



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ  
FERÐAMÁLA

ICELANDIC TOURISM  
RESEARCH CENTRE

# ÚTTEKT Á FERÐAÞJÓNUSTU OG ÚTIVIST VEGNA FÆRSLU HRINGVEGAR Í MÝRDAL



**Anna Vilborg Einarsdóttir**  
**2021**

© Rannsóknamiðstöð ferðamála 2021

Útgefandi: Rannsóknamiðstöð ferðamála, Borgum v/ Norðurslóð, IS-600 Akureyri  
Netfang: [rmf@rmf.is](mailto:rmf@rmf.is)  
Veffang: [www.rmf.is](http://www.rmf.is)

Titill: Úttekt á ferðaþjónustu og útivist vegna færslu hringvegjar í Mýrdal  
Höfundur: Anna Vilborg Einarsdóttir

Númer: RMF-S-03-2021  
ISBN: 978-9935-437-00-2  
ISSN: 1670-8857

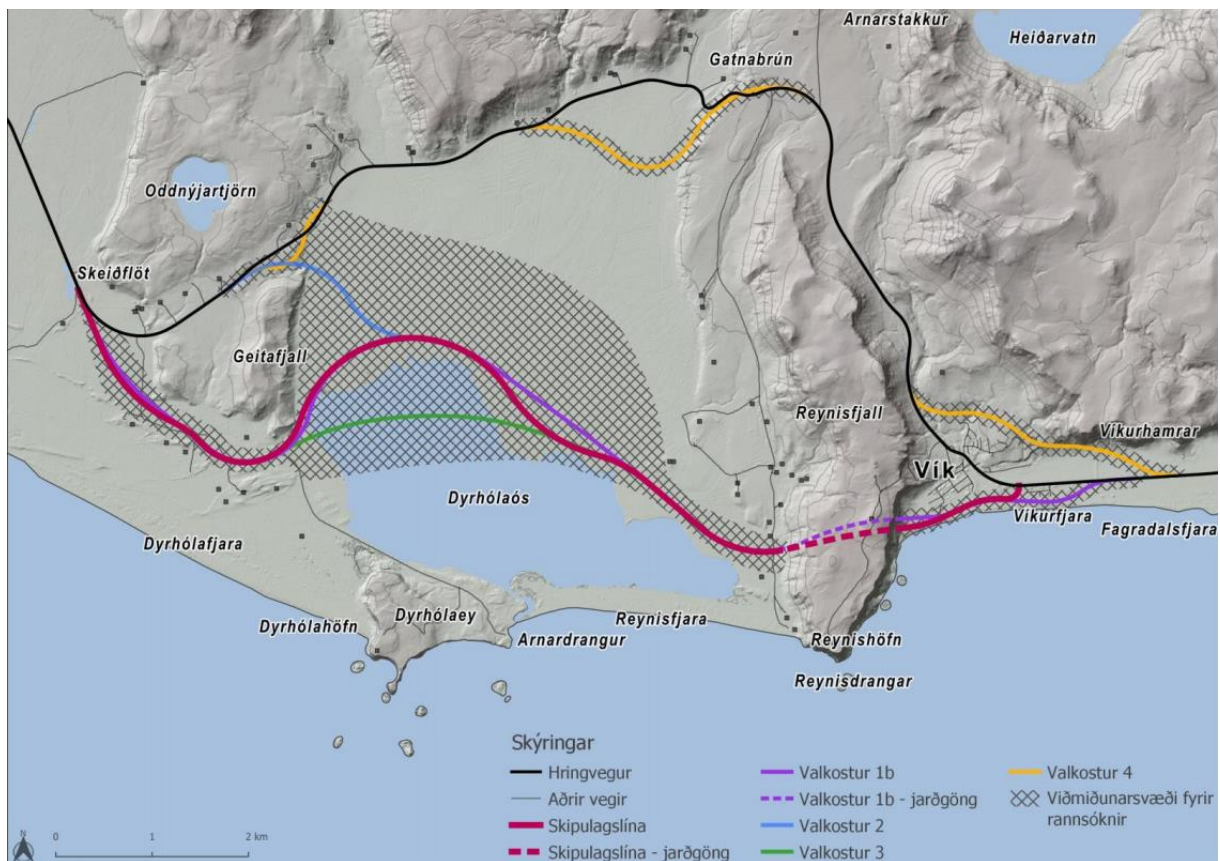
Forsíðumynd: Reynisdrangar © Anna Vilborg Einarsdóttir, 2021

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

Markmiðið með þessari rannsókn er að afla gagna um viðhorf tiltekinna notendahópa til færslu Hringvegur um Mýrdal og gerð jarðgangna í gegnum Reynisfjall. Aðdragandi verkefnisins hefur verið langur og margt hefur breyst á tímabilinu. Árið 2013 var samþykkt í sveitarstjórn aðalskipulag um veglínu Hringvegur um Mýrdal í jarðgöng sunnarlega í Reynisfjalli og sunnan við byggðina í Vík.

Á aðalskipulagi Mýrdalshrepps er sýnt hvernig Hringvegur myndi færast suður fyrir þorpið og liggja í jarðgöngum gegnum Reynisfjall, liggja norðan Dyrhólaóss og tengjast núverandi Hringvegi við Skeiðflöt. Segja má að valkostir 1b, 2 og 3 séu síðan mismunandi útfærslur á þeim megin valkosti sem skipulagslínan er. Viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir hvað þessa valkosti varðar eru í stórum dráttum svipuð (Sjá Viðauka V).



Mynd 1: Valkostir um veglínur ásamt viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir.

Valkostur 4 er frábrugðinn skipulagslínunni og valkostum 1-3 í meginatriðum hvað það varðar að Hringvegur myndi færast upp fyrir þorpið í Vík. Viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir vegna valkosta 4 eru því ofan þorpsins í Vík og á landbúnaðarsvæði meðfram nýrri veglínu vestan Gatnabrunar.

Verkefnið, sem hér um ræðir, felur í sér rannsókn á því hvernig ferðapjónustuaðilar, ferðamenn og útivistarfólk nýta áhrifasvæði valkosta og hvernig upplifun ferðamanna er af svæðinu. Um var að ræða

eigindlega rannsókn sem fór fram sumarið 2021. Tekin voru samtals 20 viðtöl við einstaklinga sem starfa á áhrifasvæðinu og/eða þekkja vel til ferðaþjónustunnar, þ.e. 11 ferðaþjónustuaðilar, fimm einstaklingar sem stunda útivist að staðaldri og fjórir fulltrúar stoðkerfis ferðaþjónustunnar á svæðinu. Þá voru tekin stutt viðtöl við 43 innlenda og erlenda ferðamenn á vettvangi. Með viðtölunum var leitast við að safna upplýsingum sem geta nýst til þess að svara matspurningum sem lagðar hafa verið fram í drögum að tillögu að matsáætlun.

Samkvæmt tillögu að matsáætlun var gert ráð fyrir að athugunarsvæðið miðist við svæði þar sem sést til vegar og/eða þar sem búast má við að umferð breytist með tilkomu framkvæmdar. Áhrifasvæði framkvæmdanna er hér skilgreint sem svæðið þar sem ferðaþjónusta er helst í boði, einkum við núverandi Hringveg, í Dyrhólahverfi, Reynishverfi og í Vík í Mýrdal.

Fyrirhuguð framkvæmd hefur verið umdeild í samfélaginu og haft veruleg áhrif beggja vegna Reynisfjalls. Deilur snúast að miklu leyti um það hvort laga eigi veginn um Gatnabrún eða leggja veg við Víkurfjöru, veg um Dyrhólaós og jarðgöng sunnarlega í Reynisfjalli. Í viðtölunum kemur fram að skiptar skoðanir hafa verið á framkvæmdinni í sveitarfélaginu og umræðan á stundum hörð. Enginn notendahópa þessarar rannsóknar, þ.e. ferðaþjónustuaðilar, útivistarfólk eða stoðkerfi ferðaþjónustunnar hafa fjallað formlega um eða ályktað um framkvæmdina sín á milli.

Ferðaþjónusta í Mýrdalshreppi er sterk að mati allra viðmælenda. Náttúra svæðisins er aðalaðdráttarafið og meginstoð atvinnulífs í hreppnum. Framkvæmdin er fyrirhuguð á fjölsóttu ferðamannasvæði beggja vegna Reynisfjalls. Meirihluti þeirra ferðaþjónustuaðila sem rætt var við er mótfallinn fyrirhugaðri framkvæmd, einkum vegna umhverfisáhrifa, ekki síst röskunar á náttúru svæðisins s.s. vistkerfi og fuglalífi. Ekki hafa þó allir ferðaþjónustuaðilar gert upp hug sinn, að þeirra sögn, vegna skorts á skýrri sýn um það hvernig framkvæmdin kemur til með að líta út, t.d. hvaða áhrif vegurinn í Víkurfjöru hafi á umhverfið. Er þá einkum tilgreint að útsýni muni spillast, hávaðamengun verði frá jarðgöngunum og mengun vegna umferðar. Leiðin til Víkur muni styttest lítið og hægt sé að taka mið af aðstæðum hverju sinni á akstri um fjallið og við Gatnabrún.

Viðmælendur bentu á að fleiri vegir bæti ekki endilega aðgengi, vegur um Dyrhólaós og jarðgöng í Reynisfjalli gætu haft í för með sér hraðakstur austur á bóginn og að ferðamenn aki fram hjá Víkurþorpi. Afstaða til þessa var í einhverjum tilfellum lituð af hagsmunum viðkomandi fyrirtækis en einnig voru skýr dæmi um að ferðaþjónustuaðilar legðu sérhagsmuni til hliðar og veldu frekar að láta náttúruna njóta vafans.

Viðmælendur í hópi ferðamanna, útivistarfólks og/eða stoðkerfi höfðu áhyggjur af áhrifum á Víkurfjöru vegna valkosta sem fela í sér jarðgöng. Minni áhyggjur voru af áhrifum á útivist á Reynisfjalli.

Nokkrar áhyggjur voru af áhrifum valkosta um veg ofan Víkur á golfvöll og svæði til skíðaiðkunar á þessum slóðum

## Efnisyfirlit

SAMANTEKT .....	3
1 INNGANGUR.....	8
1.2 Rannsóknarsvæðið .....	9
2 MÝRDALSHREPPUR .....	10
2.1 Auðlindir og náttúruperlur .....	10
2.2. Katla jarðvangur.....	10
2.3 Ferðapjónusta.....	12
3 LÝSING VALKOSTA OG NÝTING Á ÁHRIFASVÆÐI.....	15
4 AÐFERÐIR OG FRAMKVÆMD .....	17
4.1 Viðmælendur – ferðapjónustuaðilar .....	19
4.2. Viðmælendur – útivistarfólk.....	19
4.5. Viðmælendur - stoðkerfi ferðapjónustunnar .....	20
4.6. Viðmælendur - ferðamenn á vettvangi .....	20
5 VIÐHORF NOTENDAHOÞA TIL FÆRSLU HRINGVEGAR UM MÝRDAL OG JARÐGÖNG .....	22
5.1 Viðhorf ferðapjónustuaðila.....	22
5.2 Viðhorf fólks í útivist.....	26
5.3 Viðhorf fulltrúa stoðkerfis .....	30
5.4 Viðhorf ferðamanna .....	32
6 NIÐURSTÖÐUR OG ÁLYKTANIR .....	36
6.1 Niðurstöður: ferðapjónusta á áhrifasvæðinu.....	36
6.2. Niðurstöður: útivist á áhrifasvæðinu.....	37
6.3. Niðurstöður: stoðkerfi ferðapjónustu .....	38
6.4 Niðurstöður: ferðamenn á vettvangi.....	38
7 HEIMILDASKRÁ.....	40
8 VIÐAUKAR.....	42

## MYNDASKRÁ

Mynd 1: Valkostir um veglínur ásamt viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir. ....	3
Mynd 2: Víkurfjara, Reynisdrangar og Hraupið í Reynisfjalli. Mynd: AVE.....	12
Mynd 3: Fjöldi í Reynisfjöru. Heimild: Gyða Þórhallsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2021.....	14
Mynd 4: Valkostir um veglínur. Heimild: Vegagerðin. ....	15
Mynd 5: Mynd, notuð í viðtölum á Zoom. Heimild: Vegagerðin. ....	18
Mynd 6: Vegur um Víkurfjöru og vegskáli í Reynisfjalli.....	32
Mynd 7: Aðgengi að Víkurfjöru fyrir gangandi ferðamenn.....	33
Mynd 8: Nýr þjóðvegur um Dyrhólaós.....	34

## 1 INNGANGUR

Vegagerðin undirbýr nú forhönnun á veglínu um Mýrdal og jarðgöng á grunni frumdraga Vegagerðarinnar frá árinu 2008 og aðalskipulags Mýrdalshrepps sem þá var í gildi. Aðdragandi verkefnisins hefur verið langur og hafa jarðgöng um Reynisfjall verið til umræðu í áratugi (Vegagerðin, 2008). Árið 2013 var Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012-2028 samþykkt með veglínu Hringvegjar um Mýrdal í jarðgöng sunnarlega í Reynisfjalli og sunnan við byggðina í Vík (Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012-2028). Í Samgönguáætlun 2020-2024 er gert ráð fyrir fjármagni í undirbúning 13,3 km vegagerðar um Mýrdal og Víkurþorp ásamt jarðgöngum í gegnum Reynisfjall (Stjórnarráðið, e.d.). Ætlunin er að fjármagna Hringveg um Mýrdal og jarðgöngin í Reynisfjalli í samstarfi við einkaaðila. VSÓ ráðgjöf (2020) vann mat á umhverfisáhrifum vegna færslu Hringvegjarins. Í þeim gögnum kemur fram að markmið framkvæmdarinnar felist einkum í eftirfarandi þáttum:

- Greiðfærni á veturna fyrir alla umferð og vöruflutninga.
- Umferðaröryggi með bættum vegtæknilegum eiginleikum þar með legu vegjarins s.s. sjónlengdum, beygjum, halla og fækkun vegtenginga.
- Þjóðvegur færast út úr þéttbýli sem bæti öryggi og hljóðvist.
- Stytting Hringvegjar.

Vegagerðin fól Rannsóknamiðstöð ferðamála (RMF) að rannsaka áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á ferðaþjónustu og útivist á áhrifasvæðinu. Var óskað eftir því að aflað yrði gagna um viðhorf tiltekinna notendahópa til þessarar innviðabreytingar og áhrifa hennar á upplifun og notkun þeirra á svæðinu. Valdir voru fjórir notendahópar, þ.e. ferðaþjónustuaðilar á svæðinu, ferðamenn, stoðkerfi ferðaþjónustu svæðisins og íbúar sem stunda útivist að staðaldri. Til þess að viðmælendur gætu glöggvað sig á áhrifasvæðinu og fyrirhuguðum framkvæmdum fengu þeir kort og/eða myndir af svæðinu sem sýnir fyrirhugaðar veglínur. Eftirfarandi spurningar lagði Vegagerðin fram til rannsóknarinnar:

- *Eru þekktir áningarstaðir, ferðaleiðir og útivistarsvæði á áhrifasvæði valkosta?*
- *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 Víkurfjöru?*
- *Hver er fjöldi ferðamanna sem fara um áhrifasvæði framkvæmdakosta í hefðbundnu árfari?*
- *Eru áform um ferðaþjónustu eða ný útivistarsvæði á áhrifasvæði framkvæmdakosta?*
- *Koma valkostir til með að takmarka nýtingu svæðis til útivistar / ferðaþjónustu?*
- *Koma valkostir til með að breyta upplifun ferðamanna eða aðgengi þeirra að svæðum til útivistar / ferðaþjónustu?*
- *Hver eru líkleg áhrif framkvæmdakosta á útivist og ferðamennsku?*



Úr þessu varð eftirfarandi rannsóknarspurning:

Hvert er viðhorf ferðapjónustuaðila, útivistarfólks, erlendra og innlendra ferðamanna og stoðkerfis ferðapjónustu til færslu Hringveggar um Mýrdal? Hver, ef einhver, eru áhrif framkvæmdarinnar á aðdráttarafli svæðisins, nýtingu þess í ferðapjónustu, útivist og upplifun?

Aðalhöfundar þessarar skýrslu er Anna Vilborg Einarsdóttir, lektor við Ferðamáladeild Háskólans á Hólum. Magnea Lára Elínardóttir BA nemi við Háskólann á Hólum afritaði viðtöl við alla viðmælendur aðra en erlenda. Auk Önnu Vilborgar kom Magdalena Falter, doktorsnemi að gagnasöfnun og afritun viðtala. Þá fjallaði Hjalti Jóhannesson, sérfræðingur við Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri, um lýsingu valkosta og áhrif á útivist. Verkefnisstjóri var Guðrún Þóra Gunnarsdóttir, forstöðumaður RMF og tengiliður verkkaupa þ.e. Vegagerðarinnar var Þorbjörg Sævarsdóttir.

## 1.2 Rannsóknarsvæðið

Rannsóknarsvæðið er víðfeðmt því það nær frá Sólheimajökli í vestri og að Hjörleifshöfða í austri en í drögum að matsáætlun kemur fram að athugunarsvæðið skuli miðast við þar sem sést til vegar og/eða þar sem búast má við að umferð breytist með tilkomu framkvæmdar . Áhrifasvæðið markast því að mestu leyti af svæðunum beggja vegna Reynisfjalls, þ.e. svæðið í kringum Vík í Mýrdal og Mýrdalinn vestan við Reynisfjall. Áhrifasvæðinu má skipta í fimm undirsvæði og á þeim öllum er einhver ferðapjónusta í boði, gisting, veitingasala og/eða afþreying og útivist stunduð. Áhrifasvæðin eru eftirfarandi:

- Hringvegurinn í átt að Vík í Mýrdal
- Dyrhólahverfi
- Reynishverfi
- Hringvegurinn um Reynisfjall yfir Gatnabrún
- Vík í Mýrdal

Helsta aðdráttarafli svæðisins eru afar fjölsóttir áfangastaðir á landsvísu m.a. Dyrhólaey sem er friðlýst (Umhverfisstofnun, 2021, e.d.) og Reynisfjara og Víkurfjara. Árið 2018 var áætlaður fjöldi erlendra ferðamanna í Vík og Reynisfjöru um 1.254 þúsund (Lilja Rögnvaldsdóttir, 2019).

Á áhrifasvæðinu er Katla jarðvangur sem var fyrsti skilgreindi jarðvangurinn á Íslandi. Árið 2011 varð jarðvangurinn hluti af tengslaneti evrópskra og hnattrænna jarðvanga í samstarfi við UNESCO (Katla jarðvangur, 2017). Hlutverk hnattrænna jarðvanga UNESCO er að stuðla að verndun mikilvægra jarðminja, náttúru og menningararfs með aðstoð og ábyrgð íbúa ásamt því að efla innra hagkerfi viðkomandi svæða (Alta, 2020).

## 2 MÝRDALSHREPPUR

Mýrdalshreppur er 761 km<sup>2</sup> og afmarkast af Jökulsá á Sólheimasandi að vestan og Blautukvísl á Mýrdalssandi að austan (Mýrdalshreppur, e.d.). Íbúum í Mýrdalshreppi hefur fjölgað töluvert síðustu ár; 1. desember 2018 voru þeir 694 en voru orðnir 758 um mitt ár 2021. Konur eru 349 talsins en karlar 409 (Byggðastofnun, e.d). Í Vík býr 541 íbúi eða 71% allra íbúa (Hagstofa Íslands, e.d.). Ferðamannastraumur hefur vaxið gríðarlega síðast liðinn áratug og hefur það kallað á aukið framboð þjónustu sem ekki hefur verið hægt að anna með staðbundnu vinnuafli. Hafa fyrirtæki og stofnanir því þurft að leita út fyrir landssteinana að starfsfólki. Af þeim sökum má segja að Mýrdalshreppur hafi fengið nýtt hlutverk sem fjölmeningarsamfélag en 1. jan. 2021 voru í sveitarfélaginu 321 erlendum ríkisborgari og 398 íslenskir ríkisborgarar (Byggðastofnun, e.d.).

### 2.1 Auðlindir og náttúruperlur

Í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps (2012-2028) er rík áhersla lögð á mikilvægi náttúrunnar og hins sérstaka náttúrufars sem helstu auðlindar sveitarfélagsins enda er þar að finna margar vel þekktar náttúruperlur.

Í Mýrdalshreppi eru margar stórbrotnustu náttúruperlur landsins með fossum, eldfjöllum, söndum og jöklum. Beljandi jökulfljót og víðáttumiklir sandar mynda mótvægi við grasi grónar heiðar og láglendi. Í norðri gnæfir Mýrdalsjökul yfir í öllu sínu veldi. Fjöll og dalir eru gróðursæl en sumar heiðar rýrar og þar hefur gróður skemmst eftir gosið í Eyjafjallajökli árið 2010 (Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012-2028, bls. 8).

