



## SKILGREINING FERÐAMANNALEIÐA OG FERÐAMANNAVEGA

Rannsóknaverkefni  
Vegagerðarinnar

Febrúar 2009

**VSÓ RÁÐGJÖF**

# SKILGREINING FERÐAMANNAVEGA OG FERÐAMANNALEIÐA

## Rannsóknaverkefni Vegagerðarinnar

**08156**

S:\2008\08156\Greinagerð\08156-grg-ferðamannsókn-7.docx

Febrúar 2009

1	18.2.2009	FBE, SP, SJ	SGT/HMÁ	
<b>Nr. Útg.</b>	<b>Dagsetning</b>	<b>Unnið</b>	<b>Yfirfarið</b>	<b>Samþykkt</b>

***Ferðamannaleið tengir saman áfangastaði sem teljast áhugaverðir.***

***Leiðin opnar aðgengi að náttúru eða menningarverðmætum.***

***Leiðin getur verið samsett af nokkrum vegum (vegnúmerum) og gæti einhver þeirra verið ferðamannavegur.***

***a. Ferðamannavegur er vegur sem er felldur og hannaður inn í landslagið.***

***Sjónarmið ferðaþjónustu eru höfð að leiðarljósi og ferðamanni er gert kleyft að fara um veginn til að njóta landslags og útsýnis.***

***b. Ferðamannavegur er “gamli vegurinn” þar sem nýr vegur hefur létt af umferðinni.***

***Gamlir þjóðvegir og tengivegir þar sem vegurinn fer um byggðir og sveitir landsins.***

***Vegurinn getur haft menningar og sögulegt gildi, fyrir það hvar og hvernig hann liggur um landið.***



<b>1.</b>	<b>Almennt</b>	<b>6</b>
1.1	<i>Inngangur</i>	6
1.2	<i>Markmið</i>	6
1.3	<i>Rannsóknaspurningar</i>	6
1.4	<i>Lykilorð og hugtök</i>	7
<b>2.</b>	<b>Bakgrunnur og íslenskar aðstæður</b>	<b>8</b>
2.1	<i>Áfangastaðir ferðamanna</i>	8
2.2	<i>Verkefni í vegagerð</i>	9
2.3	<i>Ferðaþjónusta í uppsveitum Árnessýslu</i>	10
2.4	<i>Dæmi um notkun hugtakanna ferðamannaleiðir og -vegir</i>	11
<b>3.</b>	<b>Erlendar fyrirmyndir og dæmasögur</b>	<b>12</b>
3.1	<i>Markmið ferðamannaleiða og -vega</i>	12
3.2	<i>Forsendur að baki vali leiða</i>	13
3.3	<i>Skipulagsmál og samráð við hagsmunaaðila</i>	13
3.4	<i>Kostnaður og fjármögnun ferðamannavega</i>	14
3.5	<i>Skilyrði og kröfur</i>	14
3.6	<i>Hönnun og uppbygging ferðamannavega</i>	15
3.7	<i>Gæði og ávinningur ferðamannaleiða og -vega</i>	16
<b>4.</b>	<b>Rammaskilgreiningar - niðurstöður</b>	<b>17</b>
4.1	<i>Ferðamannaleiðir</i>	17
4.2	<i>Ferðamannavegur</i>	18
4.3	<i>Aðlögun að vegflokum</i>	19
4.4	<i>Dæmi frá uppsveitum Árnessýslu</i>	20
<b>5.</b>	<b>Samfélagslegur ávinningur</b>	<b>22</b>
5.1	<i>Ávinningur Vegagerðar</i>	22
5.2	<i>Ávinningur sveitarfélaga</i>	23
5.3	<i>Ávinningur ferðaþjónustu – ávinningur ferðamannsins</i>	23
<b>6.</b>	<b>Ályktanir og framhald</b>	<b>24</b>
<b>7.</b>	<b>Viðauki</b>	<b>26</b>
<b>8.</b>	<b>Heimildaskrá</b>	<b>28</b>

## 1. Almenn

### 1.1 Inngangur

VSÓ Ráðgjöf hefur unnið að rannsóknarverkefni um skilgreiningu ferðamannaleiða og ferðamannavega.

Skilgreining á hvaða leiðir geti kallast ferðamannaleiðir og hvaða vegir ferðamannavegir hefur ekki verið til. Almenn er talað um að vegir sem opna aðgengi að helstu ferðamannasvæðum og vegir innan þjóðgarða og friðlýstra svæða séu ferðamannaleiðir. Í sumum tilfellum er talað um ferðamannavegi þar sem einu notendur vegarins eru ferðamenn og gætu flestir hálendisvegir fallið þar undir. Í Vegaáætlun hefur verið gert ráð fyrir sérstöku fjármagni til nýframkvæmda og til uppbyggingar ferðamannaleiða og -vega.

Sérstakur faghópur vann að mótun verkefnisins og sátu í honum Ásborg Arnþórsdóttir ferðamálafulltrúi uppsveita Árnassýslu, Eymundur Runólfsson og Svanur G. Bjarnason frá Vegagerðinni. Verkefnið er unnið af Fríðu Björgu Eðvarðsdóttur, Sebastian Peters og Smára Johnsen hjá VSÓ Ráðgjöf sumarið og haustið 2008. Verkefnið er styrkt af rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar og af VSÓ Ráðgjöf.

### 1.2 Markmið

Markmið verkefnisins var að móta skilgreiningu sem fellur að íslenskum aðstæðum fyrir ferðamannaleiðir og ferðamannavegi og að meta hver ávinningur slíkra leiða og vega gæti verið fyrir vegfarendur, veghaldara og ferðaþjónustuaðila.

### 1.3 Rannsóknaspurningar

Fjöldi ferðamanna hefur verið vaxandi og ferðamönnum bæði íslenskum og erlendum fjölgar sem vegfarendum og notendum vegakerfisins. Áfangastaðir ferðamanna eru margir og ferðamátinn er margvíslegur. Markmið ferðalangs er þó í flestum tilfellum það sama. Ferðamaðurinn er að leita sér að ánægju, upplifun og ævintýri en setur ákveðnar kröfur um öryggi og ytri aðstæður.

Leitað hefur verið erlendra fyrirmynda og eru skoðuð verkefni um uppbyggingu ferðamannavega í Noregi og Þýskalandi. Við skoðun upplýsinga var leitast við að afla svara við því hvað eru ferðamannaleiðir og ferðamannavegir eru ásamt atriðum eins og:

- Að hvaða markmiðum hefur verið stefnt með ferðamannaleiðum og -vegum?
- Hvaða forsendur eru fyrir vali ferðamannaleiða og -vega?
- Hvernig eru verkefni skipulögð og hvernig er samráð við hagsmunaaðila?
- Hvernig eru verkefni um ferðamannaleiðir og -vegi fjármögnuð?
- Hvernig er staðið að hönnun ferðamannaleiða og -vega?
- Er hægt að mæla ávinning og/eða skilgreina gæði ferðamannaleiða og -vega?

#### 1.4 Lykilorð og hugtök

Nokkur lykilhugtök voru skilgreind í upphafi verkefnis til að skýra bakgrunn og nálgun að viðfangsefninu.

**Ferðamaður:** Gert er ráð fyrir að ferðamaður sé vegfarandi sem ferðast einn eða í hóp, í ferð sem felur í sér afþreyingu og frístundaiðju. Vegfarandi sem fer um veginn með þeim tilgangi að skoða og njóta umhverfis og er ekki að flýta sér. Atferli ferðamannsins ákvarðast af farartæki og ferðamáta. Í þessu verkefni eru hugmyndir sniðnar að innlendum og erlendum ferðamönnum sem ferðast um sveitir landsins, bæði á láglandi og hálendi, á fólksbílum, jeppum eða í hópferðabílum.

**Ferðapjónusta:** Meðan á ferðalagi stendur þurfa ferðamenn á margvíslegri þjónustu að halda og hefur því byggst upp atvinnugrein sem kölluð er ferðapjónusta (tourist industry). Þar er átt við skipulagða þjónustu eins og hópferðaakstur, farartækjaleigur, gistinguþjónustu, veitingaþjónustu, ferðamiðlun, afþreyingu, upplýsingagjöf og verslun.<sup>1</sup> Ferðapjónustuaðilum er svo hægt að skipta í tvo hópa, aðila sem bjóða ferðapjónustu innan svæðis og ferðapjónustuaðilar utan svæðisins.

**Veghaldari:** Í vegalögum merkir veghald forræði yfir vegi og vegstæði, þar með talið allri vegagerð, þjónusta og viðhald vega. Veghaldari er sá aðili sem hefur veghald.<sup>2</sup>

**Vegakerfið:** Vegur merkir í lögum „Akbraut, sem er sá hluti vegar sem er fyrst og fremst ætlaður fyrir umferð ökutækja, öll önnur mannvirki og vegsvæði sem að staðaldri eru nauðsynleg til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not.“ Vegakerfinu er skipt í eftirfarandi vegflokka og vegtegundir sem gera grein fyrir tæknilegum útfærslum vega.<sup>3</sup>

Vegflokkar		
<b>Þjóðvegir</b>		Vegagerðin er veghaldari <sup>1)</sup> þjóðvega
<b>A</b>	<b>Stofnvegir</b>	Þjóðvegir eru vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálstrar umferðar, haldið við af fé ríkisins og upp eru taldir í vegáætlun, safnvegaáætlun og landsvegaskrá. Þeir skulu mynda eðlilegt, samfellt vegakerfi til tengingar byggða landsins.
<b>B</b>	<b>Tengivegir</b> <b>Héraðsvegir</b>	
<b>C, D, F</b>	<b>Landsvegir</b>	Vegir yfir fjöll og heiðar, þar á meðal vegir sem tengja saman landshluta, vegir innan þjóðgarða og vegir að fjölsóttum ferðamannastöðum. Á vegum þessum skal yfirleitt einungis gera ráð fyrir árstíðabundinni umferð og minna eftirliti og minni þjónustu en á öðrum þjóðvegum.
<b>Almennir vegir</b>		Eigendur almennra vega, einkavega, reiðvega og hjólréiða- og göngustíga hafa veghald þeirra.
<b>D, F</b>	<b>Einkavegir,</b> <b>Reiðvegir,</b> <b>Hjólréiða- og</b> <b>göngustígar</b>	Almennir vegir eru í eigu opinberra aðila og ætlaðir almenningi til frjálstrar umferðar.
Vegtegundir – tæknilegar gerðir vega		
<b>A</b>	Vegir með tveim aðskildum akbrautum, a.m.k. fjórum akreinum öxlum og/eða kantsteinum.	
<b>B</b>	Vegir með tveimur akreinum, heildarbreidd => 8,5 m, öxlum > 0,5 m og/eða kantsteinum.	
<b>C</b>	Vegir með tveimur akreinum, 6,5m <= heildarbreidd < 8,5 m, og öxlum <= 0,5 m eða án axla.	
<b>D</b>	Vegir með einni akrein með eða án axla.	
<b>F</b>	Slóðir.	

