka áhrifin af framkvæmdunum. Allir voru þó sammála um að það ætti að forðast eftir fremsta megni að raska nýjum svæðum.

²⁵ Karl, íbúi í Hafnarfirði og formaður íþróttafélags á svæðinu, notar ALM mikið til útivistar

7.3.1 Jarðstrengur: Valkostir 1 og 2

Í viðtölum við einstaklinga og í rýnihópnum kom fram að flestir viðmælenda myndu kjósa valkost 2, þ.e. jarðstreng meðfram Reykjanesbrautinni. Byggðu þau rökin á að hraunið við Reykjanesbrautina væri nú þegar töluvert raskað og umhverfið í kring orðið mjög manngert. Einnig byggðust þau sjónarmið á því að jarðrask vegna valkosta 1, þ.e. jarðstreng meðfram núverandi línu, yrði töluvert meira þar sem lína myndi á stórum köflum jafnvel liggja um ný og óröskuð svæði og myndi þar með skilja eftir sig mikið ör í landslaginu sem væri óafturkræft. Því þó það væri hægt að græða landið upp að nýju, þá væru ummerkin samt mikil þar sem hrauninu hefði verið rutt í burtu. Ásættanlegur frágangur á svæðinu eftir lagningu valkosta 2 væri því auðveldari í framkvæmd en ef valkostur 1 yrði fyrir valinu.

Það er heimboðið að ekki elta línuveginn sem er núna svona krókóttur, heldur að leggja þetta í vegfláann fram með brautinni. [...] Þarna liggur rudd slóð fram með [Reykjanesbrautinni] og ég skil ekki að menn séu að hugsa um nokkuð annað.²⁶

Það alveg stór sér á hrauni eftir svona framkvæmd. [...] Þannig að ég persónulega er á móti því að setja [línuna] í jörð þarna. Það væri allt annað ef þetta væri mold eða mýrlendi, sem myndi bara gróa yfir en það gerir það ekkert þarna. Það kemur ekki mosi fyrir en eftir 200 ár, þannig þú sérð alltaf sárið.²⁷

Valkostur 1 var þó talinn ásættanlegur valkostur af þremur viðmælendum. Þessir viðmælendur töldu að jarðstrengur væri almennt séð betri kostur hvort heldur sem væri meðfram Reykjanesbraut eða núverandi loftlínu. Leiðin sem valkostur 1 færi um væri nú þegar röskuð vegna loftlínunnar og línuvegarins sem lægi þar fyrir, svo framkvæmdirnar myndu ekki vera að rýra gæði svæðisins.

Mín skoðun er í raun og veru sú að þar sem búið er að skemma, þá skiptir ekki öllu þó það komi smá skemmd í viðbót. Þó það þurfti að breikka [línuveginn] eða gera hann beinni, þá finnst mér það ekki skipta máli. Maður myndi frekar vilja það heldur en sjónmengun.²⁸

²⁶ Karl, félagi í Ferðafélagi Íslands, þekkir vel til á Reykjanesinu

²⁷ Karl, hestamaður og íbúi í Vogum, þekkir vel til á svæðinu

²⁸ Karl, íbúi á höfuðborgarsvæðinu og útivistarunnandi, notar Reykjanesið og áhrifasvæðið mikið til gönguferða og útivistar

Það hefði minni áhrif á upplifunina af svæðinu að hafa línuna undir fótum en yfir hausnum og ásættanlegra en að trufla frekar útsýnið. Einn af þessum þremur viðmælendum var jafnvel frekar til í að sjá jarðstreng í gegnum hraunið við **Almenning (ALM)** að nýja tengivirkinu við Hrauntungur heldur en loftlínu um svæðið. Viðmælandi er íbúi í Vallahverfinu og segir íbúa langþreytta á tengivirkinu við Hamranes og þeim loftlínum sem fylgi því. Hún vill því að það tengivirki verði flutt en vill alls ekki sjá fleiri loftlínur um svæðið en nefndi að vegurinn sem nýverið var lagður yfir svæðið væri mjög fyrirferðarmikill og hefði nú þegar raskað töluvert af hrauninu og birkinu. Svo það auka rask sem fylgdi lagningu jarðstrengs væri ásættanlegt eins og staðan væri.

Það er búið að ryðja hérna þesum birkítjrá og þessum hríslum og náttúrulega bara farið með jarðýtu í gegn. [...] Þannig að raskið sem fylgir jarðstreng er ekki það mikil viðbót að ég myndi setja það fyrir mig.²⁹

Það eru því nokkuð skiptar skoðanir á valkostunum fyrir jarðstreng, þó langflestir viðmælenda sáu fleiri kosti við jarðstreng fram yfir nýja loftlínu. Aðeins tveir af þeim sem rætt var við kusu frekar nýja loftlínu en jarðstreng.

7.3.2 Loftlína: Valkostur 3

Almennt séð voru viðmælendur ekki hlyntir valkosti 3, þó töldu þeir viðmælendur að viðbót við núverandi línu á því svæði sem hún liggur um í dag myndi ekki hafa mikil áhrif á núverandi ástand, þó jarðstrengur myndi augljóslega fela í sér minnkun áhrifa af sjónmenguninni sem verður af loftlínum.

Helstu áhyggjur viðmælenda varðandi valkostinn var sú aukna sjónmengun sem tvöföldun loftlína myndi hafa í för með sér. Viðmælendur töldu að tvöföldun á loftlínum um svæðið myndi leiða til þess að landslagið á svæðinu myndi ekki virka eins opið og það gerir í dag. Sú víðátta og fjallasýn sem hægt sé að njóta í dag félli meira í skuggann með viðbótinni.

Það myndi pirra mig persónulega rosalega mikið og ég alla vega er að upplifa fjallahringinn og ósnerta náttúru og við vera laus við möstur.³⁰

Þegar nánari útfærsla á valkosti 3 var rædd áttu viðmælendur örlítið erfitt með að meta hvort betra væri að hafa nýju möstrin samsíða þeim sem fyrir eru eða að hafa misræmi í fjarlægðinni

²⁹ Kona, íbúi í Hafnarfirðinum, nýtir Almenning og áhrifasvæðið mikið til útivistar.

³⁰ Ibid.

á milli þeirra. Af þeim sem tóku afstöðu til málsins³¹, þá fannst þeim öllum að með síðari útfærslunni væri verið að minnka þá útsýnispunkta sem fólk þó hefði á milli mastrana í dag. Það væri því betra að leggja möstrin samsíða til að taka ekki meira af útsýninu.

Ef það væri mastur bara við hliðina á hinum þá er það minna eiginlega, finnst manni. Það væri strax skárri en að vera að bæta við nýjum skörðum í sjóndeildarhringinn.³²

Persónulega myndi ég vilja hafa þá við hliðina á. Eða ég svona ímynda mér það [...] vegna þess að þá er orðið lengra á milli, götin eru stærri.³³

Það væru nefnilega möstrin sem viðmælendur fannst vera mestu mannvirkinn í framkvæmdinni og þau sem brytu mest upp landslagið. Hæðin á nýju línunni varð líka að umtalsefni hjá viðmælendum, en þeim fannst svona stór möstur orðin mikil mannvirki sem myndu trufla útsýnið meðfram Reykjanesbrautinni enn frekar. Því hugnaðist þeim einnig sá kostur betur að hafa möstrin samsíða, því þá þyrftu nýju möstrin ekki að vera eins stór og lagt er upp með í hinni útfærslunni. Félagar í Flugmóðelfélagi Suðurnesja komu einnig fram með þær áhyggjur ef þau yrðu mikið hærrí, þá færu þau kannski að sjást frá þeirra svæði við Seltjörn.