Í skipulaginu kemur einnig fram að nýting og verndun auðlinda skuli miða að því að efla Mýrdalshrepp:

Stuðlað verði að ábyrgri og hagkvæmri nýtingu auðlinda til hagsbóta fyrir íbúa svæðisins og komandi kynslóðir. Við ákvörðun um nýtingu og verndun auðlinda skuli líta til þeirra marka sem náttúran þolir til lengri tíma. Samhliða þurfi að marka skýrari stefnu um hvaða auðlindir skuli vernda að hluta eða í heild. Mannvirkjagerð, orkuöflun og byggðaþróun taki mið af náttúruvernd, skynsamlegri nýtingu og þeim tækifærum sem felast í sérstöðu svæðisins (Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012-2028, bls. 7).

Sem landbúnaðarhérað er sveitin kjörlandi til ræktunar þar sem gróðursæld og fjölbreytni í gróðri og fuglalífi er mikil enda er veðurfar milt á íslenska vísu, jafnt á sumri sem að vetri. Af náttúruperlum auk Mýrdalsjökuls má nefna Dyrhólaey, Víkur- og Reynisfjöru, Reynisdranga, Hjörleifshöfða, Kötlu, Heiðardalinn, Höfðabrekkuheiði, Höfðabrekkuafrétt, Þakgil og Gæsavatn. Náttúran felur í sér tækifæri til útivistar, fræðslu, rannsókna og ferðamennsku. Hún er því bæði verðmæt á eigin forsendum og á forsendum lýðheilsu, menningar og atvinnusköpunar (Umhverfisstofnun, 2021.e.d.).

### 2.2. Katla jarðvangur

Katla jarðvangur er samstarfsverkefni sveitarfélaganna þriggja, Mýrdalshrepps, Skaftárhrepps og Rangárbings-eystra við UNESCO Global Geopark. Grunnhlutverk slíks svæðisbundins samstarfs er að

stuðla að verndun mikilvægra jarðminja, náttúru og menningararfs, að íbúar jarðvanga tileinki sér ábyrgð á þeirri verndun og einnig er lögð áhersla á að efla innra hagkerfi jarðvanga (Alta, 2020). Jarðvangar hafa orðið til vegna vaxandi þarfar á samræmdri vernd, þróun og stjórnun margra af mikilvægustu svæðum jarðarinnar. Hlutverk jarðvanga er að fræða um staðbundna jarðsögu, jarðminjar, náttúrufer og menningarsögu svæðisins ásamt því að hvetja til jákvæðrar byggðapróunar með því að styðja við sjálfbæra nýtingu auðlinda (Katla Geopark, e.d.).

Sveitarfélögin innan Kötlu jarðvangs nýta svæðismörkun jarðvangsins til að draga fram auðlindir og einstakt samfélag og efla byggðapróun á grunni sjálfbærrar nýtingar auðlinda.

Við uppbyggingu ferðaleiða og áfangastaða nýta sveitafélögin sýn sína um sérstöðu og auðlindir svæðisins og marka stefnu í skipulagi um vernd og sjálfbæra nýtingu svæðisins og stuðla þannig að uppbyggingu sjálfbærrar ferðamennsku (Alta, 2020). Samkvæmt umhverfisskýrslu aðalskipulags Mýrdalshrepps 2012 – 2028 eru áform um uppbyggingu og þróun ferðaþjónustu í sveitarfélaginu í samræmi við hugmyndafræði jarðvanga. Stefna sveitarfélagsins tekur tillit til sjálfbærnisjónarmiða sem hefur jákvæð áhrif á umhverfið og fyrirbyggir rask á náttúru vegna aukins álags sem getur orðið með fjölgun ferðamanna (Mýrdalshreppur, 2012-2028).

Áfangastaðaáætlun Kötlu jarðvangs (Áfangastaðaáætlun Kötlu jarðvangs, 2017) fjallar að verulegu leyti um samspil náttúru, samfélags og ferðaþjónustu. Lítið er fjallað um útivist beinlínis í áætluninni. Í áætluninni eru nefndir nokkrir staðir í grennd Víkur og áhrifsvæðis vegarins sem teljast vera svokölluð jarðvætti. Þetta eru því áhugaverðir staðir fyrir ferðamennsku og útivist.

Ferðamannastaðir í nágrenni fyrirhugaðrar framkvæmdar eru m.a. Dyrhólaey sem er friðlýst vegna náttúrufergurðar og fuglalífs. Svæðið býður upp á einstaka upplifun og af Dyrhólaey er stórbrotið útsýni yfir Mýrdalsjökul, Eyjafjallajökul, Reynisfjöru og hina óralöngu sandströnd Suðurlands. Dyrhólaey er á rauðum lista skv. greiningu Umhverfisstofnunar á ástandi friðlýstra svæða (Umhverfisstofnun, e.d.).

Skammt frá er Dyrhólaós, stórt vatnsflæmi (grunnsævi) sem er á náttúruminjaskrá þar sem þar eru sjávarleirur, þær einu á Suðurlandi, með sérstæðum líffskilyrðum. Dyrhólaós og umhverfi hans teljast til áhugaverðra fuglaskoðunarstaða á Suðurlandi (Umhverfisstofnun, e.d.c).

Loftsalahellir er syðst í Geitafjalli og á náttúruminjaskrá m.a. vegna fjölbreyttra stuðlabergsmyndana, fuglalífs og sögulegra minja (Umhverfisstofnun, e.d.c). Hellirinn er forn þingstaður bænda í Mýrdal og nálægt hellinum er þúst í brekku sem nefnist Gálgaklettur. Loftsalahellir og Gálgaklettur eru friðlýstar fornminjar (Fornleifanefnd, 1990).

Reynisfjall er heimafjall Víkurbúa og vinsæl gönguleið stutt frá þorpinu (Kötlusetur, e.d.). Fjallið er móbergsfjall með basaltbeltum og gengur í sjó fram. Tilkomumiklar stuðlabergsmyndanir laða gesti og

gangandi að fjallinu. Brekkubobbi hefur fundist í austurhlíðum Reynisfjalls ofan við Vík en hann nýtur verndar skv. þingsályktun um Náttúruverndaráætlun 2009-2013 (Náttúrufræðistofnun, 2008).



*Mynd 2: Víkurfjara, Reynisdrangar og Hrafið í Reynisfjalli. Mynd: AVE.*

Frá Víkurfjöru sjást Reynisdrangar, bergdrangar sunnan við Reynisfjall og eitt helsta kennileiti Víkur og aðdráttáfl. Víkurfjara er fjölsóttur náttúruskoðunarstaður og aðgengi að henni mjög gott þar sem hægt er að ganga niður í fjöruna.

Dyrhólaey (lágeyjan), Reynisfjara og Vík teljast vera meðal svokallaðra áherslustaða, þ.e. jarðvætti sem mynda helstu áfangastaði og teljast hafa aðdráttarafl fyrir ferðamenn, einkum fyrir þá sem teljast svokallaðir þjónustusinnar (Edward Hákon Huijbens og Gunnar Þór Jóhannesson, 2013). Það eru þeir ferðamenn sem velja ferðamáta sem gerir talsverðar kröfur um aðgengi og þjónustu.

Dyrhólaey (háeyjan og vitinn) er meðal staða sem teljast vera annars stigs jarðvætti sem eru jarðvætti sem þurfa meiri vernd og henta ekki til fjöldaferðamennsku. Dyrhólaós og Loftsalahellir eru meðal jarðvætta sem telst vera önnur jarðvætti og einkenni þeirra er að þau eru ekki aðgengileg, aðstaða er engin og aðkoma eftir löngum göngustígum. Þau eru ekki kynnt að neinu leyti fyrir ferðamönnum (Katla Geopark, 2017).

### 2.3 Ferðþjónusta

Kannanir Ferðamálastofu sýna skýrt mikilvægi íslenskrar náttúru sem auðlindar í ferðþjónustu en níu af hverjum tíu erlendu ferðamönnum sögðu hugmyndina að Íslandsferð tengjast náttúru landsins eða einstökum náttúrufrýrbærum. Ennfremur er náttúran og landslagið úr Íslandsferðinni minnstæðast

hjá um 70% ferðamanna og jafnframt ástæða þess að þeir myndu mæla með Íslandi sem áfangastað (Oddný Þóra Óladóttir, 2020).

Fyrir utan höfuðborgarsvæðið er Suðurland sá landshluti sem flestir erlendir ferðamenn sækja heim eða jafnaði í kringum 80% þeirra sem sækja Ísland heim hverju sinni (Ferðamálastofa, 2021). Uppbygging ferðaþjónustu hefur verið mikil í landshlutanum en á tímabilinu 2010 til 2019 fjórfölduðust gistinætur í landshlutanum (Mælaborð ferðaþjónustunnar, e.d.).

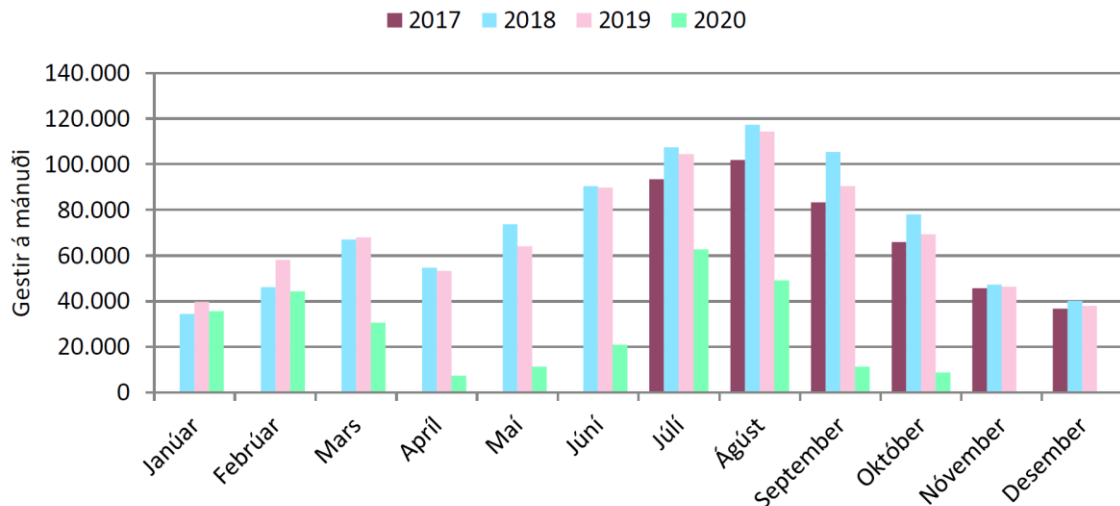
Ferðaþjónusta skapar um 19% starfa á Suðurlandi og störfum þar fjölgaði um tæplega 2000 á tímabilinu 2012 – 2019 sem var rúmlega 55% allra nýrra starfa. Þessari fjölgun starfa í ferðaþjónustu hefur að miklu leyti verið mætt með erlendu starfsfólki. Um 13% fyrirtækja á Suðurlandi starfa í ferðaþjónustu og voru ársverkin 3.124 árið 2019 og þar af voru ársverk erlendra ríkisborgarar 1.517 eða um 49% og íslenskra ríkisborgarar 1.607 eða um 51% (Hrafn Sævaldsson, 2020).

Styrkleiki Mýrdalshrepps í atvinnumálum hefur lengst af verið í öflugum landbúnaði og síðar í sívaxandi ferðaþjónustu. Á undanförunum árum hefur landbúnaður þó dregist verulega saman og ferðaþjónusta orðin mikilvægasta atvinnugreinin á svæðinu og rekin allan ársins hring.

Sterk einkenni ferðaþjónustu í Mýrdalshreppi er mikið framboð á gistingu og eru gistingualeikar fjölbreyttir, s.s. tjaldstæði, farfuglaheimili, gistiheimili, stór og smá hótél. Þá er einnig fjölbreytt afþreying í boði eins og fuglaskoðun, fallhlífarstökk, vélsleðaferðir, fjórhjólaferðir, hestaferðir, gönguferðir, jeppaferðir, fuglaskoðun og jökulganga (Visit Vík, e.d.).

Aðgengi að náttúruperlum er gott og ímynd Víkur og aðdráttarafl hefur mótast af sterkum andstæðum náttúrunnar, svörtum söndum, sjávarhömrum, hvítum jökli, grænum hlíðum, hafinu og gamla bænum. Andstæður náttúrunnar og náttúrulegt umhverfi svæðisins laða að sér ferðamenn sem og úrval afþreyingar á svæðinu. Könnun sem gerð var meðal erlendra ferðamanna í Vík sumarið 2018 sýndi glögg að feegurð staðarins, náttúra og landslag var hápunktur heimsóknarinnar (Lilja Rögnvaldsdóttir, 2019).

Reynisfjara er meðal vinsælustu áfangastaða Suðurlands. Á árunum 2017-2019 voru gestir í Reynisfjöru töluvert fleiri en núna og staða ferðaþjónustu í landinu sterk og stöðug. Langflestir sækja Reynisfjöru heim yfir sumarmánuðina. Árið 2017 voru fjöldataölur rúmlega 100 þús. í ágúst, 2018 fór fjöldinn yfir 100 þús. júlí – september, 2019 fór yfir 100 þús. í júlí og ágúst. En Covid árið 2020 sker sig úr því aðsóknin var afar sveiflukennd og hrapar niður í enga aðsókn við lok árs 2020. Snemma í nóvember 2021 höfðu 197.877 manns komið við í Reynisfjöru frá byrjun árs sem er langtum lægra en árin 2017 – 2020.



Mynd 3: Fjöldi í Reynisfjöru. Heimild: Gyða Þórhallsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2021.

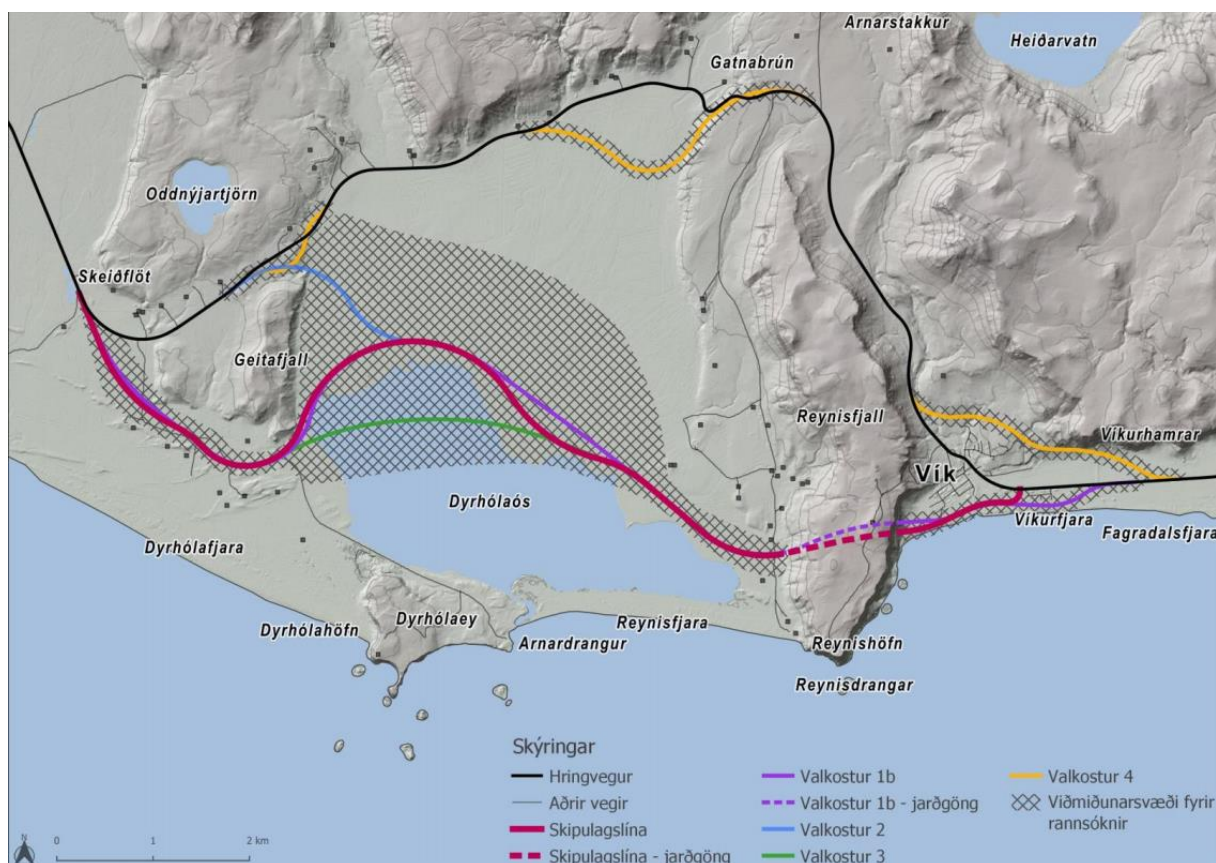
Reynisfjall er heimafjall Víkurbúa og vinsæl gönguleið liggur upp á fjallið (Kötlusetur, e.d.). Víkurfjara er fjölsótt útivistarsvæði fyrir íbúa Víkur og til náttúruskoðunar fyrir ferðamenn. Hraðið er þar hluti af vinsælli og fallegri gönguleið við rætur Reynisfjalls.

Í Mýrdalshreppi er rekin ferðaþjónusta allt árið um kring. Í Vík eru 46 ferðaþjónustufyrirtæki, langflest eru í gistiþjónustu eða rétt um 60%, um fimmtungur fyrirtækjanna býður upp á hvers konar afþreyingu og önnur fyrirtæki eru í veitingarekstri og verslun (Visit Vík, e.d.). Hluttur ferðaþjónustu í atvinnulífi í Mýrdalshreppi vegur mikið og er fjölgun starfa þar langmest eða um 634% á 10 ára tímabili, frá 2009 – 2019. Árið 2009 var hlutfall starfa í ferðaþjónustu 15,3% en 2019 var það komið upp í 52,3%, þ.e. ríflega helmingur starfa var í ferðaþjónustu (Hrafn Sævaldsson, 2020). Hlutfall tekna af rekstri í ferðaþjónustu á Suðurlandi var hæst í Mýrdalshreppi eða 78,7% (Hrafn Sævaldsson, 2020). Ekki þarf að koma á óvart að takmarkanir vegna COVID-19 hafa haft gríðarlega mikil áhrif á ferðaþjónustu í Mýrdalshreppi. Þannig jókst atvinnuleysi úr 10,8% í lok mars 2020 upp í 46,6% í apríllok 2020. Frá apríl 2020 til maí 2021 mældist atvinnuleysi að meðaltali 40% (Vinnumálastofnun, e.d.).

### 3 LÝSING VALKOSTA OG NÝTING Á ÁHRIFASVÆÐI

Í mati á umhverfisáhrifum vegarins er í stórum dráttum miðað við sömu markmið og í aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2028. Þar segir að „megin forsenda sveitarfélagsins fyrir færslu og staðsetningu Hringvegarins [sé] að með því verði hann greiðfær láglandisvegur í stað vegar um hættulegar brekkur og misvindasamt svæði. Auk þess sem vegurinn er færður út úr þéttbýlinu í Vík og styttest um 3 km (Vegagerðin, 2020, bls. 1). Í matsáætlun vegarins eru markmið með framkvæmdinni dregin fram í eftirfarandi atriði:

- Greiðfærni á veturna fyrir alla umferð og vöruflutninga.
- Umferðaröryggi (lega vegarins) með bættum vegtæknilegum eiginleikum (sjónlengdir, beygjur, halli, fækkun vegtenginga).
- Þjóðvegur út úr þéttbýli sem bætir öryggi og hljóðvist í þéttbýli.
- Stytting Hringvegar.



Mynd 4: Valkostir um veglínur. Heimild: Vegagerðin.

Í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2028 var sýnd veglína (rauð lína á mynd 4) þar sem Hringvegur myndi færast suður fyrir þorpið og liggja í jarðgöngum gegnum Reynisfjall, liggja norðan Dyrhólaóss og tengjast núverandi Hringvegi við Skeiðflöt. Segja má að valkostir 1b, 2 og 3 séu síðan mismunandi

útfærslur á þeim megin valkosti sem skipulagslínun er. Viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir hvað þessa valkosti varðar eru í stórum dráttum svipuð.