**Mynd 1.1:** Vegflokkar og vegtegundir Vegagerðarinnar

<sup>1</sup> Heimild; Orðaskýringar af heimasíðu iðnaðarráðuneytisins

<sup>2</sup> Heimild; Skilgreiningar í Vegalögum nr. 80/2007

<sup>3</sup> Heimild; Skilgreiningar í Vegalögum nr. 80/2007

## 2. Bakgrunnur og íslenskar aðstæður

Vegakerfið setur svip sinn á landið. Þróun frá götum og troðningum í fjölbreytt vegakerfi akfærra vega hefur einungis tekið um eina öld. Ferðapjónustan hefur ekki enn sett svip sinn á vegakerfið og er mikið verkefni óunnið við að laga það að þörfum vegfarenda og að nýjum atvinnuháttum.

### 2.1 Áfangastaðir ferðamanna

Kraftur og fjölbreytt figurð íslenskrar náttúru er sögð endurspeglast í menningarlífi þjóðarinnar og skapa henni sérstöðu.<sup>4</sup> Áfangastaði ferðamanna er að finna bæði á láglandi og hálandi. Núverandi vegkerfi nýtist ferðamönnum sem flutningsleiðir á milli áfangastaða þó akstursleiðir hafi ekki verið sérsniðnar að þörfum ferðamanna. Í skoðanakönnun um markmið ferðar hefur komið fram að allt að 60% umferðar eru ferðamenn eða aðrir en þeir sem eru að fara á milli heimilis og vinnustaðar.<sup>5</sup>



Mynd 2.1: Ísland er vinsælt ferðamannaland

<sup>4</sup> Skýrsla forsætisráðuneytisins um Ímynd Íslands, mars 2008

<sup>5</sup> Heimild; Þróun á ferðavenjum, Landráð sf. Unnið fyrir samgönguráð



## 2.2 Verkefni í vegagerð

Í tengslum við nýframkvæmdir og forgangsröðun verkefna hefur Vegagerðin samráð við sveitarfélögin en ekki er haft beint samráð við hagsmunaaðila ferðapjónustunnar. Í mörgum tilfellum hafa skipulagsmál verið tímafrek og flókin og öll umræða tengd vegagerð verið þung í vöfum. Hagsmunaaðilar ferðapjónustunnar og náttúruverndarsamtök hafa í sumum tilfellum gert athugasemdir við mat á umhverfisáhrifum og aðalskipulagsgerð. Í þessum tilfellum snúa athugasemdir og ábendingar fyrst og fremst um að ný vegagerð:

- Fari um viðkvæm landsvæði
- Raski landslagi og náttúrufari
- Veghönnun bjóði uppá hraðakstur
- Þjóni ekki hagsmunum þeirra vegafarenda sem ferðast um náttúruna í þeirri hægd og í þeim áföngum sem hentar ferðamönnum
- Taki ekki tekið tillit til sjónarmiða og hagsmuna ferðapjónustunnar

Mörg verkefni Vegagerðarinnar hafa þó snúið beint að aðbúnaði ferðamanna. Má þar nefna dæmi um þétt net áningarstaða við þjóðvegi landsins þar sem víða eru upplýsingakort um vegi og staðhætti viðkomandi svæðis auk borða og bekkja sem vegfarendur geta nýtt til að hvílast (sjá Viðauka I).

Áhersla Vegagerðarinnar á umhverfismál hefur verið vaxandi. Lögð er áhersla á góða umgengni og frágang og að sem minnst umhverfisspjöll hljóti af framkvæmdum og umferð. Kappkostað er að hönnun, framkvæmdum, viðhaldi og rekstri vega sé hagað þannig að þeir falli sem best að umhverfinu og stuðli að öruggu og aðlaðandi umhverfi vegfarenda.<sup>6</sup>



**Mynd 2.2:** Við hönnun Nesjavallavegar var stefnt á að vegurinn lægi vel í landi.

Til eru mörg góð dæmi um veghönnun á viðkvæmum landsvæðum þar sem megin markmið er að vegurinn falli vel að landinu. Við hönnun Nesjavallavegar var leitast við að koma veginum fyrir þannig að sem minnst yrði af fyllingum eða skeringum, sjá mynd 2.2. Notaðar voru vegghleðslur til að fláar tækju ekki of mikið pláss og vegurinn var þrengdur þar sem landrými var takmarkað. Gerð var sérstök krafa til verktaka um að vanda allan frágang og nýta staðargróður í vegjaðrana. Góður árangur er að þakka vönduðum vinnubrögðum verktaka.<sup>7</sup>Mörg önnur dæmi má nefna þar sem vel

<sup>6</sup> Heimild; Vegirnir okkar, Vegagerðin, 2007

<sup>7</sup> munnleg heimild, Jón Valgeir Sveinsson, Vegagerðin

hefur tekist að fella vegagerð að landi s.s veginn við Bláa lónið og þjóðgarðsveg norðan Þingvallavatns.

### 2.3 Ferðapjónusta í uppsveitum Árnassýslu

Uppsveitir Árnassýslu eru eitt fjölsóttasta ferðamannasvæði landsins, enda er svæðið ríkt af náttúruperlum og sögustöðum. Sveitarfélögin fjögur; Bláskógabyggð, Grímsnes- og Grafningshreppur, Hrunamannahreppur og Skeiða- og Gnúpverjahreppur hafa með sér fjölbætta samvinnu í ýmsum málaflokkum. Íbúarnir eru um 2.600 talsins en á svæðinu er einnig mesta sumarhúsabyggð landsins, sem telur um 5.000 sumarhús. Um 500.000 ferðamenn sækja uppsveitirnar heim á ári hverju.<sup>8</sup> Ferðapjónusta er nú orðin ein aðalatvinnugreinin á svæðinu, störfum tengdum ferðapjónustu hefur fjölgað hratt, fyrirtækjum hefur fjölgað og ferðatímabilið hefur lengst töluvert í báðar áttir fram á vor og haust.

Samkvæmt rannsóknnum árið 2005 er um 30 % ferðamanna í hópferð en voru um 50 % árið 1996. Á sama tíma nýttu um 40 % erlendra ferðamanna sér bílaleigubíl á Íslandi í stað 22% ferðamanna sumarið 1996. Af þeim fjölda sem kemur til landsins með skemmtiferðaskipum er gert ráð fyrir að a.m.k helmingur þeirra fari Gullna hringinn, um Þingvöll, Geysi og Gullfoss, og allmargir með viðkomu á Laugarvatni og/eða Skálholti.<sup>9</sup>

Í uppsveitum Árnassýslu er oft mikill umferðarpungi og farartækin eru margvísleg, eins og sjá má á mynd 2.3. Áhugasvið ferðamanna eru fjölbreytt og mikilvægt er að þróa afþreyingarmöguleika fyrir sem flest áhugasvið. Einkabílar, bílaleigubílar, rútur, landbúnaðartæki, fólk á hestum, gangandi og hjólandi vegfarendur, fjórhjól og snjósleðar eru á ferðinni og má segja að helstu þjóðvegir sveitarinnar séu í raun fjölsóttar ferðamannaleiðir.



**Mynd 2.3:** Uppsveitir Árnassýslu eru fjölsótt ferðamannasvæði

<sup>8</sup> Heimild; Stefnumótun og aðgerðir í ferðamálum í uppsveitum Árnassýslu 2004-2008

<sup>9</sup> Heimild; Stefnumótun og aðgerðir í ferðamálum í uppsveitum Árnassýslu 2004-2008

## 2.4 Dæmi um notkun hugtakanna ferðamannaleiðir og -vegir

Hluti þessarar rannsóknar er að skoða hvernig hugtökin ferðamannaleið og ferðamannavegur eru notuð í dag. Gerð var leit á leitarvél Google og er þar að finna nokkur dæmi um notkun þessara hugtaka. Í hnotskurn er hægt að segja að þeir vegir sem kallaðir hafi verið ferðamannavegir séu margvíslegir. Í sumum tilfellum er það lega þeirra, í öðrum tilfellum hönnun þeirra eða jafnvel þættir eins og rekstur og árstíðabundið viðhald sem gerir að verkum að um þá er talað sem ferðamannavegi. Í töflu 2.1, eru gefin dæmi um notkun þessara hugtaka eins og þau eru notuð í daglegu tali og hægt er að finna með einfaldri leit á netinu.