Það er sjónmengun af þessu, það er klárt mál. Þarf ekki nema að fara í 22 metra, þá værum við kannski farin að sjá þetta.³⁴

Það er nefnilega svolítið spurning hvort að það væri skárri að hafa þau aðeins fleiri. [...] [Í dag] ertu með fjallasýnina nánast fyrir ofan staurana, ef þeir fara að skarast upp í [fjallasýnina þá er] hérna er náttúrulega Keilir sem allir vilja horfa á og sjá. [...] Ég myndi frekar hafa [þá lægri], þetta eru helvíti háir staurar sem eru þarna fyrir ef maður stendur við hliðina á þeim.³⁵

Eins og kom fram í köflum 7.1 og 7.2, eru viðkvæmustu svæðin hvað varðar loftlínur samkvæmt okkar viðmælendum **Njarðvíkurheiðin (NJA)**, **Almenningur (ALM)** og

³¹ Um helmingur viðmælenda

³² Karl, íbúi í Reykjanesbæ og félagi í Flugmóðelfélagi Suðurnesja, þekkir svæðið vel

³³ Karl, íbúi á höfuðborgarsvæðinu og útivistarunnandi, notar Reykjanesið og áhrifasvæðið mikið til gönguferða og útivistar

³⁴ Karl, íbúi í Reykjanesbæ og félagi í Flugmóðelfélagi Suðurnesja, þekkir svæðið vel

³⁵ Karl, íbúi í Vogum og hestamaður, þekkir vel til á svæðinu

Hafnarfjörður (HAF), með þeim fyrirvara að helstu athugasemdir við loftlínu innan **NJA** svæðisins snúast um að sjónmengun skapist ekki á þeim útivistarsvæðum þar sem í dag sést ekki til línunnar. Þar er mikið af útivistarfólki sem almennt séð er viðkvæmt fyrir þeim sjónrænu áhrifum sem loftlínur hafa á umhverfið.

Þeir viðmælendur sem kusu frekar loftlínuna, fannst t.a.m. jarðrask of mikið af jarðstrengjum um hraunið sem væri óafturkræf framkvæmd, miðað við raskið sem fylgir lagningu loftlína. Einnig komu fram þau sjónarmið að mikilvægara væri að vernda svæðin innar á Reykjanesskaganum og að línurnar hefðu ekki sjónmengandi áhrif innar í landinu. Eins og einn viðmælenda hafði á orði að þá þyrfti að koma orkunni til og frá svæðinu á einhvern hátt en „að þetta sjónmengi sem allra minnst þegar þú ert komin hérna inn í landið, innar í þessi dýrmæti öll hérna“³⁶ og átti þá við Þráinsskjöld, Fagradalsfjall, Keili, Trölladyngju, Sveifluhálsinn og það svæði.

7.3.3 Blandaðar leiðir

Það kom ekki fram með beinum hætti í viðtölum við útivistaraðila að það væru einhver ákveðin svæði sem hentuðu frekar til loftlínu eða jarðstrengs þegar kom að blönduðum leiðum. Einn úr rýnihópnum nefndi þó að leiðin frá Njarvík og fram yfir Vogaafleggjarann væri tilvalin fyrir jarðstreng (**NJA**). Viðmælendur annars tóku heilt yfir nokkuð ákveðna afstöðu með eða á móti valkostunum.

Það sem helst mætti ráða af viðtölunum er að viðkvæmasta svæðið hvað varðar loftlínur væri **Almenningur (ALM)** en að sama skapi að **Strandarheiðin (STR)** væri sá kafli sem loftlína myndi hafa hvað minnstu áhrif á upplifun útivistarfólks á svæðinu.

7.4 Almennt viðhorf

Rauði þráðurinn í viðtölum við útivistarfólkið er að halda beri þeim svæðum óröskuðum sem eru óröskuð í dag, eins mikið og hægt er. Þetta á við hvort sem rætt er um jarðstreng eða viðbót við loftlínuna sem fyrir er. Viðmælendur leggja mikið upp úr því að ekki sé verið að raska nýjum svæðum, bæði hvað varðar sjónmengun og jarðrask. Í núverandi ástandi er hægt að nýta útivistarsvæðin að miklu leyti án þess að verða fyrir ónæði af línunni, þar sem hún er ekki sýnileg á flestum þeim svæðum sem notuð er til útivistar. Þ.e.a.s. svæðin hjá **Njarðvíkurheiðinni (NJA)** (Seltjörn, Sólbrenniskóg, Háabjalla og Snorrastaðatjarnir) og við **Almenning (ALM)**. Í útivist á þeim svæðum er mikið verið að sækja í ósnortna náttúru,

³⁶ Karl, útivistarunnandi og fyrrverandi leiðsögumaður, hefur farið mikið í gönguferðir um Reykjanesið

friðsemdina og víðáttuna. Helst verður vart við línuna eins og hún er í dag þegar keyrt er undir hana á leið á útivistarsvæðin.

Í rýnihópnum voru þátttakendur sammála um að það þyrfti að passa upp á að gera ástandið ekki verra en það væri í dag. Talað var um hvernig hlutirnir hefðu æxlast á öðrum stöðum á landinu, t.a.m. á Hellisheiðinni og þó að þeim stöðum hafi að vissu leyti verið fórnað til að flytja rafmagn til höfuðborgarsvæðisins og annarra staða, þá þyrfti að horfa til framtíðar og gera betur. Í umræðunni um Hellisheiði hafði einn viðmælenda þetta að segja og setti í samhengi við fyrirhugaðar framkvæmdir við Suðurnesjalínu 2:

Þetta svæði, það er búið að fórna [Hellisheiðinni]. [...] Við verðum að hafa einhverja orku, við getum ekki gert það öðruvísi en að fórna einhverju og þá fannst mér skárra að leggja allar þessar línur á einu mannvirkjabelti. Hérna erum við að tala um allt annað. Við erum að tala hérna um að gera verra og eru tækifærin nóg.³⁷

Og í sama streng tók annar viðmælendi í rýnihópnum:

Það er í dag, hvað getum við gert betur núna? Hvað getum við gert núna og í framtíðinni betur? Og ekki gert þetta verra. Því auðvitað þurfum við orku, við þurfum þetta rafmagn.³⁸

Þó að viss skilningu sé til staðar heilt yfir litið á því að þörf verði á auknu rafmagni á svæðinu og að bæta þurfi afhendingaröryggið, þá er áhersla á að það þurfi að gerast með sem minnstum áhrifum á náttúruna og upplifunina af svæðinu. Eins og fram kom í kaflanum hér að framan, þá eru langflestir á því að valkostur 2, jarðstrengur meðfram Reykjanesbrautinni, sé besti kosturinn til að minnka þau áhrif, þar sem nú þegar er búið að hrófla mikið við hrauninu meðfram brautinni og það orðið að manngerðu umhverfi. Viðmælendur höfðu margir á orði að það væri mikilvægt að horfa til framtíðar og mikilvægi þess að viðhalda náttúrulegum og óspilltum útivistarsvæðum í nálægð við þéttbýli, en mikil verðmæti lægju í því að viðhalda þessum svæðum. Eins og einn viðmælenda í rýnihópnum komst að orði:

Þannig að þetta svæði eins og þú byrjaðir nú að segja, svona nálægt þéttbýlisstöðum öllum, það mun verða æ vinsælla. Þannig við erum ekki bara að tala um gæði núna, við erum að tala um framtíðargæði sem munu vaxa í verðmæti.³⁹

³⁷ Karl, félagi í Ferðafélagi Íslands og þekkir vel til á svæðinu

³⁸ Karl, íbúi í Reykjanesbæ og félagi í Flugmóðelfélagi Suðurnesja, þekkir svæðið vel

³⁹ Karl, félagi í Ferðafélagi Íslands og þekkir vel til á svæðinu

8 NIÐURSTÖÐUR OG ÁLYKTANIR

Markmið með þessari rannsókn var að draga upp heildstæða mynd af ferðaþjónustu og útivist á Reykjanesinu, sér í lagi hvernig því er háttað innan áhrifasvæðis framkvæmdanna við Suðurnesjalínu 2. Einnig var markmiðið að kanna hvaða áhrif fyrirhugaðar framkvæmdir gætu haft á útivistarmöguleika og ferðaþjónustun á svæðinu. Í þessari rannsókn kom í ljós að svæðið er nýtt á mjög mismunandi vegu af rannsóknarhópunum tveimur, þ.e. af útivistarfólki og ferðaþjónustuaðilum. Því er mikilvægt að aðskilja hópana þegar kemur að greiningu á nýtingu og þeim áhrifum sem framkvæmdirnar kunna að hafa á ferðaþjónstuna annars vegar og útivistina hins vegar.

