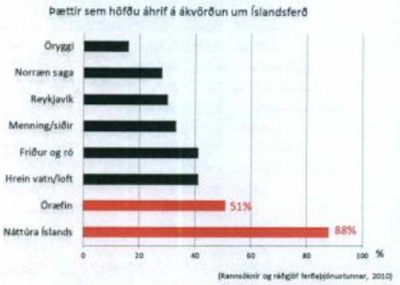
Anna Dóra Sæþórsdóttir, niðurstöður ýmissa rannsókna. Tekið saman fyrir umhverfisnefnd Alþingis

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/1121
komudagur 19.2.2014

17. mál

Mikilvægi hálendisins fyrir ferðamennsku

- 37% erlendra ferðamanna fer inn á hálendið
- 17% erlendra ferðamanna gista a.m.k. eina nótt á hálendinu (Ferðamálastofa, 2013)



Aðdráttarafl hálendisins



VÍÐERNI
Upplifa ósnortna náttúru
Landslag án mannvirkja
Fjarri mannheimum
Óbyggðir og auðn
Sérstök náttúra

Dulúð
Uppgötva "óþekkt" svæði

Kyrrð
Fámenni

Frumstætt
Einfalt
Engin tækni

Ævintýri, leikvöllur, krefjandi
Áskorun, líkamleg og eða andleg
Þurfa að treysta á sjálfan sig
Óvissa, áhætta



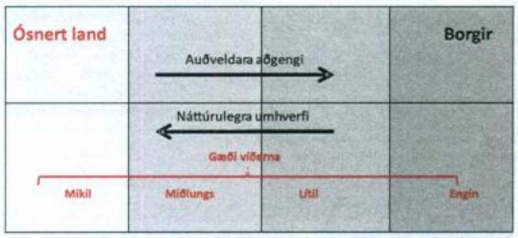
Heimildir: Anna Dóra Sæþórsdóttir 1995, 1999, 2000, 2001, 2007, 2008, 2011, 2013

Finnst þér „ósnortin víðerni" vera hluti af aðdráttarafli svæðisins?



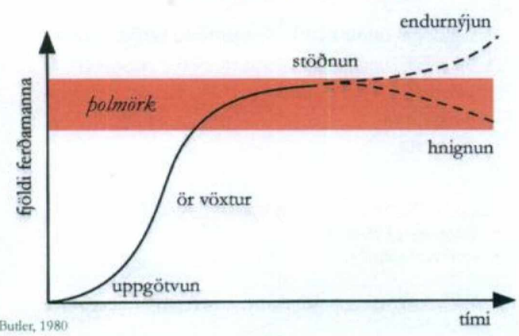
Víðerniskvarðinn

(*The wilderness continuum*)



(Lesslie & Taylor, 1983; Hall, 1992)

Þróun ferðamannastaða



Butler, 1980

Viðhorfskvarðinn

(*the purist scale*)

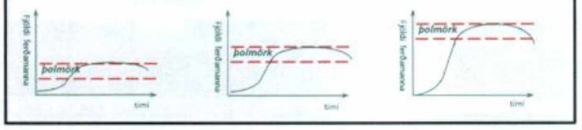
Styrkleiki Íslands er að geta höfðað til ólíkra markhópa



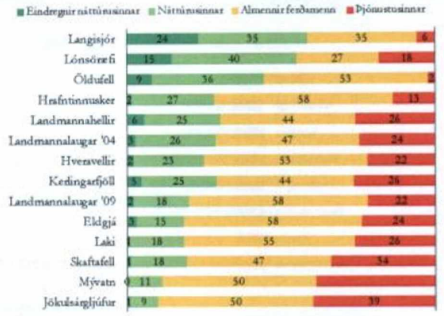
Útivistarrófið, viðhorfskvarðinn og þolmörkin

Viðerni	Að mestu ósnortin svæði, vélvædd umferð ekki leyfð	Að mestu ósnortin svæði, vélvædd umferð leyfð	Aðgengileg náttúru-svæði	Svæði sem einkennast af landbúnaðar-landslagi	Útivistar-svæði í borgum og bæjum

náttúrusinnar — *almennir ferðamenn* — *þjónustusinnar*

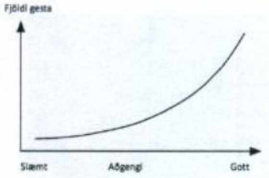


Samsetning ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum



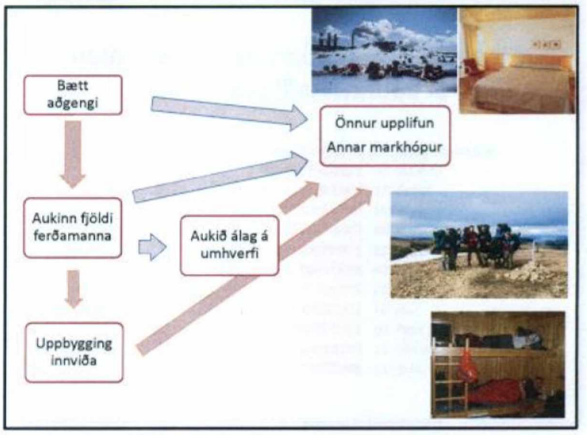
Bætt aðgengi => aukinn fjöldi ferðamanna

EN – ferðamenn eru ekki allir á því að góðir vegir séu til bóta



„...góður vegur myndi stórspilla Kili sem ferðamannastað... betri vegi fylgir aukin umferð og aukinn fjöldi ferðamanna og annars konar ferðamennska"
Íslenskur kennari á Kili, 2008

"Bad roads fascinatesme and it's partof the experience"
svissneskur tölvunarfræðingur við Laka, 2007



Hver er vandinn við að selja „ósnortin víðerni"?

Gríðarstór markaður fyrir ímynd hins hreina... upprunalega... óspjallaða... villta... ótamda...



Viðkvæm og vandmeðfarin auðlind



Hvert ber að stefna?

Mögulegar leiðir til að stýra umferð ferðamanna:

- Aðgengi
- Aðstaða
- Kvóti / ítala
- Gjaldtaka

Halda ferðamönnum sem mest í byggð
- Efnahagsleg áhrif ↑
- Umhverfisáhrif ↓

- Sjálfbærri nýting auðlindanna

3.5 Viðhorf til mannvirkja

Fyrrnefnd viðhorf ferðamanna til „ósnortinna" víðerna endurspeglast nokkuð vel í því hversu hlynntir eða andvígir þeir eru mannvirkjum á svæðinu. Ferðamenn á hálendinu eru almennt ekki hlynntir mannvirkjum þar að undanskyldum fjallaskálum. Mest er andstaðan gegn virkjunum, næst mest gegn hótelum og veitingastöðvum, því næst bensínstöðvum, heilsársvegum, bundnu slitlagi, gestastofum, uppbyggðum malarvegum og akbrúm yfir vatnsföll. Almennt sker viðhorf gesta Landmannalauga sig þó úr hvað varðar allar tegundir mannvirkja (nema fjallaskála), þar sem þeir eru mun hlynntari hvers kyns mannvirkjum en ferðamenn á öðrum stöðum (17. mynd).

Flestir sem rætt var við í viðtölum á rannsóknarsvæðunum vildu hafa einfalda aðstöðu og töldu að aðgengi ætti ekki að bæta því þá kæmi fleira fólk. Þrátt fyrir að flestum þætti ferðamenn ekki of margir þá vildu flestir ekki að þeir væru fleiri. Í Lónsöræfum sagði franskur ferðamaður *„If there was a better road maybe bring ... it wouldn't be the same athmospehre"*. Varðandi frekari innviði á hálendinu svaraði ísraelskur karlmaður eftirfarandi í Eldgjá:

> *I think it would be... in some ways... well it depends. [...] I think leave it unspoiled is the best but... when it comes to people want access to certain areas they should have like the huts for instance and to be able to do the hikes and to be able to do research if it is necessary for some reason but I don't think the roads should be any better.*

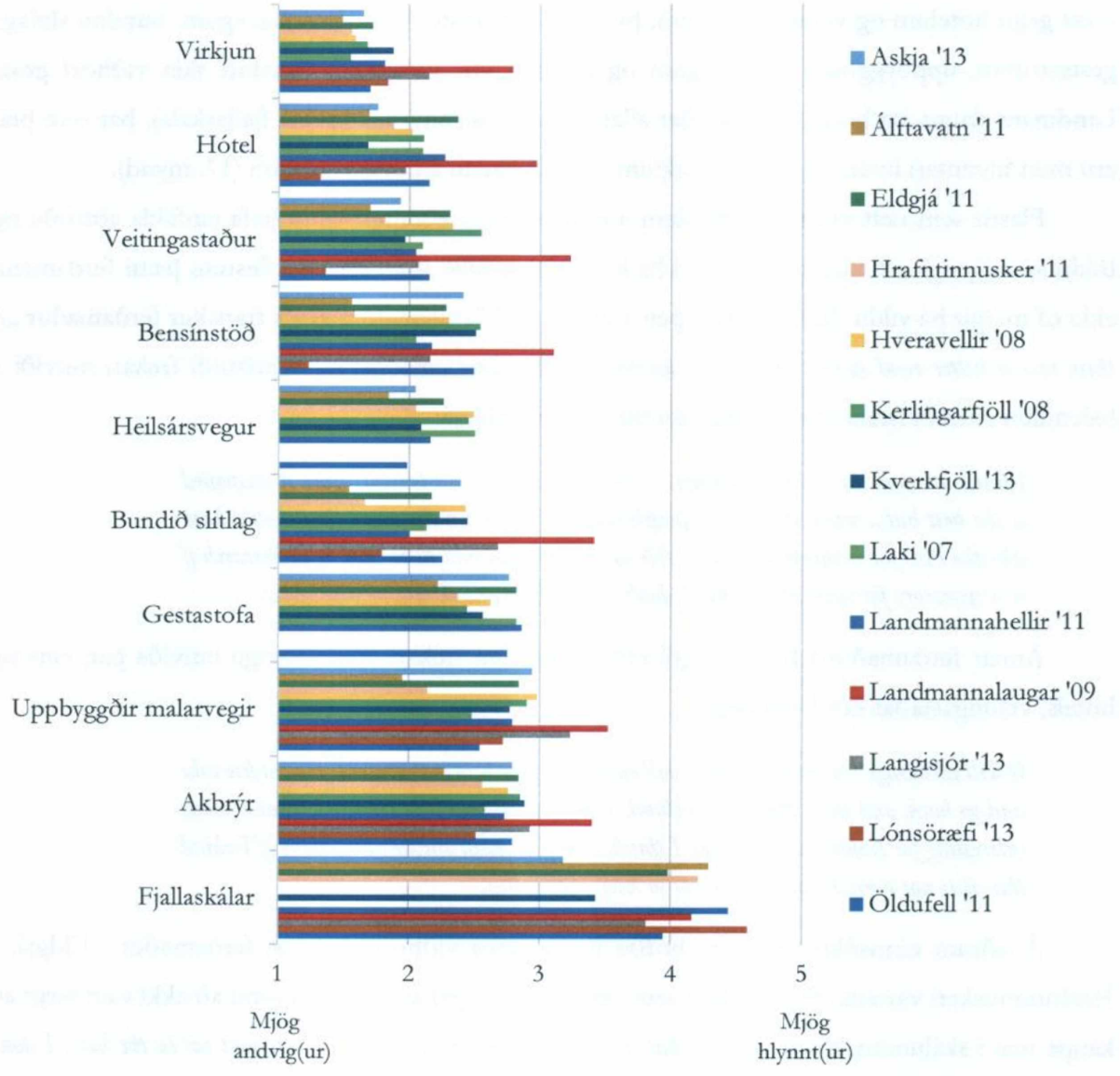
Annar ferðamaður í Eldgjá sagði eftirfarandi um frekari uppbyggingu innviða þar, eins og hótels, veitingastaðar eða betri vegar:

> *It will encourage the tourism and it will encourage people to just drop in, have a few cola and go back and leave the things behind. I can understand it is for economical reasons interesting for Iceland to do so, but I think one of the most spectacular things of Iceland that it is not touristic at many spots so keep it like this.*

Á öðrum rannsóknarsvæðum höfðu flestir sama viðhorf og þessi ferðamaður í Eldgjá. Í Hrafntinnuskeri var einn ferðamaður sem rætt var við á því að það væri synd að ekki væri hægt að kaupa mat í skálunum, hann sagði: *„that is something we say is a pity that we can't eat in the huts. I don't know why they don't do that service"*. Í framhaldi sagði hann: *„cause now we really have to carry all the food for four days"*. Í Kerlingarfjöllum minntist einn ferðamaður á að það væri gott að þar væri hægt að kaupa sér mat. Við Öldufell sagði einn ferðamaður að það væri skrítið að ekki væri hægt að kaupa drykki í skálunum, honum fannst að það ætti að bjóða drykki til sölu í öllum skálum, en fannst óþarfi að bjóða upp á heitar máltíðir. Hann sagði: *„we want to go the hiking trip with tents and everything but we think it's strange in the hut that we can't buy anything to drink"*. Þrátt fyrir að einstaka ferðamenn hafi viljað

betri aðstöðu og aðgengi þá var það álit flestra að aðstaðan ætti að vera einföld. Breskur ferðamaður í Öskju sagði eftirfarandi um mannvirki og aðstöðu og hvort hún eigi að vera meiri og betri:

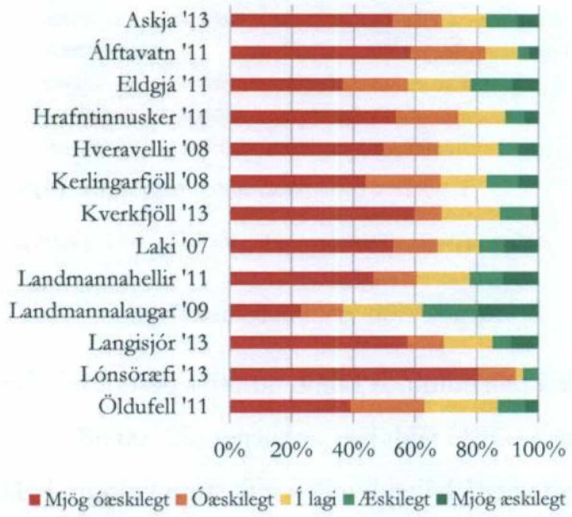
> *...that is the dilemma that you have, have fantastic hotels and very good roads, and, and then have a lot of people coming here, but it would change, it would change the place, it wouldn't have the same remote, wild feeling that it has. I suppose in the end you get a lot of people to come but they would be different people...*



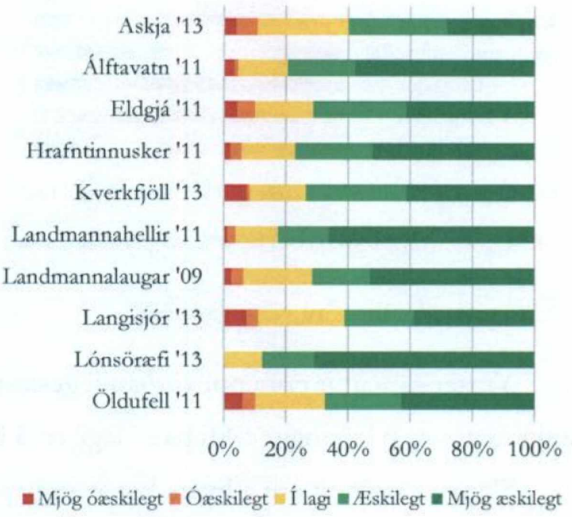
17. mynd. Viðhorf ferðamanna til mannvirkja á svæðinu.