Nokkur dæmi um notkun hugtaksins ferðamannaleið	
	Nefna má aðrar ferðamannaleiðir sem einnig eru mikilvægar fyrir ferðaþjónustu á Vestfjörðum s.s. Örlygshafnarvegur út á Látrabjarg Ketildalavegur til Selárdals og vegur fyrir nes milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar. „Samgöngunefnd setur að markmiði að aukið verði fé til ferðamannaleiða og þær skilgreindar nánar en gert er í dag“,/úr skýrslu samgöngunefndar Vestfjarðar / bb.is 13.09.2008
	Auk þess er þetta er ein fjölmennasta ferðamannaleið landsins og myndi tilkoma vegararins léttu mjög á umferðarpunga um Hellisheiði. <i>Iályktun Aðalfundar SASS um að hraða uppbyggingu vegar um Gjábakka ,haldinn á Kirkjubæjarklaustri 17. og 18. mars 2000</i>
	“Ljúka við að leggja slitlag á Kjósarskarðsleið sem ferðamannaleið og ekki síst sem varaleið ef ófært verður um Kollafjörð.” Ályktun Aðalfundur SSV, haldinn í Borgarnesi 20. september 2007
	„Það fer pínulítið í taugarnar á mér - þetta orð og þessi flokkur "ferðamannaleið" - þó ég sjái svosem að þetta hefur kannski verið leið þingmanna til að fá fjárveitingar í vegi sem ella hefðu orðið útundan. Mér finnst einhvern veginn gefið í skyn með þessu orði að þessar leiðir séu þá ekki lengur fyrir íbúana,..“ <i>IJón Jónsson, Kirkjubóli á Ströndum, <a href="http://www.strandir.is">www.strandir.is</a></i>
Nokkur dæmi um notkun hugtaksins ferðamannavegur	
	„Hann yrði áfram ferðamannavegur og hraðinn ekki hækkaður upp í 90 km á klukkustund, heldur mætti taka af honum mestu hlykkina og fjölga útskotum þannig að ferðamenn fengju notið útsýnisins.“ <i>Bergur Sigurðsson, Landvernd vegna Gjábyggavegar</i>
	Þetta er veiðimanna- og ferðamannavegur. Útsýni er sérstakt og hraunmyndanir ævintýralegar.” <i>Lýsing á fjallvegi um Hraunvötn, Tjaldavatn, Fossavatnsskvísl.</i>
	“Þessi vegur er þjóðvegur, byggður fyrir 90 km hraða, þessi leið rýrir mjög gildi svæðisins til náttúruverndar og upplifunar ferðamanna, en hins vegar er þörf á vel lögðum ferðamannavegi um svæðið. “ – <i>Greinargerð Landverndar vegna Dettifossvegar</i>
	“Vegurinn við norðanvert Þingvallavatn er til dæmis dæmigerður ferðamannavegur, bugðóttur með lágmarks röskun og 50 kílómetra hámarkshraða.“ <i>Ómar Ragnarsson, <a href="http://mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?radnr=1128400">http://mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?radnr=1128400</a></i>
	“Nú eru tvennar „reiðgötur“ til: hinn forni ferðamannavegur og yngri götur nær bænum.”- <i>Kröfulýsing óbyggðanefndar f.h. Íslenska ríkisins um þjóðlendumörk á svæði 6</i>

Tafla 2.1: . Ferðamannaleiðir og ferðamannavegir á Google

### 3. Erlendar fyrirmyndir og dæmasögur

Mörg lönd hafa lagt áherslu á að skipuleggja ferðamannaleiðir og þróa ferðamannavegi. Leitað hefur verið fyrirmynda til Noregs, Þýskalands og Bandaríkjanna til að safna saman reynslu og bera saman aðferðir. Þessir vegir ganga undir mörgum nöfnum s.s Scenic Roads, Scenic Byways, og eru fleiri taldir upp í töflu 3.1.

<b>Erlend samheiti</b>	Turistvej (DK;NO) Parkway (US) Scenic road (UK) Grüne Strassen (D) Reiseroute Reiseweg Route de Touristique (F)
<b>Samheiti</b>	Grænn vegur Ferðamannaleið
<b>Skýldheiti</b>	Útsýnisvegur Þjóðgarðsvegur
<b>Andheiti</b>	Hraðbraut Þjóðbraut

**Tafla 3.1:** Erlend heiti og samheiti ferðamannavega

Elstu hugmyndir um ferðamannavegi er hægt að rekja til ársins 1930 til hugmynda landslagsarkitektsins Fredrik Law Olmsted sem lagði línurnar að hönnun og skipulagi "Parkway" í Bandaríkjunum. „Parkways“ í Bandaríkjunum er enn að finna og laða að ferðamenn sem ganga að því sem tryggja að þar sé að finna eftirsóknarverða upplifun og ánægjulega ökuferð um fallett landsvæði. Á síðustu árum hafa Norðmenn tekið stór skref og skilgreint ákveðna vegi sem ferðamannavegi og hönnun þeirra og umgjörð unnið til verðlauna. Eftirfarandi umfjöllun byggir á skoðun þessara verkefna.

#### 3.1 Markmið ferðamannaleiða og -vega

Í Bandaríkjunum er höfuðáherslan á að upplifa náttúruna meðfram leiðunum, en í Mið- Evrópu er nær undantekningalaust að leiðirnar fara um svæði þar sem áhersla er á menningarsjónarmið. Norðmenn hafa sett það markmið að verkefnið "Nasjonale Turistveger" hvetji Norðmenn til að ferðast um eigið land og laði að erlenda ferðamenn. Verkefnið er hluti af stærra markaðsátaki þar sem Noregur er kynnt sem fyrirmyndar ferðamannaland. Áherslan er á eftirminnilegt og fallett landslag.

Í Þýskalandi er yfirleitt verið að vinna með ákveðið þema, s.s kastala, þjóðsögur eða byggingarlist frá ákveðnum tíma (sjá dæmi mynd 3.1) og hafa ferðamannaleiðir fyrst og fremst myndast til að tengja saman áfangastaði, þ.e leiðir á milli ferðamannastaða. Markmið með ferðamannaleiðum er að viðhalda og vernda auðlindirnar sem felast í áfangastöðunum og um leið að nýta þær. Vegurinn sjálfur hefur ekki sérstakt hlutverk og svæðið meðfram veginum ekki heldur nema í einstaka tilfellum. Það er þá helst á þeim svæðum sem færri gefst á að ferðast eftir dal eða fjallendi, í hlíðum fjalla eða þar sem útsýnið er eftirtektarvert. Áfangastaðir ferðamanna eru settir í víðara samhengi. Þeir standa ekki sem stök heldur tengjast umhverfinu og verða liður í stærri mynd sem hefur sögulegt og samfélagslegt gildi.



Mynd 3.1: Dæmi um þýskar þemaleiðir

### 3.2 Forsendur að baki vali leiða

Norðmenn völdu að fara þá leið að óska eftir tillögum frá sveitarfélögum, svæðisráðum Vegagerðarinnar og frá ferðapjónustuaðilum um nýjar þjóðleiðir ferðamanna. Alls komu 52 tillögur og var niðurstaðan að vinna með 18 leiðir. Í fyrsta áfanga voru valdar 4 leiðir sem uppfylltu skilyrði og markmið verkefnisins. Valið átti sér stað í gæðaráði Vegagerðarinnar, sem er skipuð formanni frá Vegagerðinni, svæðisstjóra og fulltrúa með bakgrunn í skipulagsfræði s.s arkitekt, landslagsarkitekt, eða skipulagsfræðingi.

Lögð er áhersla á að vegfarandinn fái að njóta og skoða landslagið. Það er skilyrði að leiðirnar falli að sjónrænum gæðakröfum og mikið lagt upp úr allri veghönnun. Nánar er gerð grein fyrir skilyrðum norsku ferðamannaveganna í töflu 3.2. Í hverju verkefni eru mótaðar sérstakar hönnunarforsendur og lögð áhersla á að gefa til kynna heildarmynd sem fellur að kröfum verkefnisins. Hluti af leiðarljósi norsku ferðamannaveganna er að umferð um veginn sé hæg og afslöppuð, auk þess sem veginir þurfa að uppfylla kröfur um öryggi.

Val ferðamannaleiða í Þýskalandi hefur ekki verið gert í samstilltu átaki Vegagerðarinnar eða ferðapjónustuyfirvalda. Ferðamannaleiðir eru skilgreindar í skipulagi svæða og héraða og oftast að frumkvæði hagsmunaaðila. Leiðir eru valdar út frá skipulagssjónarmiðum og til að gefa vegfarendum örugga, fallega og innihaldsríka leið á milli ferðamannastaða.

### 3.3 Skipulagsmál og samráð við hagsmunaaðila

Mikilvægur hluti norska verkefnisins (Nasjonale Turistveger) er samráð og samvinna við sveitarfélögin og við aðra hagsmunaaðila. Allar tillögur eru kynntar á viðkomandi svæði. Lögð er áhersla á aðkomu ferðapjónustuaðila og á mótun hugmynda í samræmi við skoðanir heimamanna. Lögð er áhersla á fagleg vinnubrögð og gerð krafa um menntun og reynslu þeirra sem koma að ráðgjafavinnu og framkvæmdaverkefnum. Norðmenn hafa í tengslum við hvert verkefni starfandi fagråd sem er þriggja manna "arkitekturåd", skipað arkitekt, landslagsarkitekt og listamanni. Arkitekturåðið leggur mat á hönnun og fagurfæði allra framkvæmdaáætla og er allur kostnaður greiddur af Vegagerðinni. Jafnframt er starfandi fagråd, skipað aðilum úr ferðapjónustunni, sem vinnur að mótun tillögunnar og tengist inn í skipulagningu verkefnanna. Í tengslum við verkefnið

hefur verið mótað sérstakt vinnuferli sem stýrt er af verkefnisstjóra Vegagerðarinnar. Þar er lögð áhersla á alla undirbúnings- og skipulagsvinnu og notað hugtakið “kvalitetsplaner”, sem þýða má sem gæðaáætlun. Verkefnisstjóri Vegagerðarinnar er tengiliður og heldur áfram samráði að loknum skipulagstíma til að tryggja samráð vegna reksturs og viðhaldsverkefna. Verkefnið er kynnt með sérstöku tákni, eða logói, sem er auðkenni ferðamannaveganna.