8.1 Niðurstöður: ferðaþjónusta á áhrifasvæðinu

Ferðaþjónustuaðilar sem rætt var við eru ekki að nýta áhrifasvæði framkvæmdana með beinum hætti. Með beinum hætti er átt við að það eru ekki svæði eða áfangastaðir sem ferðaþjónustuaðilar eru að nýta til að stoppa með sína ferðamenn og sýna þeim svæðið utan farartækisins. Þessar niðurstöður speglast einnig í rýni á þeim ferðum sem ferðaþjónustuaðilar eru að bjóða upp á um Reykjanesið á sínum heimasíðum. Helsti áfangastaðurinn sem ferðamenn innan áhrifasvæðisins virðast vera að nýta sér eru Vogar þar sem þeir sækja sér ýmsa þjónustu svo sem gistingu, veitingar og sund. Innan áhrifasvæðisins er einnig að finna staði sem Reykjanes Geopark hefur skilgreint sem jarðvætti og/eða áhugaverðar minjar innan jarðvangsins ásamt stöðum sem hafa verið merktir inn á kort til ferðamanna sem áhugaverðir staðir að skoða. En það eru helst Seltjörn, Háibjalli og Snorrastaðatjarnir, Hrafnagjá og Staðarborg sem mætti nefna í því samhengi.

Aftur á móti eru ferðamenn og ferðaþjónustuaðilar mikið að nýta sér vegakerfið innan áhrifasvæðisins, en innan þess er að finna vegi sem liggja að helstu og vinsælustu áfangastöðunum á Reykjanesinu. Þar má nefna Krýsuvíkurveg sem liggur frá Hafnarfirði að m.a. Krýsuvík og Seltúni og Grindavíkurveg sem liggur að Bláa Lóninu ásamt öðrum stöðum á suðurströnd Reykjanesins. Þar að auki er Reykjanesbrautin ein helsta umferðaræð Íslands utan höfuðborgarsvæðisins, sem nær allir erlendir ferðamenn sem heimsækja landið eiga leið um. Það er því mikilvægt að hugsa áhrif framkvæmdanna á ferðaþjónustu í víðara samhengi en aðeins næsta nágrennis línunnar, því hægt er að segja að áhrifasvæðið sé einskönar inngangur ferðamanna að Íslandi og Reykjanesinu sem áfangastaðar. Margir viðmælenda höfðu á orði að Reykjanesbrautin væri fyrsta og síðasta upplifun erlendra ferðamanna af Íslandi og það væru verðmæti í því að tryggja að sú upplifun væri góð, bæði fyrir ímynd Íslands og Reykjanesið.

Erlendir ferðamenn sem koma til Íslands með flugi yfir árið eru komnir yfir tvær milljónir og taldar voru yfir 600.000 brottfarir Íslendinga um Keflavíkurflugvöll árið 2017. Það eru ekki til gögn um fjölda ferðamanna sem eru að nýta sér áfangastaði innan áhrifasvæðisins, en í viðtölum fyrir rannsóknina kom m.a. fram að heimamenn hafa orðið varir við að ferðamenn eru að nýta sér tjaldsvæðið í Vogum og eru að gista við Seltjörn þó þar sé engin aðstaða til slíks. Annars verða útivistarfólk sem nýtir útivistarsvæðin innan áhrifasvæðisins ekki mikið vör við ferðir ferðamanna um svæðin. Mikill fjöldi nýtir Reykjanesbrautina dag hvern, eða að meðaltali 17.000, og er mikill hluti þeirra ferða tengdur ferðaþjónustu, þ.e. keyrsla til og frá Keflavíkurflugvelli og Blá Lónsins, auk annarra dagsferða sem boðið er upp á um Reykjanesið af ferðaþjónustuaðilum. Tölur Vegagerðarinnar sýna einnig að mikill fjöldi bíla fer um Grindavíkurveg á hverjum degi, eða rétt tæplega 5.000 að meðaltali og má áætla að ferðir í Bláa Lónið telji drjúgan part af þeim ferðum. Enda voru gestir Bláa Lónsins um 1,3 milljón árið 2017.

Það er erfitt að segja nákvæmlega til um upplifun þessara ferðamanna af áhrifasvæðinu og hvaða áhrif framkvæmdirnar gætu haft þar sem ekki var rætt beint við ferðamenn sem keyra eða ferðast um svæðið í þessari rannsókn, hvort heldur sem er á eigin vegum eða með leiðsögn. Þau fyrirliggjandi gögn sem rýnt var í fyrir rannsóknina ásamt viðtölunum við ferðaþjónustuaðila geta þó gefið góðar vísbindingar um upplifun þeirra ferðamanna sem keyra um áhrifasvæðið. Samkvæmt nýlegum Gallup könnunum muna hvorki Íslendingar né erlendir ferðamenn sérstaklega eftir núverandi loftlínu á svæðinu sem styður mat ferðaþjónustuaðila, en þeir segjast ekki vera að fá athugasemdir frá sínum ferðamönnum um þær þegar þeir keyra um Reykjanesbrautina. Ferðaþjónustuaðilar lýstu því að þeirra ferðamenn upplifðu víðáttuna á svæðinu nokkuð sterkt og nánast allir höfðu fengið athugasemdir um að erlendu ferðamönnum finnist sem þeir séu komnir á aðra plánetu við komuna á Reykjanesið.

Í Gallup könnunum er þó athyglisvert að einungis 20% Íslendinga og tæp 15% erlendra ferðamanna svara að þeir hafi fengið góða upplifun af svæðinu sem spurt var um, en þó svöruðu þriðjungur erlendra ferðamanna að þeim þætti útsýnið og náttúran falleg á svæðinu. Einnig má nefna að 59% erlendra ferðamanna tóku ekkert sérstaklega eftir neinum mannvirkjum á svæðinu á meðan aðeins 15% Íslendinga svöruðu hinu sama, en 64% Íslendinga tóku álverið sérstaklega fram í sínum svörum (Gallup, 2017a og Gallup, 2017b). Kannanir sem þessar takmarkast þó af því að ekki er verið að leggja spurningarnar fyrir ferðamenn á meðan þeir eru staddir á sjálfu svæðinu, heldur eru þeir að svara nokkru eftir að hafa farið um svæðið.

Kannanirnar gefa þó til kynna hvað það er sem situr eftir í hugum fólks eftir að það hefur farið um tiltekna svæðið.