Ferðamenn á hálendinu vilja ekki auka munað með því að reisa hótel eða gistiheimili á öræfunum. Þegar þessi viðhorf eru greind nánar, má sjá að andstaða ferðamanna við hótel er mest í Lónsöræfum, þar sem 93%, töldu hótel óæskilegt og við Álftavatn, en þar töldu 83% hótel óæskilegt. Mun minni andstaða var við hótelbyggingu í Eldgjá, 57% en minnst í Landmannalaugum

þar sem aðeins 37% töldu hótel óæskilegt. Fjórðungi gesta í Landmannalaugum þótti í lagi að hafa hótel á svæðinu og 38% gesta fannst æskilegt að þar sé hótel (18. mynd). Viðhorf ferðamanna til fjallaskála á athugunarstöðunum er hins vegar mun jákvæðara en yfir 70% ferðamanna töldu æskilegt að fjallaskálar séu á svæðinu, en örfáir telja svo ekki vera. Ferðamenn í Lónsöræfum, Landmannahelli og Álftavatni eru enn jákvæðari fyrir fjallaskálum, en um og yfir 80% þeirra töldu fjallaskála æskilega. Færri töldu fjallaskála æskilega í Öskju, við Langasjó og á Öldufellsleið, en þó yfir 60% (19. mynd).



18. mynd. Viðhorf til hótels.



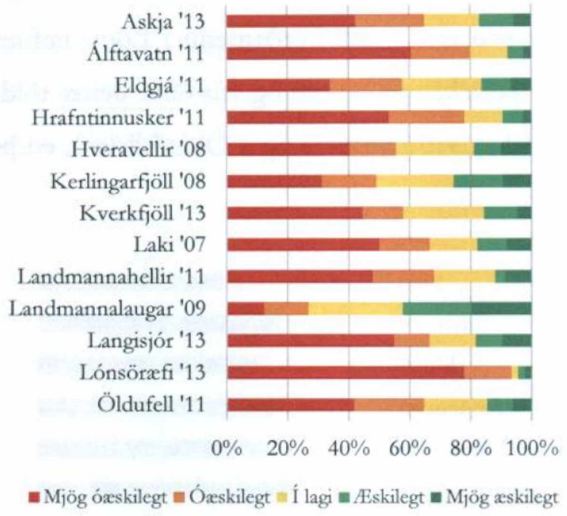
19. mynd. Viðhorf til fjallaskála.

Meirihluti ferðamanna á hálendinu vill heldur ekki veitingastað á þessum áfangastöðum (20. mynd). Í Lónsöræfum var mest andstaða við veitingastað þar sem 93% voru andvíg og við Álftavatn voru 80% andvíg. Næst minnst var andstaðan í Kerlingarfjöllum þar sem 49% voru á móti því að hafa veitingastað og minnst í Landmannalaugum, þar sem 27% gesta voru andvíg veitingastað. Þriðjungur gesta í Landmannalaugum taldi veitingastað í lagi og 42% taldi æskilegt að hafa þar veitingastað.

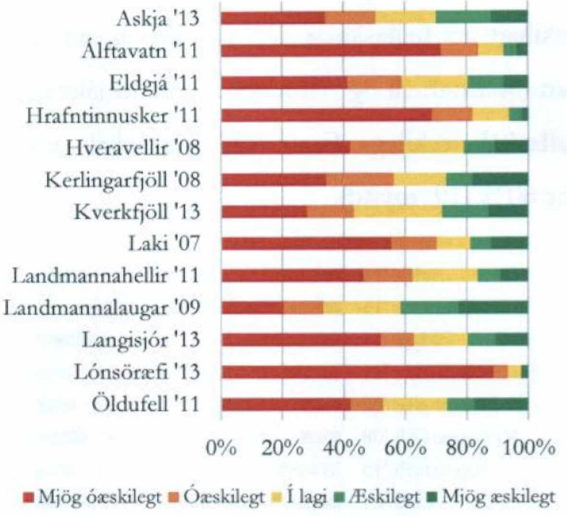
Viðhorf ferðamanna til sölu á bensíni var svipað og til veitingastaðar og dreifist svipað eftir stöðum. Í Kverkfjöllum taldi tæplega þriðjungur æskilegt að vera með bensínsölu og annar þriðjungur taldi það í lagi. Í Öskju taldi þriðjungur ferðamanna æskilegt að vera með bensínsölu. Mest var andstaðan við bensínsölu hjá ferðamönnum í Lónsöræfum, 93%, við Álftavatn, 84% og Hrafntinnuskeri, 82% (21. mynd).

Viðhorf til bensínsölu fer aðeins eftir einkenni staðanna, á þeim stöðum sem einkennast af gönguferðamennsku er andstaðan meiri en þar sem ferðamenn koma akandi. Í Kverkfjöllum til að mynda þótti einum ferðamanni óþægilegt að ekki væri hægt að nálgast eldsneyti einhverstaðar

nálægt, hún sagði „*the last gas station [is] 100 km far*". Henni þótti það óþægilegt því hún var á bílaleigubíl sem hún þekkti ekki og vissi ekki hve miklu hann myndi eyða á leiðinni.



20. mynd Viðhorf til veitingastaðar.



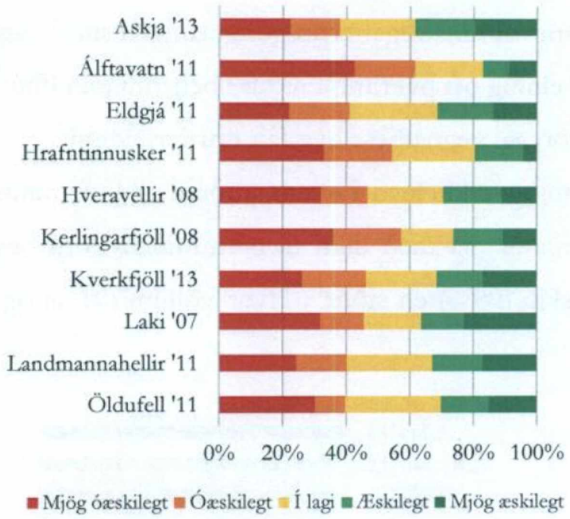
21. mynd. Viðhorf til bensínstöðvar.

Ýmsar skoðanir eru uppi varðandi gestastofur á hálendinu. Á bilinu 40-60% gesta töldu þær óæskilegar, um fjórðungur taldi þær í lagi, en á bilinu 17-38% taldi þær æskilegar (22. mynd).

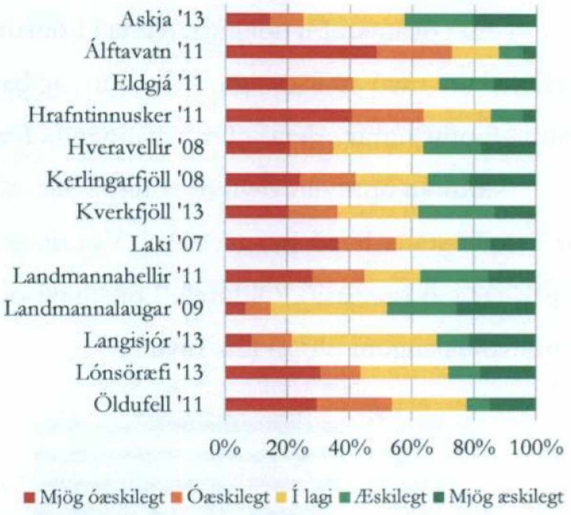
Skiptar skoðanir eru á hvers konar vegir eigi að vera á hálendinu, en á flestum stöðum þykja þó uppbyggðir malarvegir heldur óæskilegir. Undantekning er í Landmannalaugum þar sem 15% ferðamanna töldu þá óæskilega, en tæpur helmingur taldi þá æskilega og 37% fannst þeir í lagi. Svarendur í Öskju komu þar á eftir en 42% þeirra fannst æskilegt að vera með uppbyggðan malarveg, en fjórðungur taldi þá óæskilega og þriðjungur í lagi (23. mynd). Erlendir ferðamenn eru eindregnar en þeir innlendu á þeirri skoðun að halda eigi hálendisvegunum óbreyttum. Er það bæði vegna ævintýrisins sem felst í því að ferðast á vondum vegum, en einnig vegna þess að þá myndi ferðamönnum fjölga og ferðamennskan breytast. Þýskur karlmaður við Lakagíga sagði t.d.: „*Vegurinn er finn eins og hann er - of góðum vegi fylgir allt öðruvísi ferðamennska, það vil ég ekki sjá.*" Minnihlutinn hafði þó gjörólíka skoðun eins og t.d. *íslenskur skrifstofustjóri sem sagði: „Vegurinn er skemmtilegur en hann mætti gera fólksbílafæran á sumrin, jafnvel slitlagðan og byggja brýr yfir ár*". Stjórn Samtaka ferðaþjónustunnar hefur ályktað gegn uppbyggðum vegi yfir Kjöl þar sem slík framkvæmd myndi gjörbreyta upplifun ferðamanna. Í ályktun þeirra um uppbyggðan veg yfir Kjöl segir m.a.:

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

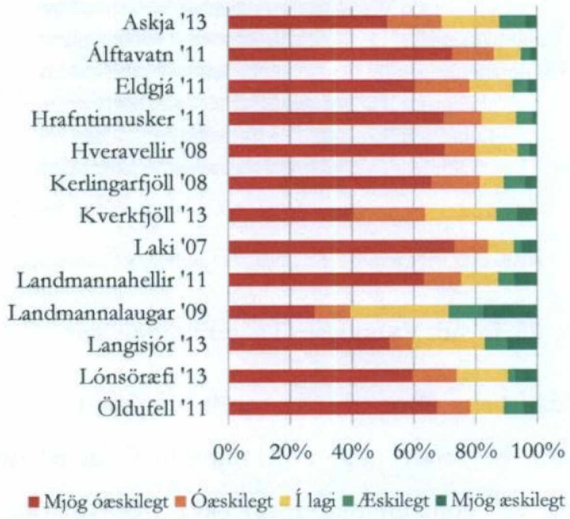
Ferðaklúbburinn 4x4 er einnig andsnúinn uppbyggingu Kjalvegar, bæði vegna þeirrar hættu sem stafar þar af vondu veðri að vetrarlagi sem og vegna þeirrar sjónmengunar og hávaðamengunar sem myndi fylgja veginum. Þeir álíta enn fremur að slík uppbygging myndi svipta hálendið sérkennum sínum og þeirri öræfastemningu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



22. mynd. Viðhorf til gestastofu.



23. mynd. Viðhorf til uppbyggðs malarvegar.



24. mynd. Viðhorf til virkjunar.

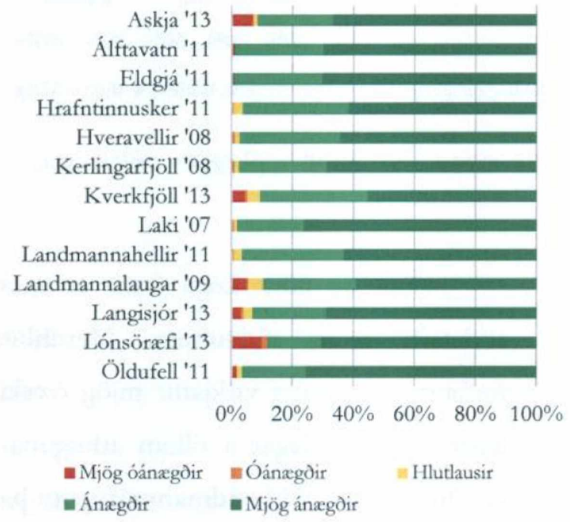
Eins og áður kom fram er mest andstaða gegn virkjunum. Meirihluta ferðamanna fannst virkjanir mjög óæskilegar eða óæskilegar á öllum athugunarsvæðunum nema í Landmannalaugum þar sem þriðjungur taldi þær í lagi (24. mynd).

3.6 Ánægja og væntingar

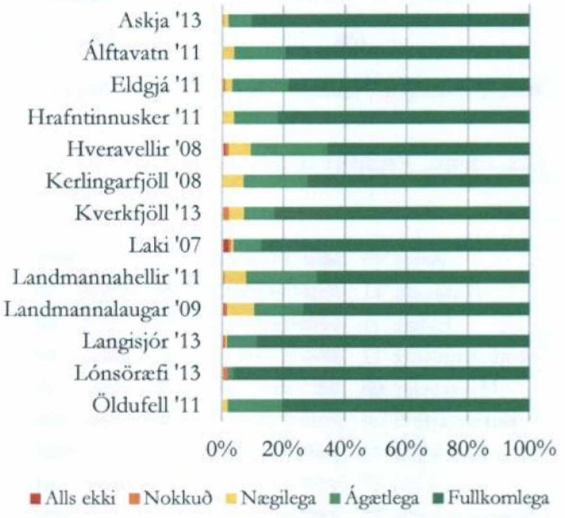
Ferðamenn á hálendinu eru mjög ánægðir eða ánægðir með ferðir sínar um þessi svæði. Ánægðastir voru svarendur við Eldgjá og Álftavatn (99%) og svo við Laka (98%), en nokkrar óánægjuraddir mátti heyra í Lónsöræfum (12%), í Öskju (7%), í Kverkfjöllum og Landmannalaugum (5%) og við Langasjó (4%) (25. mynd).

Umkvörtunarefni nokkurra gesta í Lónsöræfum var hins vegar erfitt gönguland en sumir eiga í erfiðleikum með að fóta sig í skriðunum og þar er einnig oft þverhnípi niður í beljandi jökulfljóti. Einnig fundu sumir erlendu ferðamannanna fyrir óöryggi vegna þess hve fáir eru á svæðinu.

Náttúran uppfyllti væntingar ferðamanna að mjög miklu leyti á öllum stöðum og lítill munur var á milli staða hvað þetta varðar. Væntingar ferðamanna með tilliti til náttúrunnar voru best uppfylltar við Langasjó, Öldufell, Lónsöræfi og Öskju (98%) en síður á Hveravöllum (91%) og í Landmannalaugum (90%) (26. mynd).



25. mynd. Ánægja ferðamanna.

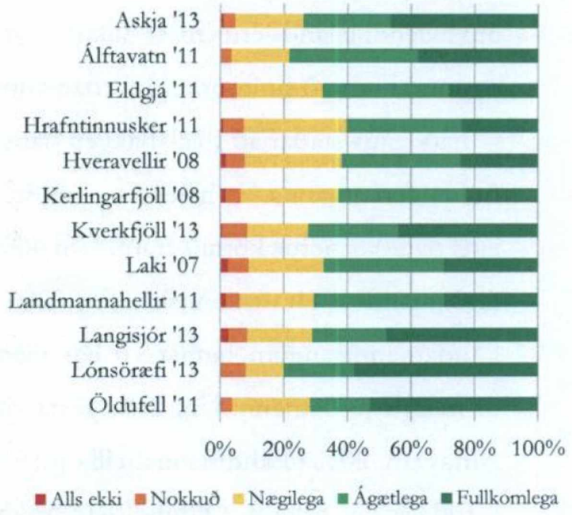


26. mynd. Væntingar til náttúru uppfylltar.