**Mynd 3.2:** Tákn eða lógó norsku ferðamannaveganna

Í Þýskalandi eru það í flestum tilfellum samtök, svæðisráð eða fylki sem eru rekstraraðilar og halda utanum verkefni á meðan lönd (sveitarfélög) bæði sér eða í sameiningu fjármagna verkefni.



**Mynd 3.3** Trollstigen í Geiranger í Noregi er dæmi um ferðamannaveg<sup>10</sup>

### 3.4 Kostnaður og fjármögnun ferðamannavega

Fjármagn til norsku ferðamannaveganna kemur að stærstum hluta af opinberu fjármagni til samgöngumála. Gert hefur verið ráð fyrir u.þ.b. 1,7 milljarða norskra króna til ársins 2015 en að auki eru um 410 milljónir norskar krónur sem koma frá öðru opinberu fé s.s frá ferðamála- og náttúruverndaryfirvöldum. Skilyrði er að kröftugu og metnaðarfullu framlagi ríkisins sé fylgt eftir með fjármagni frá ýmsum fjárfestum eða rekstraraðilum ferðaþjónustunnar, svæðisráðum og sveitarfélögum.<sup>11</sup>

Sérstakir styrkir eru einnig nýttir til að fjármagna verkefni, s.s. styrkir til að vernda sögustaði eða vegna náttúruverndar.


### 3.5 Skilyrði og kröfur

Í Þýskalandi eru það sjónarmið ferðaþjónustunnar sem ráða hvaða leiðir eru valdar sem ferðamannaleiðir. Áfangastaðirnir eru skilgreindir og tengjast ákveðnum sérkennum eða þeimum. Leiðin á milli þeirra er valin í samráði við veghaldara og skipulagsyfyrvöld. Leiðirnar eru í flestum tilfellum merktar og merkingar felldar að kröfum veghaldara.

<sup>10</sup> Mynd Detour, Architecture and design along 18 National Tourist Routes in Norway

<sup>11</sup> Heimild; Vegdirektoratet, Prosjektdirektiv 2004

Í Noregi er unnið með tillögur sveitarfélaganna og ferðaþjónustunnar um hvaða leiðir eða vegi beri að velja sem ferðamannavegi. Leiðirnar verða síðan að uppfylla mörg og ströng skilyrði til að fá merkingu eða auðkenni verkefnis ferðamannaveganna. Lögð er áhersla á að draga fram sérkenni hvers svæðis og draga fram kosti landslagsins. Meðfram akstursleiðinni þarf ferðamaðurinn að hafa möguleika á tilboði um afþreyingu og upplýsingar um þjónustu að vera aðgengilegar. Áningastaðir eru staðsettir til að auka upplifun ferðamannsins og þannig að ferðamaðurinn geti notið landslagsins. Eftirlit og umhirða ferðamannaveganna er á ábyrgð svæðisráðs en það er lögð áhersla á að öll verkefni séu vel leyst og framkvæmd ef þess er kostur af heimamönnum viðkomandi svæðis. Nokkrar helstu kröfur sem Norðmenn eru að gera til sinna ferðamannavega má sjá í töflu 3.2.

	<b>Kröfur til norsku ferðamannveganna</b>
	Vegurinn á að fara um fallett landslag með sérstökum, fágætum og eftirsóknarverðum náttúrufrýrbærum.
	Á leiðinni eiga að vera áhugaverðir staðir og svæði sem vert er að skoða vegna menningar- eða náttúrutengdra eiginleika. Möguleiki þarf að vera til að bjóða fjölbreytta upplifun og afþreyingu.
	Leiðin sjálf sé áhugaverð og eftirsóknarverð upplifun í sjálfri sér.
	Þjónusta í boði þarf að vera margþætt og góð að gæðum.
	Leiðin sé ekki aðal- umferðaræð svæðisins.
	Svæðin meðfram leiðinni séu ekki viðkvæm fyrir aukinni umferð.
	Ferðamannvegirnir séu einungis afmarkaðar vegalengdir. Leiðirnar ættu ekki vera styttri en 20 km og ekki vera mikið lengri en 200 km. Það þurfa að vera tengibrautir þannig að hægt sé að fara yfir á aðrar leiðir.
	Leiðirnar eiga að heita norskum nöfnum.
	Fjölbreytni er ekki markmið í sjálfu sér. Sumar leiðir eru þannig að það eru áfangastaðirnir sem gera þær þess virði að ferðast, slíkar leiðir eru ekki endilega ferðamannaleiðir.
Það er ekki nauðsynlegt að hvert sveitarfélag eða svæði eigi sína ferðamannaleið. <sup>12</sup>	

Tafla 3.2: Kröfur Norðmanna til ferðamannavega

### 3.6 Hönnun og uppbygging ferðamannavega

Í verkefni norsku ferðamannaveganna er mikið lagt upp úr arkitektúr og hönnun. Á áningastöðum er lögð áhersla á form og fegurð og notuð ný og spennandi byggingarefni. Arkitektúr og skipulag áningastaðanna er því einnig orðið aðdráttarafl (sjá mynd 3.4). Ferðamenn koma m.a. til að sjá og njóta áningastaðanna sem þeir hafa séð á kynnta og auglýsta og hvernig tekist hefur til með frágang nýrra mannvirkja í stórbrotinni náttúrunni. Verkefnið hefur stillt hönnun og frágangi vegaframkvæmda í annað og metnaðarfullra samhengi en áður þekktist. Í tengslum við verkefni norsku vegagerðarinnar hafa verið haldnar margar arkitektasamkeppnir sem gengið hafa út á hönnun og skipulagningu áningastaða og hönnun einstakra verkefna s.s. gestastofa eða gönguleiða. Alþjóðleg athygli á verkefninu hefur m.a. áunnist með góðum heimasíðum og kynningum og hróður verkefnisins er að stórum hluta að þakka vönduðum arkitektúr.

<sup>12</sup> Heimild; Vegdirektoratet, Prosjektdirektiv 2004



Mynd 3.4.: Myndir af nýjum útsýnispalli við Stegastein í Aurlandsfjellet <sup>13</sup>

### 3.7 Gæði og ávinningur ferðamannaleiða og -vega

Í Þýskalandi er það samstillt átak hagsmunahópa ásamt skipulagsákvörðunum svæðisráða og sveitarfélaga sem er kveikja ferðamannaveganna. Ávinningurinn skilar sér til hagsmunaaðila með sameiginlegri kynningu og með fleiri ánægðum ferðamönnum. Í þessu er fallinn mikil ávinningur fyrir sveitarfélög þar sem verið er að kynna stór svæði sem vert er að ferðast um en ekki aðeins staka staði, s.s. söfn, sögulegar byggingar eða náttúrufyrirbæri.

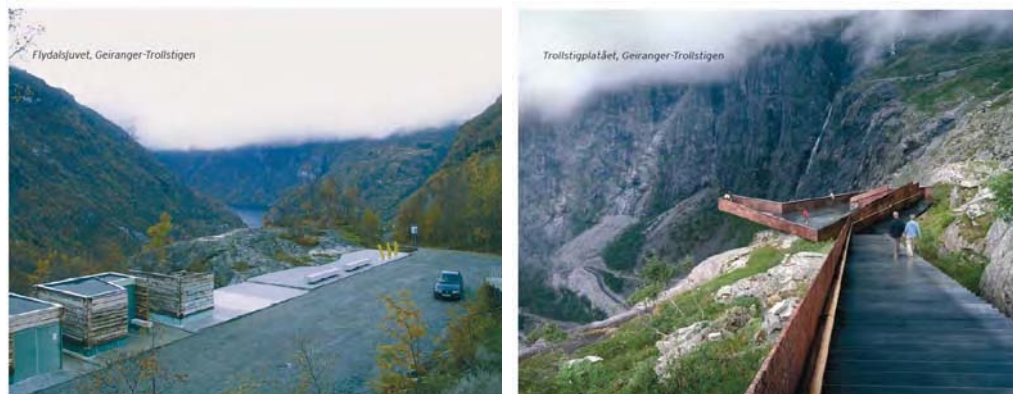
Norðmenn fara af stað með uppbyggingu norsku ferðamannaveganna til að bæta ímynd sína sem ferðamannalands. Verkefnið í heild hefur vakið alþjóðlega athygli og unnið til margra viðurkenninga fyrir gæði mannvirkja. Áhersla verkefnisins á arkitektúr og hönnun hefur skilað mörgum áningastöðum, útsýnisstöðum, gestastofum og göngustígum sem tekin eru til umfjöllunar í tímaritum sem góð dæmi um falleg mannvirki. Niðurstöður rannsóknarinnar benda eindregið til þess að útfærsla ferðamannavega hafi haft jákvæð áhrif á ferðaþjónustu og ávinningur skilað sér margfalt aftur til þjóðarbúsins.<sup>14</sup>

Um hugsanlegan ávinning af skipulagi og uppbyggingu ferðamannavega á Íslandi er fjallað í 5. kafla.

<sup>13</sup> Mynd Detour, Architecture and design along 18 National Tourist Routes in Norway

<sup>14</sup> Statens vegvesen, Unika vegar i storslutt natur, Faktaark 2005





**Mynd 3.5:** Mikið er lagt upp úr vönduðum áningastöðum í verkefni Norðmanna<sup>15</sup>

#### 4. Rammaskilgreiningar - niðurstöður

Hugmyndafræði ferðamannaleiða og ferðamannavega er víða þekkt erlendis. Þó útfærslur og aðstæður séu um margt ólíkar er skyldleiki þessara verkefna mikill á milli landa. Í kjölfar úttektar á erlendu dæmunum var mótuð skilgreining sem byggir á hugmyndafræðinni en er aðlöguð íslenskum aðstæðum.