Einn viðmælandi sem hefur farið mikið með hópa af Íslendingum um Reykjanesið nefndi að svæðið komi þeim oft verulega á óvart og þeim finnst Reykjanesið mjög fallegt og áhugaverður staður að skoða. Þeir virðast því vera að uppgötva náttúruperlu í bakgarðinum hjá sér. Í könnun Ferðamálastofu yfir ferðalög Íslendinga árið 2017 þá svöruðu aðeins 11% að þeir hefðu farið í ferð á Reykjanesið þar sem gist var a.m.k. ein nótt og 22% sögðust hafa farið í dagsferð á Reykjanesið á árinu (Ferðamálastofa, 2018). Reykjanesbrautin og nágrenni er því líkast til það svæði á Reykjanesinu sem Íslendingar þekkja hvað best. Í áfangastaðaáætlun Reykjanes koma áþekk sjónarmið fram, en þar er talið að einn veikleiki svæðisins sé hvað Íslendingar þekki lítið til á svæðinu og hafi hingað til ekki litið á Reykjanesið sem ferðamannastað (Þuríður Aradóttir Braun og Eggert Sólberg Jónsson, 2018 drög).

Frekari uppbygging á áfangastöðum innan áhrifasvæðisins virðast ekki komin á dagskrá í nánustu framtíð, en uppbygging á grunnþjónustu við ferðamenn er áætluð á öðrum svæðum á Reykjanesinu. Nokkrir staðir hafa verið tilgreindir af ferðaþjónustuaðilum, sveitarfélögunum og Reykjanes Geopark sem staðir sem bjóða upp á frekari möguleika innan áhrifasvæðisins. Allir þeir staðir eru staðsettir innan **Njarðvíkurheiðar (NJA)**, en það eru Seltjörn, Snorrastaðatjarnir og Hrafnagjá. Einnig stendur til að lagfæra veginn sem liggur frá Reykjanesbraut að Keili og Höskuldarvöllum (**STR**). Þrjú viðmælenda nefndu að fyrra bragði tillögur Rögnunefndarinnar svokölluðu frá árinu 2015 um valkosti fyrir staðsetningu nýs flugvallar fyrir innanlandsflug á höfuðborgarsvæðinu. Stýrihópurinn sem fór yfir valkostina taldi Hvassahraun, á mörkum sveitarfélagana Voga og Hafnarfjarðar, vera góðan og raunhæfan kost fyrir nýjan innanlandsflugvöll. Tillögur þeirra voru því þær að kanna ætti að fullu möguleika á að færa flugvöllin þanngað (Ragna Árnadóttir o.fl. 2015). Ef þessar tillögur verða að veruleika ætti það eftir að breyta ásýnd og ferðaþjónustumöguleikum svæðisins töluvert.

Heilt yfir litið hefðu framkvæmdirnar ekki veruleg áhrif á núverandi nýtingu svæðisins af ferðaþjónustuaðilum. Miðað afstöðu ferðaþjónustuaðila sjálfra til nýrra loftlína um svæðið, gætu þær þó haft þau áhrif að fæla þá frá því að sjá svæðið sem framtíðarsvæði fyrir sína starfsemi. Nánst allir sem rætt var við fannst jarðstrengur vænlegri kostur frekar en tvöföldun loftlína um svæðið, þar sem þeir höfðu áhyggjur af því að slíkt færi að hafa neikvæð áhrif á upplifun sinna ferðamanna. Það er þó einkum svæði innan **NJA** sem virðast vera einkar viðkvæm fyrir sjónrænum áhrifum loftlína fyrir ferðaþjónustuna.

8.2 Niðurstöður: útivist á áhrifasvæðinu

Ólíkt nýtingu ferðaþjónustuaðila, þá virðist sem ákveðnir hópar af útivistarfólki séu að nýta sér áhrifasvæðið reglubundið með beinum og fjölbreytilegum hætti. Fjöldmörg útivistarsvæði bæði til almennrar útivistar, frístunda- og íþróttaiðkunar er að finna á áhrifasvæðinu og eru þau nýtt allan ársins hring, þó heldur minna yfir vetrartímam. Öll útivistarsvæðin sem verið er að nýta reglubundið er að finna innan svæðanna **Njarðvíkurheiði (NJA)**, **Almenningur (ALM)** og **Hafnarfjörður (HAF)**.

Félagssvæði hinna ýmsu íþrótt- og frístundahópa er að finna á þessum svæðum. Vestan við Seltjörn (**NJA**) er Flugmóðelfélag Suðurnesja með sitt félagssvæði og flugbraut og rétt ofan við hamrabeltið norðvestur af Seltjörn og rétt norðan við núverandi loflínu, er Akstursíþróttafélag Suðurnesja (AÍFS) með sína akstursbraut. Flugmóðelfélagið sér ekki núverandi línu frá sínu félagssvæði, en einn endi akstursbrautar AÍFS liggur rétt við legu línunnar. Í Kapelluhrauninu (**ALM**) er Kvartmíluklúbburinn með stórt aksturssvæði fyrir mótorsport og lðavellir, sem er félagssvæði Skotíþróttafélags Hafnarfjarðar, er þar rétt hjá. Núverandi lína liggur mitt á milli þessara tveggja svæða. Akstursíþróttafélag Hafnarfjarðar (AÍH) hefur fengið úthlutað svæði til afnota við Krýsuvíkurveg, rétt hjá efnistökusvæði í Kapelluhrauni. Samkvæmt heimasíðu félagsins er svæðið enn í uppbyggingu og hefur það fengið samþykki fyrir að bæta við akstursbrautum við þær sem fyrir eru. Svæði AÍH er ekki nálægt núverandi línu en liggur nálægt fyrirhuguðu nýju tengivirki í Hrauntungum.

Félagssvæðin virðast mis viðkvæm fyrir áhrifum framkvæmdanna. Það komu ekki viðbrögð við beiðni um viðtöl frá mótorsportfélögunum í Hafnarfirði en fulltrúar frá Flugmóðelfélagi Suðurnesja og Skotíþróttafélagi Hafnarfjarðar slógu varnagla við valkosti 3. Flugmóðelfélagið vill vera viss um um að ekki fari að sjást til nýju loftlínunnar frá sínu félagssvæði og Seltjörninni og formaður Skotíþróttafélagsins sagði að sínir félagsmenn notuðu næsta nágrenni lðavalla til útivistar og þeim litist illa á að fá loftlínu yfir nýtt svæði í hraunið aftan við félagssvæðið. Innan **HAF** er að finna hesthúsahverfi og félagssvæði hestamannafélagsins Sörla og Ásvelli sem er félagssvæði Hauka, en hvorugt svæðanna er í nálægð við núverandi línu eða fyrirhugaðar framkvæmdir.

Almenn útivistarsvæði innan **NJA** er að finna við Seltjörn og Sólbrenniskóg og við Háabjalla þar sem eru gönguleiðir niður að Snorrastaðatjörnum. Byrjunin á Skógfellavegi er við Háabjalla, það eru vinsælar gönguleiðir um Vogastapa sem byrja við Vogaaflleggjarann og þar er einnig gott aðgengi að Hrafnagjánni. Innan **ALM** er svæðið Almenningur, sem nær frá Afstapahrauni og að Kapelluhrauni og Krýsuvíkurvegi, mikið notað til gönguferða og almennrar útivistar. Þar er að finna ýmsar fornar minjar og gamlar þjóðleiðir og er svæðið einnig mikið

nýtt fyrir ratleik Hafnafjarðarbæjar sem er vinsæl afþreying á sumrin. Uppland Hafnafjarðar er síðan innan **HAF** sem er vinsælt útivistarsvæði íbúa í Hafnarfirði, en þar eru m.a. fjölmargar göngu-, hjóla- og reiðleiðir.