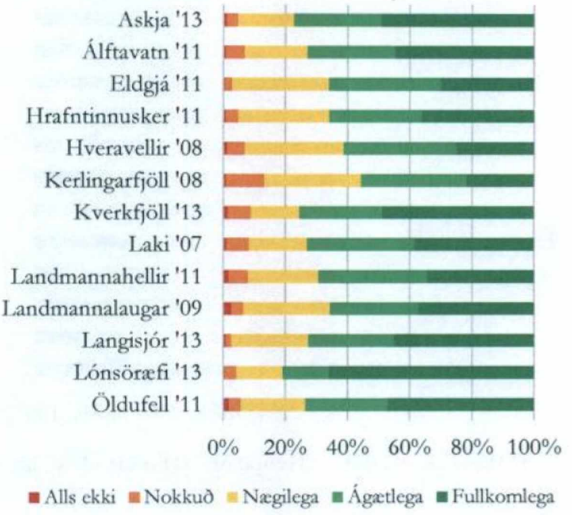
Flestum fannst náttúran einstök og vildu halda í hana óbreytta. Svissnesk hjón sem voru á Íslandi í sinni fimmtu heimsókn sögðu: „*It is so beautiful everywhere*". Þau voru mjög hrifin af Íslandi og líkaði vel að hér upplifðu þau að náttúran væri við völd en maðurinn ekki. Ferðamaður í Kverkfjöllum lýsti ferðalagi sínu þangað á eftirfarandi hátt:

> *Ohh, unfortunately the weather is very bad, I can't say... last night when we came, like the landscape, the starting on the road 903, where it is very stony at first and then it gets this desert with sand and stone area, which is really, really special and really beautiful, and then there's also the little place between where the ranger station is, where the stream and [Hvannalindir] yes, exactly and then coming closer to here, where it gets stony again and lava, and different colours, it is a fantastic, beautiful area, and I wish we could see more.*

Þrátt fyrir takmarkaða aðstöðu og innviði á flestum ferðamannastöðum á hálendinu eru væntingar gesta til þeirra að jafnaði vel uppfylltar, ýmist fullkomlega, ágætlega eða nægilega. Örfáir telja að svo sé alls ekki. Væntingum ferðamanna um aðstöðu og þjónustu var best fullnægt í Lónsöræfum (27. og 28. mynd). Væntingum ferðamanna um aðstöðu var síst fullnægt í Hrafntinnuskeri (27. mynd) og um þjónustu í Kerlingarfjöllum (28. mynd). Í Kerlingarfjöllum fannst sumum dýrt og fannst skrítið að þurfa að greiða fyrir að fara í sturtu. Í Hrafntinnuskeri fannst nokkrum vera þröngt í skálanum og ein taladi um að sér fyndist erfitt að sofa ásamt svo mörgum öðrum í herbergi. Fólk virtist ekki búast við svo mörgum á svæðinu.



27. mynd. Væntingar til aðstöðu uppfylltar.

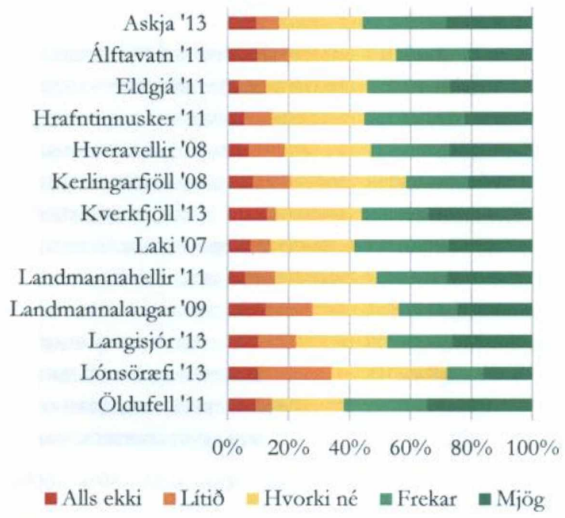


28. mynd. Væntingar til þjónustu uppfylltar.

Mikill meirihluti ferðamanna á hálendinu er ánægður með þær frumstæðu aðstæður sem þar eru og kjósa minni uppbyggingu og þjónustu en ferðamenn á láglendinu. Langflestir vilja fyrst og fremst einfalda innviði á þeim áfangastöðum sem þeir eru á, en vilja jafnframt að ásigkomulag þeirra sé í lagi. Þeir vilja t.d. vel merktar gönguleiðir, meðal annars af öryggisástæðum og áhersla er lögð á að hreinlætisaðstaðan sé í lagi. Þurrsalerni (við Laka, og í Hrafntinnuskeri og á bílastæði við Vikraborgir í Öskju) þykja ekki standast nútímakröfur, fólki þykir fýlan óþægileg og óskar eftir úrbótum. Með uppsetningu vatnssalerna myndi þeim óánægðu fækka en við það glatast ef til vill eitthvað að því frumstæða sem nú einkennir þessa staði. Þeir eru hins vegar eflaust sárafáir, ef þá nokkrir, sem myndu sjá eftir kömrunum og lyktinni sem þeim fylgir. Með vatnssalernum myndu því þolmörkin hækka án þess að öræfaímynd svæðisins glatist.

3.7 Fjöldi ferðamanna

Ferðamenn á þessum 13 athugunarsvæðum leggja töluvert upp úr því að geta upplifað einveru en um helmingurinn á flestum stöðum taldi það mikilvægt. Lónsöræfi skera sig þó úr því þar svaraði tæpur þriðjungur ferðamanna að það væri mikilvægt að það væru fáir aðrir ferðamenn á staðnum (29. mynd) Ein sem hafði gengið ásamt 30 manna hópi frá Eyjabökkum og var nú stödd í Múlaskála sagði að þau hefðu ekki séð neinn á leiðinni *„og það er auðvitað rosalega skemmtilegt"*.



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

Þrátt fyrir að ferðamenn séu ánægðir með upplifun sína af ferðalagi um hálendi Íslands eru ýmsar blikur á lofti og merki um að þolmörkum ferðamanna sé náð sums staðar að Fjallabaki en þar er fjöldi ferðamanna á hálendinu mestur eins og áður hefur komið fram. Um 40% ferðamanna í Hrafntinnuskeri og 32% í Landamannalaugum fannst að þar væru of margir ferðamenn. Um 26% gesta við Álftavatn, 20% í Landmannahelli og 18% í Eldgjá og 17% á Öldufellsleið töldu jafnframt að þar væru of margir. Á Kili er staðan hins vegar betri þar sem 8% gesta Kerlingarfjalla upplifði fjölmenni og 9% á Hveravöllum. Við Lakagíga var hlutfallið 10%, en lægst við Langasjó, 4% og í Lónsöræfum, 2%. Á norðanverðu hálendinu þótti 13% gesta vera of margir ferðamenn í Öskju, en 14% í Kverkfjöllum (30. mynd).

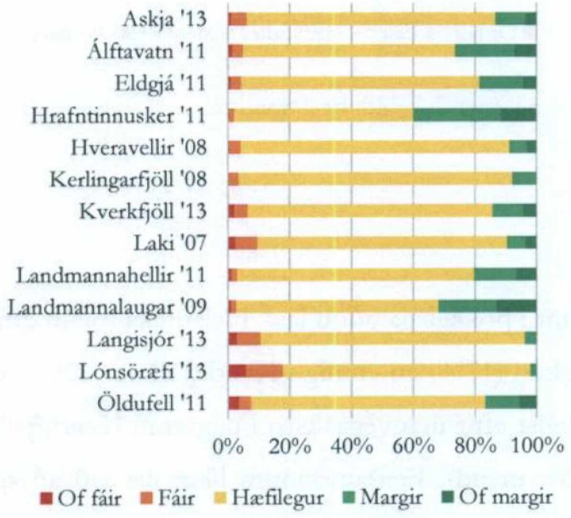
Í opinni spurningu spurningalistans var spurt um hvort það væri einhver staður á hálendinu sem viðmælendur heimsóttu ekki lengur vegna fjölda ferðamanna sem þar væri. Einungis 55 svöruðu spurningunni en af þeim voru Landmannalaugar oftast nefndar eða af 28 ferðalöngum, 3 nefndu Laugaveginn, 2 Hveravelli og einn Öskju og Fimmvörðuháls.

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

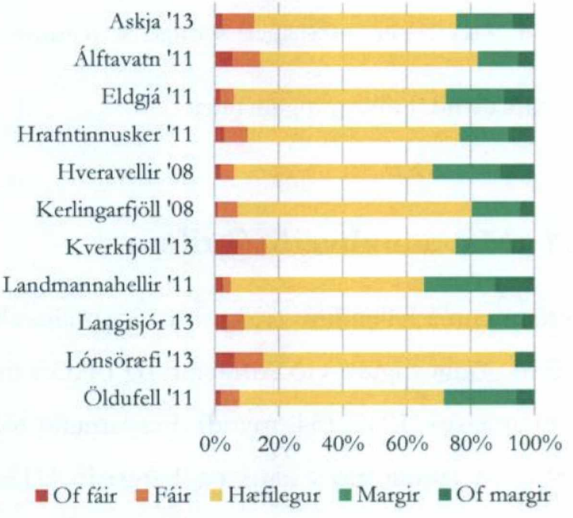
> *I mean if you see Landmannalaugar and what has been destroyed in this area for the last 20 years or so you just get tears in your eyes... too many people. And if you see the difference in Landmannalaugar, I mean still it's the beauty of the nature but what nature has been before and what it is now...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

Innlendir ferðamenn sem rætt var við í Landmannahelli sögðu margir hverjir að þeir vildu ekki gista lengur í Landmannalaugum vegna þess fjölda sem þar væri. Þýskt par færði sig frá Landmannalaugum í Landmannahelli og líkaði það betur því þar voru færri ferðamenn, en þeim fannst of margir í Landmannalaugum. Íslenskir ferðamenn töluðu um að þeir hefðu farið frá Landmannalaugum því þar hefði verið yfirfullt og þau því ákveðið að gista í Landmannahelli í staðinn.

Frá árinu 2008 hefur verið reynt að greina nánar hvort ein tegund ferðamanna eða ákveðinn ferðamáti truflaði meira en annar. Nokkuð var um að svarendum þætti hópferðabifreiðar vera of margar, en í heildina voru flestir á því að þær væru hæfilega margar (31. mynd).

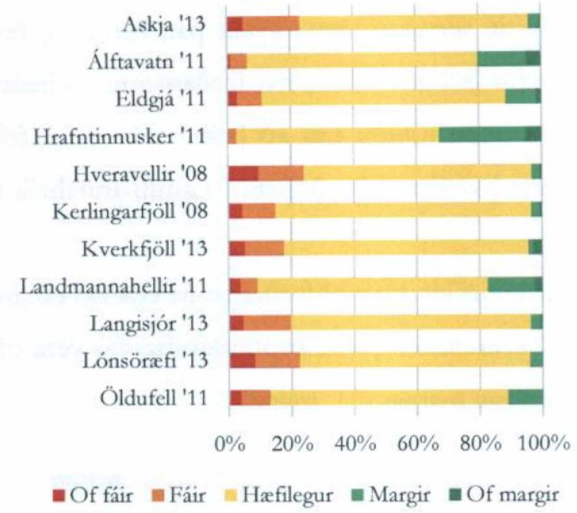


30. mynd. Fjöldi ferðamanna almennt.

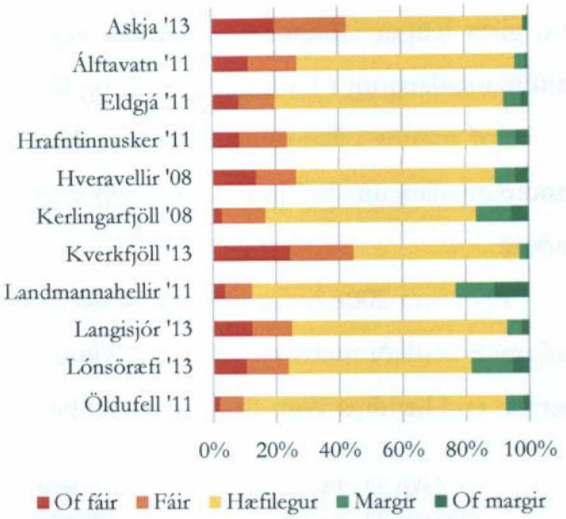


31. mynd. Fjöldi hópferðabifreiða.

Ferðamönnum í Hrafntinnuskeri og við Álftavatn þótti helst að göngumenn væru of margir, en síst þótti ferðamönnum í Kverkfjöllum, Lónsöræfum, Öskju, Kerlingarfjöllum og á Hveravöllum svo vera (32. mynd). Á flestum stöðum töldu ferðamenn að hestamenn væru hæfilega margir, þó þóttu þeir helst til of margir í Landmannahelli og í Kerlingarfjöllum (33. mynd).



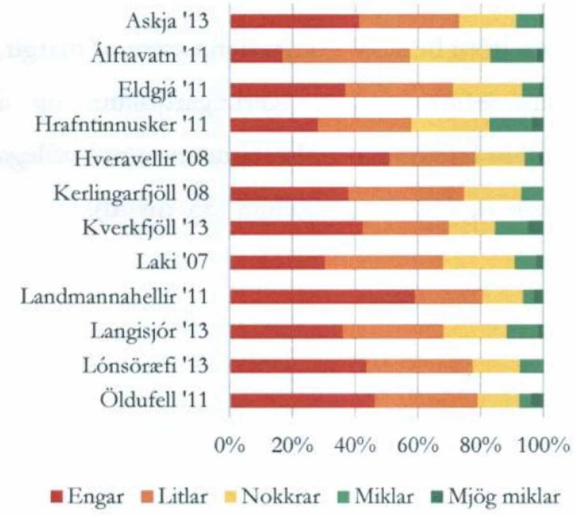
32. mynd. Fjöldi göngumanna.



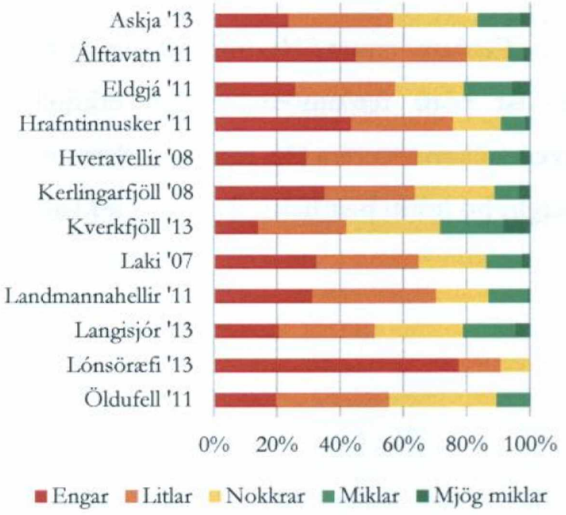
33. mynd. Fjöldi hestamanna.

3.8 Mat á umhverfisáhrifum

Ferðamenn á hálendinu telja umhverfismálin almennt í þokkalega góðu lagi. Helst taka menn eftir rofi úr göngustígum við Álftavatn og í Hrafntinnuskeri (17%) en einnig í Kverkfjöllum (15%) og við Langasjó (12%) (34. mynd). Ferðamenn tóku helst eftir utanvegaakstri í nágrenni Kverkfjalla (28%) en einnig við Eldgjá og Langasjó (21%) (35. mynd). Ferðamönnum líkar illa við að sjá ummerki um utanvegaakstur og hann truflar upplifun margra ferðamanna.



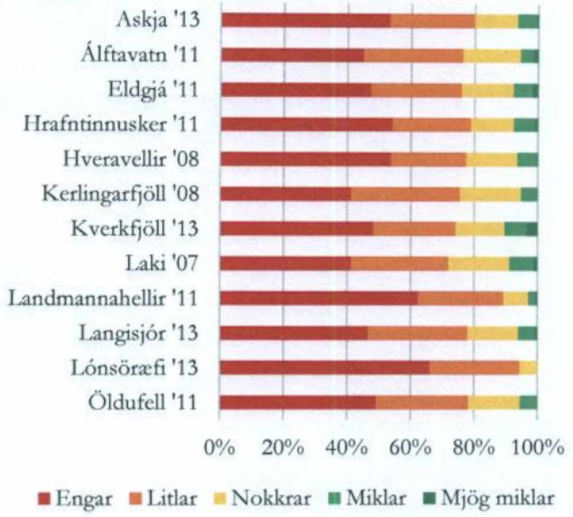
34. mynd. Rof úr göngustígum



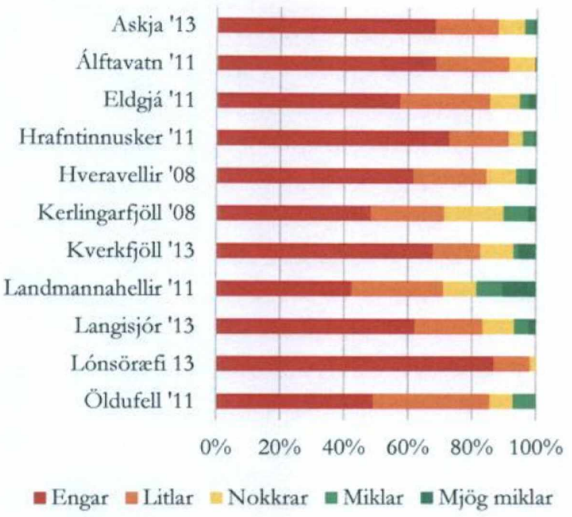
35. mynd. Ummerki eftir utanvegaakstur.