Niðurstöður verkefnahópsins voru að rammaskilgreiningar fyrir ferðamannaleiðir og ferðamannavegi þyrftu að vera það rúmar að undir þær gætu fallið slóðir á hálendinu, skipulagning nýrra vega um viðkvæm landsvæði, auk fjölbreyttra (fallegra og fáfarinna) vega um sveitir landsins.

Rammaskilgreiningar fyrir ferðamannaleiðir og ferðamannavegi eiga að:

- Skýra hvað um er að ræða
- Vera grunnur að áframhaldandi mótun slíkra verkefna
- Vera rammi og leiðarljós í vali á vegum sem geti flokkast undir slíkt veghald

Gert hefur verið ráð fyrir að skilgreiningarnar geti nýst í skipulagsvinnu og við áætlanagerð Vegagerðarinnar. Í lok þessa kafla eru tekin dæmi í uppsveitum Árnassýslu og kannað hvort ákveðnar leiðir og vegir geti fallið undir rammaskilgreiningu á ferðamannaleiðir eða ferðamannavegi.

##### 4.1 Ferðamannaleiðir

Gerður er greinarmunur á ferðamannaleið og ferðamannavegi. Við skoðun á erlendu dæmunum er ljóst að verkefni í Þýskalandi eru mest miðuð við skipulag í kringum ferðamannaleiðir, þar sem skilgreind er leið á milli áfangastaða til að stýra umferð. Norðmenn hafa unnið sitt verkefni "Nasjonale Turistveger" fyrir ferðamannavegi með áherslu á vegi í fallettu landslagi.

Meðal skilyrða sem virðast tengjast og vera sameiginleg með góðum ferðamannaleiðum og -vegum eru að það þarf að gera ráð fyrir góðum áningastöðum, myndatökustöðum og bílastæðum þannig að hægt sé að stoppa og njóta landsvæðisins.

<sup>15</sup> Mynd Detour, Architecture and design along 18 National Tourist Routes in Norway

Markmið með ferðamannaleiðum er meðal annars að stýra umferð um ákveðið landsvæði, oft með því að nýta leiðir sem eru til staðar. Skipulagning ferðamannaleiða liggur þá í að velja vegi sem teljast öruggir og uppfylla kröfur ferðamanna. Hluti af skipulagi ferðamannaleiða liggur í að koma á framfæri nauðsynlegum upplýsingum til ferðamannsins um ástand og þjónustu veghaldara á leiðinni auk upplýsinga um áfangastaði, veitingaþjónustu, gistingu og afþreyingu. Hægt er að hafa í huga að flestir ferðamenn vilja frekar velja sér ferðaleið sem gefur möguleika á einhverri hringtengingu.

**Ferðamannaleið tengir saman áfangastaði sem teljast áhugaverðir. Leiðin opnar aðgengi að náttúru eða menningarverðmætum. Leiðin getur verið samsett af nokkrum vegum (vegnumúmerum) og gæti einhver þeirra verið ferðamannavegur.**



**Mynd 4.1:** Ferðamannavegir gætu verið „gamli þjóðvegurinn“ þegar nýr vegur hefur létt af honum hraðakstri og þungaflutningum

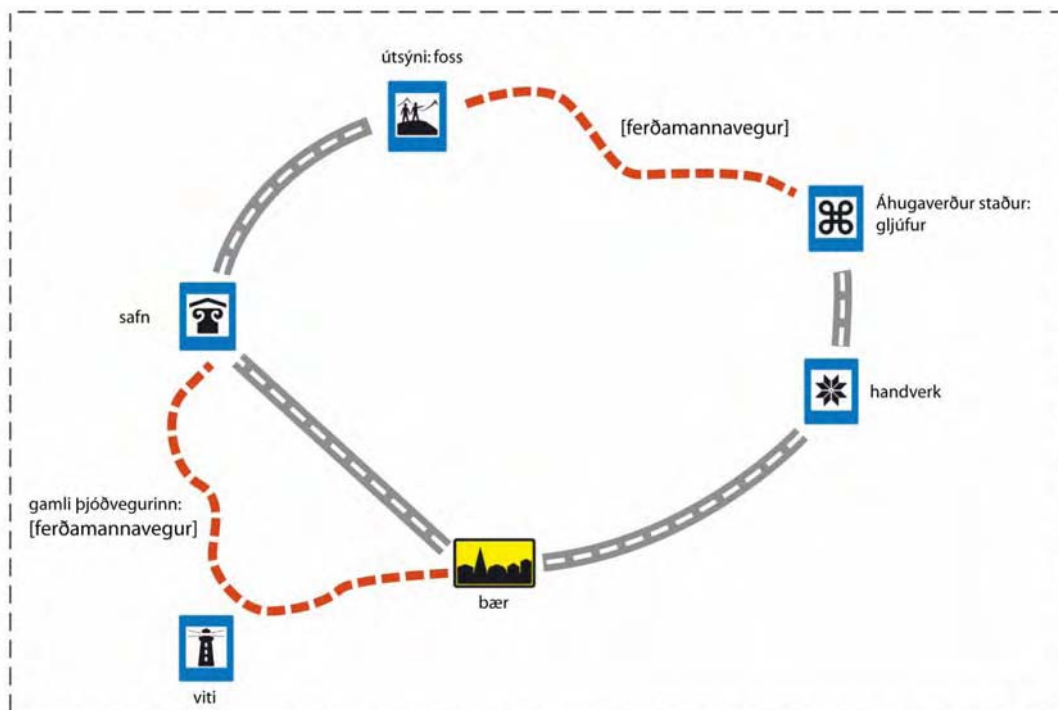
## 4.2 Ferðamannavegur

Ferðamannavegur er þrengra hugtak en ferðamannaleið og gæti tekið til ákveðins veghluta innan ferðamannaleiðar. Í greiningum verkefnahópsins er talið mikilvægt að ferðamannavegurinn aðlagist landslagi og fari um eftirtektarverðar sveitir eða óbyggðir. Einkenni íslenskra ferðamannavega þarf því að vera að þeir liggi vel í landinu og falli að aðliggjandi umhverfi, eins og margir af eldri þjóðvegum gera.

Í tilfelli nýframkvæmda er það lykilatriði að hönnun, framkvæmd og veghald taki mið af því landsvæði sem vegurinn fer um. Ferðamannavegur þarf að vera fallett mannvirki, sem fellur að umhverfi og rýrir ekki gildi landslagsins. Áningastaðir, myndatökustaðir og bílastæði í vegjaðri eru mikilvægur hluti ferðamannavegarins þannig að hægt sé að stoppa og njóta umhverfis. Eins og á ferðamannaleiðum er upplýsingagjöf til ferðamanna um áfangastaði, þjónustu s.s. veitingar, gistingu og afþreyingu stór hluti heildarmyndarinnar. Upplýsingaskilti mega ekki skyggja á útsýni eða verða til þess að rýra ímynd svæðisins. Nauðsynlegum upplýsingum verður þó að koma á framfæri um ástand vegarins og þjónustu veghaldara. Það er mikilvægt að ferðamannavegir verði fjölbreyttir og geti líka verið slóðir sem einungis eru færar sérbúnum ökutækjum, þannig þurfa ferðamannavegir að vera til innan flestra vegflokka Vegagerðar.

Niðurstöður verkefnahóps er skilgreining fyrir ferðamannaveg sem annars vegar nær til a) nýhönnunar ferðamannavegar og hinsvegar til b) aðlögunar “gamla vegarins” að nýju hlutverki sem ferðamannavegur (sjá mynd 4.2.).

- a) *Ferðamannavegur er vegur sem er felldur og hannaður inn í landslagið. Sjónarmið ferðaþjónustu eru höfð að leiðarljósi og ferðamanni er gert kleyft að fara um veginn til að njóta landslags og útsýnis.*
- b) *Ferðamannavegur er “gamli vegurinn” þar sem nýr vegur hefur létt af umferðinni. Gamli þjóðvegur og tengivegur þar sem vegurinn fer um byggðir og sveitir landsins. Vegurinn getur haft menningar og sögulegt gildi, fyrir það hvar og hvernig hann liggur nú um landið.*



**Mynd 4.2:** Dæmi um ferðamannaleið og ferðamannavegi

### 4.3 Aðlögun að vegflokkum

Skilgreiningar verkefnisins fyrir ferðamannaleiðir og ferðamannavegi geta fallið að núverandi vegakerfi og vegflokkum Vegagerðarinnar. Skilgreining ferðamannavega fellur best að flokki Landsvega, C, D, F sem samkvæmt núverandi skilgreiningu eru vegir sem liggja að fjölsóttum ferðamannastöðum, vegir innan þjóðgarða og vegir yfir fjöll og heiðar, sjá umfjöllun í kafla 1.4.



**Mynd 4.3:** Dæmi um hugsanlegan ferðamannaveg

Lítið hefur verið farið í skoðun á hönnunarforsendum. Að mati verkefnahópsins er mikilvægt að íslenskir ferðamannavegir endurspegli sérstöðu viðkomandi landsvæðis og geti bæði átt við vegi á hálendi og láglandi. Einnig var álitíð mikilvægt að skilgreina ferðamannavegi það vítt að þeir gætu verið í mismunandi vegflokkum, haft mismunandi stíl, þyrftu ekki endilega að vera með bundnu slitlagi eða með öllum vatnsföllum brúuð. Ferðamannavegir þyrftu að falla að mismunandi kröfum um umferðarhraða, allt eftir því hvaða svæði þeir færu um. Þannig væru aðrar forsendur um ferðamannavegi á hálendi en um ferðamannavegi sem liggja í byggð.