Útivistarfólk virðist almennt séð viðkvæmt fyrir lagningu loftlína yfir svæði þar sem loftlínur eru ekki sjáanlegar í dag. Því gerðu viðmælendur þónokkrar athugasemdir við krókinn sem loftlínan í valkosti 3 tekur inn í Almenning (**ALM**) til að tengjast fyrirhuguðu tengivirki í Hrauntungum. Einnig voru athugasemdir gerðar við nýja hæð á loftlínu valkosti 3 nálægt útivistarsvæðum við **NJA**, þar sem viðmælendur lýstu áhyggjum yfir að loftlínan færi ef til vill að sjást frá þessum útivistarsvæðum. Það eru ekki til gögn yfir hversu margir eru eiginlega að nýta sér þessi útivistarsvæði yfir árið. Jafnvel þó þetta sé ekki svo stór hópur þá sést út frá þeim viðtölum sem tekin voru fyrir þessa rannsókn að það er ákveðin fjöldi fólks sem nýti sér útivistarsvæðin mjög reglulega. Svæðin eru helst nýtt til frístundaiðkunnar, gönguferða og til þess að komast úr þéttbýlinu og í tengsl við náttúruna án þess að þurfa að leita langt yfir skammt.

Upplifun viðmælenda af útivistarsvæðunum í dag er sú að þar sé mikil náttúrufegurð og kyrrð sem fólk er að sækjast eftir. Þar sé hægt að komast úr manngerðu umhverfi og fá að njóta náttúrunna og tilfinningarinnar af að vera kominn upp í sveit. Óhindrað útsýni yfir fjöllin og hraunið sé líka ómetanlegt. Viðmælendur mátu það margir sem svo að tilkoma loftlína um svæðin myndu rýra upplifun þeirra og ánægju af svæðunum, sér í lagi hvað varðar útivistarmöguleikana í hrauninu við Almenning.

9 HEIMILDIR

Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2005-2025. Umhverfi og útivist 20. janúar 2006, lagfært 20. mars 2006.

(e.d.). Sótt af <https://www.hafnarfjordur.is/ibuar/hverfaskipting/adalskipulag/>

Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2013-2025. Greinargerð 19. apríl 2014. (e.d.). Sótt af

<https://www.hafnarfjordur.is/ibuar/hverfaskipting/adalskipulag/>

Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2015-2030. Greinargerð mars 2017. (e.d.). Sótt af

<http://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/Display.aspx?countyno=2000>

Aðalskipulag Sveitarfélagsins Voga 2008-2028. Greinargerð nóvember 2009. (e.d.). Sótt af

http://www.vogar.is/resources/Files/193_ask-vogar-greinargerð-nov-09.pdf

Anna Dóra Sæþórsdóttir. (2010). Tourism Struggling as the Icelandic Wilderness is Developed.

Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, 10(3), 334–357.

<https://doi.org/10.1080/15022250.2010.495485>

Anna Dóra Sæþórsdóttir, & Rögnvaldur Ólafsson. (2012). *Áhrif raflínu frá Hólmsárvirkjun að*

Sigöldulínu 4 á ferðamennsku og útivist. Háskóli Íslands. Sótt af

<https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/utgefing-efni/umhverfismal/ahrif-raflinu->

[fra-holmsarvirkjun-ad-sigoldulinu-4-a-ferdamennsku-og-utivist](https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/utgefing-efni/umhverfismal/ahrif-raflinu-fra-holmsarvirkjun-ad-sigoldulinu-4-a-ferdamennsku-og-utivist)

Auður H. Ingólfssdóttir, Guðrún Þóra Gunnarsdóttir, Anna Soffía Víkingsdóttir, & Valeriya

Posmitnaya. (2018). *Áhrif orkuvinnslu í Kröflu á upplifun ferðamanna: Niðurstöður*

spurningakönnunar sumarið 2017. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.

Edward H. Huijbens. (2008). *Áhrif fyrirhugaðrar virkjunar á þeistareykjum og háspennulína frá*

Kröflu að Bakka við Húsavík á ferðaþjónustu og útivist. Akureyri: Rannsóknamiðstöð

ferðamála. Sótt af <http://www.rmfi.is/is/moya/research/index/skyrslur-reports/ahrif->

[fyrirhugadradar-virkjunar-a-theistareykjum-og-haspennulina-fra-kroflu-ad-bakka-vid-husavik-a-](http://www.rmfi.is/is/moya/research/index/skyrslur-reports/ahrif-fyrirhugadradar-virkjunar-a-theistareykjum-og-haspennulina-fra-kroflu-ad-bakka-vid-husavik-a-)

[ferdathjonustu-og-utivist](http://www.rmfi.is/is/moya/research/index/skyrslur-reports/ahrif-ferdathjonustu-og-utivist)

Eggert Sólberg Jónsson. (2012). Reykjanes Geopark Project 2012: Application. Reykjanes Geopark.

Sótt af http://www.reykjanesgeopark.is/static/files/Pdf/rgp_application.pdf

Elia. (2018, september 11). Electric and magnetic fields. Sótt 11. september 2018, af

<http://www.elia.be/en/safety-and-environment/environmental-compliance/electric-and-magnetic-fields>

Ferðamálastefna Reykjanesbæjar (e.d.). (e.d.). Ferðamálastefna Reykjanesbæjar. Samþykkt í

bæjarstjórn Reykjanesbæjar 16. maí 2017. Sótt af

https://www.reykjanesbaer.is/static/files/pdf_skjol_allir/ferdamalastefna-reykjanesbaejar_ny.pdf

Ferðamálastofa. (2018). Ferðapjónusta á Íslandi í tölum. Ferðamálastofa. Sótt af

<https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2018/september/ferdathjonusta-i-tolum-18-5.pdf>

Ferðamálastofa. (e.d.-a). Ferðamenn um Keflavíkurlugvöll. Sótt 4. október 2018, af

<https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/talningar-ferdamalastofu-i-flugstod-leifs-eirikssonar>

Ferðamálastofa. (e.d.-b). Kortlagning auðlinda - mögulegir viðkomustaðir. Vefsíða fyrir áhugaverða

viðkomustaði. Sótt 5. október 2018, af <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/landupplýsingar-kortagogn/ahugaverdir-vidkomustadir>

Ferðamálastofa. (e.d.-c). Mælaborð ferðapjónustunnar: Landamæra- og viðhorfskönnun. Sótt 5.

október 2018, af <http://www.maelaborðferdathjonustunnar.is>

Ferlir. (e.d.). Almennigur II. Sótt 5. október 2018, af <http://ferlir.is/?id=18580>

Gallup. (2017a). *Landsnet hf. Reykjanes*. Reykjavík: Gallup.

Gallup. (2017b). *Landsnet hf. Viðhorf til Reykjaness*. Reykjavík: Gallup.

Grindavík aðalskipulag 2010-2030. Greinagerð ásamt umhverfisskýrslu 30. nóvember 2011. (e.d.).