Svarendur tóku lítið eftir gróðurskemmdum, minnst í Lónsöræfum, þar sem enginn tók eftir gróðurskemmdum, en helst tóku þeir eftir gróðurskemmdum í Kverkfjöllum (10%) og í Laka (9%)

(36. mynd). Enginn tók eftir traðki vegna hestaferða í Lónsöræfum, en flestir tóku eftir slíku traðki við Landmannahelli (19%) (37. mynd).

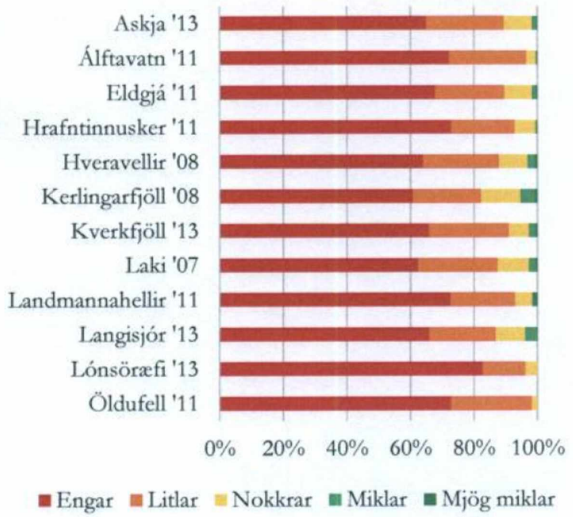


36. mynd. Gróðurskemmdir.

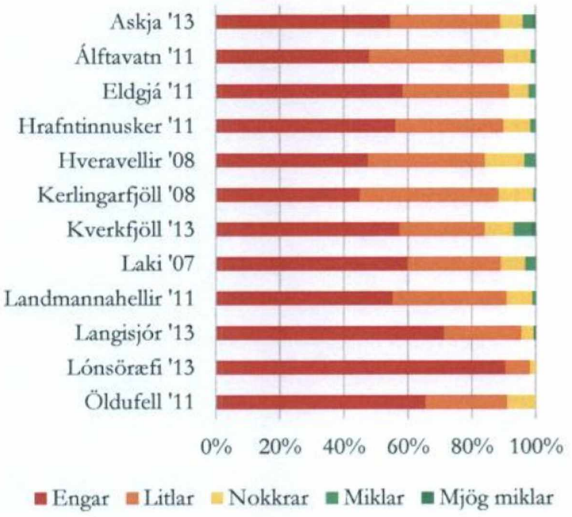


37. mynd. Traðk vegna hestaferða.

Ferðamenn tóku að jafnaði minnst eftir skemmdum á jarðvegsmyndunum, en þó helst við Langasjó og í Kerlingarfjöllum en síst við Öldufell (38. mynd). Almennt tóku ferðamenn einnig lítið eftir rusli og var mjög lítill munur milli staða hvað það varðar. Minnst var sýnilegt rusl að mati ferðamanna í Lónsöræfum (39. mynd).



38. mynd. Skemmdir á jarðvegsmyndunum.



39. mynd. Sýnilegt rusl.

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/741
komudagur 20.12.2013

UMSÖGN AUSTURBRÚAR UM

Þingskjal 17 — 17. mál.

Tillaga til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið.

Hálendisvegur norðan Vatnajökuls – tækifæri í ferðaþjónustu, atvinnuuppbyggingu, búsetukostum og þróun Austurlands

Það er mikilvægt að stjórnvöld stuðli að styrkingu landsbyggðarinnar með meiri dreifingu ferðafólks um landið og styttingu vegalengda til að efla atvinnuvegi og jafna búsetukosti.

Ferðaþjónusta

Engum vafa er undirorpið að opnun hálendisvegar norðan Vatnajökuls til Austurlands mun hafa mikil áhrif á ferðaþjónustu í fjórðungnum. Með slíkum vegi mun opnast greið leið inn á Vatnajökulsþjóðgarð og svæðið norðan jökulsins sem hingað til hefur verið ófært ferðamönnum á venjulegum farartækjum. Ekki er að efa að Íslendingar munu vilja fara á þessar slóðir sem býr yfir einstakri náttúru og stórbrotnu landslagi. Sama á við um erlenda ferðamenn sem sækja landið heim.

Öryggissjónarmið eru einnig mikilvæg í þessu sambandi, bæði minnka líkur á að fólk ferðist utan slóða og vegurinn mun þjóna sem varaleið ef loka þarf Suðurlandsvegi vegna náttúruhamfara.

Aukin umferð eftir þessum hálendisvegi mun styrkja ferðaþjónustuna á Austurlandi, ekki aðeins á Fljótsdalshéraði og í Fljótsdalshrepp, þar sem vegurinn kemur niður, heldur einnig önnur sveitarfélög í fjórðungnum. Það hefur sýnt sig að þeir ferðamenn sem koma á Austurland til dvalar, nýta þann tíma til að ferðast innan fjórðungsins. Stytting leiðarinnar með hálendisvegi mun auðvelda þeim ákvörðunina um að heimsækja svæðið og þannig stuðla að auknum straumi ferðamanna austur.

Markviss dreifing ferðamanna um landið er nauðsynleg.

Hvað varðar ferðaþjónustuna á landsvísu er það einróma álit þeirra erlendu[1] og innlendu[2] ráðgjafarfyrirtækja sem gert hafa úttekt á ferðamálum á Íslandi undanfarið að dreifing ferðamanna um landið sé eitt af mikilvægustu verkefnum stjórnvalda á næstu misserum. Vinsælir ferðamannastaðir á suðvestur horninu eru nú þegar yfirfullir á mesta annatímanum

[1] Long-term strategy for the Icelandic tourism industry. PKF. Promote Iceland, February 2013
Northern Sights: The future of tourism in Iceland. A perspective from The Boston Consulting Group. September 2013
[2] Kortlagning og samstarfsmótun. Virðisauki í ferðaþjónustu. Gekon, september 2013

þannig að útlit er fyrir að takmarka þurfi ágang ef ekki á illa að fara. Áherslan á pakkaferðir til landsins með gistingu í Reykjavík og dagsferðum þaðan, jafnvel alla leið austur að Jökulsárlóni, er greinilega ekki til að bæta ferðamenninguna, fyrir utan hversu óumhverfisvænn slíkur ferðamáti er. Auk þess skilar hann landsbyggðinni litlum eða engum efnahagslegum ábata. Hálendisvegir norður og austur munu geta stuðlað að breytingu á þessu.

Þessi nýja leið milli landshluta getur ennfremur stutt við þær fyrirætlanir að efla millilandaflug um Egilsstaðarflugvöll. Fyrir erlenda ferðamenn sem ferðast á eigin vegum (um 80% þeirra) skiptir litlu máli hvar komið er inn í landið eða farið frá því. Hálendisvegur mun gera þeim kleift að sjá meira af landinu á styttri tíma, sem eflaust ýtir undir ákvörðun þeirra að heimsækja landið.

Gott aðgengi að helstu ferðamannastöðum er forsenda þess að ferðaþjónustan geti þróast eðlilega á næstu árum, vaxið og dafnað.

Atvinnu- og búsetumál

Á Austurlandi verða til gríðarleg verðmæti á degi hverjum sem á einn eða annan hátt eru flutt að stórum hluta frá svæðinu ýmisst með skipum, bílum eða flugvélum. Hækkandi olíu og bensínverð í heiminum hefur komið harkalega niður á rekstri fyrirtækja útá landi og leitt af sér hærra verð til neytenda, svo ekki sé minnst á þá mengun sem þessi mikli flutningur hefur í för með sér.

Augljós áhrif til góðs, ef af þessum nýja vegi verður, er að aksturstími styttist sem aftur þýðir minni eldsneytis- og flutningskostnaður og þ.a.l. getur vöruverð lækkað, mengun að völdum útblásturs minnkar og minna álag verður á þjóðveg eitt sem dregur úr viðhaldsþörf.

Stytting leiðarinnar færir Austurland nær markaðnum á suðvestuhorninu hvort heldur sem er fyrir hráefni eða vörur, auk þess sem tækifæri til út- og innflutnings um hafnir á Austurlandi stóraukast.

Almennt er viðurkennt að stytting vegalengda á milli fyrirtækja í sömu starfsemi leiði til aukinnar samkeppni og stuðlar að meiri sérhæfni og hagræðingu í framleiðslu. Því er viðbúið að með nýjum hálendisvegi muni samkeppnisstaða fyrirtækja sem framleiða vörur á Austurlandi og selja þær á höfuðborgarsvæðinu aukast, á sama tíma og fjarlægðarvernd þeirra minnkar.[3] Hvort tveggja kemur neytandanum til góða.

Þessu til viðbótar mun framkvæmd sem þessi stórefla jarðvinnuverktaka sem hafa allt frá árinu 2008 átt undir högg að sækja þar sem flestar stórframkvæmdir á Íslandi hafa dregist saman síðustu ár.

Góðar samgöngur eru forsenda fyrir þróun byggða og atvinnuuppbyggingar auk þess sem búsetuskilyrði í landinu verða jafnari.

---

[3] Ritið Byggðir og búseta, Axel Ásgeir og Sveinn, (2002:88,), (2002:59)

Hálendisvegur til Austurlands norðan Vatnajökuls mun hafa víðtæk og jákvæð áhrif á búsetuskilyrði hér fyrir austan. Það er sannfæring okkar hjá Austurbrú ses að ef vel er staðið að málum muni þessi framkvæmd skila ábata fyrir land og þjóð til lengri tíma.

20. desemer 2013

F.h. Austurbrúar ses



Jón Pálsson
Fulltrúi markaðsmála

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/730
komudagur 19.12.2013

Nefndasvið Alþingis

Uppsveitir Árnessýslu 18. desember 2013

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið, 17. mál.
Undirrituð ferðamálafulltrúi Uppsveita Árnessýslu fagnar mjög þingsályktunartillögu sem miðar að því að kanna þjóðhagslega hagkvæmni þess að bæta hálendisvegi landsins.
Með því að rannsaka faglega áhrif á umhverfi og samfélag finnst vonandi ásættanleg lausn á þessu mikilvæga viðfangsefni. Ástand hálendisvega í dag er víða óásættanlegt miðað við aukna umferð og skapar mikla hættu fyrir menn og umhverfi. Undirrituð tekur undir það sem fram kemur í öllum efnisliðum tillögunnar og er sammála flutningsmönnum í öllum atriðum.

Ferðaþjónusta
Úrbætur á hálendisvegum eru mjög mikilvægar fyrir ferðaþjónustuna. Ímynd okkar og öryggi er í hættu og eignatjón hjá fyrirtækjum í ferðaþjónustu er fyrirséð ef ekki verður gripið til aðgerða. Samgöngubætur yfir hálendið hafa umtalsverða þýðingu fyrir atvinnulíf og samfélag í viðkomandi landshlutum og einnig ferðaþjónustu á landsvísu í kjölfar ört vaxandi fjölda ferðamanna. Okkar helstu viðfangsefni eru að leitast við að dreifa álaginu yfir árið og um landið, vinna að úrbótum á fjölsóttum stöðum og byggja upp fleiri áfangastaði.

Byggðastefna
Betri hálendisvegir eru mikilvægur liður í byggðaþróun. Samstarf milli landshluta myndi eflast í öllum greinum og ný samstarfsverkefni geta orðið til. Sem dæmi má nefna að samstarf milli Suður- og Norðurlands myndi stóraukast með betri Kjalvegi, þannig myndu tvö stærstu ferðaþjónustusvæðin tengjast beint.

Aukið öryggi og umhverfismál
Þegar leiðir styttast má spara orku. Og með bættum vegum minnkar hætta á umhverfisspjöllum svo sem akstri utan vega/slóða. Betri hálendisvegir draga verulega úr slysahættu og efla öryggi.

Undirbúningsvinna og stuðningur
Mikilvægt er að nýta þær kannanir og rannsóknir sem þegar hafa verið gerðar. Einnig er brýnt að hafa gott samstarf við hagsmunaaðila og landeigendur á hverjum stað frá upphafi.

Virðingarfyllst
Ásborg Arnþórsdóttir
Ferðamálafulltrúi Uppsveita Árnessýslu
8981957 asborg@ismennt.is
www.sveitir.is

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/733
komudagur 20.12.2013

Til: *nefndasvid@althingi.is*

143. löggjafarþing 2013–2014.
Þingskjal 17 — 17. mál.

Umsögn Umhverfis- og byggingarverkfræðideildar Háskóla Íslands um *„Tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið“*

Flm.: Haraldur Einarsson, Jóhanna María Sigmundsdóttir, Vilhjálmur Árnason

Inngangur

Umhverfis- og byggingarverkfræðideild HÍ (UB) er sú deild innan Háskólans sem kennir og stundar rannsóknir á mannvirkjagerð og umhverfisáhrifum þeirra. Margar þessara framkvæmda ná til mjög stórra svæða, eins og t.d. vegakerfis landsins alls. Prófessor deildarinnar í samgönguverkfræði er dr. Guðmundur Freyr Úlfarsson, og dr. Sigurður Erlingsson er prófessor í tækniatriðum er varðar vegi.

Vegaframkvæmdir á hálendi hafa til þessa mjög komið til vegna virkjana- og línuframkvæmda. Þannig hefur Landsvirkjun (LV) t.d. lagt mjög mikið af vegum og eru sumir þeirra góðvegir en aðrir lakir, eins og t.d. línuvegir sem eru lagðir í línustæðum svo hægt sé að leggja línurnar (Aðallínurnar leggur Landsnet í dag). Af góðvegum má nefna veginn neðan úr Húnavatnssýslum upp að Blöndulóni og langt suður á Kjöl. Vantar nú aðeins um 100 km að Kjalvegi verði lokið.

Vegna virkjana á Þjórsársvæðinu hefur LV einnig lagt marga vegi og nær t.d. Kvíslaveituvegur nánast upp að Hofsjökli. Vantar hér aðeins 101 km að ljúka Sprengisandsvegi þessa leið, að Mýri efsta bæ í Bárðardal. Austanmegin á Sprengisandi liggur vegur líka norður, langleiðina að Nýjadal við Tungnafellsjökul (vantar um 20 km þangað). Frá Nýjadal til Svartárkots, syðsta bæ í Mývatnssveit, þyrfti aðeins um 86 km veg til að ljúka Sprengisandsvegi þessa leið, og tengja þannig Suðurland og Mývatnssveit beint.

Vegna Kárahnjúkavirkjunar var lagður góðvegur neðan af Héraði og upp að Hálslóni. Þetta er um helmingur Vatnajökulsvegar, og vantar nú aðeins um 86 km til að Vatnajökulsvegur nái út á Sprengisandsveg móts við Þríhyrning. Um mögulega lagningu þess hluta Vatnajökulsvegar sem enn vantar í einkaframkvæmd, hefur félagið Hálendisvegur ehf, á Austurlandi, fjallað [38]. Benda má á að fjórir hálendisvegir eru stofnvegir í samgönguáætlun: Kaldidalur (niður í Borgarfjörð), Kjalvegur, Sprengisandsvegur og Fjallabaksleið nyrðri.

Kennari deildarinnar í skipulagsfræðum, dr. Trausti Valsson prófessor (TV), setti fyrstur manna fram tillögu um landsskipulag þar sem kerfi hálendisvega er veigamikill þáttur. Hafa í hans umsjón verið fjölmörg stúdentaverkefni um þessi mál, þar af nokkur lokaverkefni. Samvinna um þjóðhagslega hagkvæmni hefur einkum verið við Hagfræðideild HÍ. Ýmsir aðrir kennarar deildar hafa komið að t.d. jarðfræði og mati á umhverfisáhrifum hálendisvegaverkefna og má þar nefna Birgi Jónsson, sem er dósent í jarðverkfræði við deildina.