Umferðarhraði er ein helsta hönnunarforsenda fyrir ferðamannavegi og frávik frá öðrum vegaverkefnum þar sem í flestum tilfellum er unnið að því að viðhalda ákveðnum þjóðvegahraða. Það getur verið erfitt að útvíkka ferðamannavegi í umferð allra ferðamanna. Í þessu verkefni er miðað að þörfum akandi vegfarenda, en að mati verkefnahópsins mætti skoða hugmyndir ferðamannavega í tengslum við umferð hjólandi, ríðandi og gangandi.

#### 4.4 Dæmi frá uppsveitum Árnessýslu

Hugmyndir um ferðamannaleiðir og -vegi falla vel að stefnu í ferðamálum í uppsveitum Árnessýslu og væri mikill ávinningur fyrir svæðið að skilgreina og skipuleggja slíkar leiðir. Í töflu 4.1 eru gefin dæmi um hugsanlegar ferðamannaleiðir og vegi í uppsveitum Árnessýslu.<sup>16</sup>

Ferðamannaleiðir og vegir geta verið mikilvægur liður til að:

- Fá ferðamenn til að stoppa lengur
- Auka dreifingu þeirra um svæðið
- Styrkja ferðaþjónustuna á jaðarsvæðum
- Minnka álag á ákveðna staði og
- Vekja athygli á minna þekktum leiðum og áhugaverðum stöðum

Vel skipulagðar ferðamannaleiðir og vegir með góðum upplýsingum og áningastöðum myndu efla öryggi vegfarenda og gætu hugsanlega dregið úr slysatíðni. Vandí hefur stafað af umferðarálagi á nokkrum helstu akstursleiðum til og frá höfuðborginni (sjá Viðauka II) og gæti verið ávinningur að skipuleggja aðrar ferðaleiðir til að dreifa umferðarpunga.

<sup>16</sup> Hugmyndavinna ferðamálafulltrúi uppsveita í tengslum við gerð þessa verkefnis

<b>Nokkur dæmi um vegi sem gætu flokkast undir ferðamannavegi, ferðamannaleiðir í Uppsveitum Árnassýslu</b>		
<b>Ferðamannaleið ?</b>	<b>Vegflokkur</b>	<b>Lýsing</b>
Gullhringurinn	Þjóðvegur	Fjölfarin leið sem þræðir helstu ferðamannastaði s.s Þingvelli, Laugavatn, Skálholt, Geysi og Gullfoss. Fer um marga af þjóðvegum landsins sem eru undir miklu umferðarálagi.
Gullfoss – Flúðir um Brúarhlöð	Þjóðvegur	Falleg leið og tengir ferðamannastaði, dregur úr álagi á aðrar leiðir.
Kjalvegur	Þjóðvegur	Fjallvegur á milli landshluta, sem býður upp á hliðartengingar t.d. Kerlingarfjöll.
Geysir - Haukadalsskógur	Einkavegur	Falleg leið, fjallvegur, útsýni. Fjölbreytt gróðurfar, skógræktarsvæði. Athyglisverð gróðureyðing. Möguleikar á tengingu áfram um línuveg að Gullfossi þannig að úr verði hringleið.
<b>Ferðamannavegur ?</b>		
Kóningsvegur um Gjábakka	Tengivegur	Fjallvegur, bugðóttur og fjölbreyttur, fallett útsýni, Býður ekki uppá hraðakstur (Verið að byggja nýjan veg)
Vegur norðanvert við Þingvallavatn	Þjóðgarðsvegur	Vegur sem er felldur að landslagi, fallett útsýni. Býður ekki uppá hraðakstur.
Skálpanesvegur að Langjökli	Einkavegur	Fjallvegur, Áhugaverð leið að jökli, er einungis að þjóna umferð ferðamanna.
Sólheimahringurinn	“Gamli” þjóðvegurinn	Vegur sem býður uppá afslappaða dagsferð út frá fjölfarinni ferðamannaleið.
Uxahryggir	Þjóðvegur	Fjallvegur, leið á milli byggðalaga. Tengir saman Borgarfjörð og Þingvöll.
Þjórsárdalsvegur (Hjálparfoss, Gaukshöfði, Stöng, Þjóðveldisbær, Sundlaugin, Gjáin, Háifoss)	Tillaga	Tenging á milli ferðamannastaða í Þjórsárdal. Býður upp á mikla möguleika aðalvegurinn er beinn og breiður en bæta þarf hliðarvegina og tengja á milli. Áhugavert er að gera einnig ráð fyrir tengingu yfir í Rangárþing.

**Tafla 4.1:** Dæmi úr uppsveitum Árnassýslu

## 5. Samfélagslegur ávinningur

Ferðamannaleiðir og ferðamannavegir þurfa að miða að ávinningi fyrir ferðamanninn og fyrir ferðaþjónustuaðila. En ávinningur getur líkað skilað sér út í samfélagið með mörgum og mismunandi hætt t.d. til Vegagerðarinnar og landssvæðanna í heild með mörgum minni skipulags og uppbyggingarverkefnum, og er hugsanlegur ávinningur listaður í töflu 5.1.

Ferðamannavegir kalla á heildstæða hönnun á; ökuleiðinni, áningastöðunum, upplýsingaskiltum og frágangsverkefnum í vegjaðrinum.

Vegagerðin	Sveitarfélög	Ferðaþjónustuaðilar	Ferðamenn
Skýrari stefnumótun og framtíðarsýn	Skipulag á dreifingu ferðamanna	<b>Markaðssetning</b>	Staðfesting á vali á ferðaleið
Auðveldar flokkun	Aðgengi að áfangastöðum	Gæðavottun	Góð nýting á ferðatíma
<b>Skilgreining og forgangsröðun</b>	<b>Kynning og markaðssetning</b>	Eftirlit og eftirfylgni	<b>Upplifun</b>
Gæðahönnun	Fræðsla	Stýring á ferðamannastraumi	<b>Öryggi</b>
Umferðaröryggi	Náttúruvernd		Þjónusta og upplýsingagjöf
			náttúruvernd

**Mynd 5.1:** Ávinningur hagsmunaaðila ferðamannavega

### 5.1 Ávinningur Vegagerðar

Álag á vegi landsins hefur aukist á undanförunum árum. Umferð ferðamanna sker sig að mörgu leyti frá annarri umferð. Vegna vanþekkingar á ástandi vegarins er umferð ferðamanna oft hægari og ferðamynstur annað. Þeir hafa ekki þekkingu á umhverfi vegarins og þeir gera aðrar kröfur til upplýsinga og þjónustu.

Með ferðamannavegum er ekki verið að koma með nýjan flokk til viðbótar inn í vegakerfi landsins. Ferðamannavegir gæti verið ákveðinn „gæðarammi“ ofan á aðra flokka vegakerfisins, í flestum tilfellum ofan á héraðs- og landsvegi. Að skilgreina og skipuleggja ákveðna leið sem ferðamannaveg er jafngildi þess að gefa „vottun“ og viðurkenna eftirsóknarverða eiginleika á viðkomandi leið.

Með skipulagi og sérstökum framkvæmdum við ferðamannavegina er hægt að auka umferðaröryggi ferðamanna og bæta upplifun vegfarenda. Upplifun ferðamannsins sem vegfarenda hefur síðan mikil áhrif á ímynd landsins sem ferðamannalands. Mikilvægt er að hafa í huga að erlendir ferðamenn sem hafa kynnst ferðamannavegum í nágrennalöndum okkar eða annars staðar leita eftir sambærilegu fyrirkomulagi. Ferðamenn hafa lært af reynslu að ferðamannavegir er ákveðin staðfesting á að viðkomandi leið fari um fallett landsvæði og bjóði upp á skemmtilega upplifun.

Vegagerðin hefur takmarkað fjármagn til ráðstöfunar. Það er mikilvægt að framkvæmdum sé forgangsraðað og að sú forgangsröðun byggji á framtíðarsýn og skýrri stefnumótun þannig að fjárfesting verði síður umdeilanleg. Sérstaða Íslands þarf síðan að felast í fjölbreytileika og mismunandi ástandi vega og slóða. Það er mikilvægt að íslenskir ferðamannavegir geti líka verið slóðir á hálendi þar sem ferðalag krefst sér-útbúinna ökutækja og sérstakrar ökuleikni til að ferðast. Skilgreining slíkra vega þarf að liggja í upplýsingum og merkingum til ferðamanna sem hyggjast leggja leið sína inn á slíka vegi og um þá fara.

Skilgreining ákveðinna leiða og vega sem ferðamannavega felur í sér samráð við sveitarfélög og hagsmunaaðila í ferðaþjónustunni. Þar sem gera verður ráð fyrir að skilgreint verði ábyrgð á

verkefnum tengdu öllu veghaldi. Ávinningur getur skilað sér í gæðahönnun á umhverfi vegarins og í markvissara veghaldi.

## 5.2 Ávinningur sveitarfélaga

Umferð ferðamanna hefur verið tiltölulega óskipulögð um vegakerfi landsins. Vinsælir ferðamannastaðir eru auglýstir og kynntir í ferðahandbókum en lítil fræðsla eða samráð hefur verið um hvaða ferðamannaleiðir og vegir liggja vel við á milli þessara staða.

Uppbygging ferðapjónustu í sveitum landsins byggir á umferð ferðamanna um vegi svæðisins. Á nokkrum af fjölförnustu ferðamannaleiðunum gæti verið ávinningur að létta á umferðinni og beina umferð ferðamanna frekar inn á aðra vegi þar sem minna er um þungaflutninga.

Í mörgum sveitarfélögum væri ávinningur ef hægt væri að tryggja betur aðkomuleiðir og aðgengi ferðamanna um svæðið. Aðstaða er oft engin á ferðamannastöðum eða mjög bágborin og rekstur slíkrar þjónustu oft í járnum. Aðbúnaður er lélegur og oft mikill skortur á upplýsingum. Þessir annmarkar eiga síðan stóran þátt í öðru vandamáli sem er átroðningur og skemmdir á gróðri og náttúru.

Lega og leiðarval ferðamannavega verður ekki komið á nema með góðu samráði sveitarfélaga og Vegagerðarinnar.

Ávinningur með ferðamannavegi ætti að vera góð hönnun á veglínu, þar sem miðað er að lágmarka neikvæð áhrif og fella framkvæmd að landslagi. Við hönnun vegarins er þess gætt að veglínar sneiði framhjá viðkvæmum náttúrumyndunum og hafi lágmarks sjónræn áhrif. Árangur góðrar náttúruverndar hefur áhrif á ímynd landsins sem ferðamannalands.



**Mynd 5.1:** Erlendir ferðamenn sækjast eftir upplifun í kröftugu landslagi

## 5.3 Ávinningur ferðapjónustu – ávinningur ferðamannsins

Ferðapjónustan er vaxandi atvinnugrein og mikilvæg fyrir samfélagið. Vegakerfið er burðarás ferðapjónustunnar og eðli þessarar atvinnugreinar þannig að ávinningur dreifist nokkuð jafnt um sveitir landsins.

Ávinningur af góðum ferðamannavegum gæti skilað sér til ferðaþjónustunnar eins og um væri að ræða gott kynningar- og markaðsátak. Ferðamannavegir geta verið nýtt aðráttarafi og ný söluvara. Ferðamannastaðir og áfangastaðir eru settir í stærra samhengi. Vel lukkaður ferðamannavegur getur verið kynning fyrir annan ferðamannaveg.

Ferðamaðurinn hefur val til að ferðast á skipulagðri leið og hann veit hvers má vænta. Ferðamenn gera vaxandi kröfur og mikil áhersla hefur verið á ýmsa gæðavottun eða einhverja staðfestingu á gæðum leiðarinnar. Fyrir ferðamennina er meiri möguleiki á að upplifa ökuleiðina, umhverfið og áningarstaðinn sem hluta af einni heildamynd. Umferðaröryggi eykst á ferðamannaveginum þar sem hönnun vegarins tekur sérstaklega á þörfum ferðamannsins sem vegfaranda og mælanlegur ávinningur getur verið í lægri slysatölum.

Jákvæð upplifun ferðamannsins hefur áhrif á ímynd landsins sem ferðamannalands.

**Ferðamannaleið tengir saman áfangastaði sem teljast áhugaverðir.  
Leiðin opnar aðgengi að náttúru eða menningarverðmætum.  
Leiðin getur verið samsett af nokkrum vegum (vegnum) og gæti einhver þeirra verið ferðamannavegur.**

**Ferðamannavegur er vegur sem er felldur og hannaður inn í landslagið.  
Sjónarmið ferðaþjónustu eru höfð að leiðarljósi og ferðamanni  
er gert kleyft að fara um veginn til að njóta landslags og útsýnis.**

**Ferðamannavegur er "gamli vegurinn" þar sem nýr vegur hefur létt af umferðinni.  
Gamli þjóðvegur og tengivegir þar sem vegurinn fer um byggðir og sveitir landsins.  
Vegurinn getur haft menningar og sögulegt gildi vegna legu sinnar í landi.**

Tafla 5.2. Skilgreiningar fyrir ferðamannaleið og ferðamannavegi

## 6. Ályktanir og framhald

Niðurstaða verkefnisins er skilgreining á hugtakinu ferðamannaleiðir og -vegir þar sem tekið er tillit til íslenskra aðstæðna (sjá skilgreiningar mynd 5.2). Lögð er áhersla á að íslenskir ferðamannavegir þurfa að byggja á sérstöðu landsins, víðáttumiklu hálendi og fallettum sveitum.

Skilyrði fyrir ferðamannavegu eru:

- Vegur sem er eftirtektarverður og fallettur
- Vegur sem opnar aðgengi að náttúru og menningarmunum
- Vegur sem liggur fallega um sveitir og byggð
- Vegur sem uppfyllir þarfir ferðamannsins með tilliti til aðbúnaðar og þjónustu
- Vegur sem uppfyllir kröfur og ákvæði um öryggi ferðamannsins
- Vegur þar sem umferðarálag er ekki mikið
- Vegur þar sem eru takmarkanir á hraðakstri

Í framhaldi þessa verkefnis telur verkefnahópurinn æskilegt að áfram verði skoðað hvaða leiðir og vegir falli að skilgreiningum. Skoðað verði nánar hvaða kröfur eiga við hvert skilyrði fyrir ferðamannavegi, m.a. með því að beita þeim á ákveðna vegi eða leiðir.

Með verkefninu hefur athyglin beinst að fjölda mögulegra staða á landinu þar sem aðstæður og umhverfi geta fallið að skilgreiningum. Lagt er til að vinna nánar að útfærslu ferðamannavega t.d. með því að skoða vegi í uppsveitum Árnessýslu sjá hugsanleg dæmi í 4.kafli, töflu 4.1.



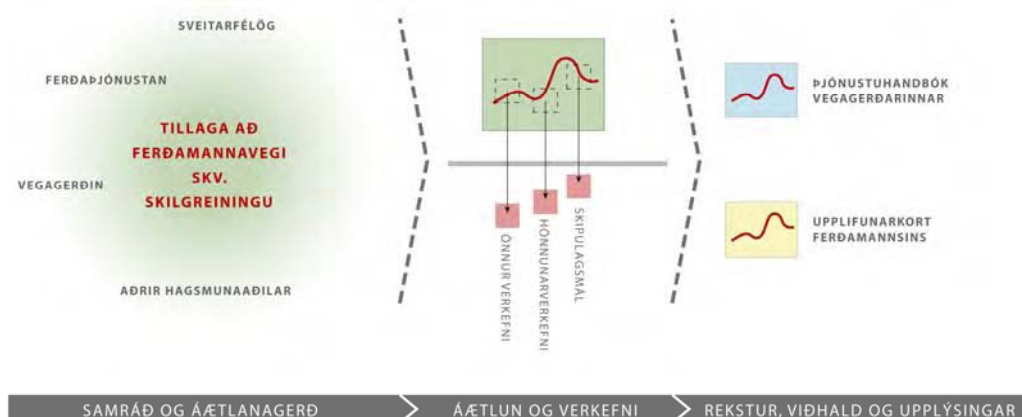
Skilgreining hugtaksins hefur leitt til þess að mótuð var aðferðafræði og verkferill sem gæti verið grundvöllur fyrir áætlanagerð og rekstur slíkra vega. Gróflega má skipta verklaginu niður í þrjá fasa sbr. Mynd 19: *Drög að verkferli fyrir skipulagningu ferðamannavega.*

Fyrsti fasinn sem byggir á áætlanagerð og samráði, þar sem fram fer athugun/ rýni og mat á tillögu að ferðamannavegi.

Annar fasinn felur í sér kortlagningu á aðstæðum og áætlanagerð fyrir ferðamannavegin. Um er að ræða nokkurs konar rammaskipulag ferðamannavegarins tengt annarri áætlanagerð svæðisins.

Í loka fasanum er markmið; **i)** að kortleggja og skilgreina rekstarþætti og þjónustu/rekstrarhandbók Vegagerðarinnar fyrir ferðamannavegin og **ii)** vinnsla á þjónustukorti fyrir ferðamenn.

Áframhaldandi vinna í verkefninu er að skilgreina einstaka liði verkferilsins nánar og beita aðferðafræðinni á raunverulegt dæmi.