Valkostur 4 (gul lína á mynd 4) er frábrugðinn skipulagslínunni og valkostum 1-3 í meginatriðum hvað það varðar að Hringvegur myndi færast upp fyrir þorpið í Vík, um það bil frá Víkurhömrum austan þorpsins og aftur að núverandi Hringvegi um 1 km ofan þess. Á Gatnabrún myndi nýr vegur aftur víkja frá núverandi Hringvegi og hæðar- og planlegu hans breytt þar sem hættulegar beygjur og brekkur eru á þessum slóðum. Viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir vegna valkosti 4 eru því ofan þorpsins í Vík og á landbúnaðarsvæði meðfram nýrri veglínu vestan Gatnabrúnar. Búast má við að einkenni áhrifa tengd valkosti 4 verði um margt ólík hinum valkostunum sem allir tengjast jarðgöngum undir Reynisfjall og vegi meðfram Víkurfjöru.



## 4 AÐFERÐIR OG FRAMKVÆMD

Í þessum kafla verður gerð grein fyrir aðferðum og framkvæmd rannsóknarinnar vegna fyrirhugaðrar færslu Hringvegar um Mýrdal og jarðgangnagerð. Heildartímabil rannsóknarinnar og skýrsluskrif spannaði mánuðina frá maí til nóvember 2021.

Markmið rannsóknarinnar er að kanna viðhorf tiltekinna notendahópa til ofangreindrar innviðabreytingar og áhrifa hennar á upplifun og notkun.

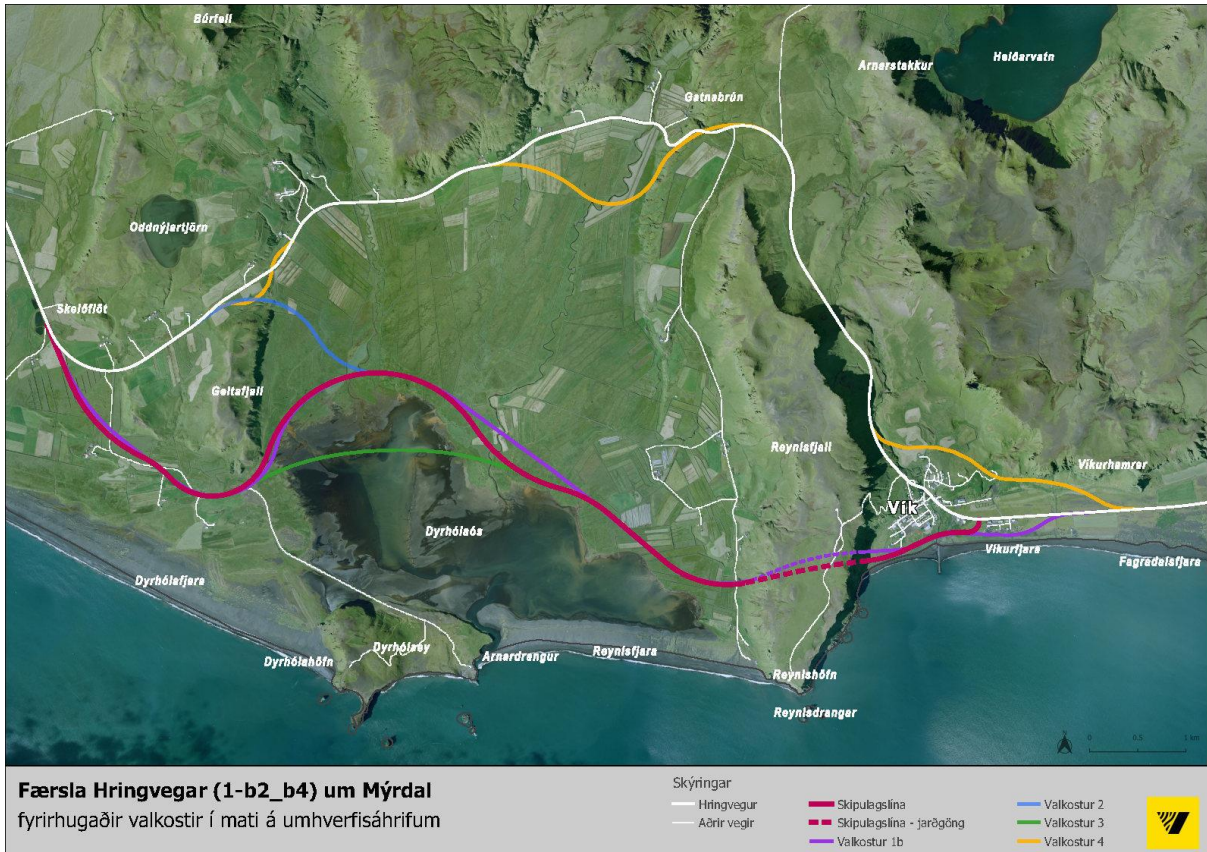
Rannsóknarspurningin er eftirfarandi:

Hvert er viðhorf ferðaðjónustuaðila, útivistarfólks, erlendra og innlendra ferðamanna og stoðkerfis ferðaðjónustu til færslu Hringvegar um Mýrdal? Hver, ef einhver, eru áhrif framkvæmdarinnar á aðdráttarafli svæðisins, nýtingu þess í ferðaðjónustu, útivist og upplifun?

Eigindleg aðferðafræði hentar vel til þess að rannsaka viðhorf og upplifanir einstaklinga af ákveðnum fyrirbrigðum (Creswell og Cheryl, 2017), í þessu tilfalli til fyrirhugaðrar færslu Hringvegarins. Gagna var aflað með hálfstöðluðum viðtölum sem gaf þátttakendum svigrúm til þess að tala um viðfangsefnið út frá þeirra sjónarhorni og draga fram þá þætti sem þeim fannst mikilvægir í tengslum við viðfangsefnið. Skilgreindir voru fjórir notendahópar tengdir ferðaðjónustu og útivist í Mýrdalshreppi; ferðaðjónustuaðilar, stoðkerfi ferðaðjónustu svæðisins, íbúar sem stunda útivist að staðaldri ásamt erlendum og innlendum ferðamönnum á vettvangi.

Viðtalsrammar tóku mið af meginmarkmiðum rannsóknarinnar og voru aðlagðir að hverjum notendahópi fyrir sig (sjá Viðauka I). Flest viðtölin fóru fram á Zoom eða 14 talsins og sex í síma. Stysta viðtalið var um 18 mín. og það lengsta 52 mín., meðallengd viðtala var um 38 mínútur. Tekin voru viðtöl við konur og karla á aldursbilinu 25 til 69 ára. Í tveimur tilfellum kom á óvart að fleiri en einn viðmælandi tók þátt í viðtalinu frá sama ferðaðjónustufyrirtæki og var það í báðum tilfellum náinn fjölskyldumeðlimur, í öðru tilfallinu fullorðið barn viðkomandi og í hinu maki viðmælanda.

Til þess að viðmælendur úr hópi heimamanna gætu glöggvað sig á áhrifasvæðinu og fyrirhuguðum framkvæmdum fengu þeir mynd af svæðinu í tölvupósti sem varpar ljósi á valkostina, þ.e. fyrirhugaðar veglínur (Mynd 5). Innlendir og erlendir ferðamenn fengu ásýndarmyndir í hendurnar sem sýna vegskálann, legu og hæð vegarins í Víkurfjöru sem og fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir um Dyrhólaós.



Mynd 5: Mynd, notuð í viðtölum á Zoom. Heimild: Vegagerðin.

Viðtölin voru tekin upp og afrituð frá orði til orðs til að auðvelda greiningu þeirra. Ákveðið var að gæta nafnleyndar enda er málefnið umdeilt og það er auðveldara að fá fólk í viðtal og til að tjá sig frjállega um það undir nafnleynd.

Auk viðtalsrannsóknarinnar var farið í vettvangsferð á svæðið til þess að kynnast staðháttum og staðsetningu ferðaþjónustufyrirtækja í Mýrdal og í Vik út frá fyrirhugaðri framkvæmd. Einnig var stuðst við ýmis fyrirliggjandi gögn og voru þau helst:

- Aðalskipulag Mýrdalshrepps, frá 2008 - 2021.
- Áfangastaðaáætlun Kötlur jarðvangs, 2017.
- Hagtölur um atvinnulíf á Suðurlandi með sérstaka áherslu á ferðaþjónustu.
- Skýrslur Vegagerðarinnar:
  - Hringvegur (1-2b/b4) um Mýrdal. Frumdrög, 2008.
  - Skýrsla Vegagerðarinnar um framkvæmd samgönguáætlunar. Vegáætlun 2008.
  - Samgönguáætlun 2012-2022. Kynningarrit.
  - Færsla Hringvegjar (1-B2\_B4) í Mýrdal. Drög að matsáætlun. VSÓ ráðgjöf. 2020
  - Jarðgöng. Yfirlitsáætlun jarðganga. Vegagerðin, 2021.
- Þingsályktunartillögur um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2024 og 2020-2034.
- Töluleg gögn frá Ferðamálastofu og Hagstofu Íslands.

#### 4.1 Viðmælendur – ferðapjónustuaðilar

Markmiðið með viðtölunum var að fá fram sjónarmið frá sem flestum greinum ferðapjónustu á svæðinu. Haft var samband við einstaklinga sem búa yfir staðgóðri þekkingu á svæðinu eða þekkja svæðið vel vegna starfa sinna í ferðapjónustu. Leit að upplýsingum um ferðapjónustufyrirtæki á svæðinu hófst á vefsíðum um hvers kyns þjónustu fyrir ferðamenn í Mýrdalshreppi. Næsta skref í upplýsingaöflun um viðmælendur var tekið með því að hafa samband við upplýsingamiðstöðina Kötlusetur sem hefur yfirsýn yfir ferðapjónustu á svæðinu. Kort Kötluseturs frá 2020 (sjá Viðauka II) nýttust vel því á þeim má sjá símanúmer, netföng og vefsíður 25 ferðapjónustufyrirtækja í Mýrdal og 35 í Vík í Mýrdal.

Til að meta áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á ferðapjónustu var leitað að ferðapjónustuaðilum sem hafa hagsmuna að gæta á áhrifasvæði framkvæmdanna þ.e. í Mýrdalshreppi við Hringveginn, í Dyrhólhverfi, Reynishverfi og Vík í Mýrdal. Að auki var leitað til ferðapjónustuaðila sem auglýsa ferðir með erlenda og/eða innlenda ferðamenn á kortum Kötluseturs en hafa ekki bækistöð á áhrifasvæðinu heldur í útjaðri þess og víða um land.

Fjórir viðmælendur reka ferðapjónustufyrirtæki vestan við Reynisfjall og jafnmargir reka fyrirtæki austan megin en þrír aðilar reka ferðapjónustufyrirtæki með lögheimili utan hreppsins en eru með rekstur á svæðinu eða gera út ferðir þangað.

Ábendingar um viðmælendur í hópi útivistarfólks komu einkum frá stoðkerfi ferðapjónustunnar á svæðinu. Í framhaldinu hringdi rannsakandi beint í ferðapjónustufyrirtækin og óskaði eftir samtali við eiganda eða stjórnanda fyrirtækisins. Rannsókninni og tilhögun viðtals var lýst fyrir væntanlegum viðmælenda og voru viðbrögð afar jákvæð þar sem enginn baðst undan viðtali. Í kjölfarið fengu væntanlegir viðmælendur kynningarbréf um rannsóknina í tölvupósti (sjá Viðauka III). Í svari við tölvupóstinum lýstu þeir yfir samþykki sínu og fengu þá tölvupóst um nánari tilhögun viðtalsins með tíma, dagsetningu og þökkum fyrir þátttökuna. Alls voru tekin 11 viðtöl við ferðapjónustuaðila, ýmist á Zoom eða í síma. Einn aðili „mætti“ ekki í viðtal á fyrirfram ákveðnum tíma og hafði aldrei samband eftir það. Rannsakandi sendi honum tölvupóst og ítrekaði ósk um nýjan tíma en við því varð viðkomandi ekki.

#### 4.2. Viðmælendur – útivistarfólk

Til að skoða nánar hvernig svæðið í grennd valkosta er nýtt til útivistar voru tekin viðtöl við fimm manns, þrjár konur og tvo karla. Viðmælendur í útivist komu eingöngu úr hópi íbúa í Vík sem stunda reglulega útivist á áhrifasvæðinu, einkum þó í og við þorpið. Leitað var til heimamanns um ábendingar á viðmælendum og til upplýsingamiðstöðvarinnar Kötluseturs. Þrír viðmælendur settu sig fljótlega í samband við rannsakanda og fengu þá kynningarbréf á rannsókninni í tölvupósti og í framhaldinu var

þátttaka staðfest. Viðbótarviðmælandi var gripinn af rannsakanda á daglegri göngu sinni á Reynisfjalli. Útivistarfólkið fer að jafnaði eitt í gönguferðir en í hópnum voru líka meðlimir í Ferðafélagi Mýrdælinga sem er eini formlegi vettvangurinn fyrir útivistarfólk á svæðinu.

Mörkin á milli útivistar og ferðapjónustu eru ekki ávallt mjög skýr, en samkvæmt iðorðabanka Stofnunar Árna Magnússonar í íslenskum fræðum er útivist skilgreind sem „dvöl og líkamleg virkni utandyra í frítímanum með það að markmiði að komast í nýtt umhverfi og upplifa náttúruna. Hugtakið á sér sterkar menningarlegar rætur í Skandinavíu þar sem rík áhersla er lögð á að útlífið feli í sér dvöl úti og náttúruupplifun án kröfu um árangur eða keppni“ (Málið.is, e.d.). Að nokkru leyti mætti segja að útivist varði meira heimamenn og íslenska ferðamenn en ferðapjónusta snúi í meira mæli að erlendum ferðamönnum. Skilin eru þó síður en svo það einföld.

#### 4.5. Viðmælendur - stoðkerfi ferðapjónustunnar

Tekin voru viðtöl við fjóra einstaklinga úr stoðkerfi ferðapjónustunnar á svæðinu. Við val á viðmælendum var tekið var mið af því að viðkomandi fulltrúi stoðkerfis hefði einhver tengsl og samskipti við ferðapjónustu á svæðinu. Á vefsíðu upplýsingamiðstöðvarinnar Kötluseturs í Vík [www.kotlusetur.is](http://www.kotlusetur.is) má sjá lista yfir samstarfsaðila en þeir eru m.a. Mýrdalshreppur, Katla UNESCO jarðvangur, vefsíðan VisitVík, Samtök sveitarfélaga á Suðurlandi, Safetravel og Markaðsstofa Suðurlands. Af listanum voru fulltrúar eftirfarandi stofnana valdir sem hluti af stoðkerfi ferðapjónustu á svæðinu, þ.e. Markaðsstofa Suðurlands, Upplýsingamiðstöðin Kötlusetur í Vík, Katla UNESCO jarðvangur og Mýrdalshreppur. Rannsakandi sendi tölvupóst beint til ofangreindra stofnana og var þátttaka í rannsókninni auðsótt. Allir fengu kynningarbréf og staðfestingu (sjá Viðauka III) í tölvupósti þegar dagur og tími hafði verið ákveðinn. Öll viðtölin fóru fram á Zoom.

#### 4.6. Viðmælendur - ferðamenn á vettvangi

Farnar voru fjórar ferðir til Víkur í Mýrdal þar sem tekin voru 43 stutt viðtöl við ferðamenn á vettvangi. Viðtölin voru framkvæmd í lok ágúst og fyrri hluta september mánaðar. Þau voru tekin á mismunandi tímum dagsins og á ýmsum stöðum í þorpinu. Rannsakandi gaf sig á tal við hópa ferðafólks s.s. við fyrirtæki sem bjóða upp á þjónustu og afþreyingu við ferðamenn sem og utandyra á göngustígum í og við Víkurfjöru. Um tíma var nauðsynlegt að taka viðtölin innandyra vegna vinds og brýnt að hafa borð undir ásýndarmyndirnar og möguleika til hljóðupptöku. Almennt var vel tekið í beiðni um stutt viðtal en örfáir ferðamenn neituðu og báru fyrir sig tíma- og eða tungumálaskorti.

Ferðamennirnir komu frá 14 löndum, flestir frá Bandaríkjunum og tungumálið var enska og þýska. Einungis tveir voru íslenskir. Hafa ber í huga að viðtölin voru tekin eftir að skólar voru byrjaðir en þá fækkar mjög íslenskum ferðamönnum á leið um landið.

Í fyrstu 13 viðtölunum voru upplýsingar um um jarðgöngin í Reynisfjalli ekki settar rétt fram og því voru þau ekki nýtt til greiningar á viðhorfum ferðamanna til fyrirhugaðra gangna.

Ferðamenn voru upplýstir um eðli og markmið rannsóknarinnar og þar sem engar sýnilegar framkvæmdir sjást á vettvangi var valin sú leið að kanna viðhorf þessa notendahóps með nokkrum tölvugerðum ásýndarmyndum frá verkkaupa. Í heild eru ásýndarmyndirnar alls 10 og sýna þær vegstæði fyrir og eftir framkvæmdir. Enn fremur má sjá myndir sem sýna frá hvaða sjónarhorni ásýndarmyndirnar eru teknar, frá núverandi Hringvegi, frá Gatnabrún og innan þorpsins í Vík (sjá Viðauka VI). Myndirnar varpa ljósi á þau vegstæði þar sem breytingar eru líklegar, þ.e. þær sýna vegi á áhrifsvæðinu í Mýrdalshreppi eins og þeir eru í dag og hvernig vegstæðin verða að loknum framkvæmdum.

Ásýndarmyndirnar voru plastaðar í stærðinni A3 til notkunar utandyra. Markmiðið var að þær gætu orðið til þess að aðstoða ferðamenn á vettvangi á staðháttum, auðveldað þeim til að átta sig á framkvæmdunum og myndað sér skoðun. Þar sem ekki er auðvelt að sýna ferðamönnum margar stórar myndir utandyra var ákveðið að velja sex myndapör til verksins (sjá Viðauka VII). Rökin fyrir valinu byggðu einkum á því annars vegar að takmarka fjölda mynda vegna ófyrirsjáanlegra aðstæðna utan dyra á vettvangi og hins vegar hversu skýrt og greinilega breytingarnar sjást á myndunum fyrir þá sem eru ekki staðkunnugir.

## 5 VIÐHORF NOTENDAHOÞA TIL FÆRSLU HRINGVEGAR UM MÝRDAL OG JARÐGÖNG

Í þessum kafla eru niðurstöður dregnar saman og settar fram í fjórum undirköflum þar sem megináherslur hvers notendahóps eru dregnar fram, þ.e. ferðapjónustuaðila, fólks í útivist, fulltrúa stoðkerfis ferðapjónustunnar sem og innlendra og erlendra ferðamanna á vettvangi.

### 5.1 Viðhorf ferðapjónustuaðila

Ferðapjónustuaðilar á rannsóknarsvæðinu nýta svæðið frá Sólheimajökli að Hjörleifshöfða en þó mismikið. Af 11 ferðapjónustufyrirtækjum eru þrjú með höfuðstöðvar á höfuðborgarsvæðinu en önnur eru með rekstur við núverandi þjóðveg, í Grafargili, Dyrhólahverfi og beggja vegna Reynisfjalls í nágrenni Reynisfjöru og Víkurfjöru. Ferðapjónustufyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu, sem nýta Sólheimajökul til vélsleða- og fjórhjólaferða á sandinum hafa sýnt áhuga á uppbyggingu á svæðinu s.s. hótela og þjónustumiðstöðva. Bygging Dyrhólaeyjarstofu í Mýrdalnum stöðvaðist vegna óvissu um það hvort vegagerð á því landi sem átti að nýta hindraði framkvæmdina og ekki þótti fýsilegt að reisa Dyrhólaeyjarstofu við núverandi Hringveg.

Allir ferðapjónustuaðilar taka undir það að staða ferðapjónustu í Mýrdalshreppi sé sterk. Allt snúist um ferðamanninn á svæðinu og ferðapjónustan sé helsta lífsviðurværi fólks:

Í eðlilegu árferði er þetta ein aðalstoðin, hér væri andskotans ekkert ef ekki væri ferðamaður. Hér er engin útgerð og landbúnaður var á mjög völtum fótum og enn valdari fótum núna því bændur eru meira og minna hættir í rollu og beljurekstri og farnir að selja ferðamönnum gistingu í húsunum sínum sem þeir voru með áður. Ef menn eru ekki í beinni ferðapjónustu þá eru heimamenn annað hvort með beinan eða óbeinan hag af ferðapjónustunni. Samfélagið er orðið miklu stærra út af ferðamanninum en það er vont að hafa öll eggin í sömu körfunni. Menn lifa af því sem landið gefur, það er akkúrat þetta (FER 8).

Upplifun nokkurra viðmælenda í ferðapjónustu er sú að engin stefna í ferðamálum sé sýnileg þrátt fyrir styrkleika atvinnugreinarinnar. Aðrir viðmælendur voru þó á því að Mýrdalshreppur sé hluti af Kötlu jarðvangi sé ákveðinn gæðastimpill og sé þannig ákveðið ígildi stefnu í ferðamálum.