Um vinnu deildarmanna (sem er einkum hefur verið unnin eða stjórnað af Trausta Valssyni) að ýmsu því er tengist hálendisvegum og þýðingu þeirra, er vísað til heimildaskrár aftast í skjalinu. Er þetta gert því óraunhæft er að endurtaka hin viðamiklu gögn og rök í þessum heimildum í stuttri umsögn um fyrirliggjandi þingsályktun, en heimildaskráin veitir þingmönnum hinsvegar auðveldan aðgang að þessum gögnum.

Umsagnir um atriði sem kom fram í *Greinargerð* þingsályktunartillögunnar

1) Í greinargerðinni segir t.d.: „ Fornir hálendisvegir hafa þó verið í niðurníðslu undanfarin ár og flokkast frekar sem slóðar en vegir. Af þessum sökum verða þeir ófærir fyrr en skyldi og eru auk þess hættulegri en ella. Það er ekki í neinum takti við markmið ferðaþjónustunnar. Lélegir vegir geta valdið skemmdum á bílum, óþægindum ferðafólks og jafnvel slysum". Vorið 2013 var haldin ráðstefna um þetta er varðar Kjalveg í góðri samvinnu við hagsmunaaðila, að frumkvæði TV og Guðna Ágústssonar fv. ráðherra (Sjá heimildaskrá). Hér komu fram miklar áhyggjur Vegagerðarinnar og ferðaþjónustuaðila, sem væntanlega verða útskýrðar í umsögnum þeirra um þingsályktunartillöguna [32] [33].

Umsagnir um nokkur atriði sem koma fram í kaflanum *Ferðaþjónusta*

2) Í textanum segir fyrst: „Uppbyggðir hálendisvegir hafa gríðarleg áhrif á ferðaþjónustu og munu án efa dreifa vaxandi fjölda ferðamanna, jafnt erlendra sem innlendra, betur um landið en nú er… Bættir hálendisvegir eru líklegir til að lengja ferðamannatímabilið á þeim stöðum þar sem aukning ferðamanna er minnst". Um þetta fjallaði m.a. TV í ráðstefnu á Hallormsstað í nóv. 2013 [34]. Sjá líka [13] bls. 70-71.
3) „Einnig ættu allir að fá möguleika á að njóta fegurðar hálendisins án þess að þurfa að koma sér upp sérútbúnum tækjum til slíkra ferða. Þar að auki greiða betri vegir fyrir aðgengi fatlaðra að landsvæðunum og gera ferðaþjónustunni betur kleift að sinna þeim markhópi." Skrif kennara og nemenda innan deildarinnar hafa oft lagt áherslu á þetta.

Umsagnir um nokkur atriði sem koma fram í kaflanum *Byggðastefna*

4) „Hringvegurinn yrði þá ekki eina greiðfæra leiðin heldur opnuðust fleiri möguleikar með styttri hringleiðum sem gætu hentað fleirum, bæði einstaklingum og ferðaþjónustuaðilum." Um þetta er einkum fjallað í bókinni *Vegakerfið og ferðamálin,* 2000 [13] bls. 108-109. Bókin var gefin út af Vegagerðinni og fæst þar ókeypis.
5) „Mikil tækifæri felast í hlýnun hafsins á norðurslóðum, t.d. ný fiskimið og opnun siglingaleiða….. Góðar samgöngur um hálendið gætu þar skipt sköpum um hvort markmið um nýtingu tækifæra gætu náðst á réttum tíma." Um þetta er einkum fjallað í bókinni *How the World will Change – with Global Warming,* 2006 [15]. Um fiskflutninga má lesa í "Ísland getur orðið einn fiskmarkaður með góðu vegakerfi" [23].

Umsagnir um nokkur atriði sem koma fram í kaflanum *Aukið öryggi og umhverfismál*

6) „Með boðlegu vegakerfi yfir hálendið styttast ýmsar vegalengdir landshorna á milli sem ætti að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis." Þetta er svo augljóst að það þarfnast ekki rökstuðnings.

7) „Sömuleiðis mundu hálendisvegir styrkja vegakerfið gagnvart náttúruvá“. Um þetta er einkum fjallað í bókinni *Vegakerfið og ferðamálin,* 2000 [13], bls. 39-44.
8) „Endurbætur á hálendisvegum munu hafa einhver umhverfisáhrif en til þess er að líta að markmiðið er að stýra umferðinni og halda henni á vegum þannig að umferðin valdi sem minnstu raski.“ Um þetta er einkum fjallað í verkefnum í námskeiðinu Mat á umhverfisáhrifum í UB deild við HÍ.

Umsagnir um nokkur atriði sem koma fram í kaflanum *Undirbúningsvinna og stuðningur*

9) „Mikil rannsóknarvinna hefur farið fram af hálfu einkaaðila og Vegagerðarinnar um áhrif bættra samgangna um hálendið.“ Sjá heimildaskrá aftast.
10) „Útlit er fyrir að stuðningur við uppbyggingu hálendisvega sé mikill, sérstaklega sunnanlands og norðan, og fari vaxandi með auknu streymi ferðamanna til landsins“. Þetta kom t.d. fram á ráðstefnunni Austurland auðlindanna sem haldin var á Hallormsstað 3-4. nóv. 2013 [35], en þar flutti TV erindi um áhrif Vatnajökulsvegar til að auka streymi ferðamanna til Austurlands [36] og Birgir Jónsson erindi um að nátturuhamfarir hefðu rofið Hringveginn sunnan jökla á 15 ára fresti á sl. 110 árum [37]. Nú er beðið eftir Kötlugosi sem mundi rjúfa hringveginn í langan tíma. Hér væri Vatnajökulsvegur (sem stytti leiðina Rvk-Egilsstaðir um 200 km), mjög mikilvæg varaleið. Hún mundi mjög draga úr einangrun Austurlands og tryggja að hringflæði ferðamennsku um landið mundi ekki stöðvast.

20. desember 2013
Fyrir hönd Umhverfis- og byggingarverkfræðideildar HÍ
Trausti Valsson, prófessor í skipulagsfræðum

Úr verkefnaskrá TV (Er að hluta á ensku, því heimildaskrá hans er að mestu á ensku)

Seta í nefndum:

[1] Member, Committee on Selecting Highland-Routes, Ministry of Transportation, 6. 1988-9. 1988.
[2] Member, Committee on The Future of Transportation in Urban Areas, Ministry of Transportation, 8. 1990-11. 1990.
[3] "Framtídarsýn samstarfshóps um samgöngur" ("Future Vision of a Committee on Transportation" Till 2030). Ministry of Transportation. April 2001. 12 pp.

Ráðgjöf:

[4] Advisor, planning of a conference on Highland-roads in Egilsstadir, 1988.
[5] Advisor, "Highland-roads", a bill at the Icelandic Parlament, 1988.
[6] Member, Committee to Prepare a Conference on "Highland-roads of the Future", at the Association of Icelandic Engineers, 1988.
[7] Member, Committee to Prepare a Conference on "Highland-roads of the Future", for the Ministry of Transportation, 1995-6.

Þær bækur TV sem fjalla að hluta um málið:

[8] *Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi Íslands*, 1987
(An Idea on the First Iceland-Plan)
[9] *Framtídarsýn: Ísland á 21. öld,* 1991
(A Vision for Iceland in the 21st Century)

[10] *Land sem auðlind - Um mótun byggdamynsturs*, 1993
(Land as Resource, - On the Development of Settlement-Patterns)
[11] *Vid aldahvörf - Stada Íslands í breyttum heimi,* 1995
(At the Turn of the Century - Iceland's Position in a Changing World)
Co-author Albert Jónsson
[12] *Ísland hid nýja* (Iceland the New), 1997. Co-author Birgir Jónsson

[13] *Vegakerfið og ferðamálin,* 2000
(Roads and Tourism)
[14] *Skipulag byggdar á Íslandi,* 2002
[15] *How the World wil Change – with Global Warming,* 2006

Greinar í blöð og tímarit og skýrslur:

[16] "Reykjavík – midstöd samgangna í landinu" ("Reykjavik – Centre of Transportation in the Country"), Thjódviljinn April 7, 1977. (4 p. in A4).
[17] "Sögulegt yfirlit um Reykjavík sem midstöd samgangna í landinu" ("A Historical Overview of Reykjavik as Center of Transportation in the Country"), Tíminn, May 1, 1977. (2 p. in A4).
[18]"Frumhugmyndir um nýja byggdastefnu" ("First Ideas on a New Settlement Policy"), Mbl.,November 13, 1987.
[19] "Áfangar í Íslandsskipulagi" ("Steppingstones in an Iceland-Plan"), Arkitektúr og skipulag 2/1988, 2 pp.
[20] "Hálendisvegir" ("Highland-Roads"), A rapport to the Ministry of Transportation, 1988, 37 pp.
[21] "Skipulag á hálendi" ("Planning of the Highlands"), Rapport to the Prime Ministry, 1991, 10 pp. 20%.
[22] "Midhálendid - Svaedisskipulag - Fyrstu drög" ("The Central Highlands-Regional Plan - A Fist Draft"), With a group of students, 1991, map and 30 pp. 40%.
[23] "Ísland getur ordid einn fiskmarkadur med gódu vegakerfi" (Iceland can Become One Fish-Market Through a good Road-System"), Conference rapport of HFÍ and ARFÍ, 1992, 7 pp. Also published in Mbl. 26. og 31. mars 1992, (1 p. in A4).
[24] "Vid thurfum eina samhaefda samgönguáaetlun" ("We Need One Integrated Transportation Plan"), A paper given at a Conference by the Association of Civil Engineers, 1992, 6 pp.
[25] "Austurland og nýting audlindanna: Thjódarbúsins thridja stod" ("The East Country: The Third Pillar of the Society"). Year Meeting of SSA. Neskaupsstadur. August 29. - 30 1995. 20 pp.
[26] "Thróun byggdar á Íslandi. Thjódarsátt um framtídarsýn" ("Development of Settlements in Iceland. A National Concensus on Future Policy"). A report from the conference. Byggdastofnun, Reykjavík, July 1997. 30 pp.
[27] "Landsskipulag. Heildarhugsun sem naedi jafnt til hálendis og láglendis" ("Country Plan. A Grasp of the Whoe Emcompassing both High and Low Lands"). Mbl May 24 1998. (2 p. in A4)
[28] "Skipulag midhálendisins. Ferillinn við gerd þess var ekki réttur" ("The Planning of the Highlands. The Proceedure was not Right"). Mbl. July 10 1998. (2 p. in A4)
[29] "Midhálendið. Aetla stjórnvöld að afsala sér skipulagsréttinum ?" ("The

Highlands. Are the Authorities going to Relinguish the Planning Rights?") Mbl July 11 1998. (2 p. in A4)
[30] "Hálendivegirnir eru komnir á dagskrá á ný" ("The Highland Roads are on the Agenda again. Taeknivísir. 26. year 2002. 2 pp.
[31] "Framtídarsýn á hálendi" ("Future Vision for the Central Highlands"), the conference „Áfram veginn í vagninum ek ég", Hótel Geysir, 19/4, 2002.

Heimildaskrá síðan 2002 er ekki tiltæk

Ýmist efni á netinu:

[32] http://dfs.is/adsendar-greinar/4039-skyr-mee-rjoma-og-smurt-braue
[33] http://bondi.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=6908 Bls. 20.
[34]http://austur.is/images/stories/austurbru/skjol/2013/AA/trausti%20valsson.pdf
[35]
http://austur.is/index.php?option=com_content&view=article&id=466%3Aatvinnuradstefnan&catid=63%3Aausturbru&lang=is
[36]
http://austur.is/images/stories/austurbru/skjol/2013/AA/trausti%20valsson.pdf
[37]
http://austur.is/images/stories/austurbru/skjol/2013/AA/birgir%20jnsson.pdf
[38] http://www.visir.is/mikil-taekifaeri-med-halendisvegi-nordan-vatnajokuls/article/2013131119788

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/729
komudagur 19.12.2013

Umsögn um tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið (þskj. 17).

Flm.: Haraldur Einarsson, Jóhanna María Sigmundsdóttir, Vilhjálmur Árnason.

Gerð er tillaga um að Alþingi feli ríkisstjórninni að kanna þjóðhagslega hagkvæmni þess að hálendisvegir landsins verði bættir og lagfærðir. Gerð verði forkönnun á umhverfisáhrifum og könnuð samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar, m.a. áhrif á ferðaþjónustu, byggðaþróun, öryggi og á tækifæri á norðurslóðum. Ríkisstjórnin skili Alþingi skýrslu um málið fyrir 1. október 2014.

Í greinargerð kemur fram að betri hálendisvegir geti styrkt landbyggðirnar með (1) aukinni ferðaþjónustu, (2) samvinnu og samkeppni milli byggðarlaga, (3) eflingu landbúnaðar og (4) tækifærum til að styrkja byggðalínur á mannvirkjabeltum hálendisins. Jafnframt geti góðar samgöngur um hálendið skapað ný tækifæri í tengslum við hlýnun á norðurslóðum.

Rétt er að halda því til haga að þjóðleiðir um hálendið eru samofnar sögu þjóðarinnar og gegndu þær lykilhlutverki í efnahagslífi, stjórnmálum og menningu þjóðarinnar um þúsund ára skeið. Með uppbyggingu vegakerfisins á láglendi á 20. öld breyttust samskipti landshlutanna í veigamiklum atriðum. Hefðbundnar þjóðleiðir lögðust af og þótt ferðatími styttist milli allra staða rofnuðu tengsl milli samfélaga sem urðu hlutfallslega mun fjær hvort öðru en áður hafði verið.

Flest byggðarlög á Íslandi tengjast nú innbyrðis um hringveginn sem opnaði árið 1974. Með hæfilegri einföldun má segja að byggðarlög geti talist því afskekktari sem þau eru lengra frá hringveginum og fjarlægðin er meiri eftir hringveginum til stærri þéttbýlisstaða. Því hafa oft spunnist harkalegar deilur um hvaða vegur skuli teljast hringvegurinn og fyrirhugaðar vegstyttingar mætt harðri andspyrnu þeirra sem ekki yrðu lengur „á hringnum“.

Þessi íslenski „hringur“ byggðarlaga er afar ólíkur því „neti“ hraðbrauta, þjóðvega og sveitavega sem einkennir flest lönd í heiminum og tengja byggðarlög innan þeirra á ótal vegu. Þótt hvarvetna sé lögð áhersla á greiðar samgöngur við höfuðborgir er slíkur skortur á samgöngum milli einstakra landshluta vægast óvenjulegur og hefur að líkindum haft umtalsverð áhrif á þróun byggðar á Íslandi á 20. öld. Þannig tengjast þéttbýl svæði á vestanverðu Suðurlandi og Mið-Norðurlandi til dæmis hvort öðru aðeins um Reykjavík og bein efnahagsleg og félagsleg tengsl milli þessara svæða eru tiltölulega lítil.

Uppbyggðir hálendisvegir geta gjörbreytt tengslum einstakra landshluta, eins og sjá má af hringveginum um Möðrudalsöræfi. Hinar hefðbundnu þjóðleiðir um Kjöl og Sprengisand gætu þannig fært Suðurland og Norðurland að nýju í seilingarfjarlægð. Með uppbyggðum Kjalvegi og vegtengingu í Skagafirði yrðu u.þ.b. 290 km milli Selfoss og Akureyrar. Það er aðeins rúmlega 20 km lengra en milli Selfoss og Skaftafells eða milli Akureyrar og Egilsstaða. Jafnframt myndi slíkur vegur stytta leiðina milli Reykjavíkur og allra byggðarlaga á Norðausturlandi um 50 km, eða svipað og Hvalfjarðargöngin styttu sömu leið. Vænta mætti meiri og almennari byggðaáhrifa af slíkum hálendisvegum en flestum öðrum vegaframkvæmdum, jafnvel þótt þeir yrðu aðeins opnir átta til tíu mánuði á ári.