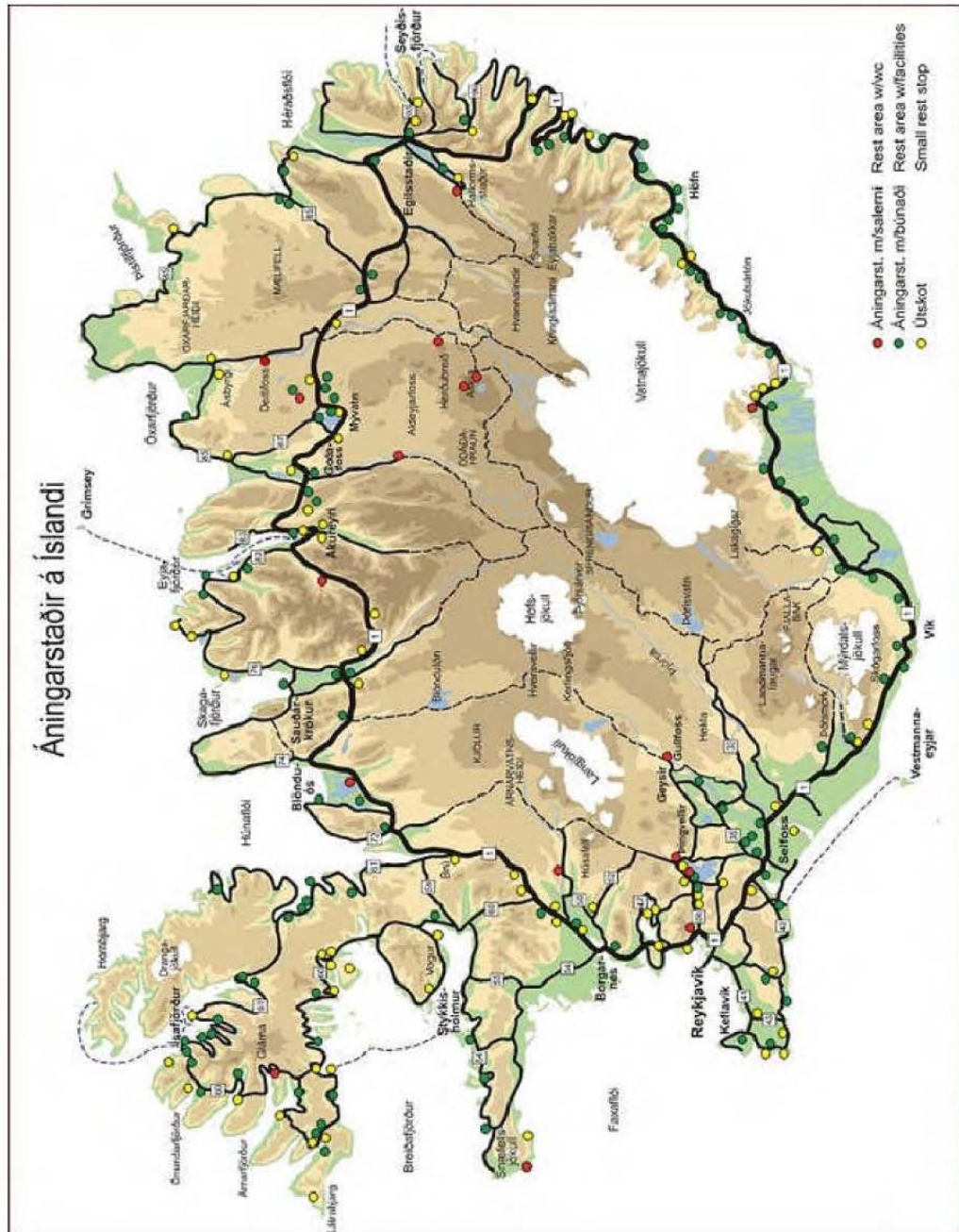


**Mynd 6.1:** *Drög að verkferli fyrir skipulag ferðamannavega*

Árangur af verkefni Norðmanna um ferðamannavegi virðist skila margföldum ávinningi aftur til þjóðarbúsins. Skoðun á aðstæðum í uppsveitum Árnassýslu staðfestir að hugmyndir um ferðamannaleiðir og ferðamannavegi fellur að stefnu í ferðamálum, dregur úr neikvæðum áhrifum af umferðarálagi og gæti skilað meiri ávinningi til svæðisins í heild.

7. Viðauki

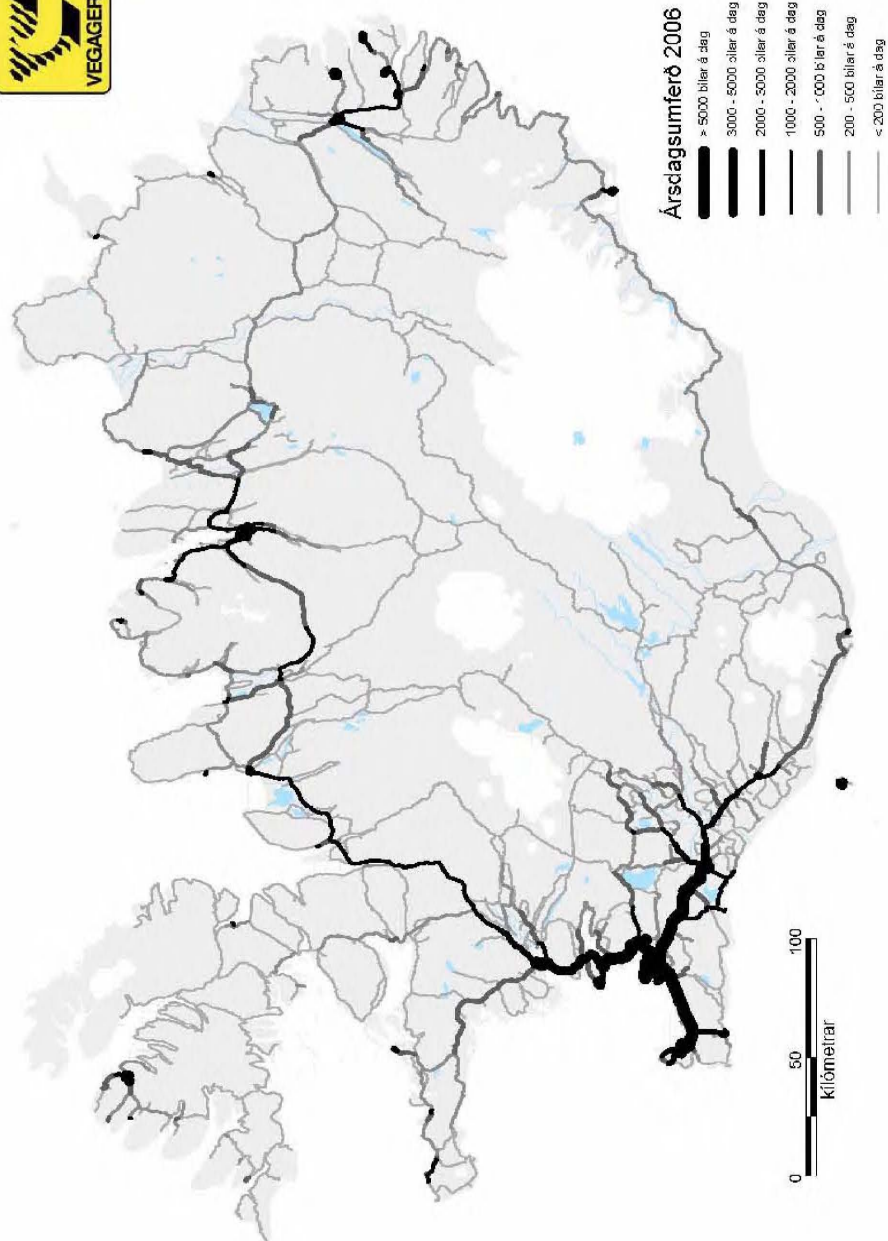
Viðauki I; Áningastaðir Vegagerðar



Mynd 33

Heimild: Vegagerðin

VIÐAUKI II Árdagssumferð 2006,





## 8. Heimildaskrá

Árni Bragason, Umhverfisstofnun, Eydís Líndal Finnbogadóttir, Landmælingum Íslands, Eymundur Runólfsson Vegagerðinni Reykjavík 6. apríl 2005. *Skýrsla starfshóps umhverfissráðherra um vegi og slóða í óbyggðum*,

Ályktun Aðalfundar Landverndar 2008, *Ferðamannavegir og miðhálandið*

Forsætisráðuneytið 2008. *Ímynd Íslands Styrkur, staða stefna*. Skýrsla nefndar

Ingibjörg Eiríksdóttir Haust 2008. *Upplifun ferðamanna af akstri um hálandisvegi*. Lokaritgerð til BA gráðu í ferðamálafræði við Hólaskóla- Háskólann á Hólum,

Landvernd júní 2007. *Hálandisvegir- hvert stefnir og hvað er í húfi?* Skýrsla Hálandishóps Landverndar [www.landvernd.is](http://www.landvernd.is)

Landráð sf Bjarni Reynarsson júní 2006. *Erlendir ferðamenn á Íslandi Þróun á ferðavenjum og áhrif á samgöngukerfi*. Unnið fyrir samgönguráð

Rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar, maí 2003 *Gildi hálandisins fyrir ferðaþjónustu og útivist til 2020, Áhersla á svæðin norðan Hofsjökuls og Vatnajökuls, Síðuvatnasvæði og Torfajökulssvæði* Unnið fyrir Orkustofnun vegna rammaáætlunar um nýtingu vatnsafls og jarðvarma

Rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar október 2003. *Gæði og gestrisni Stefnumótun og aðgerðir í ferðamálum í uppsveitum Árnassýslu 2004-2008*. Umsjón og samantekt Rögnvaldur Guðmundsson

Statens Vegvesen 2007, *DETOUR, Architecture and design along 18 national tourist routes in Norway, Nasjonale turistvegar*, Norsk Form Redaktor Nina Berre, ISBN 978-82-452-0039-5

Statens vegvesen, Turistvegkontoret Faktaark, *Unika vegar i storslått natur*, Januar 2005,

Turistvegkonferansen 27-28 mars 2006, oppsummering fra gruppearbeid, JT 23.04.06

Vegagerðin Júní 2006. *Vegirnir okkar*,

Vegdirektoratet 26.april 2004. *Prosjektdirektiv Satsingsområdet Nasjonale turistvegar 2002-2015*, Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Þjóðháttadeild Þjóðminjasafns *Skrá 46- Vegir og vegagerð*

## Vefsíður

[www.turistveg.no](http://www.turistveg.no)

[www.pavementinteractive.org](http://www.pavementinteractive.org) Green Roads, more sustainable roads for better transportation future.

[www.landvernd.is](http://www.landvernd.is)

<http://www.eurob.org/index.php5/ber+EuRoB;7/1> -samtök European route of Brick Ghotik (arkitektúr)

[http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche\\_Alleenstra%C3%9F](http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Alleenstra%C3%9F) – styrkt samtök/lönd Allenstrassen

<http://www.romanikstrasse.de/> land Rómanik-leið (arkitektúr)

<http://www.deutsche-maerchenstrasse.com/seiten/index.html> - Þýska Þjóðsöguleið

[http://en.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCdliche\\_Weinstra%C3%9F](http://en.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCdliche_Weinstra%C3%9F) - svæði Víngrötur

<http://www.muehlenstrasse-oberschwaben.de/> - Mylluleið



<http://www.niedersaechsische-muehlenstrasse.de/index.php?id=6//w> – Mylluleið

<http://www.burgenstrasse.de/> - land / bær

### **Myndir**

Ásborg Arnþórsdóttir, mynd 2.2, 2,3 og forsiða

Inger Helene Bóasson, mynd 4.1, 4.3, 5.1

Mynd úr bæklingi Detour; 9,11,12

### **Samvinna og samráð**

Ferðamálastofa

Landvernd- Bergur Sigurðsson

Gunnar Þór Jóhannesson,

Ingibjörg Guðrún Guðjónsdóttir

Anna Dóra Sæþórsdóttir

Ingólfur Ásgeir Jóhannesson

Þorsteinn Víglundsson

Freyr Jónsson

Jón Valgeir Sveinsson

Valtýr Valtýsson

Margeir Ingólfsson