Allar leiðir um Suðurland liggja um Mýrdalinn og Vík. Gegnumstreymið er mikið og stutt á milli náttúruperlanna. Í viðtölunum kom fram að þetta væri styrkleiki ferðapjónustunnar á svæðinu. Meirihluti ferðamanna hefur einhvers konar viðdvöl á áfangastaðnum Vík því leiðin liggur annað hvort í austur eða vestur:

Við erum með milljón ferðamenn á ári og við tökum kannski í maí – september 12 – 15 þúsund manns sem renna til Víkur og í gegnum Vík á dag. Þannig að við erum auðvitað "run through" staður. Fólk rennur hér í gegn og það er lykilhlutverk stöðunnar, sama hver hún er, hvort sem það eru veitingar eða verslun eða einhverjir sem gista (FER 8).

Í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps (2012-2028, bls. 23) er lögð áhersla á að „leggja til nýja legu Hringvegur m.t.t. öryggis, greiðfærni og umhverfisáhrifa“. Núverandi Hringvegur liggur um Mýrdalinn og um Gatnabrún í Reynisfjalli en þar er helsta hindrunin á leiðinni um Mið-Suðurland. Meirihluti ferðapjónustuaðila er á sama máli um þá annmarka sem þeir sjá með færslu Hringvegur um Mýrdal og jarðgöng. Nokkrir bentu á að fyrir allmörgum árum hafi Vegagerðin áformað lagfæringar á veginum um Gatnabrún, verkefnið hafi verið full fjármagnað en hafnað af þáverandi sveitarstjórn Mýrdalshrepps. Ráðamenn í þáverandi sveitarstjórn mátu stöðuna svo að ef Gatnabrún yrði lagfærð þá yrði nýr vegur um Dyrhólaós aldrei lagður og jarðgöng.

Allir ferðapjónustuaðilar nema einn leggja áherslu á að það þurfi og eigi að lagfæra veginn um Gatnabrún. Ferðapjónustuaðili utan svæðis velur frekar jarðgöng af öryggisástæðum og að með nýjum vegi komi þjónusta til með að vera nær ferðamanninum:

Nýr vegur eykur öryggi og þjónustu. Ég held að það snúist fyrst og fremst um að hafa veginn nálægt sér til að geta veitt þjónustu og þegið þjónustu. Það er oft erfitt að fara yfir heiðina að Vík. Öll einföldun á „transporti“ gerir það að verkum að það verður auðveldara að fara alla daga ársins. Þetta stýttir ákveðnar leiðir og gerir þær öruggari, það er mjög mikilvægt. Bætir aðgengi og einfaldar nálgun að lykilsvæðinu sem er Reynisfjara (FER 1).

Annar ferðapjónustuaðili af höfuðborgarsvæðinu með starfsstöðvar um allt land telur samgöngur á Suðurlandi líklega þær bestu á landinu og Reynisfjall þar með engan farartálma:

Ég tel Reynisfjall ekki vera neinn fjallveg heldur smá hól. Nú höfum við verið að keyra með fólk þarna í gegn að vetri til mjög mikið síðustu ár fimm ár og við höfum verið að fara með, stundum, allt að 15 bíla á einum degi og Reynisfjallið sjálft hefur nær aldrei stoppað okkur. Það sem hefur stoppað okkur eru vindhviðurnar undir Eyjafjöllum, miklu frekar en Reynisfjallið sjálft. Reynisfjallið sjálft, hefur mun minni áhrif á samgöngur að mínu mati, af minni reynslu heldur en aðrir staðir á landinu og aðrar starfstöðvar (FER 2).

Viðbrögð flestra ferðapjónustuaðila eru á sömu lund því þeir sjá ekki veginn um Reynisfjall sem mikla hindrun því núverandi Hringvegur lokist einungis örfáa daga á ári en mestu máli skipti að akstur um Reynisfjall taki mið af aðstæðum:

Ég vil bara blása á það að það sé alltaf svona vont veður hérna við fjallið því ég keyri hérna daglega í vinnuna. Maður þarf náttúrulega bara að keyra eftir aðstæðum (FER 6).

Annar ferðapjónustuaðili hefur áhyggjur af vetrarfærð en á erfitt með að gera upp á milli kosta:

Gamli vegurinn eins og hann er núna hentar ekki aðallega ekki yfir vetrartímann, yfir sumartímann skiptir það engu máli. Ég er mikið á ferðinni, ég er jafnvel kannski 2 - 3 í viku yfir vetrartímann á akstri með hestakerru og þá er þetta það sem ég kvíði mest fyrir, fyrir utan auðvitað að undir Eyjafjöllum getur orðið hundfúlt veður en þetta er oftast verri parturinn. Þannig að því leyti þyrfti að koma einhver lausn sem losar okkur við það og umferðina í gegnum þorpið (FER 9).

Að mati ferðaþjónustuaðila þarf að huga að umferðaröryggi víðar en um Reynisfjall og Gatnabrún, til dæmis á vegum sem liggja nálægt sjó, svo sem um Dyrhólaós. Efasemdir eru uppi meðal ferðaþjónustuaðila um að vegur um Dyrhólaós bæti umferðaröryggi meðal annars vegna hugsanlegs hraðaksturs og hættu á bráðaísingu:

Umferðaröryggi skiptir auðvitað máli og það hefur verið það sem menn hafa lagt aðallega fram. Ef vegurinn kemur nálægt sjónum þá má búast við meiri uppgufun, þá sest hún á veginn og það getur vel verið að það sé meiri hálka þar heldur en annars staðar á veginum. Þetta gæti verið laumuhálka. Þú veist það alltaf þegar þú ferð Gatnabrún að þú ert að fara í brekkur og annað, þá gætir þú að þér. Þegar þú ert kominn á beinan og breiðan veg þá bara gefur þú í. Þannig að ég er ekkert viss um að umferðaröryggi bætist (Viðmælandi 10).

Menn eru að tala um að þetta sé öruggari vegur en menn eru að fara þarna um svæði sem er sko dyntóttara en þar sem vegurinn liggur í dag, að mörgu leyti og svo mun Dyrhólaósinn umlykja þennan veg. Þarna myndast hætta í hálku út frá vatninu. Eiginlega versta hugmyndin sem varð ofan á (FER 11).

Meirihluti ferðaþjónustuaðila er mótfallinn fyrirhugaðri framkvæmd meðal annars vegna óvissu um umhverfisáhrif, svo sem röskunar á náttúru svæðisins í kringum Dyrhólaós og það sé verið að kljúfa Mýrdalinn í sundur:

Mýrdalurinn er svo sérstakur, þessi landslagsheild. Það er verið að kljúfa hann í sundur með því að fara með veginn yfir Ósbakkana. Við sem erum í Kötlum UNESCO Geopark ætlum að fara með veg yfir stærsta votlendi Mýrdals. Mér finnst við vera svolítið að skjóta okkur í fótinn hérna. Ef að við ætlum að vera með ferðamenn þá verðum við að sýna hvernig fólk verndar náttúruna. Það er ekkert voðalega jákvætt fyrir okkur út á við. Þessi staður, ósleiðin skiptir máli fyrir fuglana og búsvæðið (FER 4).

Að mati viðmælenda getur röskun á náttúru svæðisins haft áhrif á upplifun ferðamanna; s.s. útsýni, lýsingu og kyrrð:

Þetta samræmist á engan hátt þeim sem eru að leita að upplifunum. Þú ert að spilla upplifunum á svæðinu en þetta samræmist þeim sem eru að flýta sér til Reykjavíkur (FER 10).

Það verður miklu meira óspennandi útsýni frá Dyrhólaey yfir Mýrdal vegna þess að þarna verðum við komin með tvær veglínur á þessu mjóa svæði (FER 3).

Mínum ferðamönnum finnst æðislegt að fara þarna út eftir í Dyrhólaey og vera einir, þeir geta alveg hitt á að vera einir. Ljósín færast náttúrulega þangað og umferðin (Viðmælandi 6).

Með fyrirhugaðri vegaframkvæmd flyst Hringvegurinn töluvert sunnar og umferðin færir frá núverandi Hringvegi að Hringvegi um Dyrhólaós í átt að Reynisfjöru og jarðgöngum gegnum Reynisfjall. Viðmælandi af svæðinu er ósáttur við að náttúran verði undir, vandamálið á Gatnabrún snúist um eina beygju og framkvæmdirnar séu óafturkræfar:

Menn vilja ekkert horfa í náttúruna, menn eru bara að horfa í það að fá hérna greiðfærari veg eða þeir halda að þetta verði greiðfærari vegur. Það er náttúrulega bara það eina og það er talað um að Gatnabrún sé svo hættuleg en það er bara ein beygja þar sem auðvelt er að laga.



Nú þegar við lifum orðið á ferðamanninum og við vitum hvað ferðamaðurinn er að koma að gera hérna í Mýrdalnum, hann er að koma að skoða náttúruna. Ef við ætlum að leyfa okkur að fara í svona framkvæmdir sem eru óafturkræfar og hafa gríðarleg áhrif hérna á náttúruna. Þá er ég tala um eins og Víkurfjöruna og þorpið í Vík. Menn eru kannski aðeins að vakna núna þegar þeir sjá hvað þetta þýðir. Þetta þýðir bara það að það kemur hár grjóttveggur fyrir framan Víkina sem lokar á útsýnið úr þorpinu á Reynisdranga (FER 3).

Með færslu Hringvegarins um Dyrhólaós telja sumir ferðaðjónustuaðilar að tvöfalt vegakerfi skapist í Mýrdalnum og fyrirtækin við núverandi Hringveg muni „týnast“. Nýi þjóðvegurinn taki við með þeim afleiðingum að viðskipti tapist vegna minni umferðar á núverandi Hringvegi um Mýrdalinn. Ferðaðjónustuaðilarnir sjá fleiri annmarka við vegaframkvæmdirnar, sérstaklega að vetri til:

Fyrir sveitarfélagið yfir vetrartímann ef það er snjór og svona, þá þarf að hreinsa allt. Já, líka bara fyrir fólk sem er að gista hérna úti í sveit, til að komast úr bænum þarf að hreinsa þjóðveginn, það þarf að hreinsa að bænum, það þarf áfram að hreinsa núverandi veg. Þetta verður alveg tvöfalt kerfi. Ég veit ekki hvaða þýðingu það mun hafa (Viðmælandi 4).

Ef það er ekki góð þjónusta á núverandi Hringvegi, sérstaklega á veturna þá munu heilu hóparnir ekki komast til okkar. Þá gætu bókunum fækkað því þeir sem þjónusta ferðaðjónustufyrirtækið vita af því ef vegurinn er ekki hreinsaður. Þetta myndi hafa neikvæð áhrif, það er ekki spurning (FER 11).

Ferðaðjónustuaðilar velta líka upp tillögum um leiðina um Reynisfjall til Víkur. Sumir vilja að vegurinn gegnum þorpið eigi að vera þar sem hann er í dag því þorpið hafi byggst í kringum þennan veg og það sé parturinn við sjarmann að koma til Víkur að sjá það útsýni opnast sem blasir við þegar ekið er niður fjallið. Að keyra í gegnum jarðgöng til Víkur verði ekki sama upplifun og að keyra ofan í Víkina hjá Reynisfjalli. Aðrir sjá vandann við að vegurinn klýfur byggðina í tvennt og umferðina gegnum þorpið þurfi að leysa því umferðin sé mjög þung og mikið af vöruflutningabílum fari þar í gegn. Það þurfi að finna lausn sem losi íbúana við umferðina gegnum þorpið og sýnist sitt hverjum:

Síðan er spurning hvernig á að fara í gegnum Vík og skoða hvernig menn losna við umferðina gegnum bæinn. Þá þarf að fara upp fyrir Suður-Vík, austur fyrir kirkjuna og koma þar í gegn. Við erum að skera okkur þarna í gegn förum upp fyrir kirkjuna og erum eflaust að spilla einhverjum upplifunum þar í gegnum golfvöllinn, það getur nú verið heilagt mál að ætla að fara í gegnum golfvöllinn (FER 10).

Ég mun berjast með kjafti og klóm fyrir því að vegurinn verði bara þar sem hann er og punktur því vegurinn hefur ekkert að gera upp í fjall aftur, hérna á bak við okkur norðan við og niður inn á golfvöll. Við erum að tala um óafturkræfa framkvæmd (FER 8).

Ferðaðjónustuaðilar hafa áhyggjur af því að nýi vegurinn um Dyrhólaós og í gegnum Reynisfjall verði „hraðbraut“ með nánast enga afleggjara:

Það verður bara hægt að keyra þarna í gegn og það verður náttúrulega auðveldara fyrir menn að keyra bara í gegnum sveitarfélagið án þess að stoppa. Það þarf að taka á sig krók til að fara í Víkina sko. Og menn hafa nú upplifað svoleiðis eins og á Kirkjubæjarklaustri þegar vegurinn fór út úr þorpinu. Þetta er að gerast alls staðar eins og á Hellu og Hvolsvelli að menn voru alltaf að færa þjóðveginn út en setja belti á byggðina (FER 3).

Að mati viðmælenda gætu afleiðingar þessa orðið til þess að ferðamenn missi af ferðapjónustunni á svæðinu og ferðapjónustan tapi þar með viðskiptum. Með nýjum vegi sé allri umferð beint um Dyrhólahverfi, yfir mýrlendið meðfram Dyrhólaósi, áfram beina leið í Reynisfjöru og þaðan austur í gegnum jarðgöngin.

Skiptar skoðanir eru á því hvort ferðamenn muni stoppa í Vík þegar þeir koma út úr jarðgöngunum eða að afleiðingin verði sú að ferðamenn stoppi síður í Vík eftir stöpp í Reynisfjöru:

Þú keyrir eitt strík í Víkina, svo kemur þú í rauninni ekki inn, því það er fullt af flottum fyrirtækjum inni í Vík til dæmis. Brugghús og flottir veitingastaðir, Lava Show og upplifunarfyrirtækið, Zip-line. Það er svolítið verið að segja fólki; drífið ykkur bara í gegn, fariði bara áfram á Klaustur eða eitthvað. Ég er svolítið hrædd um að þetta, þetta verður svolítið eins og hraðbraut í gegnum Mýrdalinn (FER 4).

Nær allir ferðapjónustuaðilar sjá annmarka við lagningu vegar um Víkurfjöru. Þar er helsta áhyggjuefnið að hár varnargarður og vegur í Víkurfjöru muni gjörbreyta fjörunni og útsýni yfir hana.

Áhyggjur eru af hljóðmengun út frá jarðgöngunum og mengunar almennt vegna umferðar:

Mér finnst þetta bara þínu sorglegt. Bæði náttúrulega raskið í kringum Dyrhólaey og náttúrulega Víkurfjöru og ósinn okkar og í kringum Víkurfjöru, mér finnst það alveg rosalegt (FER 6).

Mér hugnast ekki teikningar sem ég sá af veginum síðast. Þetta er orðið eitthvað ægilegt skrímsli með ægilega miklum sjóbakka fyrir framan og miklir og stórir vegskálar. Þetta er að taka á sig aðeins öðruvísi mynd en maður sá fyrir sér og var alltaf talað um á sínum tíma. Ég get alveg ímyndað mér að þetta muni valda ásýndartruflun og það verði margir sem finnst þetta alveg óttalegur bastardur fyrir framan þorpið okkar. Af tvennu illu þá er betra að hafa hann fyrir utan þorpið og fyrir framan heldur en hafa hann áfram í gegnum þorpið (FER 8).

Í viðtölunum kom einnig fram að á að mikið sandfok væri oft í Víkurfjöru sem gæti valdið t.d. tjóni á bílum og vegurinn gæti lokast vegna sandroks. Ferðapjónustuaðili með ferðir í Víkurfjöru benti á að við Hraðið, nálægt væntanlegum vegskála, séu veður yfir vetrartímam slæm:

Sérstaklega sko, alveg þarna inni í Hrapinu sem er alveg upp við fjallið þar sem gangnamunninn kemur og í veðrum yfir vetrartímam, þá leið manni stundum ekki vel þegar það var mikið rok og sandfok þá horfði maður bara á sandöldurnar á fleygiferð að sér og þá varð maður líka bara að leggja bílnum fyrir aftan hús og svona. Að því leyti, í svona veðrum, langar mig ekki að keyra þennan veg (FER 9).

## 5.2 Viðhorf fólks í útivist

Í viðtölum við útivistarfólk komu ítrekað fram nokkrir staðir og svæði á helstu áhrifasvæðum valkosta og eru þeir listaðir upp hér að neðan ásamt því að greina stuttlega frá því hvernig viðkomandi staðir voru helst nýttir af þeim sem rætt var við. Um flesta þessa staði gildir, að undanskilinni fjörunni/ströndinni, að þeir séu að miklu leyti notaðir af heimamönnum eða öðrum Íslendingum. Aðgengi að náttúrunni var almennt metið mjög gott;

Það þarf engan fyrirvara, þú þarft ekki að plana neitt, þú bara reimar á þig skóna og ferð út. Þú getur farið niður í fjöru eða upp á fjall eða bar hvað sem þú vilt, en þarft ekki að gera neitt sko (ÚTV 2).

Víkurfjara er vinsælasti staðurinn fyrir útivist í næsta nágrenni Víkur jafnt sumar sem vetur. Einnig var minnst á fjöruna þar fyrir austan, neðan iðnaðarsvæðisins í Vík þar sem færri eru á ferli og er náttúruleg fjara. Fjaran er stutt frá þorpinu og þangað fer fólk gjarnan á virkum dögum. Þetta er talinn afar hentugur staður til að fá sér göngutúr. Sumir nefndu að hann sé hentugur til að njóta náttúrunnar einn með sjálfum sér. Nálægðin við hafið, kraftar öldunnar, síbreytileikinn og fallett útsýni, bæði yfir Reynisdranga og inn til landsins, sé meðal þess sem gefur staðnum mikið gildi. Þá er aðgengi mjög gott. Viðmælendur sögðu fjölda ferðamanna oft vera (of) mikinn. Fram kom í viðtali að ofan við fjöruna hefur verið komið upp útikennslusvæði frá grunnskólanum.

Reynisfjall er vinsælt fyrir gönguferðir allan ársins hring og samkvæmt þeim sem rætt var við er þægilegt að ganga gamlan vegarslóða upp á fjallið. Þaðan er einnig stundað svifdrekaflug á sumrin á vegum ferðaþjónustufyrirtækisins Zipline í Vík og venjulega lent á sandinum fyrir neðan. Það sem gjarnan var nefnt um gildi staðarins fyrir útivist er fallett útsýni, bæði á það sem nær er s.s. Reynisdranga og svarta sandana sem og inn til landsins á fjöllin og jöklana. Þá er fuglalífið fjörukt og gaman að fylgjast með því. Eitthvað er um að Íslendingar á jeppum aki á fjallið þótt ekki sé ætlast til þess og leiðinni lokað með keðju. Einnig er talsvert um að leiðin sé notuð af fjallahjólafólki. Aukning virðist vera á ferðum erlendra ferðamanna á fjallið. Stefnt mun að uppsetningu útsýnispalls á fjallinu.

Mér finnst bara Reynisfjallið alveg frábært sko, þá sér maður svo vel yfir allt (ÚTV 5).

Grafargil í Víkurheiði ofan Víkur er talsvert notað fyrir útivist. Leiðin þangað er stikuð. Ferðaþjónustufyrirtækið Zipline notar einnig gilið fyrir sína starfsemi (sviflína). Valkostur 4 kemur einna helst nálægt þessu svæði en óvíst er um að hve miklu leyti leiðin myndi hafa áhrif. Meðal viðmælenda kom fram að þessi staður hefði tækifæri til að verða vinsælli í framtíðinni. Fleiri gil gætu orðið vinsæl.

Sögulega Vík er auðveld gönguleið um þorpið og næsta nágrenni sem kynnt er á heimasíðu Kötluseturs. Á þeirri leið er m.a. staður sem kallast Hraði og er staðsettur í skriðum austan til í Reynisfjalli og sunnan þorpsins. Þarna var stunduð ræktun af heimamönnum og aðrar búsetuminjar eru í grenndinni.

Golfvöllurinn var nefndur sem mikilvægur útivistarstaður sem væri nálægt valkosti 4 og sem gæti orðið fyrir verulegum neikvæðum áhrifum:

Golfvöllurinn er mjög vel nýttur þarna og náttúrulega á frábærum stað (ÚTV 2).

Enginn þeirra sem rætt var við nefndi þó að hann eða hún hefði persónulega reynslu af iðkun golfs þar.

Svæði ofan golfvallar og tjaldsvæðis mun vera vinsælt fyrir skíðaiðkun á veturna og svipað gildir því um það og golfvöllinn að valkostur 4 sem fer ofan byggðar í þorpinu færi um það eða í grennd þess.

Dyrhólaey og svæðið þar í grennd var nefnt af viðmælendum sem mikilvægt svæði til útivistar.

Þar sem allir þeir sem rætt var við eru heimamenn má ætla að þeir líti á útivist og staði til að stunda hana öðrum augum en gestir svæðisins sem eru mislangt að komnir. Benda mætti sérstaklega á tjaldsvæði Víkur og næsta nágrenni sem stað þar sem ákveðin tegund útivistar er stunduð en sem snertir heimamenn (og þennan viðmælendahóp) þó lítið. Þessi staður er í nágrenni valkosta 4 líkt og golfvöllurinn. Svipað gæti því gilt um áhrif á golfvöllinn og tjaldstæðið.

Viðmælendur nefndu auk þess fjölda staða sem liggja fjær framkvæmdasvæðinu en eru vinsælir fyrir útivist s.s. Hafursey, Hjörleifshöfða, Hrafnatinda, Höfðabrekkuheði, Höttu, (ganga þangað hefst þó efst í þorpinu), Kötlutanga (sem er e.t.v. vannýttur staður), Mýrdalur (sem sumir hjóla um) og Pétursey. Þarna eru staðir sem hafa að hluta til svipaða eiginleika og t.d. Víkurfjara en liggja fjær og eru ekki jafn aðgengilegir. Staðir sem liggja enn fjær en þeir sem voru taldir upp hér að ofan voru nefndir hjá þeim sem eru virkastir í sinni útivist. Það fer eftir eðli staðanna hvort þeir eru nýttir meira að sumri eða vetri. Almennt er það svo að eftir því sem staðir eru fjær Vík þeim mun minnkar tíðni notkunar þeirra.

Mjög misjafnt var hversu mikil áhrif útivistarfólk taldi að nýr vegur gæti haft á útivistarsvæðin og nýtingu þeirra. Algengast var að viðmælendur í hópi útivistarfólks hefðu áhyggjur af áhrifum á Víkurfjöru vegna þeirra valkosta sem fela í sér veg um fjöruna og jarðgöng undir Reynisfjall:

Það þarf sérstaklega að huga að því og eins og ég segi ég hef alltaf litið þannig á að [Víkurfjara] væri kannski viðkvæmasti parturinn í öllum þessum þælingum (ÚTV 1).

Meðal annars kom fram efi um undirgöng undir veginn. Vera kynni að slík undirgöng myndu liggja of lágt, að þau væru jafnvel undir sjávarmáli var nefnt í einu viðtali. Hvort svo verður í raun er annað mál en rétt er að benda á að umræða af þessu tagi á sér stað og nauðsynlegt að fyrirkomulag og upplýsingar um atriði sem þessi komi fram í drögum að matsskýrslu. Ekki komu fram áhyggjur af því að vegur undir Reynisfjall myndi hafa mikil áhrif á útivist þar. Útsýnið og upplifun útivistarfólks sem gengur á fjallið myndi ekki breytast svo nokkru nemi. Tveir viðmælendur viðruðu áhyggjur af því að ef göng myndu liggja nærri Hrapinu í Vík þá gæti vegurinn og umferð um hann haft neikvæð áhrif á upplifun í því gamla og rólega umhverfi. Dyrhólaey kom til umræðu hjá nokkrum viðmælendum, til dæmis í því sambandi að hún verði aðgengilegri með nýjum vegi um Reynisfjall.

Skiptar skoðanir voru um hvort rétt væri að fara með veglínu um Dyrhólaós (valkostur 3). Þeir sem tjáðu sig um þetta töldu ýmist betra væri að fara norðan óssins sbr. skipulagslína eða valkostur 1b og vernda þannig ósinn og fuglalíf. Þetta var þó ekki einhlítt því einnig var nefnt að í lagi væri að fara ósinn. Reynisfjara, Reynisdrangar og Loftsalahellir verða aðgengilegri. Hins vegar eru þetta að mati viðmælenda staðir sem teljast fremur til áfangastaða ferðamanna en staðir til útivistar fyrir íbúa. Áhyggjur komu fram um golfvöllinn og svæði til skíðaiðkunar ofan Víkur ef valkostur 4 yrði fyrir valinu. Þar sem tjaldsvæðið er ekki notað af heimamönnum, eðli málsins samkvæmt, var það ekki nefnt í viðtölum við útivistarfólkið en á og út frá tjaldsvæðum er jafnan talsverð útivist stunduð. Gera má ráð fyrir að valkostur um veg ofan Víkur myndi líklega hafa svipuð áhrif á tjaldsvæðið og golfvöllinn. Bent var á að ef aðstæður versna á einum stað við færslu vegarins/umferðarinnar, t.d. við fjöruna, þá opnast aðrir möguleikar við gömlu legu hringvegarins sem umferðinni er létt af. Þannig var til dæmis litið jákvætt til þess að aðstæður til hjólreiða myndu batna til muna á gömlu leiðinni og yfir í Mýrdalinn. Þá myndi skapast rólegra yfirbragð á fleiri stöðum þar sem hringvegarumferðinni væri létt af.

Samkvæmt viðmælendum voru ekki um mörg dæmi að ræða hvað varðar áform um nýja nýtingu á sviði útivistar innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar. Grafargil var þó nefnt sem staður sem talinn er bjóða upp á meiri tækifæri. Gilið er núna vettvangur fyrirtækisins Zipline fyrir ævintýraferðir en þeir sem þekkja til telja að unnt sé að nýta gilið meira til almennrar útivistar. Þá var nefnt svæði sem kallað er Gerði en það er skógræktarsvæði austan þorpsins í Vík sem gæti þróast í framtíðarútivistarsvæði:

Þetta er þar sem gamli þjóðvegurinn liggur hérna í gegn og svo hérna suður Víkur túnið og Gerði, er það kallað. Það er svona smá skógrækt þar. Þetta eru svona svæði sem að ég held að verði rosalega gott svona framtíðar útivistarland sko. Ég tala nú ekki um þegar skógræktin verður orðin aðeins meiri (ÚTV 4).

Umrætt svæði er talsvert frábrugðið öðrum útivistarsvæðum í grennd Víkur. Þau eru almennt í opnu landslagi þar sem útsýni spilar mikil hlutverk en bjóða ekki upp á það skjól sem skógur býður upp á. Valkostur 4 um legu vegarins er sá sem er næst þessum tveimur svæðum.

Mýrdalshreppur er þátttakandi í verkefninu heilsueflandi samfélag en í því felst að unnið er markvisst að því að skapa umhverfi og aðstæður sem stuðla að betri heilsu og vellíðan íbúanna. Samkvæmt viðtölum *virðist* sem útivist sé í auknum mæli að verða hluti af lífsstíl íbúa. Líklegt er að þetta geri auknar kröfur um fjölbreytt og aðgengileg svæði til útivistar.

Þó að viðtölin hafi ekki átt að fjalla um almenn áhrif á samfélagið þá barst talið oft að þessum málum enda voru viðmælendur í hópi útivistarfólks allir heimafólk. Talsverð togstreita mun vera milli þeirra sem berjast fyrir samgöngubótum og þeirra sem ekki vilja breyta legu Hringvegar. Nokkuð bar á að fólkið sé farið að hafa áhyggjur af áhrifum deilnanna á samfélagið og samskipti innan þess. Virtust sumir viðmælendur hafa meiri áhyggjur af þessum áhrifum en áhrifum á útivistina. Sumir höfðu

áhyggjur af umferðaröryggi þar sem umferð hefur aukist mikið vegna fjölgunar ferðamanna og meiri þungaflutninga. Bæði töldu viðmælendur þetta gilda þar sem vegurinn liggur gegnum þéttbýlið og einnig þar sem hann liggur ofan Reynisfjalls, einkum um Gatnabrún. Slæm slys á báðum svæðum bar á góma. Þá sé vegurinn farinn að skera þorpið mikið í sundur og hafa neikvæð áhrif á samskipti milli svæða sitt hvorum megin vegarins og á umferð gangandi og hjólandi meðfram honum. Neikvæð afstaða hvað varðar núverandi veg var þó ekki einhlít. Þannig var nefnt að nýr vegur um fjöruna myndi valda þeim sem búa í grenndinni ónæði og skemma útsýnið. Sú skoðun heyrðist einnig að umferðin í gegnum þorpið væri hvorki og mikil né hættuleg, náttúran og útivistarsvæði ættu að njóta vafans. Laga mætti veginn gegnum þorpið og umhverfi hans.

Hjá flestum viðmælendum kom fram að þeir reyna að forðast staði þar sem mikið er um erlenda ferðamenn. Eftir því sem ferðamönnum fjölgar skarast leiðir þessara hópa þó sífellt meira, s.s. á Reynisfjalli:

Núna mætir maður fleira og fleira ferðafólki, þú veist – útlendingum, á fjallinu. Maður átti þetta einn, næstum því, í gamla daga sko (ÚTV 1).

Sumum viðmælendum finnst að mikill fjöldi fólks breyti náttúruupplifuninni og einnig óþægilegt að hreinlega er stundum erfitt að komast að til að leggja bíl og svo framvegis. Þannig gæti verið að fleiri staðir sem hafa útivistargildi væru ella nefndir en þeir sem taldir eru upp að ofan, þ.e. staðir sem fólk fer síður á vegna ferðamannafjölda.

### 5.3 Viðhorf fulltrúa stoðkerfis

Viðhorf fulltrúa stoðkerfis endurspeglar að mestu leyti mat þess starfsmanns sem tók að sér að svara fyrir viðkomandi stofnun því engin stofnun stoðkerfis ferðaþjónustunnar hefur haft afskipti af fyrirhugaðri framkvæmd heldur valið hlutleysi. Tveir af fjórum fulltrúum stoðkerfis búa ekki í Mýrdalshreppi og slá þann varnagla að þeir hafi hugsanlega ekki sömu forsendur og heimamenn. Þeir eru þó staðkunnugir og í miklum tengslum við ferðaþjónustuna á svæðinu.

Eitt einkenni ferðaþjónustu í Mýrdalshreppi er fjöldi dagsferða:

Yfir vetrartímann eru þetta að mjög miklu leyti dagsferðir úr Reykjavík. Vík virðist vera í nálægð frá Reykjavík til að geta orðið dagsferðastaður, en svo, hvað eigum við að segja, apríl fram í október þá eru þetta orðnir hringferðar ferðamenn sko. Massinn þá kemur svona höfuðborgarsvæðið og til okkar en magnið er að fara hringinn yfir sumarið (STO 3).

Í viðtölum við fulltrúa stoðkerfis má greina viðhorf sem eru að langmestu leyti samhljóða viðhorfum ferðaþjónustuaðila. Þeir eru á einu máli um að staða ferðamennsku og ferðaþjónustu á svæðinu sé sterk og svæðið hafi mikið gildi fyrir Suðurland sem og landið í heild sinni. Fjöldi ferðamanna væri þó of mikill á sumum stöðum og dreifingu ferðamanna væri ábótavant bæði í náttúrunni og í þorpinu sjálfu sem hefði þær afleiðingar að fjölbreytni svæðisins fari fram hjá ferðamönnum:

Ferðamannastaðirnir í Mýrdalshreppi hafa gildi fyrir Suðurland allt og landið allt í raun. Ferðaþjónustan í Vík hefur gríðarlega mikið að segja fyrir ferðaþjónustu á Íslandi, t.d. að dreifa ferðamönnum (STO 1).

Uppbygging í ferðaþjónustu á áhrifasvæði framkvæmdanna er á döfinni. Úr framkvæmdasjóði ferðamannastaða fékkst styrkur til að þróa Víkurfjöru áfram sem áfangastað og í Reynisfjalli er fyrirhugað að setja upp útsýnispall. Aukin ferðaþjónusta er fyrirhuguð í Grafargili með aukinni náttúru- og afþreyingarferðaþjónustu, hjólaleiðum og frekari útivistarmöguleikum. Styrkir fengust til að hanna og búa til gönguleiðir út á sandfangarann í Víkurfjöru. Viðmælandi í stoðkerfi hefur þessa framtíðarsýn fyrir ferðaþjónustu í Mýrdalshreppi:

Ég vonast til að ferðaþjónustan verði eins umhverfisvæn og hægt er og fólk hafi ekki þessa miklu þörf fyrir að endalaust bæta við mannvirkjum á áfangastaði. Það verði settur fókus á fáa staði og mjög góða innviði (STO 2).

Sumir viðmælenda úr stoðkerfinu höfðu töluverðar áhyggjur af áhrifum vegagerðar á náttúruperlur og höfðu efasemdir um gildi þess að nýi þjóðvegurinn væri nánast ofan í náttúruperlunum sem geti haft áhrif á upplifun af svæðinu og með jarðgöngum væri verið að eyðileggja fallett fjall og setja veg á milli bæjarins og helsta kennileitis hans.

Ég bara skil ekki lógikina við að eyðileggja staðartilfinninguna þegar þú ert í Vík, að hafa veg, bíla og rútur að keyra þarna. Já og vöruflutninga ef það á að fara að opna námu. Hvernig verður að með allar rúturnar og vörubíla? (STO 2).

Að mati viðmælanda gætu og gönguleiðir um Víkurfjöru spillst og skapað hættu fyrir gangandi vegfarendur vegna þess hve laust móbergið sé í Reynisfjalli og lundabyggðin sem fólk sækir í á austurhlið Reynisfjalls myndi hugsanlega spillast eitthvað:

Það þarf að vera talsverð fjara til að geta rölt aðeins út með en þar féll stór skriða bara fyrir tveimur árum. Það er náttúrulega bara laust þarna í fjallinu, þetta er móbergsfjall þannig að maður er svolítið hræddur við það að fólk sé að fara þarna inn með (STO 1).

Aðrir viðmælendur bentu á kosti jarðgangna, ekki síst að vetrarlagi og töldu enn fremur að jarðgöngin geti líka vakið enn frekari áhuga ferðamanna á Víkurfjöru því þeir sjá hana og Reynisdranga þegar ekið er um nýja þjóðveginn. Áhyggjur um aukinn umferðahraða voru þó orðaðar og einnig stóraukinn fjöldi ferðamanna á þegar vinsælum áfangastöðum. Framkvæmdinni fylgja þannig bæði kostir og gallar að mati fulltrúa í stoðkerfi:

Fyrirhuguð framkvæmd mun stytta allar vegalengdir niður í Dyrhólaey og Reynisfjöru. Það gæti stóraukið fjöldann. Það er náttúrulega smá spotti að fara niður eftir [í Dyrhólaey] og fara svo í Reynisfjöru þannig að tímalega séð hafa ekki allir tíma til að fara á báða staðina og hafa oft bara valið annan. En eftir vegagerðina myndirðu náttúrulega bara vippa þér á báða staði án þess að það væri eitthvað því til fyrirstöðu (STO 1).

Ég held að það sé engin ástæða til þess [að álíta] að þetta auki fjöldann hérna nema kannski hugsanlega yfir svörtustu vetrarmánuðina. Það verði hérna aðeins minni farartálmi við

þorpið. Þetta bætir engu við og þetta sennilega eykur hraðann í gegnum sveitafélagið, það væri kannski færri sem myndu upplifa fjölbreytileikann í landslaginu á leiðinni (STO 3).

Allir eru meðvitaðir um að fyrirhuguð framkvæmd breytir ásýndinni á svæðinu:

Þetta mun breyta ásýnd fjörunnar að einhverju leyti en ekkert endilega til hins verra. Með þessu fæst varnargarður til að verja byggðina sem er kannski það sem kemur sjaldnast fram. Fólk sem er á móti þessu hefur áhyggjur af þetta muni skyggja á Drangana en það á eftir að koma í ljós (STO 4).

#### 5.4 Viðhorf ferðamanna

Í viðtölunum við ferðamenn voru þeim sýndar ásýndarmyndir af fyrirhugaðri framkvæmd. Ferðamennirnir voru beðnir um að taka afstöðu út frá sex myndapörum sem endurspegla annars vegar stöðuna á svæðinu í dag og hins vegar hvernig hún mun verða að framkvæmdum loknum.

Útgangspunktur margra viðmælanda var að taka þyrfti mið af því sem heimamenn vildu. Í því sambandi bentu þeir á að erlendir ferðamenn hefðu sjaldnast sömu forsendur og heimamenn til að meta samfélagslegt gildi framkvæmdarinnar. Heimamenn ætti að hafa með í ráðum því ferðamenn stoppi oftast stutt á svæðinu. Sú staðreynd að leik- og grunnskóli er sunnarlega í þorpinu í nágrenni við nýja þjóðveginn vakti athygli ferðamanna á því að tryggja verði umferðaröryggi skólabarna og taka þurfi mið af hávaða og mengun frá umferðinni á veginum.



Mynd 6: Vegur um Víkurfjöru og vegskáli í Reynisfjalli.

Heilt yfir voru skoðanir ferðamanna skiptar um veg í Víkurfjöru og jarðgöng. Viðhorfin endurspegluðu allt frá því að fleiri vegi þurfi ekki, þeir séu lýti í umhverfinu og þjóðvegur í Víkurfjöru væri afleit hugmynd og jarðgöng ekki nauðsynleg. Aðrir nefndu að nýr þjóðvegur með jarðgöngum myndi bæta aðgengi að náttúruperlum á svæðinu allan ársins hring og gera ferðamönnum kleift að fara hraðar um og gegnum svæðið. Eins myndu göngin auðvelda aðkomu fyrir hjólandi fólk. Sumir töldu



innviðabreytinguna ekki hafa svo mikla röskun í för með sér en áhersla margra var þó á náttúrunni og meirihlutinn vildi engar breytingar á umhverfinu:

Það á ekki að eyðileggja náttúruna hér. Þetta land er svo ósnortið og það væri vont ef það væri eyðilaggt meira. Aukinn fjöldi ferðamanna hefur í för með sér fleiri bíla, meira drasl og meiri mengun sem er ekki nauðsynlegt (FEM 6).

Viðtölin við ferðamenn voru tekin á ýmsum stöðum í þorpinu og við Víkurfjöru og gera má ráð fyrir að umræðan hafi að einhverju leyti litast af staðsetningunni en framkvæmdir í Víkurfjöru virtust snerta flesta viðmælendur og meiri hluti ferðamanna því andsnúinn að vegur verði lagður í og við fjöruna. Áhyggjur af vegi og jarðgöngum þar fólst m.a. í því að útsýnið út á sjóinn muni skerðast, kyrrðin hverfi og mengun komi frá umferðinni. Betra væri að vegskáli jarðganganna væri lengra frá ströndinni.



Mynd 7: Aðgengi að Víkurfjöru fyrir gangandi ferðamenn.

Áhyggjur ferðamanna snúast einkum um að aðgengi að fjörunni skerðist, undirgöngin séu of nálægt ströndinni og útsýnið truflist:

Ég myndi frekar velja engan veg við sjóinn, ég vil geta gengið að sjónum (FEM 3).

Það truflar útsýnið að sjá alla þessa bílaumferð nálægt sjónum (FEM 4).

Vegurinn mun „menga“ útsýnið í fjöruna. Núna er svæðið óraskað og ég vil það algerlega náttúrulegt (FEM 5).

Vegir eru truflandi fyrir göngufólk. Fyrir mig sem ferðamann í Vík og langar að ganga á þessu svæði þá myndi ég ekki velja undirgöng (FEM 1).

Ég vil hafa þetta eins og það er núna, ég held að það verði ekki gott að skilja þorpið og ströndina að (FEM 7).

Ég vil ekki þjóðveg við ströndina. Mér finnst þetta sóun á fjármunum og útsýninu verði fórn að (FEM 8).

Aðrir velja veg og undirgöng því þeim sýnist framkvæmdin ekki vera svo umfangsmikil eða hafa mikil áhrif á umhverfið. Ástæða fyrir jákvæðu viðhorfi til vegar og jarðgangna voru einkum þægindin við að komast hratt á milli staða, allan ársins hring:

Það verður „svalt“ að keyra í gegnum jarðgöngin, þau virðast ekki trufla útsýnið yfir bæinn (FEM 1).

Ég held að ég myndi velja þjóðveginn hér [átt við jarðgöng og veg um Víkurfjöru] því við þurftum að fara upp og niður margar brekkur og þjóðvegur við ströndina er betri kostur fyrir hjólafélk. Þá komast menn hraðar og fleiri myndu sennilega skoða Reynisfjöru (FEM 2).

Já, sem ferðamaður er þægilegt að hafa jarðgöng og veg meðfram ströndinni m.a. af því að það er fallett að horfa yfir ströndina. En ef ég ætti heima hérna þá myndi ég alls ekki vera ánægð með þetta (FEM 5).

Sumir voru á því að betra væri fyrir heimamenn að þjóðvegur lægi ekki í gegnum þorpið og að nýr vegur norðan við þorpið bæti aðgengi þeirra sem eru á leið austur og ætla ekki að koma við í Vík. Hins vegar voru aðrir á því það sé gaman að keyra í gegnum þorp, sjá hvernig heimamenn búa, kynnast staðarímyndinni og styrkja heimamenn. Þetta sjónarmið heyrðist bæði hjá þeim sem voru hlyntir göngum í gegnum Reynisfjall og þeim sem töldu að vegur norðan við þorpið gæti verið fýsilegur kostur.

Sem ferðamaður upplifir þú þorpið betur, þú ferð á bensínstöðina, í búðina og ferðapjónustan fær fleiri ferðamenn til sín ef þeir sjá allt (FEM 2).

Áform eru um að tengja saman tvær náttúruperlur, Dyrhólaey og Reynisfjöru. Gert er ráð fyrir að þjóðvegurinn liggja meðfram Dyrhólaósi, um jarðgöng gegnum Reynisfjall. Vegalengdir að náttúruperlunum á svæðinu stytta og tímasparnaður verður verulegur.

Mér líkar þessi stytting [um Dyrhólaós], hún er þægilegri og beinni. Augljóslega þarf að útbúa leiðina þannig að hún verði hagstæð fyrir ferðamenn, það er efnahagslega gott. En það má ekki alveg sleppa Vík, þá myndi bærinn ekki fá jafnmarga ferðamenn. Það þarf því að gera hvoru tveggja að mínu mati (FEM 12).



Mynd 8: Nýr þjóðvegur um Dyrhólaós.

Eins og áður sagði voru ferðamennirnir ekki á einu máli um fyrirhugaðar framkvæmdir og stundum komu fram misvísandi skoðanir hjá einum og sama viðmælenda. Þannig voru sumir nokkuð jákvæðir fyrir styttingu vegar um Dyrhólaós og greiðfærari leiðar í gegnum Reynisfjall (göng) en sömu aðilar voru hins vegar alfarið á móti veglagningu í Víkurfjöru. Að einhverju leyti má skýra þetta með því að viðmælendur einblíndu nokkuð á hvert myndarpar fyrir sig en ekki á framkvæmdina í heild sinni.

Rauði þráðurinn í viðtölunum var þó sá að mjög margir viðmælendur vildu óbreytta stöðu og sáu ekki nauðsyn á breytingum:

Ég er hérna til að njóta ferðalagsins svo mér er sama um 30 mínútur í viðbót. Mig langar að sjá náttúru Íslands en með fjölda vega er upplifunin ekki sú sama (FEM 9).

Ég aðhyllist lágmarks röskun á umhverfi, best að varðveita fegurðina eins og hún er og viðhalda henni (FEM 10).

Leiðin að Svörtu fjöru tók okkur bara 10 – 15 mín. svo mitt mat er að það þurfi ekki breyta neinu, leiðin er svo stutt hvort eð er (FEM 11)

Ef ég mætti ráða myndi ég ekki gera neitt...(FEM 6).

Ferðamennirnir voru einnig spurðir um það ef göngin væru til staðar hvort þeir myndu þá aka yfir Reynisfjall eða nýta göngin. Helmingur þeirra valdi að fara um Reynisfjall og hinn valdi jarðgöngin. Viðhorfið breyttist þó þegar gjaldtaka var nefnd og hættu þá margir við valið. Sumum fannst að göng ættu að vera gjaldfrjálts en að mati annarra var sanngjarnt gjald á bilinu 300 kr. og upp í 1500 kr.

## 6 NIÐURSTÖÐUR OG ÁLYKTANIR

Markmið Vegagerðarinnar með þessari rannsókn var að aflað yrði gagna um viðhorf tiltekinna notendahópa til þessarar innviðabreytingar og áhrifa hennar á upplifun og notkun þeirra á svæðinu. Valdir voru fjórir notendahópar, þ.e. ferðapjónustuaðilar á svæðinu, stoðkerfi ferðapjónustu svæðisins, heimamenn sem stunda útivist að staðaldri og ferðamenn. Rannsóknarspurningin er eftirfarandi:

Hvert er viðhorf ferðapjónustuaðila, útivistarfólks, erlendra og innlendra ferðamanna og stoðkerfis ferðapjónustu til færslu Hringvegjar um Mýrdal? Hver, ef einhver, eru áhrif framkvæmdarinnar á aðdráttarafli svæðisins, nýtingu þess í ferðapjónustu, útivist og upplifun?

Ferðapjónusta í Mýrdalshreppi er sterk og ein meginstoðin í atvinnulífinu. Ef ekki væri ferðapjónusta þá væri atvinnulífið fábrotið. Samfélagið hefur stækkað verulega vegna aukins fjölda ferðamanna á undanföllum árum, fjöldi starfa hefur aukist, erlent vinnuafl bæst í hóp heimamanna sem eiga flestir lífsviðurværi sitt undir komu ferðamanna. Ferðapjónustan í Mýrdalshreppi eins og annars staðar í heiminum er viðkvæm fyrir áföllum eins og sannaðist þegar heimsfaraldur stóð sem hæst þá var tæplega helmingur starfandi fólks í Mýrdalshreppi að mestu án atvinnu. Væntingar eru þó um áframhaldandi vöxt og velgengi greinarinnar og reiknað með að erlendir sem innlendir ferðamenn muni nú eftir sem áður sækja í náttúruperlurnar í Mýrdalshreppi.

Niðurstöður þessarar rannsóknar sýna að mismunandi notendahópar nýta svæðið hver á sinn hátt. Þannig eiga ferðamenn og heimamenn í útivist fyrst og fremst einn sameiginlegan áfangastað sem er Víkurfjara en að öðru leyti skarast þessir hópar lítið. Viðmælendur í öllum notendahópum hafa áhyggjur af röskun vegna fyrirhugaðra framkvæmda á náttúru Mýrdalsins. Mikil umferð um viðkvæmt svæði Dyrhólaóss skjóti skökku við, þ.e. að sveitarfélag sem byggir afkomu sína að nær öllu leyti á náttúrutengdri ferðapjónustu og er þátttakandi í Kötlu jarðvangi og á skrá UNESCO, ætli með veg yfir stærsta votlendi Mýrdalshrepps.

### 6.1 Niðurstöður: ferðapjónusta á áhrifasvæðinu

Stór hluti ferðapjónustu í Mýrdalshreppi tengist hvers konar gistimöguleikum og nýtir ferðapjónustan því áhrifasvæði framkvæmdanna með óbeinum hætti, þ.e. að fæstir þeirra sem rætt var við fara með ferðamenn í ferðir um nágrennið. Nýting margra ferðapjónustuaðila á áhrifasvæðinu er því óbein og má segja að hún fari fram gegnum ferðamennina sjálfa, þ.e. þá sem hafa valið að gista á gististöðunum á áhrifasvæðinu, hugsanlega vegna þess að gististaðirnir liggja nálægt helstu náttúruperlum og fjörunum beggja vegna Reynisfjalls.

Ferðapjónustuaðilar benda á að með fyrirhugaðri framkvæmd sé verið að leggja grunn að tvöföldu vegakerfi. Annars vegar á núverandi Hringvegi um Reynisfjall og Gatnabrún og hins vegar um Dyrhólaós og jarðgöng með vegi í Víkurfjöru. Tvöfalt vegakerfi bæti ekki endilega aðgengi en gerð vega

og aukinn fjöldi þeirra hafi áhrif á aðdráttaraflíð. Útsýni frá Dyrhólaey yfir Mýrdal muni skaðast því ef áform verði að veruleika munu tvær veglínur blasa við á mjóu svæði. Langflestir ferðþjónustuaðilar telja mikilvægt að vegurinn um Gatnabrún verði lagaður og að hann verði fær allt árið um kring, umferðaröryggi verði tryggt, ekki síst ef til Kötlugoss kæmi.

Áhyggjur ferðþjónustuaðila snúast um að umferð muni aukast og nýi vegurinn um Dyrhólaós verði „hraðbraut“ með enga afleggjara og missi ferðamenn af þjónustu á svæðinu og viðskipti tapist.

Með nýjum vegi er allri umferð beint frá Skeiðflöt að Dyrhólahverfi, meðfram Dyrhólaósi, áfram beina leið í Reynisfjöru og þaðan austur í gegnum jarðgöngin. Þá voru einnig viðraðar áhyggjur af því að nýr vegur að jarðgöngunum nálægt Reynisfjöru auki líkur á að fjöldi gesta á fjölsóttasta ferðamannastað svæðisins, Reynisfjöru, fari yfir þolmörk svæðisins og gesta.

Sumir viðmælendur hafa áhyggjur af því að þeim ferðamönnum muni fækka sem aka núverandi Hringveg um Mýrdalinn og það geti haft áhrif á rekstrargrundvöll þeirra fyrirtækja sem þar eru.

Umræða um annmarka við lagningu vegar um Víkurfjöru og jarðgöng sneri m.a. að veðurfari, hrunhættu og sandfoki á vegskálasvæðinu Víkurmegin sem og snjóflóðahættu í Reynishverfi. Einnig beinast áhyggjur ferðþjónustuaðila að ásýnd og útsýni yfir Víkurfjöru ef reistur verði hár varnargarður. Sumir viðmælenda í ferðþjónustu hafa ekki mótað sér fasta skoðun á vegaframkvæmdinni og/eða geta ekki gert upp hug sinn fyrr en að ásýndarmyndir sýna betri mynd af því sem koma skal. Þá var einnig bent á það að þrátt fyrir ótvírætt mikilvægi ferðþjónustunnar á svæðinu þá hafi þeir ekki verið hafðir með í ráðum sem sérstakur hópur. Þess ber þó að geta að ekki hefur heldur farið fram nein sérstök umræða um fyrirhugaða framkvæmd meðal ferðþjónustuaðilanna sjálfra.

## 6.2. Niðurstöður: útivist á áhrifasvæðinu

Viðmælendur í hópi útivistarfólks höfðu oftast áhyggjur af áhrifum valkosta sem fela í sér jarðgöng og veg um Víkurfjöru. Ekki voru þó áhyggjur af því að vegur undir Reynisfjall myndi hafa mikil áhrif á útivist þar.

Skiptar skoðanir voru um hvort rétt væri að fara með veglínunni um Dyrhólaós (valkostur 3). Þeir sem tjáðu sig um þetta töldu ýmist að betra væri að fara norðan óssins sbr. skipulagslína eða valkostur 1b og vernda þannig ósinn og fuglalíf. Þetta var þó ekki einhlítt því einnig var nefnt að í lagi væri að fara ósinn. Áhyggjur komu fram um golfvöllinn og svæði til skíðaiðkunar ofan Víkur ef valkostur 4 yrði fyrir valinu. Sumir viðmælenda töldu að tækifæri myndu skapast til útivistar á borð við hjólreiðar um gömlu leiðina um Mýrdal vegna minni og rólegri umferðar vegna valkosta sem fela í sér göng.

### 6.3. Niðurstöður: stoðkerfi ferðaþjónustu

Viðmælendur stoðkerfis eru sammála um að ferðaþjónusta sé sterk á svæðinu og náttúra svæðisins grunnur að ferðamenskunni. Að þeirra mati er fjöldi ferðamanna of mikill á fjölsóttustu stöðunum en með markvissri dreifingu ferðamanna telur stoðkerfið að svæðið þoli meiri fjölda.

Að mati viðmælenda úr stoðkerfinu er það álitamál hvort það sé kostur að leggja nýjan þjóðveg upp að náttúruperlunum því mögulega breyti það upplifun af svæðinu, en ósnortin náttúra og víðernistilfinning án mannvirkja er mikilvæg ferðaþjónustunni. Uppbygging gengur frekar hægt en styrkir hafa fengist til að vernda ferðamannastaðina fyrir ágangi og bæta aðstæður til að taka þar á móti ferðamönnum.

Viðhorf til færslu Hringveggar og jarðganga eru ekki á eina lund. Bent var á að staða gististaða gæti breyst út frá legu þjóðveggar í framtíðinni. Stór og smærri gistiheimili færast ýmist nær eða fjær þjóðveginum. Þjónusta að vetri til gæti orðið verri á núverandi Hringvegi þar sem fjöldi ferðaþjónustuaðila reiðir sig á komu ferðamanna. Næstum bein leið í Reynisfjöru og Dyrhólaey gæti fjölgað gestum þar verulega og hefði hugsanlega áhrif á þolmörk svæðisins og ferðamannanna.

Viðmælendur eru allir sammála um að ásýnd og umhverfi Víkurfjöru muni breytast með vegi og jarðgöngum en eru ekki fyllilega sammála á hvern veg. Viðurkennt er í hópnum að framkvæmdin muni hafa í för með sér rask og áhrif á umhverfið beggja vegna Reynisfjalls.

Þrír af fjórum fulltrúum stoðkerfis leggja áherslu á að laga þurfi núverandi veg um Reynisfjall og gera öruggari. Hann sé ekki mikill farartálmi því hann lokist aðeins nokkra daga á ári. Fjórði fulltrúinn er hlyntur aðgengi með jarðgöngum og bendir á að jarðgöng muni bæta aðgengi allra sem um veginn fara í vondum veðrum að vetri til.

Bent er á að vegstæðið meðfram Dyrhólaósi sé mjög blautt og þeirri spurningu varpað upp hvort hægt sé að leggja væntanlegan fjölfarinn veg í mýri sem gæti truflað fuglalíf og haft áhrif á sjávarleirur. Þá voru einnig áhyggjur af því að fyrirhugaður varnargarður myndi breyta ásýnd Víkurfjöru þannig að hann skyggi á fjöruna og Reynisdranga. Sömuleiðis voru viðraðar áhyggjur af því að vegfarendur myndu bruna hratt fram hjá gamla þorpshlutanum og það væri því mikilvæg mótvægisáðgerð að gera gamla bæinn sýnilegri og fýsilegan kost til að njóta hans og ferðaþjónustufyrirtækjanna.

### 6.4 Niðurstöður: ferðamenn á vettvangi

Reynisfjara er ótvírætt sá staður sem laðar til sín flesta ferðamenn á áhrifasvæði framkvæmdanna. Í heildina komu ferðamennirnir lítið inn á þeirra eigin upplifun og með hvaða hætti beinlínis fyrirhugaðar framkvæmdir hefðu áhrif á þá. Þeir lögðu hins vegar almennt mikið upp úr því að náttúran væri í forgangi og leitast væri við að raska henni sem minnst.

Mjög margir ferðamenn orðuðu áhyggjur sínar af fyrirhuguðum framkvæmdum á Víkurfjöru og langflestir ferðamenn vildu hafa hana óraskaða og án þjóðvegjar. Sú staðreynd að skólar eru í næsta nágrenni nýja þjóðvegjarins hafði eflaust einhver áhrif á mat þeirra á stöðunni. Að mati margra ferðamanna mun þjóðvegur með jarðgöngum skilja fjöruna og þorpið af, bílaumferð muni raska kyrrðinni, trufla útsýnið og menga umhverfið.

Sumir töldu þó að jarðgöng gætu verið jákvæður kostur, ekki síst vegna þess að brekkurnar í kring væru erfiðar og hjólafolk myndi þá komast hraðar yfir. Einnig væri betra að geta ekið í gegnum jarðgöng að vetri til. Þá voru nokkrir ferðamenn jákvæðir í garð þeirrar hugmyndar að stytta Hringveginn og að vegur verði lagður frá Dyrhólaey, meðfram Dyrhólaósi að Reynisfjöru til að spara þannig ferðatíma.

Skiptar skoðanir voru meðal ferðamanna á því að leggja veg norðan við þorpið (valkostur 4). Sumir vildu óbreytt ástand því gaman væri að keyra í gegnum þorpið til að sjá hvernig heimamenn búa og að kynnast staðarímyndinni. Eins var bent á að þjónustuaðilar myndu hugsanlega missa spón úr aski sínum ef umferðin væri leidd fram hjá þorpinu. Enn aðrir töldu hins vegar að vegur norðan þorpsins gæti verið öruggari kostur og leiðin áfram yrði greiðari. Almennt voru ferðamennirnir á því að framkvæmdir ættu að taka tillit til náttúrunnar og tryggt verði að henni verði ekki raskað um of. Sömuleiðis lögðu þeir áherslu á að ferðamennska ætti ekki að hafa neikvæð áhrif á heimamenn á staðnum, þeir ættu ekki að líða vegna ferðapjónustunnar.

## 7 HEIMILDASKRÁ

- Alta. (2020, 4. júní). *Katla UNESCO - Global Geopark - Sýn um hlutverk og tækifæri til eflingar*. <https://www.hvolsvollur.is/static/files/lbuar/katla-unesco-global-geopark-syn-um-hlutverk-og-taekifaeri-til-eflingar.pdf>
- Alþingi (e.d.) *Stjórnartillaga*. 150. löggjafarþing 2019–2020. Þingskjal 598—434. mál. <https://www.althingi.is/altext/150/s/0598.html>
- Byggðastofnun, (e.d.). *Íbúar sveitarfélaga. Íbúafjöldi hvers árs eftir ríkisfangi*. <https://byggdastofnun.data.is/account/public-report?id=b36b8664-016c-4ce5-ab26-b164cd2ce29c>
- Creswell, J. W. & Cheryl, N. P. (2017). *Qualitative Inquiry and Research Design. Choosing among five traditions*. SAGE publications.
- Edward Hákon Huijbens og Gunnar Þór Jóhannesson. (2013). *Ferðamál á Íslandi. Heildstætt grundvallarrit um ferðamál*. Mál og menning.
- Ferðamálastofa (2021). *Ferðaþjónusta í tölum. September 2021*. [https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/talnaefni/ferdatjonusta-i-tolum/2021/ny\\_skjol\\_arnar/2021-september.pdf](https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/talnaefni/ferdatjonusta-i-tolum/2021/ny_skjol_arnar/2021-september.pdf)
- Fornleifanefnd. (1990). *Skrá um friðlýstar fornleifar*. Fornleifanefnd.
- Gyða Þórhallsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson. (2021). *Fjöldi í Reynisfjöru – útgefið yfirlit*. Umhverfisstofnun.
- Hrafn Sævaldsson. (2020). *Hagtölur um atvinnulíf á Suðurlandi með sérstaka áherslu á ferðaþjónustu* [skýrsla]. [sass.is/ferdathjonustan-a-sudurlandi-i-tolum-og-myndum/](https://sass.is/ferdathjonustan-a-sudurlandi-i-tolum-og-myndum/)
- Katla Geopark. (e.d.). *Áfangastaðaáætlun Kötlu jarðvangs*. <https://www.katlageopark.is/um-jardvanginn/afangastadaaaetlun/>
- Kötlusetur. (e.d.). *Gönguleiðir í Mýrdal*. <https://www.kotlusetur.is/goenguleidir>
- Lilja B. Rögnvaldsdóttir. (2019). *Erlendir ferðamenn í Vík sumarið 2018 - Niðurstöður ferðavenjukönnunar* [skýrsla]. Ferðamálastofa <https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/kannanir/atta-stadir-2018/rmf-vik-2018.pdf>
- María Harðardóttir og fleiri. (2008). *Verndun svæða, vistgerða og tegunda. Tillögur Náttúrufræðistofnunar Íslands vegna náttúruverndaráætlunar 2009 – 2013*. Náttúrufræðistofnun Íslands.
- Málið.is. (e.d.). *Útivist*. <https://malid.is/leit/%C3%BAvist>.
- Mýrdalshreppur. (2012-a). *Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012 – 2028*. <http://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=05635060411983371108>
- Mýrdalshreppur. (2012, 05-b). *Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012 – 2028* [umhverfisskýrsla]. <http://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=06635061217776326458>



- Mýrdalshreppur. (2021, 20.5.). *Mýrdalshreppur - Breyting á aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2028* [þéttbýlisuppdrætti og greinargerð]. <https://www.vik.is/is/frettir/adalskipulag-myrdalshrepps-2012-2028-breyting-a-thettbylisuppdraetti>
- Mælaborð ferðapjónustunnar. (e.d.). Nýting Gistingar á Íslandi. Sótt 30. september af <https://www.maelaborðferdathjonustunnar.is/is/gisting/allar-tegundir-gistingar>
- Mælaborð ferðapjónustunnar. (2021-a). *Talningar á ferðamannastöðum*. Sótt 26. sept. af <https://www.maelaborðferdathjonustunnar.is/is/ferdamenn-a-islandi/fjoldi-ferdamanna-a-afangastodum>
- Oddný Þóra Óladóttir. (2020). *Erlendir ferðamenn á Íslandi 2019: Lýðfræði, ferðahegðun og viðhorf* [skýrsla]. Ferðamálastofa. <https://www.ferdamalastofa.is/static/files/konnun2019/lokaskyrsla-2019-2.pdf>
- Umhverfisstofnun. (2021, e.d.) *Dyrhólaey. Friðland í Mýrdalshreppi. Stjórnunar og verndaráætlun, 2021-2029*. [https://ust.is/library/Skrar/Einstaklingar/Fridlyst-svaedi/Verndaraetlanir-i-vinnslu/Dyrh%C3%B3laey\\_stj%C3%B3rnunar-%20og%20verndar%C3%A1%C3%A6tlun\\_DR%C3%96G.pdf](https://ust.is/library/Skrar/Einstaklingar/Fridlyst-svaedi/Verndaraetlanir-i-vinnslu/Dyrh%C3%B3laey_stj%C3%B3rnunar-%20og%20verndar%C3%A1%C3%A6tlun_DR%C3%96G.pdf)
- Umhverfisstofnun. (á.á.) *Dyrhólaós. Suðurland, friðlönd. Aðrar náttúruminjar, nr.708*. <https://www.ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/natturuminjaskra/sudurland/>
- Umhverfisstofnun. (á.á.). *Loftsalahellir. Suðurland, friðlönd. Aðrar náttúruminjar, nr. 708*. <https://www.ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/natturuminjaskra/sudurland/>
- Vinnumálastofnun. (e.d.). *Atvinnuleysi – tölulegar upplýsingar*. <https://www.vinnumalastofnun.is/maelaborð-og-tolulegar-upplýsingar/atvinnuleysi-tolulegar-upplýsingar/sveitarfelog-itarleg-greining-atvinnuleysis>.
- Visit Vík. (e.d.). *What to do*. <https://visitvik.is/visit-vik/what-to-do/>
- Vegagerðin. (2008). Hringvegur 1-2b/b4 um Mýrdal. Frumdrög. Veghönnunardeild.
- Vegagerðin. (2020). *Færsla hringvegur (1-B2\_B4) í Mýrdal. Drög að matsáætlun*. [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Myrdalur\\_drog\\_matsaaetlun\\_des\\_2020/\\$file/20358\\_mats%C3%A1%C3%A6tlun\\_dr%C3%B6g.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Myrdalur_drog_matsaaetlun_des_2020/$file/20358_mats%C3%A1%C3%A6tlun_dr%C3%B6g.pdf)

## 8. Viðaukar

### Viðaukaskrá

8.1 Viðauki I Viðtalsrammar .....	43
8.2 Viðauki II Kort – ferðapjónustufyrirtæki .....	50
8.3 Viðauki III Bréf .....	51
8.4 Viðauki IV Mynd notuð í viðtölum á Zoom. ....	54
8.5 Viðauki V Valkostir um veglínur og viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir.....	54
8.6 Viðauki VI Ljósmyndapunktur .....	55
8.7 Viðauki VII Myndir sem notaðar voru í viðtölum á vettvangi og sýna ásýnd og áhrif framkvæmdar. .....	56

## 8.1 Viðauki I – Viðtalsrammar

### Ferðaþjónustuaðilar

#### Viðtalsrammi vegna rannsóknar á áhrifum færslu Hringveggar í Mýrdal á ferðaþjónustu á svæðinu

Fyrirtæki/félag: \_\_\_\_\_

Viðmælandi: \_\_\_\_\_

Dags. viðtals: \_\_\_\_\_

---

---

#### Núverandi starfsemi:

1. Getur þú lýst starfsemi þinni eins og hún er í dag?
2. Hverja telur þú stöðu ferðaþjónustu vera í Mýrdal og Vík í Mýrdal? Stefna, er hún til? Mikilvæg atvinnugrein?
3. Hvaða skoðun hefur þú á þeim fjölda ferðamanna sem sækja á þetta svæði? (Hæfilegur, of mikill of fáir).
4. Hvaða áhrif hefur núverandi ferðamennska á félagslegt og náttúrulegt umhverfi svæðisins?
5. Hvað finnst þér um aðgengi ferðamanna á svæðinu almennt? (kort af svæðinu frá Skeiðflöt að Höfðabrekku).

#### Núverandi aðdráttarafli svæðisins:

6. Hver eru sérkenni svæðisins fyrir ferðamennsku og útivist að þínu mati?
7. Hvert telur þú vera helsta aðdráttarafli svæðisins (Reynisfjara, Dyrhólaey, Víkurfjara, Heiðarvatn).
8. Hvaða gildi hafa þessir staðir fyrir þína starfsemi og fyrir ferðamennsku almennt á svæðinu?
9. Hvernig nýtir þú svæðið með þínu ferðafólki? (Ef ferðir).
10. Hvað ræður því hvaða áfangastað þú velur í ferðum með ferðafólk? (Ef ferðir).

11. Veistu um staði eða svæði sem ferðafólki á svæðinu hefur yfirsétt að þínu mati (vanmetnir staðir/svæði eða ekki þekktir)?

12. Þekkir þú til þess hvernig svæðið er nýtt af ferðafólki á eigin vegum?

**Framtíðaráform og væntingar til svæðisins:**

13. Hvaða væntingar hefur þú til framtíðar ferðamennsku og ferðapjónustu á svæðinu sem þú starfar á?

14. Hvernig skynjar þú væntingar ferðamanna til svæðisins?

**Viðhorf til fyrirhugaðra framkvæmda:**

15. Hvenær, hvernig og hvaðan heyrðir þú fyrst af fyrirhuguðum framkvæmdum um færslu Hringveggar um Mýrdal? Hversu vel hefur þú kynnt þér þær?

16. Hvað finnst þér um fyrirhugaðar framkvæmdir?

17. Hvernig myndir þú lýsa áhrifum slíkra framkvæmda á:

- a. Upplifun ferðamanna á svæðinu
- b. Væntingar ferðamanna til svæðisins sem ferðamannastaðar?
- c. Aðgengi ferðamanna á svæðinu?
- d. Áhrif á ferðapjónustuna þína og ferðamennsku á áhrifasvæðinu? (Þróun, fjöldi, dreifing, nýting svæðis, fleiri eða færri tækifæri?).
- e. Gildi svæðisins sem ferðamannastaðar

18. Hefur framkvæmdin verði rædd í hópi ferðapjónustuaðila? Hvernig hefur umræðan verið?

19. Veistu um áform um frekari ferðapjónustu á áhrifasvæði framkvæmdanna? Hver þá?

20. Hvaða veglína, ef einhver, hugnast þér best og mætir þörfum ferðapjónustu í sveitarfélaginu?

## Fólk í útivist

### Viðtalsrammi vegna rannsóknar á áhrifum færslu Hringveggar í Mýrdal á útivist á svæðinu

Viðmælandi:

---

Dags. viðtals:

---

---

#### Útivist:

1. Segðu mér frá útivistinni þinn, í hverju felst hún? Gengur þú ein/n eða í hópi? Sama hópi?
2. Hverja telur þú stöðu útivistar vera í Mýrdal og Vík í Mýrdal? **Stefna**, er hún til?
3. Hver er u.þ.b. fjöldinn sem stundar útivist á svæðinu?
4. Hvaða áhrif hefur núverandi útivist á félagslegt og náttúrulegt umhverfi svæðisins?
5. Hvað finnst þér um aðgengi útivistarfólks á svæðinu almennt? (kort af svæðinu frá Skeiðflöt að Höfðabrekku).

#### Núverandi aðdráttarafli svæðisins:

6. Hver eru sérkenni svæðisins fyrir útivist að þínu mati?
7. Hvert telur þú vera helsta aðdráttarafli svæðisins? (Reynisfjara, Dyrhólaey, Víkurfjara, Heiðarvatn, annað?).
8. Hvaða gildi hafa þessir staðir fyrir þig og fyrir útivist almennt á svæðinu?
9. Hvernig nýtir þú svæðið í útivistinni þinni?
10. Hvað ræður því hvaða leið eða áfangastað þú velur?
11. Veistu um staði eða svæði sem útivistarfólki á svæðinu hefur yfirsétt að þínu mati (vanmetnir staðir/svæði eða ekki þekktir)?
12. Þekkir þú til þess hvernig svæðið er nýtt af útivistarfólki á eigin vegum?

**Framtíðaráform og væntingar til svæðisins:**

13. Hvaða væntingar hefur þú um framtíðar útivist á svæðinu sem þú ert á?

14. Hvernig skynjar þú væntingar útivistarfólks til svæðisins?

**Viðhorf til fyrirhugaðra framkvæmda:**

15. Hvenær, hvernig og hvaðan heyrðir þú fyrst af fyrirhuguðum framkvæmdum um færslu Hringveggar um Mýrdal? Hversu vel hefur þú kynnt þér þær?

16. Hvað finnst þér um fyrirhugaðar framkvæmdir?

17. Telur þú að fyrirhuguð framkvæmd muni hafa áhrif á útivist á áhrifasvæðinu? Hverjar?

18. Hvernig myndir þú lýsa áhrifum slíkra framkvæmda á:

- a. Upplifun útivistarfólks á svæðinu
- b. Væntingar útivistarfólks til svæðisins?
- c. Aðgengi útivistarfólks á svæðinu?
- d. Áhrif á útivist þína og almenna útivist á áhrifasvæðinu? (Þróun, fjöldi, dreifing, nýting svæðis, fleiri eða færri tækifæri?).
- e. Gildi svæðisins sem útivistarsvæðis.

19. Hefur framkvæmdin verði rædd í hópi útivistarfólks á svæðinu? Hvernig hefur umræðan verið?

20. Veistu um áform um frekari útivist á áhrifasvæði framkvæmdanna? Hver þá?

21. Hvernig sérð þú útivistina þína þróast ef framkvæmdirnar verða að veruleika? (Fjöldi, dreifing, nýting svæðis, fleiri eða færri tækifæri?).

22. Hvaða veglína, ef einhver, hugnast þér best og mætir þörfum útivistarfólks í sveitarfélaginu?

## Fulltrúar stoðkerfis

### Viðtalsrammi fyrir stoðkerfi ferðaþjónustu vegna rannsóknar á áhrifum færslu Hringveggar í Mýrdal á ferðamennsku og ferðaþjónustu á svæðinu

Viðmælandi: \_\_\_\_\_

Dags. viðtals: \_\_\_\_\_

---

#### Staða ferðaþjónustu í Mýrdalshreppi:

1. Hver er staða ferðamennsku og ferðaþjónustu í Mýrdalshreppi?
2. Hver er fjöldi ferðafólks sem sækir á þetta svæði? (Hæfilegur, of mikill of fáir).
3. Hvaða áhrif hefur núverandi ferðamennska á félagslegt og náttúrulegt umhverfi svæðisins?
4. Hvernig er aðgengi ferðafólks á svæðinu almennt? (kort af svæðinu frá Skeiðflöt að Höfðabrekku).

#### Núverandi aðdráttarafli svæðisins:

5. Hver eru sérkenni svæðisins?
6. Hvert er helsta aðdráttarafli svæðisins? (Reynisfjara, Dyrhólaey, Víkurfjara, Heiðarvatn, annað?).
7. Hvaða gildi hafa þessir staðir fyrir ferðamennsku og ferðaþjónustu á svæðinu?
8. Hvaða önnur svæði eru nýtt af ferðafólki?
9. Hvað ætli ráði því hvaða leið eða áfangastað ferðafólkið velur?
10. Hvaða svæði eða staðir eru þau sem ferðaþjónustuaðilar nýta eða nýta ekki í ferðum með ferðafólk?
11. Hvernig er áhrifasvæðið nýtt af ferðafólki á eigin vegum?
12. Hvaða svæði eða staðir eru það sem ferðafólki mögulega yfirsést? Vanmetnir eða ekki þekktir?

**Framtíðaráform og væntingar til svæðisins:**

13. Hvaða væntingar má gera til framtíðar ferðamennsku og ferðaþjónustu á svæðinu?
14. Hverjar eru væntingar ferðafólks til svæðisins? Eru þær þekktar?

**Viðhorf til fyrirhugaðra framkvæmda:**

15. Hvenær, hvernig og hvaðan heyrðist fyrst af fyrirhuguðum framkvæmdum um færslu Hringveggar um Mýrdal? Hversu vel hafa þær verið skoðaðar/rýndar?
16. Var brugðist við á einhvern hátt vegna framkvæmdarinnar? Ef svo, þá hvernig?
17. Hvert er viðhorfið til fyrirhugaðrar framkvæmdar?
18. Hvaða áhrif, ef einhver, gæti fyrirhuguð framkvæmd haft á ferðaþjónustu, ferðamennsku og útivist á áhrifasvæðinu?
19. Hvernig mætti lýsa áhrifum slíkra framkvæmda á:
  - a. Upplifun ferðafólks á svæðinu
  - b. Væntingar ferðafólks til svæðisins?
  - c. Aðgengi ferðafólks á svæðinu?
  - d. Áhrif á ferðamennsku og ferðaþjónustu á áhrifasvæðinu? (Þróun, fjöldi, dreifing, nýting svæðis, fleiri eða færri tækifæri?).
  - e. Gildi svæðisins sem ferðamannastaðar.
20. Hafa borist athugasemdir frá ferðaþjónustuaðilum í Mýrdal og Vík í Mýrdal vegna framkvæmdanna?
21. Hefur framkvæmdin verði rædd innan stoðkerfis ferðaþjónustu? Ef svo er, hvernig hefur umræðan verið?
22. Hafa borist upplýsingar um áform um frekari ferðaþjónustu eða ný útivistarsvæði á áhrifasvæði framkvæmdanna? Hver þá?
23. Hvernig má búast við að ferðaþjónusta þróast á þessu svæði ef fyrirhugaðar framkvæmdir verða að veruleika? (Fjöldi, dreifing, nýting svæðis, fleiri eða færri tækifæri?).
24. Hvaða veglína yrði valin sem mætti best þörfum ferðaþjónustu í sveitarfélaginu?



## Ferðamenn á vettvangi

### Viðtalsrammi fyrir ferðafólk vegna færslu Hringveggar um jarðgöng í Mýrdal - Sumar 2021

**Forskrá:** Viðmælandi nr. \_\_\_\_ (hlaupandi röð)

Dagsetning og tími dags: \_\_\_\_\_

Staður sem viðtal á sér stað: \_\_\_\_\_

Karl  Kona,

Sæll/Sæl! Má ég spyrja þig nokkurra spurninga um fyrirhugaða vegagerð hér á svæðinu? Planið er að færa Hringveginn í Mýrdal og gera jarðgöng. Markmiðið er að gera Hringveginn öruggari og einfaldari fyrir vegfarendur.

En fyrst nokkrar almennar spurningar:

Hvað ertu gamall/gömul \_\_\_\_\_

Menntun (hæsta prófgráða): \_\_\_\_\_

Búseta (landshluti): \_\_\_\_\_

1. Af hverju stopparðu hér í Vík/Víkurfjöru (spurning hvort það verða fleiri staðir)?
2. Hvernig myndirðu lýsa upplifun þinni af svæðinu?

Ég ætla að sýna þér nokkrar tillögur um mögulegar breytingar. Um er að ræða myndir sem sýna ásýnd landsins fyrir og eftir framkvæmdir.

**Mynd 4:** Mánabraut í dag – Hækkaður vegur með rútu og bílum.

**Mynd 7:** Yfirlitsmynd yfir Vík án vegskála – með vegskála.

**Mynd 8:** Norður Vík án vegar – Norður Vík með veg ofan við húsinn.

**Mynd 9:** Göngustígur við Icewear – göngustígur með væntanlegum undirgöngum.

**Mynd 10 – 11:** Dyrhólaós án vegar – Vegur meðfram Dyrhólaós og vegur sem þverar ósinn.

3. Hvað kemur upp í hugann þegar þú skoðar fyrirhugaðar tillögur?
4. Hvað finnst þér mikilvægt að hafa í huga þegar nýr vegur er lagður og/eða jarðgöng eru byggð: kostir/gallar
5. Heldurðu að hér séu einhverjar tillögur sem gætu haft áhrif á upplifun ferðafólks af svæðinu? Þá hverjar?
6. Hvort munt þú velja fjallið eða jarðgöngin á ferð þinni? Af hverju?
7. Hefur gjaldtaka í jarðgöngin áhrif á val þitt? Ef svo, af hverju?
8. Eitthvað annað sem þú vilt nefna að lokum?

***Þakka þér kærlega fyrir þátttökuna!***

8.2.Viðauki II. Kort – ferðabjónustufyrirtæki

Service from west to east

1. Lúðmóttú, Mýrdalsskóli  
2. Áskani  
3. Áskani  
4. Áskani  
5. Áskani  
6. Áskani  
7. Áskani  
8. Áskani  
9. Áskani  
10. Áskani  
11. Áskani  
12. Áskani  
13. Áskani  
14. Áskani  
15. Áskani  
16. Áskani  
17. Áskani  
18. Áskani  
19. Áskani  
20. Áskani  
21. Áskani  
22. Áskani  
23. Áskani  
24. Áskani  
25. Áskani  
26. Áskani  
27. Áskani  
28. Áskani  
29. Áskani  
30. Áskani  
31. Áskani  
32. Áskani  
33. Áskani  
34. Áskani  
35. Áskani  
36. Áskani  
37. Áskani  
38. Áskani  
39. Áskani  
40. Áskani  
41. Áskani  
42. Áskani  
43. Áskani  
44. Áskani  
45. Áskani  
46. Áskani  
47. Áskani  
48. Áskani  
49. Áskani  
50. Áskani  
51. Áskani  
52. Áskani  
53. Áskani  
54. Áskani  
55. Áskani  
56. Áskani  
57. Áskani  
58. Áskani  
59. Áskani  
60. Áskani  
61. Áskani  
62. Áskani  
63. Áskani  
64. Áskani  
65. Áskani  
66. Áskani  
67. Áskani  
68. Áskani  
69. Áskani  
70. Áskani  
71. Áskani  
72. Áskani  
73. Áskani  
74. Áskani  
75. Áskani  
76. Áskani  
77. Áskani  
78. Áskani  
79. Áskani  
80. Áskani  
81. Áskani  
82. Áskani  
83. Áskani  
84. Áskani  
85. Áskani  
86. Áskani  
87. Áskani  
88. Áskani  
89. Áskani  
90. Áskani  
91. Áskani  
92. Áskani  
93. Áskani  
94. Áskani  
95. Áskani  
96. Áskani  
97. Áskani  
98. Áskani  
99. Áskani  
100. Áskani

When and where is best to spot a Puffin?

Puffins are easiest to find east of the town and south of the fjord. The best time of the day to spot the puffins is in the morning (08:00-10:00) and in the evening (18:00-20:00). On sunny days, they sometimes come in late in the afternoon (16:00-18:00). The best place to see them is in the middle of the day, whenever the Puffins are out of the nesting grounds in the morning during the day, but also at night. Examine, identify and photograph them. Please note: Puffins are a protected species and it is illegal to disturb them. Be sure to stay on the path and do not feed them.

Submingskull – Please never go on a glacier without a certified guide. Ice is always changing so it is very easy to get lost.

Reipisfljara black beach – Please be aware of the waves, there are smaller waves that are large and come without a warning – BE CAREFUL!

Þrykkibý – Please be aware of falling rocks, never go to the edge because it can collapse. Follow the path and never go on the ice, there is a good reason why it was put there!

Service in Vik

1. Vik  
2. Vik  
3. Vik  
4. Vik  
5. Vik  
6. Vik  
7. Vik  
8. Vik  
9. Vik  
10. Vik  
11. Vik  
12. Vik  
13. Vik  
14. Vik  
15. Vik  
16. Vik  
17. Vik  
18. Vik  
19. Vik  
20. Vik  
21. Vik  
22. Vik  
23. Vik  
24. Vik  
25. Vik  
26. Vik  
27. Vik  
28. Vik  
29. Vik  
30. Vik  
31. Vik  
32. Vik  
33. Vik  
34. Vik  
35. Vik  
36. Vik  
37. Vik  
38. Vik  
39. Vik  
40. Vik  
41. Vik  
42. Vik  
43. Vik  
44. Vik  
45. Vik  
46. Vik  
47. Vik  
48. Vik  
49. Vik  
50. Vik  
51. Vik  
52. Vik  
53. Vik  
54. Vik  
55. Vik  
56. Vik  
57. Vik  
58. Vik  
59. Vik  
60. Vik  
61. Vik  
62. Vik  
63. Vik  
64. Vik  
65. Vik  
66. Vik  
67. Vik  
68. Vik  
69. Vik  
70. Vik  
71. Vik  
72. Vik  
73. Vik  
74. Vik  
75. Vik  
76. Vik  
77. Vik  
78. Vik  
79. Vik  
80. Vik  
81. Vik  
82. Vik  
83. Vik  
84. Vik  
85. Vik  
86. Vik  
87. Vik  
88. Vik  
89. Vik  
90. Vik  
91. Vik  
92. Vik  
93. Vik  
94. Vik  
95. Vik  
96. Vik  
97. Vik  
98. Vik  
99. Vik  
100. Vik

Travellers with mobile homes and campers please note!

Undirtekið  
Undirtekið er einn af bestu staðum til að hætta á ferðinni. Þetta er einn af bestu staðum til að hætta á ferðinni. Þetta er einn af bestu staðum til að hætta á ferðinni.

Passaði  
Passaði er einn af bestu staðum til að hætta á ferðinni. Þetta er einn af bestu staðum til að hætta á ferðinni. Þetta er einn af bestu staðum til að hætta á ferðinni.

Regnrotabólur  
Regnrotabólur eru einn af bestu staðum til að hætta á ferðinni. Þetta er einn af bestu staðum til að hætta á ferðinni. Þetta er einn af bestu staðum til að hætta á ferðinni.

### 8.3 Viðauki III. Bréf

## Kynningarbréf

### Úttekt á ferðaþjónustu og útivist v/ fyrirhugaðrar færslu Hringveggar um Mýrdal

---

Vegagerðin vinnur að forhönnun og undirbúningi á mati á umhverfisáhrifum vegna færslu veglínu á Hringvegi um Mýrdal og jarðgöng á grunni frumdraga frá árinu 2008. Fyrirhuguð framkvæmd nær frá bænum Skeiðflöt, í gegnum Dyrhólahverfið, Reynishverfið og austur fyrir þéttbýlið með jarðgöngum í gegnum Reynisfjall í Víkurfjöru.

Vegagerðin hefur gert samning við Rannsóknamiðstöð ferðamála (RMF) um úttekt á áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á ferðaþjónustu og útivist á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

Rannsóknin byggir á eiginlegri rannsóknaraðferð, þ.e. viðtölum. Viðtalið verður tekið í gegnum síma eða Zoom og verður hljóðritað og afritað. Innihald þess verður ekki hægt að rekja til einstaklinganna, aðeins rannsakandi þ.e. Anna Vilborg hefur aðgang að hljóðrituninni. Fyllsta trúnaðar verður gætt og gögn varðveitt á öruggum stað hjá rannsakanda á meðan á rannsókn stendur. Hvorki nafn einstaklings né heiti vinnustaðar kemur fram í afrituðu gögnunum. Í rannsókninni er hvorki farið fram á né unnið með viðkvæmar persónuupplýsingar. Þátttakandi getur hætt þátttöku í rannsókninni hvenær sem er eða neitað/sleppt því að svara hvaða spurningum sem er.

#### Nánari upplýsingar um rannsóknina veita:

Anna Vilborg Einarsdóttir í síma 821 8268 og/eða á netfangið [annavilborg@holar.is](mailto:annavilborg@holar.is)

Guðrún Þóra Gunnarsdóttir í síma 863 7715 og/eða á netfangið [gudrunthora@rmf.is](mailto:gudrunthora@rmf.is)

Með undirritun minni staðfesti ég að mér hafa verið kynntar ofangreindar upplýsingar og veiti hér með leyfi til þátttöku í rannsókninni.

Staður og dagsetning \_\_\_\_\_

Nafn og kt. viðmælanda \_\_\_\_\_

## Bréf um samþykki þátttakenda í rannsókn

### Bréf til þátttakenda sem hafa samþykkt þátttöku í rannsókn

#### Rannsókn á áhrifum færslu Hringvegjar í Mýrdal á ferðapjónustu og útivist

Sæll/sæl, X, og takk fyrir spjallið áðan og að taka vel í þátttökuna í rannsókninni.

Eins og ég nefndi við þig í símann þá er verkefni mitt í sumar að kanna viðhorf og skoðanir ferðapjónustuaðila, útivistarfólks og stoðkerfis ferðapjónustu á færslu Hringvegjar í Mýrdal. Rannsóknin er unnin fyrir Vegagerðina en framkvæmdin er á vegum Rannsóknarmiðstöðvar ferðamála.

Rannsakandi og ábyrgðarmaður er ég, Anna Vilborg Einarsdóttir, ferðamálafræðingur við Háskólann á Hólum. Ef eitthvað er óljóst þá er ég með síma 821 8268 og netfangið [annavilborg@holar.is](mailto:annavilborg@holar.is)

Rannsóknin fer þannig fram að tekið verður viðtal við þig og tekur það um það bil 30-45 mínútur. Í viðtalinu verður þú **beðinn** um að lýsa upplifun þinni af fyrirhugaðri framkvæmd. Samtalið verður hljóðritað en innihald þess verður ekki hægt að rekja til þín sem einstaklings. Aðeins ég mun hafa aðgang að hljóðrituninni. Rannsóknargögnin verða eingöngu notuð í vísindalegum tilgangi. Þ.e. til þess að varpa ljósi á áhrif færslu Hringvegjarins á ferðapjónustu og útivist á svæðinu. Niðurstöður rannsóknarinnar verða birtar í skýrslu haustið 2021.

Upplýsingar sem þátttakendur veita í rannsókninni verða meðhöndlaðar samkvæmt ströngustu kröfum um trúnað og nafnleynd. Gögn verða varðveitt á öruggum stað hjá rannsakanda á meðan rannsókn stendur og öllum gögnum sem gætu verið persónugreinanleg verður eytt að rannsókn lokinni. Í rannsókninni er hvorki er farið fram á né unnið með viðkvæmar persónuupplýsingar.

Aðeins ég (rannsakandi) mun hafa aðgang að persónugreinanlegum upplýsingum og undir engum kringumstæðum verður þeim komið í hendur þriðja aðila. Þá bendi ég einnig á að þér er frjálst að hætta þátttöku hvenær sem er á meðan rannsóknin stendur yfir.

Í símanum áðan töluðum við um að viðtalið færi fram gegnum síma/á Zoom... . Við töluðum um [mánudaginn \(29. okt.\) kl. 16:30](#). Ég hringi í þig þá / – tengill á Zoom er hér: [TENGILL](#)

Með kærri kveðju og fyrirfram þökkum

Anna Vilborg

## Kynningarbréf - ferðamenn á vettvangi

### Viðhorf ferðafólks (innlent og erlent) til færslu Hringveggar um Mýrdal og jarðgangnagerð

---

Ég heiti, Magdalena Falter, og er að taka viðtöl við ferðafólk vegna rannsóknar sem verið er að gera um áhrif færslu Hringveggar í Mýrdal og gerð jarðgangna. Rannsóknin er unnin af Rannsóknamiðstöð ferðamála fyrir Vegagerðina. Má bjóða þér að taka þátt?

Til stendur að færa Hringveginn um Mýrdal og gera jarðgöng í Reynisfjall. Gerðar hafa verið svokallaðar ásýndarmyndir sem sýna sjónarhorn á ákveðna staði fyrir og eftir framkvæmdir. Við sýnum ferðafólki þessar myndir og biðjum fólk að lýsa viðhorfum sínum til þessara tillagna.

Viðtöl við ferðafólk eru mikilvægur hluti gagnasöfnunar Viðtölin verða nafnlaus og viðmælenda í hópi ferðafólks hvergi getið.

Viðtalið verður hljóðritað á síma og afritað. Innihald þess verður ekki hægt að rekja til einstaklinganna, aðeins rannsakandi hefur aðgang að hljóðrituninni. Fyllsta trúnaðar verður gætt og gögn varðveitt á öruggum stað hjá rannsakanda á meðan á rannsókn stendur. Hvorki nafn einstaklings né heiti vinnustaðar kemur fram í afrituðu gögnunum. Í rannsókninni er hvorki farið fram á né unnið með viðkvæmar persónuupplýsingar. Þátttakandi getur hætt þátttöku í rannsókninni hvenær sem er eða neitað/sleppt því að svara hvaða spurningum sem er. Við áætluðum að lengd viðtala verði að hámarki 15-20 mínútur.

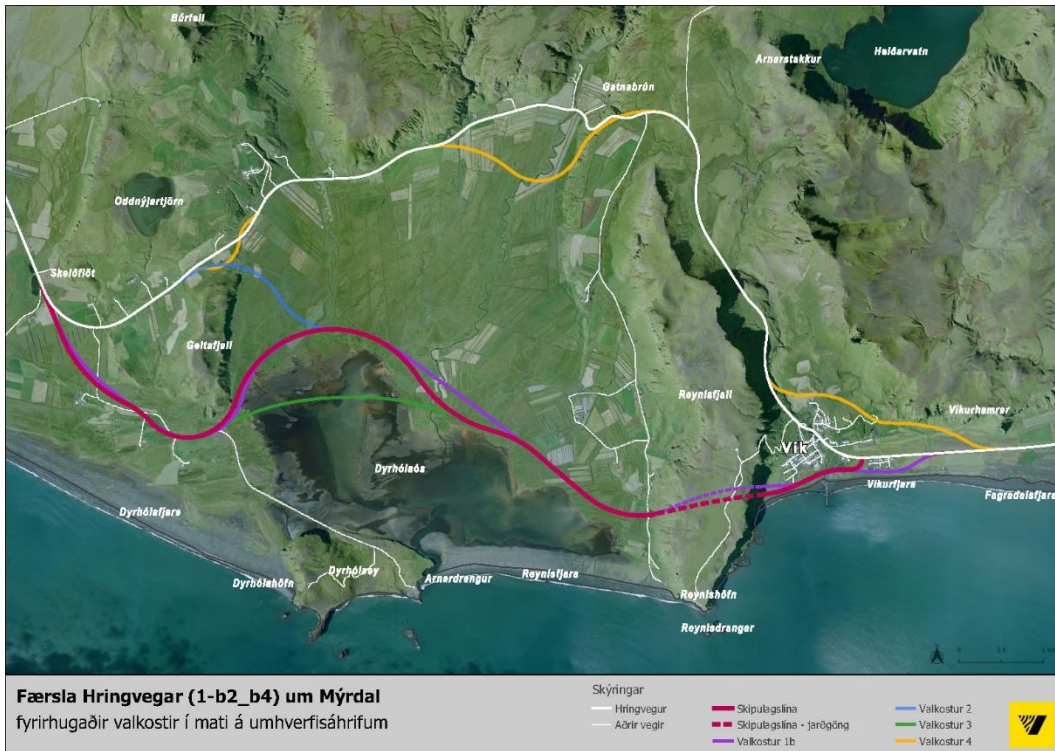
Þar sem framkvæmdir hafa ekki hafist fær viðmælandi í hendur nokkrar ljósmyndir. Þær sýna annars vegar svæðið vestan við Reynisfjall eins og það er í dag og hins vegar hvernig það muni líta út eftir breytingar á Hringveginum.

#### Nánari upplýsingar um rannsóknina veita:

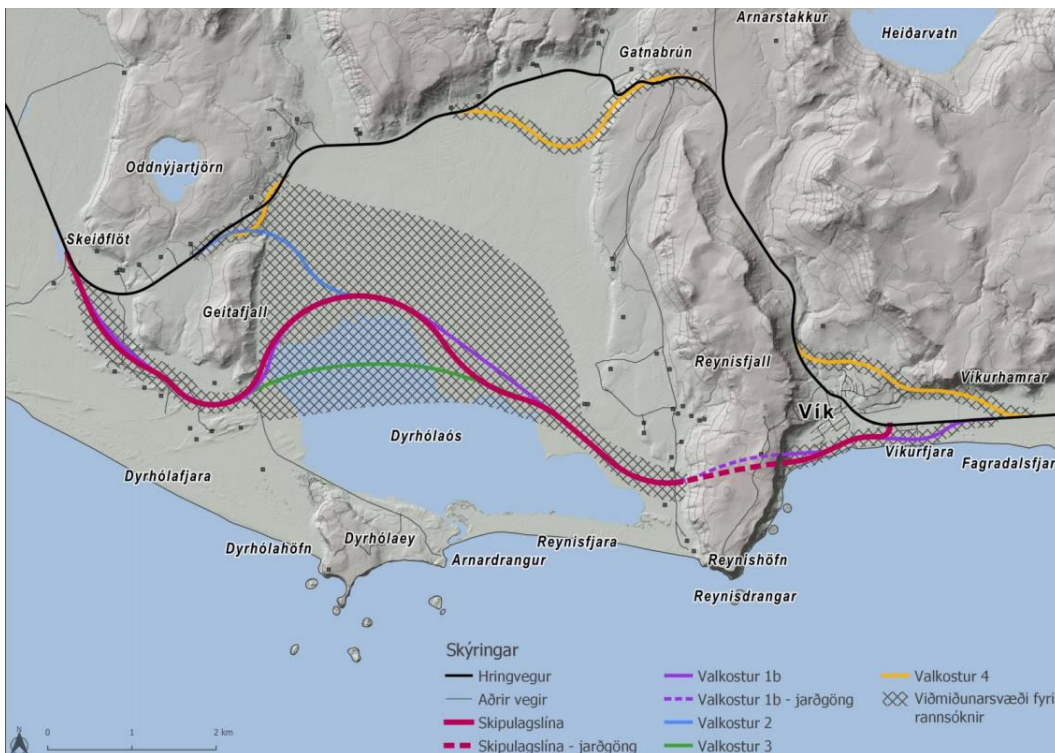
Anna Vilborg Einarsdóttir í síma 821 8268 og/eða á netfangið [annavilborg@holar.is](mailto:annavilborg@holar.is)

Guðrún Þóra Gunnarsdóttir í síma 863 7715 og/eða á netfangið [gudrunthora@rmf.is](mailto:gudrunthora@rmf.is)

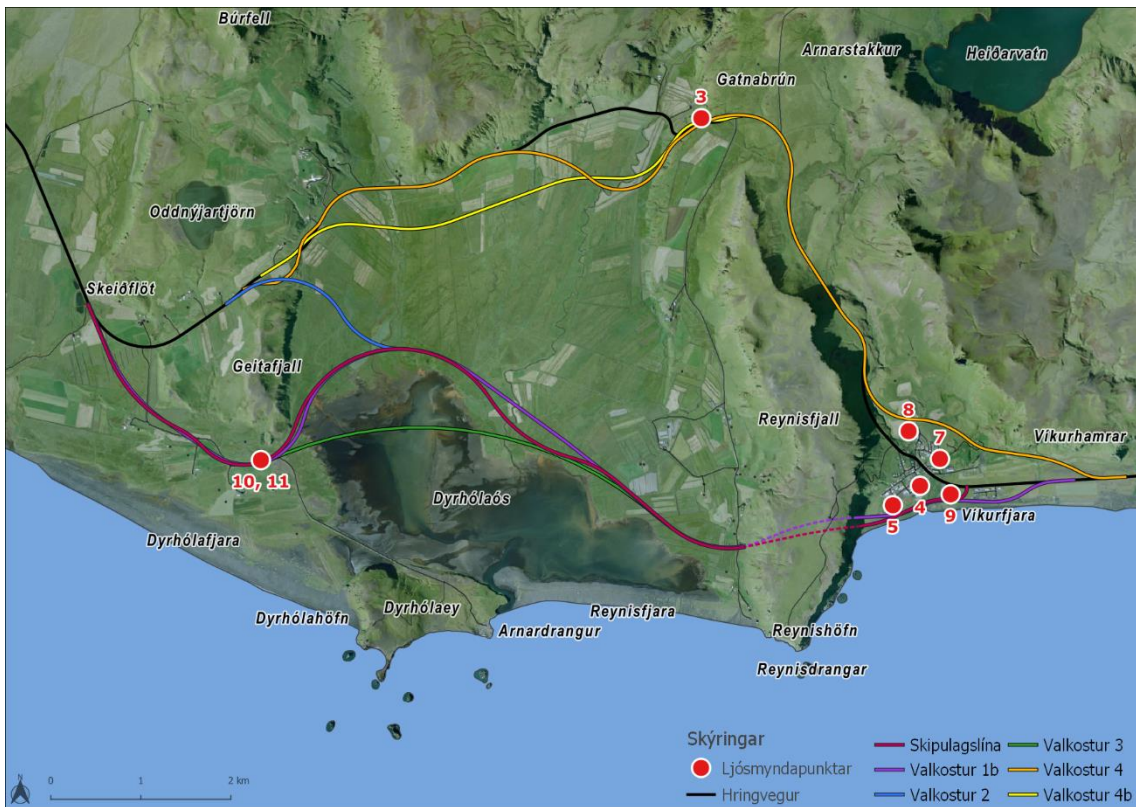
### 8.4 Viðauki IV. Mynd notuð í viðtölum á Zoom.



### 8.5 Viðauki V. Valkostir um veglínur og viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir



### 8.6 Viðauki VI. Ljósmyndapunktur



Mynd: Ljósmyndapunktur og þeir valkostir um legu vegarins sem koma til mats. Heimild: Vegagerðin



Mynd: Ljósmyndapunktur, loftmynd af Vík í Mýrdal. Heimild: Vegagerðin

8.7 Viðauki VII. Myndir sem notaðar voru í viðtölum á vettvangi og sýna ásýnd og áhrif framkvæmdar.



*Horft frá Mánabraut yfir í Víkurfjöru. Leik- og grunnskóli á hægri hönd*



*Horft frá Mánabraut á nýjan þjóðveg með bílaumferð*





*Horft frá Mánabraut í átt að Reynisdröngum*



*Horft frá Mánabraut í átt að Reynisdröngum. Girðing sýnileg norðan við nýjan þjóðveg*



*Horft yfir í Víkurfjöru og að Reynisfjalli*



*Horft í vestur yfir framkvæmdasvæði í Víkurfjöru, nýr þjóðvegur og vegskáli jarðganga sýnilegur við Reynisfjall*



Horft yfir fristundabyggð í Norður-Vík



Horft yfir fristundabyggð í Norður-Vík og nýr vegur norðan við byggðina



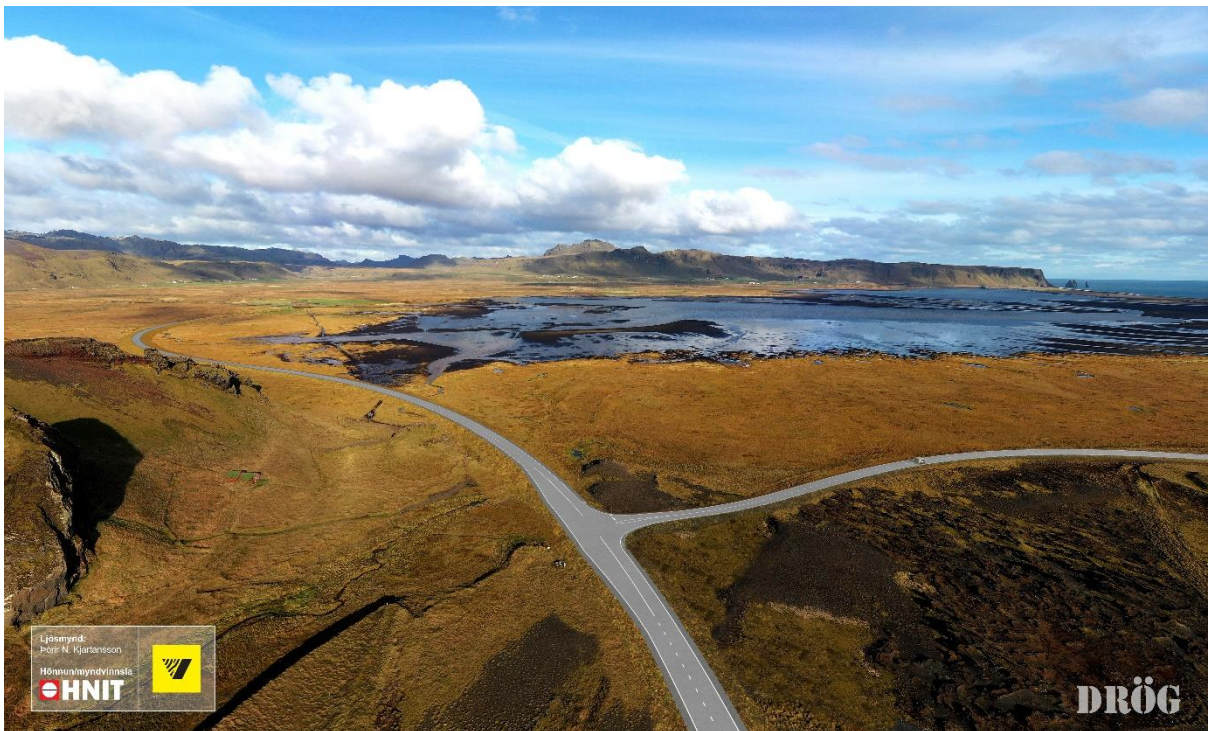
*Göngustígur með aðgengi að Víkurfjöru*



*Göngustígur en nýr vegur lokar aðgengi að Víkurfjöru á þessum stað*



*Horft frá vestri yfir á Dyrhólaós, vegur liggur til suðurs í átt að Dyrhólaey*



*Horft frá vestri yfir Dyrhólaós, vegur til suðurs í átt að Dyrhólaey og nýr vegur um Dyrhólaós*



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ  
FERÐAMÁLA

---

ICELANDIC TOURISM  
RESEARCH CENTRE

2021