Það er því full ástæða til að fagna framkominni þingsályktunartillögu um að kanna þjóðhagslega hagkvæmni þess hálendisvegir landsins verði bættir og lagfærðir.

Akureyri, 19. desember 2013

Þóroddur Bjarnason,

Prófessor í félagsfræði við Háskólann á Akureyri
Formaður stjórnar Byggðastofnunar

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/737
komudagur 20.12.2013

LANDSNET

Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

20.12.2013
66/2003 20, 20.60

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar – Uppbyggðir vegir um hálendið, ~~143~~ 17. mál

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur til meðferðar tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið. Í þingsályktunartillögunni er lagt til að Alþingi feli ríkisstjórninni að kanna þjóðhagslega hagkvæmni þess að hálendisvegir landsins verði bættir og lagfærðir, gerð verði forkönnun á umhverfisáhrifum og könnuð samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar. Landsnet tekur undir tillöguna og hún geti gagnast í umræðu um framkvæmdir á hálendinu.

Landsnet á og rekur víðfemt flutningskerfi raforku sem nær hringinn í kringum landið og er eitt mikilvægasta grunnkerfi landsins. Bilanir í óveðrum hafa leitt í ljós mikilvægi þess að vera með starfsstöðvar úti á landi. Til að geta brugðist hratt við í bilanatilvikum og sinnt mikilvægum flutningsmannvirkjum rekur félagið starfsstöð á Egilsstöðum, auk þess sem í skoðun er að opna starfsstöð á Akureyri. Þá hefur félagið komið sér upp sérhæfðum tækjabúnaði til að takast á við viðgerðarverkefni við erfiðar aðstæður. Stytting leiða á milli landshluta með bættum hálendisvegum gæti komið Landsneti að notum vegna viðhalds og eftirlit með flutningsvirkjum félagsins, mögulega aukið viðbragðsflýti í bilanatilvikum og skapað skilyrði fyrir betri nýtingar tækjabúnaðar félagsins.

Í gildandi svæðisskipulagi miðhálendis Íslands er gert ráð fyrir háspennulínu yfir Sprengisand. Þá er línan ennfremur á aðalskipulagi Ásahrepps og aðalskipulagi Þingeyjarsveitar. Að mati Landsnets er hagkvæmast að leggja flutningslínu þvert yfir landið, auk þess sem það er tæknilega besta lausn til styrkingar á miðlægu flutningskerfi landsins. Landsnet hefur unnið að forathugun fyrir nákvæmari staðsetningu Sprengisandslínu yfir hálendið í samvinnu við Vegagerð ríkisins, Landsvirkjun og viðkomandi sveitarfélög. Við könnun á þjóðhagslegri hagkvæmni hálendisvega mætti horfa til þess hvort þeir gætu komið að notum vegna framkvæmda og rekstur eininga í raforkukerfinu á miðhálendinu. Einnig væri hægt að taka betur tillit til umhverfislegra þátta við undirbúning línunnar ef fyrir lægi áætlun um vegi yfir hálendið.

Virðingarfyllst,

Guðmundur Ingi Ásmundsson, aðstoðarforstjóri.

Gylfaflöt 9 | 112 Reykjavík | Sími 563 9300 | Fax 563 9309 | landsnet@landsnet.is | www.landsnet.is

ÍST ISO 9001

Landsvirkjun

Háaleitisbraut 68
103 Reykjavik · Iceland
landsvirkjun.is

landsvirkjun@lv.is
Sími/Tel: +354 515 90 00
Fax: +354 515 90 07

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/727
komudagur 19.12.2013

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík,18.12.2013
Tilvísun vor: 00.11

Efni: **Umsögn um tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið, 17. mál.**

Landsvirkjun hefur borist til umsagnar ofangreind tillaga til þingsályktunar á þingskjali 17, 17. mál.

Landsvirkjun hefur á síðastliðnum 45 árum byggt og rekið að hluta flesta varanlega uppbyggða vegi á miðhálendi landsins í samstarfi við Vegagerðina vegna þeirra *virkjunar-mannvirkja* sem fyrirtækið hefur reist á Suður-, Norður- og Austurlandi. Hlutverk þessara vega hefur verið að tryggja eðlilega aðkomu á undirbúnings- og framkvæmdatíma mann-virkjanna og einnig gegna flestir þessir vegir lykilhlutverki í að tryggja eðlilegan rekstur, viðhald og öryggi virkjunarmannvirkja.

Þá hefur fyrirtækið komið að endurbyggingu á fjölda vegslóða á hálendinu, sem óbeint tengjast rekstri fyrirtækisins eða eru til hagsbóta fyrir þau sveitarfélög sem hagsmuna hafa að gæta á viðkomandi landsvæðum og vegabætur hafa þá verið hluti af samningum sveitarfélaganna og Landsvirkjunar. Góðar og öruggar vegasamgöngur hafa því alla tíð verið eitt lykilatriði þess að reka raforkukerfi landsins með eðlilegum hætti.

Landsvirkjun styður efnislega það sem fram kemur í fyrirliggjandi tillögu til þings-ályktunar um uppbyggða vegi um hálendið, þ.e. að könnuð verði þjóðhagsleg hagkvæmni þess að hálendisvegir landsins verði bættir og lagfærðir. Verkefnið er afar víðtækt og tímafrekt en niðurstaða könnunarinnar mun væntanlega leiða til þess að stjórnvöld munu að því loknu geta mótað markvissa stefnu um uppbyggingu hálendisvega í samráði við helstu hagsmunaaðila og í framhaldinu veitt aukið fjármagn til þessa verkefnis þannig að allir landsmenn hafi hag af.

Virðingarfyllst

Hörður Arnarson
forstjóri

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/549
komudagur 5.12.2013

LANDVERND

5. desember 2013

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

EFNI: Umsögn við tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið. 143. löggjafarþing 2013-2014. Þingskjal 17 – 17. mál.

Stjórn Landverndar hefur kynnt sér tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið. Athugasemdir og afstaða Landverndar fara hér á eftir:

1. Um útreikninga á þjóðhagslegri hagkvæmni við uppbyggingu vega um hálendið

Það er miklum vandkvæðum háð að framkvæma útreikninga á þjóðhagslegri hagkvæmni við uppbyggingu vega um hálendið, sem er það verkefni sem Alþingi myndi fela ríkisstjórninni ef tillagan hlýtur samþykki þingsins

Stjórn Landverndar bendir á að til þess að meta þjóðhagslega hagkvæmni þarf að meta umhverfiskostnað, þ.e.a.s. þann kostnað sem uppbygging vega myndi hafa á umhverfið út frá fjárhagslegum mælikvarða. Erfitt er að meta slíkan kostnað, m.a. vegna þess að útsýni, útivist og tilvist náttúrunnar er ekki markaðsvara og því erfitt að setja verðmiða á slíkt. Það eru þó til aðferðir til að meta umhverfiskostnað, en hérlendis hafa afar fáar og takmarkaðar rannsóknir farið fram á fjárhagslegu verðmæti náttúrunnar sem útreikningar á umhverfiskostnaði þyrftu að byggja á. Bæði Hagfræðistofnun Háskóla Íslands og OECD hafa bent á þetta (sjá t.d. Alþingi 2011a). Þá var þetta málefni til umræðu á ráðstefnu Landverndar um „Orku og umhverfi“ sem haldin var árið 2009[1].

Með öðrum orðum þá er ekki til nein grunngreining umhverfiskostnaðar af uppbyggðum vegum á hálendinu eða í neinu samanburðarhæfu landslagi eða umhverfi sem hægt væri að yfirfæra á vegi á hálendinu.

Ljóst er að ekki gengur að reikna þjóðhagslega hagkvæmi af uppbyggingu vega um hálendið án þess að taka umhverfiskostnað inn í útreikninga. Þess vegna verður ekki séð að þingsályktunartillagan gangi upp nema að því tilskildu að ráðist verði í þær grunnrannsóknir sem vinna yrði fyrir slíka útreikninga. Það myndi aftur gera tímarammann sem ríkisstjórninni er gefinn til að vinna skýrslu um málið afar knappan.

Skortur á rannsóknum á fjárhagslegu verðmæti náttúrunnar er bersýnilegur í öðrum verkefnum þar sem reiknuð hefur verið út þjóðhagsleg hagkvæmni framkvæmda. Hér má nefna skýrslu Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands um þjóðhagsleg áhrif sæstrengs sem kom út fyrr á þessu ári, en hún tók t.d. ekki tillit til umhverfiskostnaðar sem sæstrengur myndi hafa í för með sér (m.a. vegna frekari virkjana og lagningu háspennulína hérlendis).

[1] http://eldri.landvernd.is/frettirpage.asp?ID=2296

Stjórn Landverndar leggur ríka áherslu á að ekki er unnt að ráðast í gerð þjóðhagslegs mat á hagkvæmni þess að byggða upp hálendisvegi nema tekið verði tillit til umhverfiskostnaðar og er andsnúin því að ráðast í slíka úttekt nema að það sé tryggt. Ekkert í greinargerð með þingsályktunartillögunni gefur tilefni til að ætla að svo verði.

Þá bendir stjórn Landverndar á að ekki er fyllilega ljóst í tillögunni sjálfri hvað felst í orðalaginu „...að hálendisvegir landsins verði bættir og lagfærðir." Það er þó skilningur Landverndar að um sé að ræða uppbyggða vegi og vísar hér til heitis tillögunnar. Þá er ekki ljóst hvort átt er við uppbyggða malarvegi eða vegi með bundnu slitlagi. Það getur verið mikill munur á því að bæta og lagfæra vegi annarsvegar og byggja uppbyggða vegi hinsvegar.

2. Ferðaþjónusta og hálendisvegir

Stjórn Landverndar tekur undir að „Uppbyggðir hálendisvegir hafa gríðarleg áhrif á ferðaþjónustu", eins og segir í greinargerð með þingsályktunartillögunni. Hins vegar er tóninn í tillögunni sá að um sé að ræða jákvæð áhrif á ferðaþjónustuna. Vel kann að vera að það væri í sumum tilfellum og fyrir ákveðna aðila, en fyrir atvinnugreinina í heild verður það að teljast afar hæpið, a.m.k. ef litið er til þeirra rannsókna sem fyrir liggja á viðhorfum ferðafólks til uppbyggingar innviða á hálendi Íslands.

a. Náttúra Íslands og hálendið hafa mikið aðdráttarafl

Náttúran er aðal aðdráttarafl landsins, en um 88% erlendra ferðamanna koma hingað vegna hennar og um 50% kom vegna öræfanna (sjá t.d. Ferðamálastofa, 2011). Enda er íslensk náttúra sú söluvara sem margir ferðaþjónustuaðilar nýta sér með einum eða öðrum hætti. Sama gildir um markaðsátök og slagorð eins og „*Iceland naturally*", „*Nature the Way Nature Made It*" og „*Pure, Natural, Unspoiled*". Þetta á ekki síst við um óspillta náttúru hálendisins (Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012). Ef litið er til tölfræði um heimsóknir inn á hálendið árið 2011 má sjá að rúmlega þriðjungur (36,3%) erlendra ferðamanna ferðuðust um svæðið sumarið 2011 (Ferðamálastofa, 2011). Auk erlendra ferðamanna ferðast Íslendingar um hálendið, en um 10% landsmanna sóttu það heim sumarið 2011 (Ferðamálastofa, 2011).

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

- Íslensk náttúra er auðlind ferðaþjónustunnar. Mikilvægt er að byggja upp, vernda og viðhalda ferðamannastöðum um allt land. Stjórnvöld og hagsmunaaðilar sameinist um leiðir til að fjármagna slíkar umbætur.
- Uppbygging innviða ferðaþjónustunnar miði að því að vernda náttúru Íslands og ferðamálaáætlun stefni að því að innleiða hugarfar sjálfbærni og ábyrgðar á náttúru og menningu landsins (Alþingi, 2011b).

Miðhálendi Íslands er sennilega stærsta svæðið í Evrópu (utan Svalbarða) þar sem menn hafa ekki fasta búsetu. Hálendið gegnir því tvímælalaust mikilvægu hlutverki í mótun ímyndar og sérstöðu landsins og er afar verðmætt fyrir ferðaþjónustuna í landinu, að ógleymdri náttúruvernd.

b. Vernd víðerna hálendisins eru talin gríðarlega mikilvæg

Eitt helsta einkenni hálendis Íslands eru lítt snortin víðerni. Úttekt Umhverfisstofnunar (2009) og Rannveigar Ólafsdóttur og Micael Runnström (2010) á umfangi víðerna á Íslandi

miðað við skilgreiningu náttúruverndarlaga (nr. 44/1999) sýndu að þau þekja milli 34%-38% landsins og stærstur hluti þeirra er á miðhálendinu, þar af drjúgur hluti jöklar. Víðerni má einnig skilgreina út frá huglægum viðmiðum eins og út frá því hvort ferðamenn upplifi viðkomandi svæði sem víðerni, ekki síður en út frá hlutlægum viðmiðunum (hlutlæg viðmið væri t.d. þegar notuð er skilgreining náttúruverndarlaganna). Þannig kom fram í spurningakönnunum á 11 stöðum á hálendinu að yfir 90% af ferðamönnum töldu ósnortin víðerni vera hluta af aðdráttarafli staðanna (Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012). Í hugum ferðamanna er hálendið því víðerni þrátt fyrir þá uppbyggingu sem orðið hefur á svæðinu eins og t.d. virkjanir, vegir, skálar og ummerki eftir ferðamenn eins og utanvegaakstur og rof úr göngustígum (Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012).

Í skýrslu sinni um ferðamennsku á hálendinu segir Anna Dóra Sæþórsdóttir (2012) m.a. um rannsóknaniðurstöður sínar:

> *"Við greiningu á spurningalistunum, viðtölunum og dagbókunum kemur fram að aðdráttarafl hálendisins felst fyrst og fremst í „ósnortnum" víðernum ásamt ýmsum eiginleikum náttúrunnar eins og fegurð, landslagi, útsýni, fjölbreytileika, jarðfræði og einstökum náttúrufyrirbærum eins og fjöllum, jöklum, hverum og auðnum. Þeir víðerniseiginleikar sem fólk er fyrst og fremst að sækjast eftir að upplifa er ósnortin náttúra, eða náttúran án mannvirkja og að upplifa það að vera fjarri mannheimum. Kyrrð, fámenni og öræfastemning er mikilvægur hluti af aðdráttaraflinu. Að mati flestra ferðamanna felst aðdráttarafl hálendisins í frumstæðri uppbyggingu og einfaldleikanum sem að sama skapi gerir það krefjandi að ferðast um hálendið. Þar er hægt að upplifa ævintýri og hálendið gegnir því hlutverki að vera leikvöllur fyrir ýmiss konar afþreyingu eins og gönguferðir, jeppaferðir, fjallahjól, hestaferðir og margt fleira."*

Með þessu má segja að þar með séu víðerni og önnur náttúruleg svæði orðin að mikilvægri auðlind fyrir ferðaþjónustuna og fyrir gjaldeyrisöflun þeirra þjóða sem eiga slíka náttúruauðlind (Nash, 2001; Talbot, 1998). Efnahagsleg rök eru því í vaxandi mæli notuð til réttlætingar á því að varðveita eiginleika víðerna (Boyd og Butler, 2009; Fredman og Sandell, 2009; Hall o.fl., 2009).