Sótt af <http://www.grindavik.is/v/5406>

Gunnþóra Ólafsdóttir. (2009). *Áhrif fyrirhugaðrar háspennulínu frá Blönduvirkjun til Akureyrar -*

Blöndulínu 3 - á ferðaþjónustu og útivist. Reykjavík: Rannsóknamiðstöð ferðamála. Sótt af

<http://www.rmfi.is/moya/research/index/skyrslur-reports/ahrif-fyrirhugadrar->

[haspennulinu-fra-blonduvirkjun-til-akureyrar-blondulinu-3-a-ferdathjonustu-og-utivist](http://www.rmfi.is/moya/research/index/skyrslur-reports/ahrif-fyrirhugadrar-haspennulinu-fra-blonduvirkjun-til-akureyrar-blondulinu-3-a-ferdathjonustu-og-utivist)

Hafnafjarðarbær, & Hönnunarhúsið ehf. (e.d.). Ratleikur Hafnafjarðar. Sótt 3. október 2018, af

<https://ratleikur.blog.is/blog/ratleikur/>

Isavia. (2016). *Keflavíkurflugvöllur – Stóriðja í stöðugum vexti*. Reykjavík: Isavia. Sótt af

https://www.isavia.is/media/1/storidja-i-stodugum-vexti_skyrsla_isavia_aton.pdf

Isavia. (e.d.-a). Farþegafjöldi 2018. Sótt 3. október 2018, af <https://www.isavia.is/fyrirtaekid/um->

[isavia/utgefid-efni/flugtolur/farthegefjoldi-a-keflavikurflugvelli/2018](https://www.isavia.is/fyrirtaekid/um-isavia/utgefid-efni/flugtolur/farthegefjoldi-a-keflavikurflugvelli/2018)

Isavia. (e.d.-b). Keflavíkurflugvöllur - farþegaspá 2018. Isavia. Sótt af

https://www.isavia.is/media/1/isavia-farthegeaspá_2018_hq_x3.pdf

Isavia. (e.d.-c). Uppbyggingaráætlun Keflavíkurflugvallar. Sótt 11. september 2018, af

<https://www.isavia.is/fyrirtaekid/vidskiptavinir/keflavikurflugvollur/skipulag-og->

[uppbygging/uppbyggingaraetlun](https://www.isavia.is/fyrirtaekid/vidskiptavinir/keflavikurflugvollur/skipulag-og-uppbygging/uppbyggingaraetlun)

Jón Bergmundsson, & Kjartan Gíslason. (e.d.). *Notkun jarðstrengja í flutningskerfum raforku*.

Landsnet.

KPMG. (2018). *Suðurnes 2040. Sviðsmyndir um mögulega þróun atvinnulífs á Suðurnesjum árið*

2040. Reykjavík: KPMG á Íslandi.

Landsnet. (2016). *Suðurnesjalína 2. Valkostaskýrsla. Seinni hluti*. (bls. 109). Reykjavík: Landsnet. Sótt

af <https://www.landsnet.is/library/Skrar/Frettir/2016/2016.08.15/2509-394-001-SKY-001->

[V04-](https://www.landsnet.is/library/Skrar/Frettir/2016/2016.08.15/2509-394-001-SKY-001-V04-)

[Athugun%20%C3%A1%20jar%C3%B0streng%20sem%20kost%20%C3%AD%20220%20kv%20SN2.pdf](#)

Landsnet. (2018). *Suðurnesjalína 2 milli Hamraness í Hafnarfirði og Rauðamels í Grindavíkurbæ.*

Tillaga að matsáætlun. (bls. 60). Reykjavík: Landsnet. Sótt af https://www.landsnet.is/library/Skrar/Verkefni/Verkefni/Hafnarfjordur---Sudurnes/SN2_mats%C3%A1%C3%A6tlun-dr%C3%B6g_180117%20-lokaskjal.pdf

Landsnet, & Alta ehf. (2016). *Suðurnesjalína 2. Valkostaskýrsla. Fyrri hluti - Samantekt.* (bls. 20).

Reykjavík: Landsnet. Sótt af <https://www.landsnet.is/library/Skrar/Frettir/2016/2016.08.15/SN2%20-%20valkostask%C3%BDrsla%20-%20fyrri%20hluti.pdf>

Landsnet, & Efla. (2018). *Mat á umhverfisáhrifum. Aðferðafræði, vægiseinkunnir.* (bls. 24).

Reykjavík: Landsnet.

Landssamband hestamannafélaga. (e.d.). Kortasjá LH. Sótt 3. október 2018, af <http://map.is/lh/>

Landsnet. (2019). *Suðurnesjalína 2 - Valkostagreining í frummatsskýrslu.* Reykjavík: Landsnet.

Markaðsstofa Reykjaness. (e.d.). Visit Reykjaness - Afþreying. Sótt af <https://www.visitreykjaness.is/is/reykjaness/category/recreation>

Menningar- og ferðamálanefnd Hafnarfjarðar. (2012). Ferðamálastefna Hafnarfjarðarbæjar.

Samráð og samvinna. Sótt af https://www.hafnarfjordur.is/media/stefnur-og-reglur/HFJ_Ferdamalastefna2012_3.pdf

Meyer-Arendt, K. (2004). Tourism and the Natural Environment. Í *A Companion to Tourism* (bls. 425–437). Oxford: Blackwell Publishing Ltd.

Ragna Árnadóttir, Matthías Sveinbjörnsson, Dagur B. Eggertsson, & Þorgerður Katrín Gunnarsdóttir.

(2015). *Flugvallarkostir á höfuðborgarsvæðinu. Sameiginleg athugun ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group. Skýrsla stýrihóps.* Reykjavík. Sótt af

<https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/frettir-2015/flugvallarkostir.pdf>

Reykjanes Geopark. (e.d.). Gönguleiðakort Reykjanes Geopark 2017. Sótt af https://www.visitreykjanes.is/static/files/pdf/Afangastadurinn/vidaukar_allir

Rögnvaldur Guðmundsson. (2009). *Suðvesturlínur, áhrif á útivist og ferðaþjónustu*. (bls. 165). Hafnarfjörður: Rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar. Sótt af <http://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/536/Vi%C3%B0auki%20%20-%20Fer%C3%B0a%C3%BEj%C3%B3nusta%20og%20%C3%BAivist.pdf>

Skipulagsstofnun. (2005). *Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisþátta*. Reykjavík: Skipulagsstofnun. Sótt af http://www.skipulag.is/media/umhverfismat/leidbeiningar_um_flokkun_umhverfisthatta_vi_dmid_einkenni_og_vaegi_umhverfisahrifa.pdf

Vanclay, F., Esteves, A. M., Aucamp, I., & Franks, D. M. (2015). *Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects*. (bls. 107). International Association for Impact Assessment. Sótt af https://www.iaia.org/uploads/pdf/SIA_Guidance_Document_IAIA.pdf

Vegagerðin. (e.d.). Umferðartölur á korti. Sótt 28. september 2018, af <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/umferdin/>

Porkell Stefánsson, Anna Dóra Sæþórsdóttir, & C. Michael Hall. (2017). When tourists meet transmission lines: The effects of electric transmission lines on tourism in Iceland. *Energy Research & Social Science*, 34, 82–92. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2017.06.032>

Puríður H. Aradóttir Braun, & Eggert Sólberg Jónsson. (2018, drög). Áfangastaðaáætlun Reykjaness 2018-2021.

10 VIÐAUKAR

10.1 Viðauki 1 - Listi yfir viðmælendur

Ferðaþjónustuaðilar

1. Sigurður Albert Ármannsson, leiðsögumaður hjá Kynnisferðum, viðtal framkvæmt 23. júlí.
2. Páll Ásgeir Ásgeirsson, leiðsögumaður hjá Arctic Advanced og Ferðafélagi Íslands, viðtal framkvæmt 15. ágúst.
3. Jónas Sigurðsson, leiðsögumaður hjá Kynnisferðum, viðtal framkvæmt 27. ágúst.
4. Karl, með fræðsluverkefni á Reykjanesi fyrir innlenda og erlenda nemendur, viðtal framkvæmt 3. september.
5. Ósk Vilhjálmsdóttir, leiðsögumaður og eigandi Wanderlust, viðtal framkvæmt 3. september.
6. Guðmundur Sigurðsson, leiðsögumaður og eigandi Gateway to Iceland, viðtal framkvæmt 4. september.
7. Bjarni Geir Lúðvíksson, leiðsögumaður og framkvæmdastjóri Reykjanes Tours, viðtal framkvæmt 4. september.
8. Helga Ingimundardóttir, sjálfstætt starfandi leiðsögumaður, símaviðtal framkvæmt 4. september.
9. Kona, starfar við ferðaþjónustu og fyrrverandi leiðsögumaður, hefur nýtt svæðið til útivistar og gönguferða, viðtal framkvæmt 5. september.

Útivistarfólk

1. Ferdinand Hansen, formaður Skotíþróttafélags Hafnarfjarðar og hefur nýtt svæðið til útivistar og gönguferða, viðtal framkvæmt 19. júní.
2. Leifur Þorsteinsson, fyrrverandi leiðsögumaður hjá Ferðafélagi Íslands og hefur nýtt svæðið til gönguferða, viðtal framkvæmt 3. júlí.
3. Karl, fyrrverandi leiðsögumaður hjá Ferðafélagi Íslands og hefur nýtt svæðið til gönguferða, 24. júlí.
4. Trausti Pálsson, meðlimur Vesenisferða og hefur nýtt svæðið til útivistar og gönguferða, viðtal framkvæmt 25. júlí.

5. Kona, meðlimur Vesenisferða og hefur nýtt svæðið til útivistar og gönguferða, viðtal framkvæmt 14. ágúst.
6. Róbert Andersen, félagi í hestamannafélaginu Mána og íbúi í Vogum, viðtal framkvæmt 21. ágúst.

Rýnihópur með útivistarfólki, 16. ágúst

1. Gunnar H. Valdimarsson, félagi í Flugmóðelfélagi Suðurnesja og íbúi í Reykjanesbæ, þekkir vel til á svæðinu.
2. Gunnar M. Magnússon, vallarstjóri og félagi í Flugmóðelfélagi Suðurnesja og íbúi í Reykjanesbæ, þekkir vel til á svæðinu.
3. Karl, félagi í Ferðafélagi Íslands, hefur nýtt svæðið til útivistar og gönguferða.
4. Ólöf Sigurðardóttir, stjórnarmeðlimur í Ferðafélagi Íslands, hefur nýtt svæðið til útivistar og gönguferða.
5. Rannveig L. Garðarsdóttir, leiðsögumaður og íbúi í Reykjanesbæ, þekkir svæðið vel og hefur nýtt svæðið til útivistar og gönguferða.
6. Sverrir Gunnlaugsson, gjaldkeri Flugmóðelfélags Suðurnesja og íbúi í Reykjanesbæ, þekkir vel til á svæðinu.

10.2 Viðauki 2 - Viðtalsrammar

Ferðaþjónustuaðilar / leiðsögumenn

Starfsemi á svæðinu

- Hvernig er starfsemi þinni háttáð? Ertu einungis með ferðir um Reykjanesið eða er það aðeins hluti af þinni vinnu?
- Hverjir eru mikilvægustu áhrifaþættirnir við val á áfangastöðum í þínum ferðum?
- Hvernig upplifir þú ferðamennsku á Reykjanesi í dag? (T.d. varðandi fjölda ferðamanna og dreifingu þeirra um svæðið/nýtingu svæða)

Aðdráttarafli svæðisins

Reykjanesið í heild

- Hvert telur þú helsta aðdráttarafli Reykjannessins vera? / Hverja telur þú vera mikilvægustu áfangastaði, fyrirbæri eða svæði á Reykjanesinu?
- Hverju eru ferðamenn helst að sækjast eftir á svæðinu?

Áhrifasvæðið

- Hvert er helsta aðdráttarafli/helstu aðdráttaröflin á ,áhrifasvæðinu’?
- Hvernig nýtir þú ,áhrifasvæðið’ í þínum störfum?
 - Ef nýtir það ekki/keyrir bara í gegn – af hverju nýtir þú það ekki í þínum ferðum?
- Hvernig upplifa ferðamenn svæðið að þínu mati? Hvernig spurningar færðu á ferðum um svæðið (t.d. þegar keyrt er um Reykjanesbrautina).

Framtíðaráætlanir á svæðinu

- Hvernig sérðu fyrir þér framtíð ferðaþjónustu á svæðinu?
- Hvernig sérðu fyrir þér nýtingu þína/þíns fyrirtækis á svæðinu í framtíðinni? Sjáið þið frekari tækifæri?

Viðhorf til framkvæmda

Vera með kort af áhrifasvæði og fyrirhuguðum framkvæmdum

- Hefur þú kynnt þér fyrirhugaðar framkvæmdir á áhrifasvæðinu?
- Fara í gegnum mismunandi tillögur að framkvæmd.
- Hvernig metur þú áhrif þeirra á ferðamennsku og nýtingu svæðisins?

Félagasamtök / Ferðamenn á eigin vegum

Núverandi nýting og aðdráttarafli svæðis

- Hvernig nýtir þú svæðið í dag?
- Hvert er eða telur þú vera helsta aðdráttarafli svæðisins?
 - Náttúra; gönguleiðir, fjöll, hraun?
- Veistu um aðra einstaklinga eða hópa sem nýta sér svæðið reglubundið?
- Hvað finnst þér um þau mannvirki/loftlínur sem eru nú þegar á svæðinu?
 - Hvernig hafa þau mannvirki/línur sem eru á svæðinu núna áhrif á upplifun þína?
 - Hafa þau áhrif á hvernig eða hversu oft þú nýtir svæðið?
- Hvernig upplifir þú ferðamennsku á Reykjanesi/á svæðinu - verður þú var við ferðamenn/annað fólk á svæðinu?

Viðhorf til framkvæmda

- Hefur þú kynnt þér fyrirhugaðar framkvæmdir á áhrifasvæðinu?
- Fara í gegnum mismunandi tillögur að framkvæmd?
 - Myndir af loftlínunum (útlit)
 - Myndir frá VSÓ af áhrifasvæði
- Hvernig metur þú áhrif framkvæmda á útivistarmöguleika á svæðinu?
 - Hefur þú kynnt þér eitthvað sérstaklega jarðstrengi og lagningu þeirra?
- Eru einhverjir ákveðnir staðir sem innan svæðisins sem línan er fyrirhuguð á sem þér myndi hugnast betur að hafa jarðstreng um frekar en loftlínu?

10.3 Viðauki 3 - Myndir sem voru notaðar í viðtölum

Myndir fengnar frá VSÓ ráðgjöf.

Mynd 1: Ásýnd núverandi línu séð frá Reykjanesbrautinni nálægt Vogaafluggjara



Mynd 2: Valkostur C, ný möstur teiknuð inn á sömu leið – misjöfn fjarlægð milli mastra



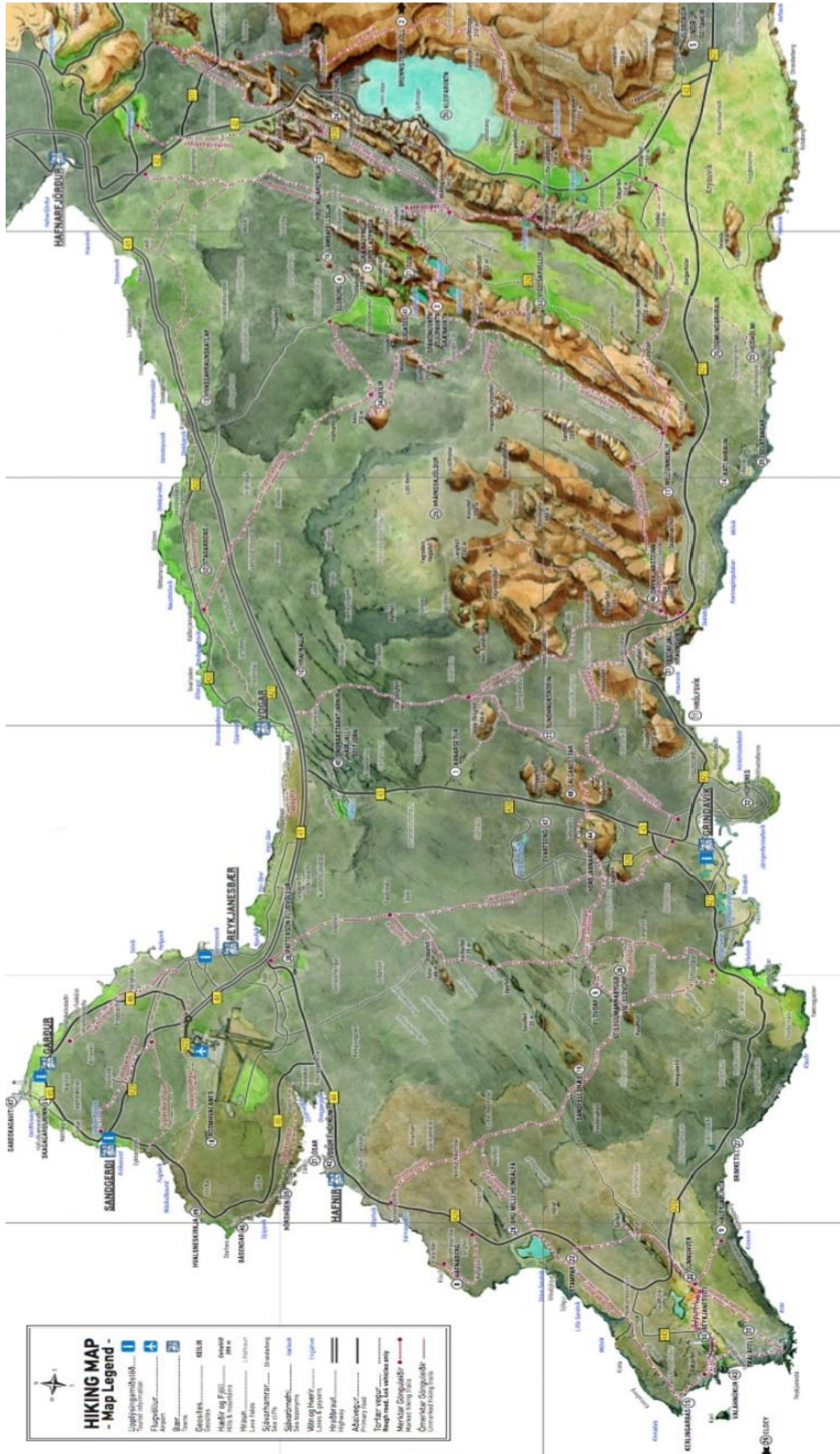
Dæmi um skurði vegna lagningar jarðstrengs



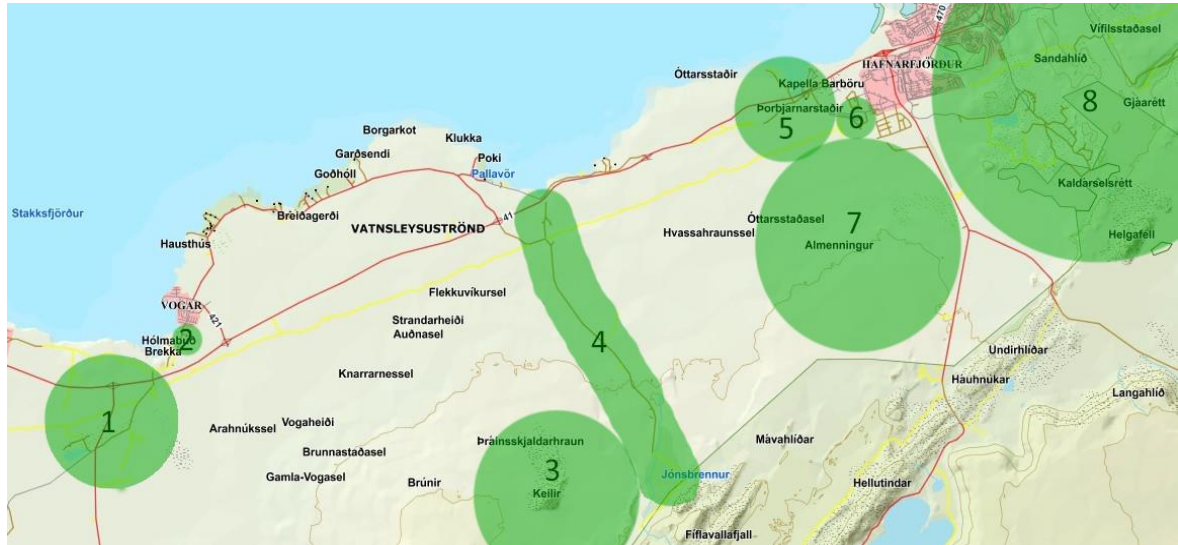
10.4 Viðauki 4 - Vefsjá Ferðamálastofu: Áhugaverðir viðkomustaðir á Reykjanesi



10.5 Viðauki 5 – Gönguleiðakort Reykjanes Geopark 2017



10.6 Viðauki 6 – Svæði nýtt af útivistarfólki og ferðapjónustuaðilum



Útivistarfólk

Helstu svæðin innan áhrifasvæðisins sem viðmælendur nefndu að þeir nýttu sér í sinni útivist og frístundum. Fleiri staðir en þessir voru nefndir í viðtölum við útivistarfólk, en kortið gefur til kynna þau svæði sem hvað oftast voru nefnd.

1. Vogastapi, Sólbrenniskúgur, Seltjörn, Háibjalli, Snorrastaðatjarnir, félagssvæði Flugmóðelfélags Suðurnesja, akstursbraut Akstursíþróttafélags Suðurnesja.
2. Félagssvæði hestamanna í Vogum, gönguleiðir.
3. Keilir, Þráinsskjöldur, Höskuldavellir, Trölladyngja og aðrar áhugaverðar gönguleiðir.
4. Kúagerði, vegurinn að Keili, Höskuldavöllum og öðrum gönguleiðum.
5. Straumsvík, gönguleiðir, gömul sel og aðrar fornminjar.
6. Iðavellir félagssvæði Skotíþróttafélags Hafnafjarðar og akstursbrautir Kvartmíluklúbbsins.
7. Almennigur, ýmsar gönguleiðir, gömul sel og þjóðleiðir, félagssvæði og akstursbrautir Akstursíþróttafélags Hafnafjarðar við Krýsuvíkurveg.



Ferðþjónustuaðilar

Akvegir og svæði sem viðmælendur nefndu að þeir nýttu sér í sínum ferðum um Reykjanesið. Eins og sést á myndinni eru ferðþjónustuaðilar aðallega að nýta sér áhrifasvæði framkvæmdanna til aksturs.

Hringirnir marka þau svæði sem oftast voru nefnd sem áfangastaðir sem stoppað var með ferðamenn eða væru nýtt til gönguferða.

1. Kleifarvatn, Seltún, áhugaverðar gönguleiðir.
2. Krýsuvík og Eldborg.
3. Grindavík, mest til að sækja þjónustu.
4. Reykjanesviti, Reykjanestá, Gunnhver, Brimketill, Brúin milli heimsálfa.
5. Garður og Garðskagaviti.



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ
FERÐAMÁLA

2018