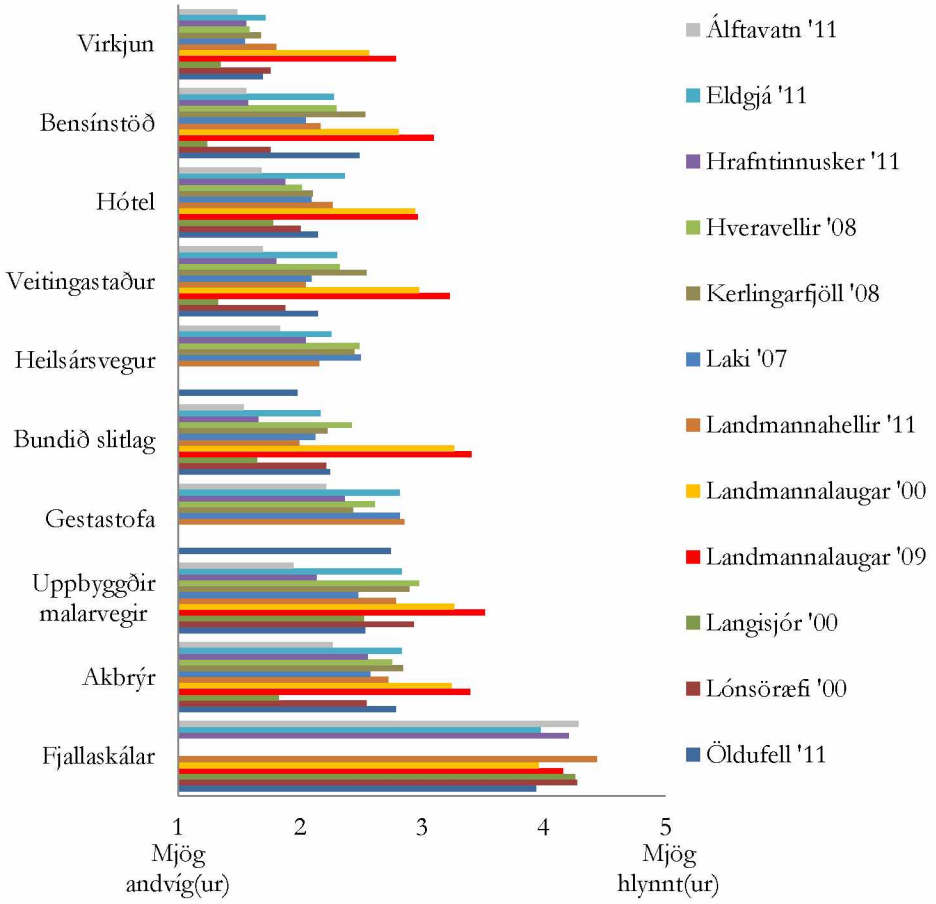
Að mati Landverndar eru skilaboðin skýr og rannsóknir Önnu Dóru undirstrika mikilvægi þess að vernda víðerni, því þau eru mikilvæg auðlind fyrir ferðaþjónustuna í landinu. Þá hefur hér ekki verið rætt um vernd náttúrunnar vegna eigingilda hennar eða annarra siðferðislegra raka, sem að mati samtakanna vega síst minna.

c. *Uppbyggðir vegir og aðrar stórar framkvæmdir eyðileggja víðerni og upplifun fólks af náttúrunni*

Þegar víðerni verða vinsælir ferðamannastaðir getur mannmergð og röskun á umhverfinu dregið úr þeim eiginleikum sem upphaflega löðuðu að ferðamenn. Með aukinni ásókn ferðamanna í hálendið hefur þurft að byggja upp aðstöðu og bæta innviði en við það dregur úr víðerniseiginleikunum og að mati sumra er þeim „spillt". Til þess að fólk upplifi einveru má þar heldur ekki vera margt fólk en með bættri vegagerð fjölgar fólki. Nú þegar má greina ákveðin hættumerki um að þolmörkum ferðamanna sé náð sums staðar á hálendinu (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010a, 2010b).

Þá má benda á að virkjunum fylgja jafnan betri vegir og þar með aukið aðgengi en í tilfelli ferðamennsku á hálendinu er það ekki kostur. Æskilegra er talið að halda ferðamönnum sem mest í byggð þar sem íbúar landsins búa, enda hefur það meiri jákvæð efnahagsleg áhrif og síður er gengið á auðlind hálendisins sem ferðamannastað (Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012). Jafnframt er ánægja ferðamanna mest á hálendinu þar sem uppbygging og þjónusta er minnst og þeir eru almennt þeim mun ánægðari sem svæðinu hefur verið minna raskað. Virði óraskaðra svæða er því mikið (Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012).

Meðfylgjandi mynd úr skýrslu Önnu Dóru Sæþórsdóttur (2012) sýnir viðhorf ferðamanna til mannvirkja á ákveðnum svæðum á hálendinu (1. mynd). Mest er andstaðan gegn virkjunum, næst mest gegn bensínstöðvum og hótelum, því næst veitingastöðum, heilsársvegum, bundnu slitlagi, gestastofum, uppbyggðum malarvegum og akbrúm yfir vatnsföll. Það er því greinilegt að ferðamennirnir sjálfir á hálendinu kæra sig ekki um heilsársvegi eða bundið slitlag, og meirihlutinn virðist andvígur uppbyggðum malarvegum. Vert er að taka fram að Landmannalaugar skera sig nokkuð úr, en þar eru ferðamenn greinilega meira þjónustusinnaðir.

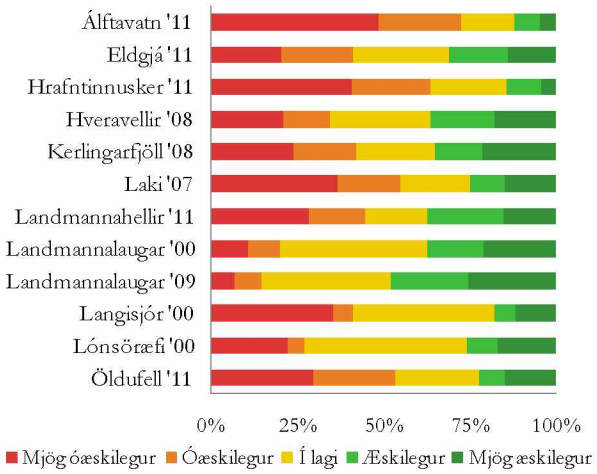


1. mynd: Viðhorf ferðamanna til mannvirkja á mismunandi svæðum á hálendi Íslands. Tekið úr: Anna Dóra Sæþórsdóttir (2012; 19. mynd).

Það er ljóst af viðhorfskönnunum að skoðanir eru nokkuð skiptar á því hvers konar vegir eigi að vera á hálendinu, en þó þykja uppbyggðir malarvegir á flestum stöðum heldur óæskilegir. Undantekningu er aftur að finna í Landmannalaugum (2. mynd). Þá kemur einnig fram í

skýrslu Önnu Dóru að erlendir ferðamenn eru eindregnari en þeir innlendu á þeirri skoðun að halda eigi hálendisvegunum óbreyttum. Er það bæði vegna ævintýrisins sem felst í því að ferðast á vondum vegum, en einnig vegna þess að þá myndi ferðamönnum fjölga og ferðamennskan breytast. Þá hefur stjórn Samtaka ferðaþjónustunnar ályktað gegn uppbyggðum vegi yfir Kjöl þar sem slík framkvæmd myndi gjörbreyta upplifun ferðamanna og Ferðaklúbburinn 4x4 hefur tekið í sama streng[2]. Í ályktun SAF um uppbyggðan veg yfir Kjöl segir m.a.:

> *„Vegur af þeirri gerð sem hér er rætt um sviptir hálendið sérkennum sínum og þeirri öræfastemningu sem ferðamenn sækjast eftir. Hálendi landsins hefur mikið gildi fyrir þjóðina og með því að leggja uppbyggða samgönguæð í gegnum eitt helsta hálendissvæðið er verið að spilla verulega þeirri upplifun sem menn sækjast eftir“* [3]



2. mynd: Viðhorf ferðamanna til uppbyggðs malarvegar á mismunandi stöðum á hálendinu. Tekið úr: Anna Dóra Sæþórsdóttir (2012, 25. mynd).

d. Stefnu um hálendisvegi verður að byggja á forsendum náttúruverndar og náttúruferðamennsku

Ferðamennska á víðernum flokkast sem náttúruferðamennska. Náttúruferðamennska byggir á fjölbreytilegri náttúruupplifun og er almennt meira háð gæðum umhverfisins en aðrar tegundir ferðamennsku (Fredman og Tyrväinen, 2010). Víðerni eru jafnan talin mest náttúruleg af öllum svæðum. Þar með eru víðerni og önnur náttúruleg svæði orðin að mikilvægri auðlind fyrir ferðaþjónustuna og fyrir gjaldeyrisöflun þeirra þjóða sem eiga slíka náttúruauðlind (Nash, 2001; Talbot, 1998). Efnahagsleg rök eru því í vaxandi mæli notuð til réttlætingar á því að varðveita eiginleika víðerna (Boyd og Butler, 2009; Fredman og Sandell, 2009; Hall o.fl., 2009). Þá má ekki gleyma því að aðgangur að óraskaðri náttúru og að geta

2 http://www.mbl.is/frettir/innlent/2007/02/09/felagsmenn_i_4x4_motmaela_aformum_um_uppbyggingu_kj/

3 Úr ályktun stjórnar Samtaka ferðaþjónustunnar frá 25. febrúar 2007.

upplifað víðerni eru hluti af lífsgæðum Íslendinga og verður sífellt mikilvægari í borgarsamfélagi nútímans. Þá segir í stefnumörkun stjórnvalda um sjálfbæra þróun (Umhverfisráðuneytið, 2010) að tryggja skuli að stór samfelld víðerni verði áfram að finna í óbyggðum Íslands.

Margir vegir á hálendinu eru ekki í nógu góðu ásérkomulagi og þarfnast viðhalds. Slíkt getur m.a. dregið úr hættu á utanvegaakstri, eins og nefnt er í greinargerð með þingsályktunartillögunni. Landvernd (2007) mótaði sér stefnu um hálendisvegi árið 2007 (http://eldri.landvernd.is/yflokkar.asp?flokkur=1665). Stjórn samtakanna hvetur umhverfis- og samgöngunefnd til að kynna sér þessa stefnu samtakanna, en þar er lögð áhersla á nauðsyn þess að greina á milli þess sem kallast ferðamannavegir og almennra vega. Almennir vegir eru vegir sem koma fólki fljótt og örugglega á milli áfangastaða (allar gerðir bíla) en ferðamannavegir skulu hinsvegar þjóna þeim tilgangi að gera ferðafólki, jafn innlendum sem erlendum ferðamönnum, mögulegt að fara um áhugaverð svæði í þeirri hægð og í þeim áföngum sen hentar til skoðunar á landslagi og náttúrufari. Þá segir í stefnu Landverndar að **vegir á miðhálendi Íslands eigi fyrst og fremst að vera ferðamannavegir og mikilvægt að þar séu víðáttumikil svæði án vega.**

4. Uppbyggðir hálendisvegir og öryggismál

Stjórn Landverndar er ekki sammála þeirri túlkun flutningsmanna tillögunnar að uppbygging hálendisvega myndi endilega auka öryggi þeirra sem þar fara um. Með greiðfærari vegum er mögulega verið að beina aukinni umferð inn á svæði þar sem snögg veðrabrigði geta skapað mikla hættu. Þá minnka betri vegir ekki endilega slysahættu, eins og fullyrt er í greinargerð með þingsályktunartillögunni, því umferð verður hraðari á uppbyggðum vegum og líklegra að fólk sé jafnvel verr búið til vetrarferða. Þá getur tekið lögreglu og björgunarsveit langan tíma að komast á staði inn á hálendinu til aðstoðar ferðafólki í neyð.

Stjórn Landverndar beinir þeim tilmælum til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis að kanna afstöðu Landsbjargar til uppbyggingar hálendisvega, hafi það ekki þegar verið gert.

5. Niðurstaða Landverndar

Stjórn Landverndar leggur til við umhverfis- og samgöngunefnd að falla frá þingsályktunartillögu um uppbyggða vegi um hálendið með þeim rökum sem tíunduð eru í þessari umsögn. Samtökin benda jafnframt á að vinna stendur nú yfir hjá Skipulagsstofnun að gerð landsskipulagsáætlunar sem m.a. tekur á skipulagi miðhálendisins. Æskilegt og eðlilegt er að þar verði mótuð stefna um vegi og vegagerð á hálendinu.

Stjórn Landverndar leggur áherslu á nauðsyn þess að halda hálendisvegum betur við en gert er í dag en telur einnig að vegagerð á hálendi Íslands eigi að halda í lágmarki til að takmarka áhrif á umhverfi, ásýnd svæðisins og upplifun ferðafólks. Þá er það mat stjórnarinnar að stefna um hálendisvegi eigi að byggja á forsendum náttúruverndar og náttúruferðamennsku.

Fyrir hönd stjórnar Landverndar,

_____

Guðmundur Ingi Guðbrandsson,
framkvæmdastjóri.

Heimildir

Alþingi ((2011a). Heildstæð orkustefna fyrir Ísland. Skýrsla stýrihóps um mótun heildstæðrar orkustefnu. *Þingskjal 286 — 266. mál*. Sótt 5. desember 2013.

Alþingi (2011b). Tillaga til þingsályktunar um ferðamálaáætlun 2011-2020, *Þskj. 758 - 467. mál. Sótt 21. apríl 2012, af* http://www.althingi.is/dba-bin/ferill.pl?ltg=139&mnr=467.

Anna Dóra Sæþórsdóttir (2010a). Planning nature tourism in Iceland based on tourist attitudes. *Tourism Geographies, 12*(1), 25-52.

Anna Dóra Sæþórsdóttir (2010b). Tourism struggling as the wilderness is developed. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, 10*(3), 334-357.

Anna Dóra Sæþórsdóttir (2012). Ferðamennska á miðhálendi Íslands: Staða og spá um framtíðarhorfur.

Boyd, S. W. og Butler, R. W. (2009). Tourism and the Canadian national park system: protection, use and balance. Í W. Frost og C. M. Hall (Ritstj.), *Tourism and national parks: International perspectives on development, histories and change* (bls. 102-113). London: Routledge.

Ferðamálastofa (2011). *Ferðaþjónustan á Íslandi í tölum*. Sótt 1. August 2012 af http://ferdamalastofa.is/upload/files/Ferdatjonusta_i_tolum_mars_2011.pdf

Fredman, P. og Sandell, K. (2009). 'Protect, preserve, present' – the role of tourism in Swedish national parks. Í W. Frost og C. M. Hall (Ritstj.), *Tourism and national parks: International perspectives on development, histories and change* (bls. 197-208). London: Routledge.

Fredman, P. og Tyrväinen, L. (2010). Frontiers in nature-based tourism. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, 10*(3), 177 - 189. Sótt 24. júní 2011

Hall, C. M., Müller, D. K. og Saarinen, J. (2009). *Nordic tourism: Issues and cases*. Bristol: Channel View.

Landvernd 2007. *Hálendisvegir - hvert stefnir og hvað er í húfi?* Skýrsla hálendisvegahóps Landverndar, 2007.

Nash, R. (2001). *Wilderness and the American mind* (4th útgáfa). New Haven; London: Yale University Press. af http://www.amazon.com/Wilderness-American-Mind-Fourth-Roderick/dp/0300091222

Rannveig Ólafsdóttir og Micael Runnström (2010). Endalaus víðátta? Mat og kortlagning íslenskra víðerna. *Náttúrufræðingurinn, 81*(2), 57-64.

Talbot, C. (1998). The wilderness narrative and the cultural logic of capitalism. Í J. B. Callicott og M. P. Nelson (Ritstj.), *The great new wilderness debate* (bls. 325-336). Athens: The University of Georgia Press.

Umhverfisráðuneytið (2010). Velferð til framtíðar. Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi. Áherslur 2010–2013. Reykjavík: Umhverfisráðuneytið.

Umhverfisstofnun (2009). Ósnortin víðerni Reykjavík: Umhverfisstofnun.

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/493
komudagur 2.12.2013

SAMTÖK ATVINNULÍFSINS

Alþingi
Nefndasvið
Austurstræti 8 – 10

150 Reykjavík

2. desember 2013

Mál: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið, 17. mál.

Samtök atvinnulífsins taka undir efnisatriði tillögunnar um að kanna hagkvæmni þess að bæta og byggja upp hálendisvegi landsins. Í framhaldi verði síðan mótuð stefna um forgangsröðun hugsanlegra framkvæmda. Tekið er undir umfjöllun í greinargerð með tillögunni um jákvæð áhrif styttingu leiða milli landshluta á ferðaþjónustu, byggðamál og með tilliti til öryggis og umhverfis.

Virðingarfyllst,
f.h. Samtaka atvinnulífsins

Aðsetur: Borgartún 35, 105 Reykjavík
Sími: 591 00 00
Bréfsími: 591 00 50
Netfang: sa@sa.is
Veffang: www.sa.is

Umhverfis- og samgöngunefnd alþingis
Alþingi
150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/473
komudagur 2.12.2013

Reykjavík 2. desember 2013

Umsögn um tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið, 17. mál.

Samtök ferðaþjónustunnar hafa farið yfir tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið og hafa eftirfarandi athugasemdir:

Samtök ferðaþjónustunnar eru sammála því að aðgerða sé þörf þar sem vegakerfið um hálendið er að grotna niður. Með viðhaldsleysi ógnar ástand hálendisvega ferðaþjónustu á svæðinu og þeirri nýsköpun sem þar gæti átt sér stað.

Í umræðum um uppbyggingu á Kjalvegi s.l. vor sendu SAF bréf á innanríkisráðherra þar sem eftirfarandi kom fram

- ***Vegurinn verði nú þegar lagaður til bráðabirgða þannig að umferð geti gengið greiðlega fyrir sig um veginn í sumar og til að koma í veg fyrir utanvegaakstur sem hefur aukist mikið vegna slæms ástands vegarins.***

- ***Tekin verði ákvörðun um að vegurinn verði endurbyggður í núverandi vegstæði eins og svæðisskipulag miðhálendisins gerir ráð fyrir.***

- ***Vegurinn verði uppbyggður ferðavegur og getur þannig verið opinn í 6-8 mánuði á ári.***

Fyrrgreind atriði eru í fullu gildi og eiga við jafnt um Kjalveg og aðra stofnvegi á hálendinu sem eru auk Kjalvegs, Kaldadalsvegur, Sprengisandsleið og Fjallabaksleið nyrðri

Samtökin eru því sammála að fyrrgreindir hálendisvegir verði uppbyggðir, en að það verði gert skv. C2 staðli Vegagerðarinnar og í núverandi vegstæði. Aðrir vegir á hálendinu fái þá aðra skilgreiningu og verða nýttir í samræmi við skilgreinda umferð.

Í umsöng SAF að landsskipulagi kom eftirfarandi fram varðandi verndarheildir:

Samtökin fagna því að á miðhálendinu séu aðeins tvö mannvirkjabelti sem miðast við Kjöl og Sprengisand en telja þó að mannvirkjabeltin eigi að vera hluti af einni verndarheild miðhálendisins. Samtökin telja að ein verndarheild fyrir allt miðhálendið, í stað þriggja sé besti kosturinn til að huga að verndarhagsmunum hálendisins í heild. Með eina verndarheild skapast einnig möguleikar á einfaldara skipulagi við stjórnsýslu þjóðgarða og þjóðlenda. Ef mannvirkjabelti eru hluti af verndarheild miðhálendisins er hægt að setja upp ákveðnari takmörk fyrir mannvirkjagerð.

Virðingarfyllst

Gunnar Valur Sveinsson
Samtök ferðaþjónustunnar

Bílar og fólk ehf. Sterna

Til: *nefndasvid@althingi.is*

143. löggjafarþing 2013–2014.
Þingskjal 17 — 17. mál.

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/742
komudagur 20.12.2013

Umsögn framkvæmdastjóra Sternu Bílar og fólk ehf. um *„Tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið“*

Síðan 2006 hefur Sterna markaðssett og verið með reglubundinn akstur yfir Kjöl, Reykjavík - Akureyri - Reykjavík og er ætlun okkar að markaðssetja þessa leið enn frekar. SBA-Norðurleið hefur einnig ekið á þessari leið samhliða okkur og það má ljóst vera þegar tvö fyrirtæki geta ekið þessa leið á degi hverjum þá hlýtur að vera einhver nauðsyn fyrir því að aka þar yfir. Eftirspurn túristans hefur aukist verulega á þessu svæði og eru bæði Kerlingarfjöll og Hveravellir eftirsóttustu staðirnir. Sterna og SBA eru að fara 72 ferðir hvort fyrirtæki fyrir sig yfir Kjöl og akstur þessara fyrirtækja er rúmlega 115 þúsund km. á sumri hverju. Dálitlaar sveiflur hafa verið í farþegaflutningum þessa fyrirtækja en í okkar ferðum er fjöldin frá 900 til 1700 farþegar á sumri hverju. Farþegatölur frá SBA hef ég ekki undir höndum en ég geri ráð fyrir að þær séu eitthvað svipaðar.

Fjölmörg önnur fyrirtæki eru að horfa til markaðssetningar með farþega yfir Kjöl og er Starna Travel farin að auglýsa og keyra dagsferðir frá Reykjavík í Kerlingarfjöll. Einnig er verið að setja af stað dagsferðir frá Akureyri í Hveravelli og Kerlingarfjöll og eins og fyrr sagði er orðin töluverð mikil ásókn ferðamanna og ferðaskipuleggjenda að fara á þessi ofantalin svæði.

Vegna þessar aukningar á umferð þarna yfir hefur vegurinn verið nánast ófær allt sumarið og þess vegna hafa verið miklar bilanatíðnir ökutækja með tilheyrandi vandræðum og að ekki sé talað um hættuna sem fylgir því að skilja ökutæki eftir í vegslóða sem víðast hvar rúmar ekki nema eitt ökkutæki. Seinasta sumar er það allra lakasta hvað veginn varðar og eftir hverja einustu ferð voru bifreiðarnar teknar á verkstæði til viðgerðar, slitnir demparar, brotnar fjarðrir og skifti engu máli hvort bíllinn var nýr eða gamall, allt virðist láta undan. Víðast hvar í auglýsingum er þessi vegur talin fær öflugum fólksbílum og þá er því ferðafólki sem taka sér bíl á leigu ekkert að vanbúnaði að aka þessa leið.

Bílar og Fólk ehf. • Krókhálsi 12 • 110 Reykjavík •Iceland • KT: 520202-2180
URL: www.sterna.is • @ :sterna@sterna.is • **TEL: 551-1166**

Bílar og fólk ehf. Sterna

Við hjá Sterna teljum að það sé brýn nauðsyn á því að bæta þennan veg eigi síðar en strax ef ekki á illa að fara og skorum á stjórnvöld að hafa það sem forgangs verkefni að byggja upp Kjalveg og gera hann, minnsta kosti þannig að hann verði vel fær yfir sumartímann. Sagt er að sum svæði, Landmannalaugar og fleiri staðir séu farinir að láta á sjá og það verulega undan ágangi ferðamannsis og ef þessi vegur yrði bættur hið snarasta þá er það okkar álit að það verði eingöngu til þess að létta áganginn á öðrum ferðamannastöðum.
Bestu þakkir,
Óskar Stefánsson.

Bílar og Fólk ehf. • Krókhálsi 12 • 110 Reykjavík •Iceland • KT: 520202-2180
URL: www.sterna.is • @ :sterna@sterna.is • **TEL: 551-1166**

Umhverfisstofnun
Environment Agency of Iceland
Sudurlandsbraut 24
IS - 108 Reykjavík
Tel: +354 591-2000
Fax: +354 591-2020
www.umhverfisstofnun.is
ust@umhverfisstofnun.is

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/495
komudagur 2.12.2013

Alþingi - Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

UMHVERFISSTOFNUN

Reykjavík, 2. desember 2013
Tilvísun: UST20131100123/abg

Þingsályktun um uppbyggða vegi um hálendi Íslands. Umsögn.

Umhverfisstofnun vísar til erindis Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis dags. 18.nóvember sl. þar sem óskað er eftir umsögn stofnunarinnar um tillögu að þingsályktun um uppbyggða vegi um hálendið, sbr. þingskjal 17 - 17. mál.

Fram kemur í tillögu til þingsályktunar að Alþingi ályktí að fela ríkisstjórninni að kanna þjóðhagslega hagkvæmni þess að hálendisvegir landsins verði bættir og lagfærðir og gerð verði forkönnun á umhverfisáhrifum og könnuð samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar m.a. á ferðaþjónustu, byggðaþróun, öryggi og á tækifæri á norðurslóðum.

Umhverfisstofnun vill benda á að uppbyggðir vegir um hálendi Íslands gætu haft í för með sér margvísleg óæskileg áhrif. Ber þar fyrst að nefna neikvæð sjónræn áhrif mannvirkjanna sem um ræðir og skerðingu á víðerni á hálendi Íslands. Umhverfisstofnun bendir á að í stefnumörkun stjórnvalda „Velferð til framtíðar 2002-2020" er sett fram það markmið að tryggt verði að stór samfelld víðerni verði áfram að finna í óbyggðum Íslands. Þar kemur einnig fram að stór samfelld víðerni sé varla að finna lengur í vestanverðri Evrópu, nema nyrst í Skandinavíu og á Íslandi. Ástæða sé til þess að ætla að slík víðerni fái aukið gildi í framtíðinni, bæði efnahagslegt og huglægt.

Rannsóknir hafa sýnt að það er náttúra Íslands, og sér í lagi hin hreina og óspillta náttúra hálendisins, sem hefur laðað að erlenda ferðamenn til landsins. Auk fjölbreytilegrar og einstæðrar náttúru felst aðdráttarafl hálendisins í fámenni, kyrrð og fjarlægð frá manngerðu umhverfi (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010b, 2012), sjá http://skemman.is/stream/get/1946/14504/34466/1/%C3%81%C3%A6tlun_fer%C3%B0amennsku_Lokask%C3%BDrsla-3.pdf

Í dag eru Landmannalaugar innan friðlands að Fjallabaki einn vinsælasti áningarstaður öræfanna og var svæðið friðlýst árið 1979 og fer Umhverfisstofnun með umsjón þess. Verndargildi svæðisins og megineinkenni þess eru m.a. sérstakt en viðkvæmt lífríki, öræfaauðn og kyrrð. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að viðhalda þessum einkennum fyrir framtíðar kynslóðir að njóta.

Umhverfisstofnun bendir á að uppbyggðir vegir um hálendi Íslands koma til með að hafa í för með sér meiri umferð um hið viðkvæma svæði sem hálendið er og kann aukin umferð fólks að kalla á meiri ágang sem aftur kallar á aukna innviði. Umhverfisstofnun telur slíka uppbyggingu á hálendi Íslands ekki falla að þeim markmiðum sem sett hafa verið af stjórnvöldum hvað varðar vernd víðerna

þar sem tryggja á að stór samfelld víðerni þar sem sýnilegra áhrifa mannsins gætir lítt eða ekkert, sökum þess að slíkum svæðum fer óðum fækkandi á jörðinni. Einnig bendir Umhverfisstofnun á að skref í átt til verndunar víðerna hafi verið stigið með samþykkt svæðisskipulags miðhálendisins sem er enn í gildi en þar er ekki gert ráð fyrir slíkum mannvirkjum sem uppbyggðir hálendisvegir eru.

Umhverfisstofnun vill benda á að vegakerfi og uppbygging vega er víða í heiminum notað sem stjórntæki til að stýra ásókn á viðkvæmar náttúruperlur. Að banna umferð eða takmarka uppbygginu vega með þeim hætti að þeir séu einvörðungu færir vel búnum jeppum felur í sér náttúruvernd þar sem að slíkir vegir draga úr aðsókn, auk þess sem rannsóknir sýni að sterkar vísbendingar eru um að ferð á slíkum vegum sé eftirsóknarverð fyrir þá ferðamenn sem um þá fara. Umhverfisstofnun telur þó nauðsynlegt að leggja áherslu á að vegum sé vel við haldið á hálendi Íslands m.a. til þess að sporna gegn utanvegaakstri.

Virðingarfyllst

Aðalbjörg Birna Guttormsdóttir
Teymisstjóri

Agnar Bragi Bragason
Lögfræðingur

Alþingi
Erindi nr. Þ 143/469
komudagur 1.12.2013

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 2. desember 2013
Tilvísun: 2013110021
EBj/BH
Tilv. ykkar: tölvupóstur dags. 18.11.2013.

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálendið.

Það hefur lengi legið fyrir að vantað hefur stefnu um hvert skuli vera hlutverk stofnvega á hálendinu sem eru fjórir, Kaldadalsvegur, Kjalvegur, Sprengisandsleið og Fjallabaksleið nyrðri sem og reyndar annarra hálendisvega, en í minna mæli þó. Nú síðast var reynt að ná fram slíkri stefnu við mótun þingsályktunartillögu um landsskipulagstefnu sem lögð var fram á síðasta þingi en náði ekki fram að ganga. Í þeim drögum að landsskipulagsstefnu sem að lokum lágu fyrir fengu hálendisvegirnir ekki stórt hlutverk og mjög var tekist á um hlutverk þeirra við mótun stefnunnar. Tókust þar á umhverfissjónarmið, sjónarmið ferðamennsku og ýmis sjónarmið nýtingar.

Í þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2007 - 2018 sem lögð var fram á Alþingi 2007, en náði ekki fram að ganga, er fjallað um hálendisvegina á eftirfarandi hátt:

„Landsvegirnir fjórir sem teljast til grunnnetsins [samkvæmt núgildandi vegalögum stofnvegir á hálendi] hafa mikla sérstöðu. Mestur hluti þessara vega er óuppbyggðar malarslóðir. Samgönguáætlun felur í sér að þeim verði komið í „gott horf“ samkvæmt nánari skilgreiningu. Fjármagn í áætluninni dugir þó einungis fyrir litlum hluta verkefnisins, en hefjast þarf handa hið fyrsta við að skilgreina hlutverk þeirra og hvaða kröfur þeir eiga að uppfylla.“

Við gerð næstu samgönguáætlunar 2011 - 2022 var komin upp gjörbreytt staða í þjóðfélaginu. Efnahagshrunið haustið 2008 olli því að fjármagn til framkvæmda í vegamálum snarminnkaði og ekki tekst lengur að halda í horfinu varðandi viðhald og þjónustu á vegakerfinu. Öllum fjárveitingum til nýframkvæmda er beint að hinu hefðbundna vegakerfi og þykir mörgum fjarri því að þar sé nóg gert. Það kemur því ekki á óvart að ekki er um að ræða neina nýja stefnumörkun um stofnvegi á hálendinu í þingsályktuninni eða veitt neinu fjármagni til uppbyggingar veganna.

Ekki þarf að fjölyrða um ástand þessara vega enda eru þeir flestallir í ástandi sem flokkast sem ótækt til viðhalds. Vegirnir eru víða niðurgrafnir og verja sig ekki fyrir vatni. Heflun og annað viðhald dugar skammt á slíka vegi og ekki er til fjármagn til að sinna nema því allra brýnasta í viðhaldi. Engan þarf að undra þótt mjög sé kvartað undan vegunum. Á sama tíma hefur orðið sprenging í íslenskri ferðaþjónustu sem er orðin afar mikilvægur hlekkur í íslensku efnahagslífi.

Uppbygging vega á hálendinu og viðhald og þjónusta á vegum hefur því miður ekki getað fylgt eftir þessari þróun.

Vegagerðin er hlynnt því sem fram kemur í fyrirliggjandi þingsályktunartillögu um uppbyggða vegi um hálendið að könnuð verði þjóðhagsleg hagkvæmni þess að hálendisvegir landsins verði bættir og lagfærðir. Vegagerðin bendir á í því sambandi að verkefnið er afar víðtækt og stórt. Það mun verða tímafrekt og kostnaðarsamt og mun þurfa að kalla til þess fjölda sérfróðra aðila. Gagnsemi verkefnisins felst í því að stjórnvöld munu að því loknu geta veitt fjármagni til hálendisveganna í samræmi við vel ígrundaða stefnu sem allir hagsmunaaðilar hafa komið að að móta og byggir á fræðilegum og efnahagslegum grunni.

Virðingarfyllst,

Hreinn Haraldsson

Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri.