

# Framtíðarskipan komu skemmtiferðaskipa

SKÝRSLA STARFSHÓPS

## Efnisyfirlit

Inngangur.....	1
Samantekt – vinnulag.....	1
Haf- og sjávertengd ferðaþjónusta við Ísafjarðarhöfn .....	2
Skemmtiferðaskip.....	2
Hverjir hafa hag af komum skemmtiferðaskipa?.....	3
Skipamarkaðurinn .....	5
Þróun á skipakomum til Ísafjarðar .....	6
Möguleg þróun til framtíðar .....	8
Markaðssetning Ísafjarðar sem skipahafnar .....	8
Viðhorf farþega, íbúa og hagsmunaaðila.....	9
Ferðavenjur og viðhorf farþega.....	9
Skoðanakönnun meðal íbúa.....	10
Viðhorf hagsmunaaðila.....	11
Verðmætasköpun og arðsemi.....	13
Eyðsla skipafarþega í landi.....	13
Skipulagðar ferðir frá Ísafjarðarhöfn.....	14
Hafnargjöld og aðrar tekjur.....	15
Umhverfismál .....	15
Landtaka í friðlandi.....	16
Innviðir .....	17
Aðstaða á höfninni til móttöku skemmtiferðaskipa og farþega þeirra .....	17
Framtíðarsýn hafnarinnar .....	18
Niðurstaða .....	19
Heimildir .....	21

## Inngangur

Starfshópur um framtíðarskipan komu skemmtiferðaskipa var skipaður í apríl 2017. Hlutverk starfshópsins var að móta tillögu að stefnu og framtíðarsýn Ísafjarðarbæjar um þjónustu við skip og hafnsækna starfsemi, þar sem sérstök áherla væri lögð á stefnumótun varðandi komu skemmtiferðaskipa til Ísafjarðarbæjar og samspil þeirra við aðra starfsemi hafnarinnar og þjónustu í sveitarfélaginu. Hópnum var falið að kanna stöðuna í skemmtiskipaferðum og horfur til framtíðar og greina framtíðarsýn og æskilega stefnu Ísafjarðarbæjar um fjölda skipa, stærð þeirra og dreifingu yfir árið. Einnig að skoða afstöðu bæjarbúa og áhrif komu skemmtiferðaskipa á líf íbúa og aðra starfsemi í sveitarfélaginu. Þá var hópnum falið að meta ávinning Ísafjarðarbæjar af komum skemmtiferðaskipa og hugsanlegan missi annarra tækifæra. Með stöðugreiningunni var ætlað að horfa til hugsanlegra ógnana og tækifæra vegna móttöku skemmtiferðaskipa í ljósi návistar við aðra hafnsækna starfsemi. Þá var hópnum ætla að greina þarfir skemmtiferðaskipa og annarra skipa með tilliti til núverandi og fyrirsjáanlegrar skipaumferðar.

Að þessari greiningu lokinni var starfshópnum einnig falið að gera þarfagreiningu á þörf fyrir uppbyggingu til lengri tíma til að þjónusta við skemmtiferðaskip, önnur skip og aðra hafnsækna starfsemi verði til fyrirmyndar og þannig að hagur samfélagsins af starfseminni verði sem mestur með sjálfbærni þess að leiðarljósi. Þá var hópnum falið að kanna tilefni til að sett verði af stað hönnunarsamkeppni fyrir svæðið á Sundahöfn, þar sem teiknað verði upp framtíðarskipulag fyrir móttöku skemmtiferðaskipa sem tekur tillit til annarra þarfa á höfninni og að lokum skoða önnur mál tengd framangreindu sem starfshópurinn telur hafa áhrif á niðurstöðu hópsins um framtíðarskipan skemmtiferðaskipa í Ísafjarðarbæ.

## Samantekt – vinnulag

Starfshópurinn fundaði þrisvar sinnum á tímabilinu sem honum var ætlað að starfa og á þriðja fundi var óskað eftir framlengdum verktíma hópsins. Fjórdi og síðasti fundur hópsins var ekki haldinn fyrr en í lok árs 2019 þar sem lokaskýrsla og kynning var lögð fram. Sviðsstjóri umhverfis- og eignasviðs, hafnarstjóri Ísafjarðarhafna og upplýsingafulltrúi voru starfsmenn hópsins.

Meðal þess sem starfshópurinn gerði var að leggja könnun fyrir almenning, með rafrænum hætti, þar sem viðhorf til komu skemmtiferðaskipa til Ísafjarðarbæjar voru könnuð. Þá var haldinn fundur með hagsmunaaðilum.

## Haf- og sjávertengd ferðapjónusta við Ísafjarðarhöfn

Á síðustu 20-30 árum hefur þróast nokkuð mikil haf- og sjávertengd ferðapjónusta við Ísafjarðarhöfn. Fyrir þann tíma tengdist haf- og sjávertengd ferðapjónusta einkum ferjunni Fagranesi sem sigldi um Ísafjarðardjúp allt árið og milli víka á Hornströndum (aðallega Aðalvík-Hornvík) yfir hásumarið. Með Fagranesinu fóru einkum eigendur sumarhúsa á svæðinu en einnig slæddust með nokkuð af gönguferðalöngum og seldar voru dagsferðir í skipið sem útsýnisferðir.

Upp úr 1990 fóru fleiri bátar að bjóða ferðir í Jökulfirði og Hornstrandir bæði fyrir hópa og síðar áætlunarferðir. Seinni hluta tíunda áratugs síðustu aldar var farið að bjóða dagsferðir þar sem gengið var frá Aðalvík til Hesteyrar og einnig hálf dags ferð til Hesteyrar nokkrum sinnum í viku. Þessar ferðir voru eins og aðrar ferðir í friðlandið á Hornströndum aðeins í boði yfir hásumarið. Núna eru nokkrir bátar í siglingum til Hornstranda og Jökulfjarða yfir sumarið bæði með fasta áætlun og einnig í ferðum með sérhópa.

Daglegar ferðir í eyjuna Vigur hafa verið í boði yfir sumartímamann frá 1989. Þúsundir gesta heimsækja Vigur ár hvert og eru farþegar skemmtiferðaskipa stór hluti þeirra. Flestir fara frá Ísafjarðarhöfn en nokkur skemmtiferðaskip sigla beint í Vigur og taka land þar. Er þá aðallega um að ræða smærri skip sem greiða landtökugjald beint til landeiganda. Á síðustu árum hafa fleiri og fjölbreyttari bátsferðir verið í boði frá Ísafjarðarhöfn og líklegt er að sú þróun haldi áfram.

Upp úr 2000 fóru að þróast skútuferðir frá Ísafirði í Jökulfirði og eru þær ferðir í boði yfir lengri tíma en aðeins sumarið. Á vorin eru fjallaskíðaferðir á skútunni vinsæll kostur og yfir sumarið eru fleiri valkostir í boði. Nokkrar skútur bjóða skipulagðar skoðunarferðir frá Ísafjarðarhöfn bæði í Jökulfirði og í lengri ferðir t.d. til Grænlands.

### Skemmtiferðaskip

Skemmtiferðaskip fóru að koma til Ísafjarðar upp úr 1990. Árið 1994 hófust skipulagðar skoðunarferðir fyrir farþega skipa á vegum ferðaskrifstofunnar Vesturferða sem enn er helsti þjónustuaðili fyrir skemmtiferðaskip á Ísafirði og skipuleggur ferðir um svæðið í samstarfi við fjölda þjónustuaðila.

Flest skip sem komu árið 2017 lögðust að á Sundabakka eða 79 skip en 20 skip lágu á akkeri og fluttu farþega með svokölluðum „tender“ bátum í land. Nokkuð hefur verið unnið í að bæta aðkomu farþega sem koma í land við Sundabakka. Upplýsingaskúr þar sem gestir hafa aðgang að helstu bæklingum og kortum um bæinn er þar við skipshlið. Farþegar sem koma í land með „tender“ bátum koma í land á flotbryggju til móts við Fiskibúðina Sjávarfang og Ísinn. Þeir farþegar hafa ekki aðgang að sömu upplýsingum og þeir sem koma af skipum sem leggjast að bryggju.

Nokkuð skortir á að stýring farþega sé fullnægjandi við Sundabakka og á fundum hagsmunaaðila og í könnun meðal íbúa hafa öryggismál farþega verið til umræðu. Vorið 2017 var farið í bráðabirgðaaðgerðir til að bæta öryggi farþega. Gerð var tillaga að lausnum sem unnið var úr að hluta. Öryggisgirðingum var komið upp sumarið 2019 til að stýra betur umferð farþega um hafnarsvæðið.

Ísafjarðarhöfn hefur markaðssett höfnina sem áfangastað fyrir skemmtiferðaskip í rúmlega 20 ár og á þeim tíma hefur ferðaþjónusta byggst upp í kringum þennan hóp farþega. Til móts við samfélagsleg og umhverfisleg áhrif vegna skipakoma þarf því að meta þá efnahagslegu þætti sem felast í að rúmlega helmingur af tekjum Ísafjarðarhafnar er vegna skipa og umtalsverður fjöldi ferðaþjóna hefur tekjur af skipunum.

## Hverjir hafa hag af komum skemmtiferðaskipa?

Faxaflóahafnir hafa tekið saman hverjir það eru sem hafa tekjur vegna koma skemmtiferðaskipa og þann lista má sjá hér að neðan þar sem eftirfarandi spurningu er svarað: Hverjir eru það sem hafa tekjur af skemmtiferðaskipum?

- **Ríkið:** Fær skatttekjur í formi vitagjalda og tollafgreiðslugjalda
- **Hafnir:** Tekjur af hafna- og þjónustugjöldum
- **Þjónustuaðilar:** eru þeir aðilar sem þjónusta skipin beint
- **Skipaumboðsmenn:** Sjá um að þjónusta skipið, annast samskipti við hafnir, opinbera aðila og innlenda birgja
- **Ferðaþjónustuaðilar:** Skipuleggja ferðir fyrir skipafélögin
- **Rútufyrirtæki og leiðsögumenn:** Koma ferðamönnum á leiðarenda undir leiðsögn
- **Birgjar:** Sjá um aðföng um borð í skipin
- **Aðrir þjónustuaðilar:** Viðgerðir á ýmiskonar búnaði, skemmtikraftar, sorphirða o.þ.h.

Faxaflóahafnir (2018)

Í skýrslu Edwards H. Huijbens og Kristins Bergs Gunnarssonar, *Skemmtiferðaskip við Ísland – Úttekt á áhrifum* (2014), er velt upp nokkrum spurningum út frá samfélagslegum og efnahagslegum áhrifum sem og umhverfisáhrif. Í skýrslunni kemur fram að þeir sem bjóði ferðir í landi eða selji varning á borð við minjagripi geti helst átt von á viðskiptum við farþega skemmtiferðaskipa. Jafnframt segir að farþegar sem fari í skipulagðar ferðir í landi fylgi fyrirfram ákveðinni dagskrá þar sem aðgangseyrir og fæði er innifalið í verði. Segir þar að reynslan sýni að lítil gróðavon sé fyrir önnur fyrirtæki og söfn nema þau komist inn í skipulag ferðanna. Farþegar sem fari í land fari yfirleitt ekki langt frá skipinu og haldi sig að mestu innan gönguradíus frá skipinu.

Þegar rýnt er í úttekt Edwards Huijbens og Kristins Bergs Gunnarssonar um áhrif koma skemmtiferðaskipa til Íslands kemur fram að hlutur gjaldeyristekna árið 2013 er fjórir milljarðar eða um 1,7% af heildargjaldeyristekjum Íslands vegna ferðaþjónustu. Heildartekjur eru jafnframt taldar vera um sex milljarðar samkvæmt könnun Hafnasambands Íslands sem gerð var 2013 og 2014 meðal farþega (Kjarninn, 2015). Það eru þó helst þrír hópar sem eiga hagsmuna að gæta vegna komu skemmtiferðaskipa og tekna frá þeim og eiga í beinum viðskiptum við þau. Þessir þrír hópar eru hafnir, birgjar og ferðaskipuleggjendur eins og áður segir. Einnig má nefna ýmsa verslun og þjónustu á skilgreindum kjarnasvæðum í þeim bæjum og borgum sem taka á móti farþegum þessara skipa. Þetta eru þó ekki miklar tekjur sem þetta skilar þessum aðilum og hafa lítil eða óveruleg áhrif á flest þessi þjónustufyrirtæki sem eru oft kaffihús og veitingastaðir.

Bein áhrif á komu skemmtiferðaskipa má fyrst og fremst greina hjá sveitarfélögum, sem hafa umsjá með rekstur hafna, og þeim aðilum sem þjónusta skipin beint. Það eru hafnirnar sem eiga mest undir því að fá skipin til sín og geta verulega styrkt tekjugrunn sinn sem oft er af skorum skammti. (Edward H. Huijbens og Kristinn Berg Gunnarsson, 2014). Sem dæmi má taka að árin 2016 og 2017 var hlutfall tekna Ísafjarðarhafnar af komu skemmtiferðaskipa 45% og 51% af heildartekjum hafnarinnar og árið 2018 voru tekjur vegna skemmtiferðaskipa um 138 milljónir af 300 milljóna króna heildartekjum hafnarinnar og er því um mikilvægan tekjustofn að ræða. Um ýmis gjöld er að ræða og tekur oftast mið af stærð skipsins, hversu lengi þau dvelja í höfninni og fjölda farþega. Hafnir eru í eigu sveitarfélaga sem þýðir jafnframt að sveitarfélögin geta átt töluvert undir með komu skemmtiferðaskipa á þeirra svæði.

Skipin eru með umboðsmenn í landi sem sjá um að innheimta gjöldin og fá þóknun fyrir frá útgerð þeirra.

Birgjar hafa hag af komum skemmtiferðaskipa en þeir sjá skipum fyrir kosti sem vantar um borð en einnig má nefna vatn og olíu sem seld eru til skipanna.

Töluverður fjöldi farþega fer í skipulagðar ferðir í rútum frá skipsbakka eða þrír af hverjum fjórum (70%) og eru miðar í þær oft seldar um borð með álagningu sem rennur beint til útgerðarinnar. Í ferðunum er farið í skoðunarferðir um nærliggjandi staði og eru skipulagðar frá því að farþegi stígur um borð í rútuna og þar til honum er ekið aftur tilbaka. Innifalið í verðinu er því leiðsögn, matur eða kaffi og önnur keypt þjónusta ef þarf eins og aðgangur að safni eða kirkjum sem dæmi. Það eru því talsverðir hagsmunir í húfi fyrir þá aðila sem eru í beinu viðskiptasambandi við útgerðirnar. Samkvæmt skýrslu Peter Wild (2019) var meðaleyðsla farþega um 16 þús. kr. á farþega og þar kemur einnig fram að tæp 40% áhafnar fer í land með meðaleyðslu upp á um 8.000 kr. á mann.

Ríkið er stór hagsmunaaðili vegna komu skemmtiferðaskipa og fær töluverðan hlut í formi skatta og gjalda af ýmis konar vörum og þjónustu sem skipin þurfa sem og farþegar og starfsfólk.

## Skipamarkaðurinn

Ferðaðþjónusta hefur vaxið gríðarlega á Íslandi en einnig hefur ferðamennska vaxið á heimsvísu og er á mörgum stöðum talinn sá geiri sem hefur hvað mesta möguleika á efnahagslegum uppgangi ýmissa landa og landssvæða. Mikill vöxtur hefur verið á þeim fjölda ferðamanna sem ferðast með skemmtiferðaskipum og á milli 1990 og 2008 var vöxturinn 7,4% á ári. Flestir farþega koma frá N-Ameríku en hlutur Evrópubúa fer þó ört vaxandi. Aðrir heimshlutar komast varla á blað. Hlutur skemmtiferðaskipa á heimsvísu er þó aðeins 2% af þeim sem ferðast á milli landamæra og því um ákveðinn syllumarkað að ræða. Markaður með skemmtiferðaskip á heimsvísu má segja að skiptist að mestu niður á fjögur fyrirtæki sem eiga yfir 80% markaðshlutdeild. Þessi fjögur fyrirtæki leiða því markaðinn og þeirra skip eru stór og geta flutt mikinn fjölda farþega sem getur verið fjölbreyttur hópur ferðamanna með mismunandi þarfir og óskir. Þessi skip eru flest nýleg og eru því búin góðum umhverfisbúnaði og menga minna en t.a.m. flest minni skipanna sem eru flest smíðuð fyrir 1990 og eru sérhæfðari í gerð farþega m.t.t. þarfa og óska. Rétt er að geta þess að þetta á ekki við um skip þeirra félaga sem tilheyra AECO (e. Arctic Expedition Cruise Operators), sem eru flest nýleg og búin góðum umhverfisbúnaði.

Vöxtur er í komum skemmtiferðaskipa til Íslands og hefur verið stigvaxandi undanfarin ár. Skipin eru fjölbreytt að stærð og gerð en flestir farþegar koma með stórum skipum í eigu fjögurra stærstu skipafélaga

heims og eru jafnframt leiðandi í heimi skemmtiferðaskipa. Þessi skip eru á leið sinni þvert yfir Atlantshafið og er því Ísland oftast viðkomustaður á þeirri ferð.

Mörg minni skip koma til Íslands og bera um fjórðung þeirra farþega sem koma til landsins en eru sérhæfðari í ferðum og höfða til ákveðins markhóps. Þessi skip eru gagngert að heimsækja áfangastaði í norðri með viðkomu á Grænlandi og/eða eyjum á norðlægum slóðum. Minni skipin eru þó allmörg og voru alls 32 af þeim 57 sem komu til landsins árið 2013 (Edward H. Huijbens og Kristinn Berg Gunnarsson, 2014).

Skv. Faxaflóahöfnum komu um 72 skip í 152 ferðir til Íslands árið 2018 og hefur verið stigvaxandi ár frá ári en sem dæmi voru ferðirnar 74 árið 2010. Fjöldi þeirra farþega sem komu með skipunum árið 2018 voru 144.658 en langflestir þeirra komu þremur löndum, Þýskalandi (43.656), BNA (31.870) og Bretlandi (23.268) (Faxaflóahafnir, e.d.). Skipin leggja langflest upp eða enda sínar ferðir í höfnum í Evrópu og algengast er að skipin komi frá eða endi Southampton, Kiel og Kaupmannahöfn (Edward H. Huijbens og Kristinn Berg Gunnarsson, 2014). Langalgengasta ferðatímabil skipanna til Íslands er frá júní - ágúst en tímabilið hefur þó verið að lengjast og fyrsta skipið 2017 kom í mars og það síðasta fór í október (Faxaflóahafnir, e.d.).

Skipin eru þó mismunandi af stærð og tegund og hafa mismunandi hópa farþega innanborðs sem vilja mismunandi þjónustu og er mikilvægt að gera sér grein fyrir því. Eins og fram kemur eru flestir farþeganna frá Þýskalandi, Bandaríkjunum og Bretlandi og eru því engan veginn einsleitur hópur. Hægt er að álykta að því stærra sem skipið er því meiri líkur eru á að finna fjölbreyttari hóp farþega sem hafa ólíkar þarfir og óskir. Tekjur eru sem dæmi ein breyta sem algengt er að nota til að greina hópa í sundur og þar sem mismunandi farrými standa farþegum til boða á mismunandi verðum ferðast bæði tekjumeiri og tekjuminni hópar á sama skipinu. Stærstu skipin þurfa því að vera með breitt þjónustuframboð til að laða að sem flesta hópa og bjóða þannig sem dæmi upp á mismunandi verðflokka.

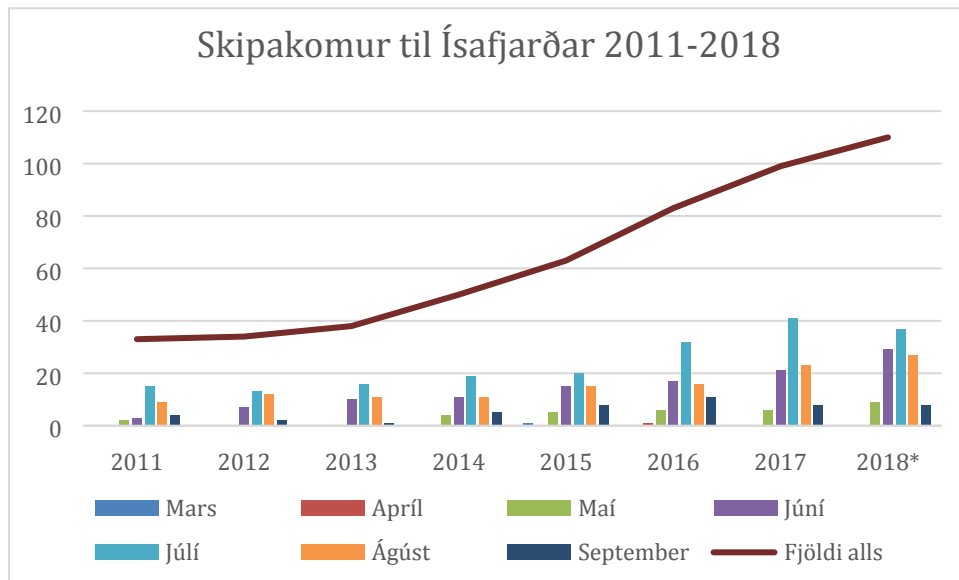
Minni skipin bera þó einsleitari farþega þar sem útgerðir eins og AECO eru að höfða til vel skilgreinds markhóps með ákveðna persónugerð.

## Þróun á skipakomum til Ísafjarðar

Fjöldi skipa fyrstu árin frá 1990 var milli 5 og 10 skip á ári. Árið 1996 er ákvörðun tekin af bæjarstjórn Ísafjarðar um að markaðssetja Ísafjarðarhöfn sem valkost fyrir skemmtiferðaskip og reyna með



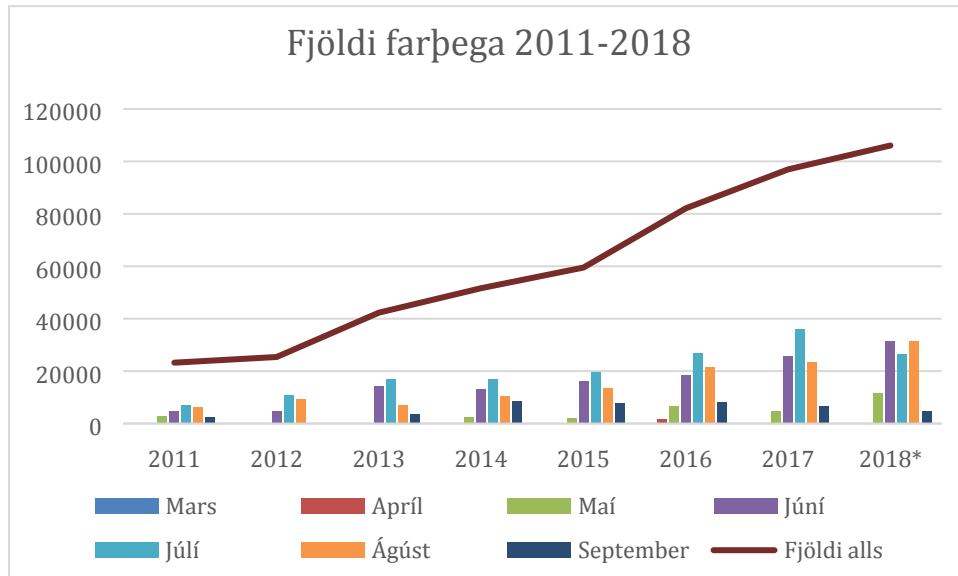
markvissum aðgerðum að fjölga skipum til bæjarins. Hafnarstjóri, Hermann Skúlason fór það ár ásamt ferðamálafulltrúa Ísafjarðar, Þórunni Gestsdóttur til Miami á Florida á helstu skiparáðstefnu í heimi, Seatrade Cruise Global. Hafnarstjórar Ísafjarðarbæjar sóttu næstu árin þessa ráðstefnu. Ekki hefur verið farið á vegum Ísafjarðarbæjar síðustu þrjú ár á þessa ráðstefnu en einn fulltrúi frá Cruise Iceland sækir ráðstefnuna.



Heimild: Ísafjarðarbær (2018)

Þróun í skipakomum var hæg allt fram til ársins 2014 þegar skipum fjölgaði úr 38 skipum 2013 í 50 skip 2014. Hvert ár eftir það hefur skipakomum fjölgað um 10-25% á ári. Skipakomum fjölgaði frá árinu 2013 til ársins 2017 um 54% eða úr 38 í 99 komur árið 2017. Sjá má örlitla fjölgun skipa á jaðartímum og má segja að skipavertíðin taki nú yfir tæpa fimm mánuði, frá maí til september.

Fjölgun farþega hefur verið í svipuðum takti og fjölgun skipa. Árið 2017 var fjöldi farþega rétt undir 100 þúsund en áætlanir ársins 2018 gera ráð fyrir rétt yfir 100 þúsund farþegum.



Heimild: Ísafjarðarbær (2018)

Hlutfall Ísafjarðarhafnar í heildarfjölda skipakoma til Faxaflóahafna hefur aukist úr tæpum 50% árið 2011 í rúm 70% af skipakomum árið 2017. Á sama tíma og skipakomum hefur fjölgað til Íslands hefur hlutur Ísafjarðarhafnar í heildarskipakomum einnig stækkað.

## Möguleg þróun til framtíðar

### Markaðssetning Ísafjarðar sem skipahafnar

Stórar hafnir eru best til þess fallnar að markaðssetja sig sem viðkomustaður skemmtiferðaskipa að mati sérfræðinga. Til þess að geta laðað að þessi skip þarf sterka samningsstöðu og eru það aðallega Reykjavík og Akureyri sem eru í þeirri stöðu. Þeir sem vilja markaðssetja sig sem þjónustuaðilar þurfa jafnframt að vera mjög sérhæfðir og vera með mikla afkastagetu til að eiga möguleika á að þjónusta stærstu skipin. Því má telja ólíklegt að minni hafnir hafi mikla burði til að markaðssetja sig gagnvart skemmtiferðaskipum. Ísafjarðarhöfn telst sennilega til að vera miðlungsstór höfn á Íslandi en staðsetning er þannig að líklegt má telja að farþegar minni og sérhæfðari skipa myndu hafa mikinn áhuga á að koma til Ísafjarðar og skoða náttúru og menningu í landi. Ísafjörður er því í góðri stöðu til að markaðssetja sig gagnvart minni og

sérhæfðari skipum sem bera farþega sem vilja kynnast landi og þjóð á annan og merkingameiri hátt en flestir aðrir gestir skemmtiferðaskipa.

Minni skipin valda minna raski á bæjarbragnum á Ísafirði og jafnframt er minni hætta á raski á náttúru. Þá er auðveldara að taka á móti minni hópum af farþegum og veita þeim betri og persónulegri þjónustu þannig að upplifun verði góð og standist væntingar. Ekki er þar með sagt að hætta eigi að miða á stærri farþegaskip og laða þau að heldur að vænlegra til lengri tíma litið væri að forgangsraða þeim skipum sem Ísafjarðarhöfn ætti að beina spjótum sínum að.

## Viðhorf farþega, íbúa og hagsmunaaðila

Viðhorf íbúa, farþega og hagsmunaaðila skipta miklu máli við mótun stefnu í málefnum skemmtiferðaskipa. Þeir þættir hafa verið skoðaðir með eftirfarandi hætti:

### Ferðavenjur og viðhorf farþega

Nýlega voru gefnar út niðurstöður úr ferðavenjukönnun sem Lilja Berglind Rögnvaldsdóttir gerði fyrir Rannsóknarmiðstöð ferðamála (2017) og beindist að erlendum gestum á Ísafirði sumarið 2016. Framkvæmd könnunarinnar tók níu daga og afmarkaðist rannsóknarsvæðið við Silfurtorg að norðan að Neðstakaupstað að sunnan. Tímabil framkvæmdar var 2.-27. ágúst og innan dagsins var könnunin framkvæmd á tímabilinu kl. 9-18. Það gerir það að verkum að svör takmarkast við þá sem voru fótgangandi og ekki þá sem komu að kvöldi og fóru af stað að morgni. Inni í þessu voru nokkrir skemmtiferðaskipadagar og tók Lilja Berglind sumar niðurstöður og skipti upp, um hvort væri að ræða skemmtiferðaskipafarþega eða alla.

Samkvæmt rannsókn Lilju Berglindar um upplifun ferðamanna (2017) kom fram að farþegar skemmtiferðaskipa eru stór hluti erlendra ferðamanna á Ísafirði. Rúmur helmingur þátttakenda í könnun Lilju tilheyrðu skemmtiferðaskipum eða 53% svarenda, en könnunin var gerð milli 9-18 á daginn við Silfurtorg á Ísafirði. Ferðahegðun farþeganna skar sig úr að því leyti að dvalartími þeirra var styttri en annara ferðamanna og útgjöld lægri samkvæmt Lilju. Samkvæmt niðurstöðum könnunarinnar virðist upplifun ferðamanna af dvöl þeirra á Ísafirði vera almennt jákvæð og voru gestir frá Bandaríkjunum heldur ánægðari en aðrir. Farþegar skemmtiferðaskipana nýttu sér helst útsýnisferðir, handverkshús og söfn þegar kom að afþreyingu.

## Skoðanakönnun meðal íbúa

Starfshópur um skemmtiferðaskip gerði viðhorfskönnun meðal íbúa Ísafjarðarbæjar í september 2017. Viðhorfskönnunin var rafræn og var auglýst á vefjum bæjarins og fréttavefnum bb.is. 548 manns svöruðu könnuninni og af þeim voru flestir búsettir á eyrinni eða efri bænum á Ísafirði eða rúmlega 63% og tæplega 21% svarenda voru búsettir í Hnífsdal eða Holtahverfi. Um 12% svarenda voru búsettir í öðrum byggðakjörnum á norðanverðum Vestfjörðum og rúmlega 3% svarenda voru ekki búsettir á svæðinu.

Í niðurstöðum kom fram að um 40% svarenda telja að farþegar skemmtiferðaskipa hafi góð áhrif á bæjarlífið, 35% telja svo ekki vera og 25% telja farþega skipa hvorki hafa góð eða slæm áhrif. Tæplega 60% svarenda telja farþega skemmtiferðaskipa skapa tekjur fyrir Ísafjarðarbæ, rúmlega 50% telja komur skemmtiferðaskipa auka fjölbreytni í atvinnulífi svæðisins og tæp 70% eru ósammála fullyrðingu um að það myndi engu breyta fyrir Ísafjarðarbæ þó skemmtiferðaskip hættu að koma.

Um 90% svarenda eiga einhver samskipti við ferðamenn yfir sumartímenn, 40% nokkrum sinnum í mánuði en þónokkuð margir eiga umtalsverð samskipti við ferðamenn. Meirihluti er á því að haust, vetur og vor séu frekar eða alltof fáir ferðamenn í bænum en rúm 70% telja frekar marga eða alltof marga ferðamenn vera í bænum yfir hásumartímenn en tæp 23% telja að þá séu ferðamenn hæfilega margir.

Af um 550 svarenda fá 95 sjálfir eða fyrirtæki á þeirra vegum tekjur af komum skemmtiferðaskipa og mjög athyglisvert er að af þeim fá yfir 20 tekjur yfir tveimur milljónum.

33% svarenda telja hæfilega mörg skip heimsækja Ísafjarðarbæ en ívið fleiri telja þau alltof mörg og ríflega helmingur svarenda telja þau of mörg eða alltof mörg. Einungis 5% svarenda telja of fá skip koma til Ísafjarðar.

Um 30% svarenda telja farþega skemmtiferðaskipa trufla sitt daglega líf og áhyggjur koma fram í könnuninni um að farþegar skemmtiferðaskipa takmarki aðgengi annarra að þjónustu auk þess sem tæplega 50% svarenda segja farþega skemmtiferðaskipa trufla sig meira en aðrir ferðamenn.

Skiptar skoðanir komu fram í ummælum, sumir töldu að farþegar lífuguðu upp á bæjarlífið og að gaman sé að sýna bæinn en aðrir vildu að „farþegar væru betur meðvitaðir um að Ísafjörður er ekki sýning heldur venjulegur bær með daglegu lífi, húsin heimili og vinnustaðir og göturnar samgönguæðar“. Í ummælum komu einnig fram áhyggjur af fjölda skipa og farþega. Fram kom að fjöldi skipa væri minna vandamál en

fjöldi farþega þ.e. ekki er mikið mál að taka á móti þremur 600 farþega skipum en móttaka þriggja 3000 farþega skipa á einum degi gæti reynst erfið.

Flestir telja umhverfismál og mengun þá þætti sem mestu máli skipta við stefnumótun vegna móttöku skemmtiferðaskipa. Viðhorf íbúa, tekjur hafna og fyrirtækja á svæðinu koma þar á eftir með nokkuð jöfn hlutföll.

Fram kom á kynningarfundum starfshópsins 15. janúar 2018 að niðurstöður könnunarinnar eru gott innlegg í vinnu starfshópsins og sýna vel að margir íbúar Ísafjarðar telja að margt megi betur fara við móttöku skemmtiferðaskipa en eru jafnframt meðvitaðir um að skipin auka fjölbreytni í atvinnulífi og skapa tekjur fyrir einstaklinga, fyrirtæki og höfnina.

Þetta kemur heim og saman við aðra könnun RMF (2018) þar sem að Eyrún Jenný Bjarnardóttir skoðar upplifun heimamanna, viðhorf íbúa á Vestfjörðum til ferðamanna og ferðaþjónustu. Þar kemur fram að Vestfirðingar verða oft varir við ferðamenn í sínu daglega lífi og oftast nær án þess að þeir valdi miklum truflunum. Hinsvegar virðist íbúar á Vestfjörðum finna fyrir ákveðnu álagi vegna komu skemmtiferðaskipa einkum inn á Ísafjörð.

### Viðhorf hagsmunaaðila

Í skýrslu RMF (2017) er sett fram sú spurning sem einnig var viðruð á fundum hagsmunaaðila hvort ferðaþjónusta við skemmtiferðaskip geti haft áhrif á aðrar tegundir ferðaþjónustu þar sem hættu er á að vinsælir ferðamannastaðir sem farþegar skemmtiferðaskipa sækja fái á sig yfirbragð fjölsótttra ferðamannastaða og fæli aðra ferðamenn frá vegna fjöldans. Hafa verði þó í huga að farþegar skipa komi á mjög afmörkuðum tímum og staldri yfirleitt stutt við. Það sé ekki fyrr en brugðist verði við umhverfisálagi af gestafjöldanum að yfirbragð staðanna geti breyst og einnig ef ekkert verður að gert og ásýnd staðanna eyðileggist vegna álagsins.

Það þarf því að hafa í huga þegar kemur að farþegum skemmtiferðaskipana sem koma til Ísafjarðar. Yfirleitt eru farið í skipulagðar ferðir t.d á Dynjanda. Eins og fram kom í kaflanum hér á undan um álag á staði í umhverfinu hefur álag myndast við Dynjanda á vissum tímum.

Helstu niðurstöður sem fram komu á fundi hagsmunaaðila sem haldin var í janúar 2018 voru eftirfarandi:

- a) *Skipulag á höfninni*: Umgengni á höfninni var mikið rædd og að mikilvægt væri að fram færi tiltekt á uppfyllingu sem fyrirhugað er að verði hluti af hafnarsvæði við lengingu hafnarkants. Nokkuð var rætt um bílastæði, bæði langtímabílastæði og einnig að færa stæði fyrir bílaleigubíla. Rætt var um að afmarka þyrfti svokallað „harksvæði“ þar sem þeir sem ekki eru hluti af skipulögðum, fyrirframbókuðum ferðum skipanna geti boðið þjónustu sína. Mikið var rætt um merkingar og afmörkun gönguleiða og fram komu hugmyndir um að framlengja gönguleið alla leið út með Kampa í átt að Sundstræti. Hugmyndir komu fram um að „tender“bryggja yrði færð en misjafnar skoðanir á því.
- b) *Gangandi vegfarendur / ferðaleiðir innanbæjar*: Mikilvægi gönguleiða og þess að stuðla að aukinni dreifingu gesta með góðum og vel merktum gönguleiðum var ítarlega rætt á fundinum. Fundagestir töldu mikilvægt að bæta stýringu gangandi vegfarenda og girða betur af gangandi umferð. Fram komu hugmyndir um að þrjár megin leiðir yrðu varðaðar frá höfninni – um Ásgeirsgötu, Mjósund og Sundstræti. Talað var um að skipulagða hringtengingu eða net göngustíga vantaði og hugmyndir voru um að koma upp leið meðfram sjó, aftan við húsin í Sundstræti og Fjarðarstræti upp í Krók og tengja þar við gönguleið út í Hnífsdal og upp fyrir bæinn.
- c) *Áningarstaðir í skoðunarferðum*: Rætt var um að kirkjan væri mikilvægur áningarstaður innanbæjar en hefði verið lokuð vegna fjárskorts undanfarin sumur. Fundargestir töldu mikilvægt að finna lausn þannig að kirkjan gæti verið opin gestum yfir sumarið. Rætt var um að miðbærinn væri mikilvægur áningarstaður og að varða þyrfti leiðina upp í bæ með söguskiltum. Rætt var um Dynjanda og mikilvægi þess að lagfæra umhverfi þar, rætt var um þjónustuhús og bílastæði. Að auki var rætt um aðgangsstýringar við Dynjanda.
- d) *Van- eða ónýtt tækifæri*: Hugmyndir komu um að langtímabílastæðareitur á Eyrinni gæti verið einkarekinn og að pláss gæti verið á Suðurtanga fyrir slíka starfssemi. Fundarmenn töldu að sérstöðu Ísafjarðar mætti nýta betur og selja betur sögu og menningu svæðisins. Fram komu hugmyndir um að vekja aftur upp Morrann söng- og danshóp ungmenna úr vinnuskólanum. Einnig um að rafskutlur væru nýttar til ferða milli skips og miðbæjar. Fram komu skoðanir um að eyða þyrfti mýtum heimaflóks t.d. um að ferðamenn af skipum séu „áþján“. Einnig um að gera þyrfti grein fyrir tekjum sem verða til á svæðinu vegna skipakoma þar sem nokkur fyrirtæki telja að rekstur þeirra væri ekki rekstrarhæfur ef ekki kæmi til „innskýting“ sumarsins. Hugmyndir voru einnig um opna listasmiðju og/eða matarmarkað t.d. í gömlu Húsasmiðjunni eða þar sem ÁTVR var til húsa.

- e) *Hlutverk Ísafjarðarbæjar*: Þátttakendur töldu hlutverk Ísafjarðarbæjar vera að setja upp og annast rekstur á salernum fyrir farþega, til dæmis sjálfsafgreiðslusalarni. Ísafjarðarbær á einnig að sjá um að grunnstoðir séu í lagi og hvetja frumkvöðla til að þróa ferðir og vörur fyrir gesti. Ísafjarðarbær á að annast upplýsingamiðlun, sjá til þess að bærinn sé snyrtilegur og síðast en ekki síst að annast skipulagsmál á höfninni og annars staðar.
- f) *Hlutverk ferðabjóna*: Þátttakendur töldu hlutverk ferðabjóna vera að sinna stefnumótun og vörubrúun til að efla móttöku gesta. Ferðabjónar eiga að upplýsa um svæðið í heild og hagsmunaaðilar töldu mikilvægt að til staðar væri vettvangur fyrirtækja sem eru í móttöku skemmtiferðaskipa.
- g) *Umhverfismál*: Skoðun hagsmunaaðila var sú að lög og reglur taki á umhverfismálum. Mikilvægt sé að reyna að átta sig á hvenær Ísafjarðarbær er mettur þ.e. taki ekki við fleiri gestum. Rætt var um að kynna þyrfti svokallaðan Marble samning sem tekur gildi 2021 og varðar útblástursreyk frá skipum. Mikilvægt einnig að fram komi að ekkert skip brennir svartolíu innan 12 mílna. Fram komu skoðanir um að banna þyrfti landtöku í friðlandinu á Hornströndum og að vinsamlegum tilmælum verði beint til eigenda og bílstjóra hópferðabíla um að drepa á bílum sínum á stoppistöðvum og þegar verið er að taka farþega og setja af.
- h) *Annað*: Bent var á að Vestfjarðagöngin, einbreið að hluta verði mikill farartálmi þegar ný Dýrafjarðargöng opna og mikil umferð verður þá leið. Fram komu einnig á fundinum áhyggjur björgunarsveita varðandi áhættu sem er til staðar þegar margar rútur og bílar eru á ferðinni á stórum skipadögum. Þeir telja lítið megi út af bregða til að reyna verulega á kerfið á svæðinu við slíkar aðstæður. Hafnarstjóri greindi í því samhengi frá vinnu hafnarinnar með almannavarnarnefnd á svæðinu á síðasta ári.

## Verðmætasköpun og arðsemi

Fjallað hefur verið um þá aðila sem helst hagnast af komu skemmtiferðaskipa á hverjum stað fyrir sig en rétt er að skoða rannsóknir sem taka saman eyðslu farþega og starfsmanna í landi.

### Eyðsla skipafarþega í landi

Almennt er talið að farþegar skemmtiferðaskipa eyði ekki eins miklu og þeir farþegar sem gista í landi og skilja þ.a.l. minna eftir sig. Sýnt hefur verið fram á það með ýmsum rannsóknum og skýrslum og er talað um helmingi minni eyðslu hjá þeim (Edward H. Huijbens og Kristinn Berg Gunnarsson, 2014). Þær rannsóknir sem gerðar hafa verið hér á landi sýna að meðaleyðsla á hvern farþega voru rúmlega 12.000

kr. árið 2014 skv. könnun Hafnasambands Íslands. Við þetta bætist eyðsla starfsmanna sem var um 1.700 kr. á hvern starfsmann (Kjarninn, 2015). Þetta eru töluvert lægri tölur en koma fram í skýrslu Peter Wild sem var unnin fyrir Cruise Iceland og Hafnasamband Íslands og gefin var út í janúar 2019 en þar kemur fram, eins og áður hefur verið nefnt, að meðaleyðsla farþega er um 16 þús. kr. á farþega og meðaleyðsla þess hluta áhafnar sem fer í land um 8.000 kr. á mann. Til samanburðar eyddi hver erlendur ferðamaður sem gistir í landi um 55.000 kr. (Edward H. Huijbens og Kristinn Berg Gunnarsson, 2014). Hafa ber í huga að inni í þeirri upphæð er gistikostnaður og samgöngur í landi.

Samkvæmt könnun Peter Wild eru efnahagsleg áhrif af komum skipa til Ísafjarðar umtalsverð og er niðurstaða þeirrar könnunar að áætluð heildareyðsla farþega, áhafna og skipa 9,6 milljónir evra eða ríflega 1,3 milljarðar ISK þar af er eyðsla farþega áætluð tæplega 8,4 milljónir evra eða ríflega 1,1 milljarðar ISK, áhafnar 802 þús evrur eða 110 milljónir ISK og eyðsla skipa áætluð 467 þúsund evrur eða rúmlega 64 milljónir ISK (gengi 12/9 2019).

### Skipulagðar ferðir frá Ísafjarðarhöfn

Fjölbreyttar skipulagðar ferðir frá Ísafjarðarhöfn eru í boði og hefur framboð ferða aukist jafnt og þétt í samhengi við fjölgun skipa og farþega. Rútuferðir eru í boði til allra byggðakjarna í nágrenninu og skipulögð afþreying og veitingasala hefur víða spröttið upp. Kajakferðir, gönguferðir og bátsferðir í Vigur og til Hesteyrar eru einnig í boði sem og hvalaskoðunarferðir og útsýnissiglingar á RIB bát.

Auk skipulagðra ferða er umfangsmikil útleiga bílaleigubíla í tengslum við komur skipa og sum skip eru með bæði hefðbundin reiðhjól og rafmagnsreiðhjól um borð sem þau lána eða leigja farþegum sínum og einnig eru einhver skip með rafmagnshlaupahjól um borð.

Ferðaskrifstofan Vesturferðir hefur verið umfangsmest í þjónustu við skipin en Borea Adventures, Fisherman á Suðureyri, Wild Westfjords og nokkrir eigendur hópferðabíla hafa sjálfir skipulagt ferðir og bjóða farþegum sem ekki hafa skipulagða dagskrá að kaupa ferðir á hafnarbakkanum.

Sú staðreynd að mjög margir hafa hagsmuni í tengslum við skipin og þau efnahagslegu áhrif sem þau hafa á bæinn og svæðið skýrist af því hve mikil áhersla var lögð á að heimamenn sinntu þjónustu við skipin frá upphafi. Þjálfun leiðsögumanna, staðbundin rútuþjónusta hafa forgang á akstur og þróun göngu- og



bátsferða gerir þjónustuna nægilega góða til að ekki hefur skapast hefð fyrir því að sinna þjónustunni í eins miklum mæli frá Reykjavík eins og raunin er víða annars staðar þar sem skip eru tíðir gestir.

## Hafnargjöld og aðrar tekjur

Heildartekjur hafnarinnar vegna koma skemmtiferðaskipa árið 2018 voru rúmlega 138 milljónir og eru áætlaðar tekjur ársins 2019 tæplega 155 milljónir króna.

## Umhverfismál

Fram kom í könnun starfshóps að flestir töldu umhverfismál og mengun þá þætti sem mestu máli skiptu við stefnumótun vegna móttöku skemmtiferðaskipa. Það eru því vissar áhyggur í samfélaginu um þau mál. Í skýrslu Edwards Huijbens og Kristins Bergs Gunnarssonar, *Skemmtiferðaskip við Ísland – Úttekt á áhrifum* (2014), kemur fram að ekki séu til reglur um loftmengun skipta í íslenskum höfnum og engar takmarkanir aðrar en þær sem finna má í alþjóðlegum samþykktum um losun úrgangs. Í úttekt þeirra kemur fram að þessum samþykktum hafi verið illa fylgt eftir á Íslandi og ekki allar verið staðfestar. Fram kemur að skipin mengi mikið og frá þeim stafi úrgangur en samkvæmt sömu heimild menga nýrri skip yfirleitt minna en eldri skip og skip stóru skipafélaganna séu oftast nýjust.

Mikil umræða kom í fjölmiðlum í september 2017 um loftmengun skemmtiferðaskipa og sendi Umhverfisstofnun þá út fréttatilkynningu (2017d), þar sem fram kemur að skemmtiferðaskip brenni yfirleitt annað hvort díselolíu eða gasolíu og þar sem sú síðarnefnda sé dýrari megi gera ráð fyrir að úti á sjó sé fyrst og fremst verið að brenna díselolíu. Í tilkynningunni kemur jafnframt fram að þegar skipin liggi við bryggju gildi að þar megi einungis brenna gasolíu og að þær reglur nái til allra skipa. Í fréttinni segir einnig:

„Reyndar mæla reglur svo fyrir að skipum beri að nýta sér rafmagn við þær aðstæður, sé hægt er að koma því við. Umhverfisstofnun fær reglulega upplýsingar frá höfnum landsins um eldsneyti skipa sem hér koma til hafnar og ekkert í þeim gögnum bendir til að skipin séu að brenna svartolíu við bryggju, enda er það ólöglegt eins og fyrr segir“.

Sumarið 2019 var loftgæðamæli komið upp á Eyrinni og til stendur að bæta við þremur mælum í viðbót í firðinum til að geta fylgst betur með loftgæðum.

## Landtaka í friðlandi

Í skýrslu landavarðar Látrabjargar (2017c) kemur fram að nokkuð hefur borið á komum skemmtiferðaskipa síðustu sumur og segir landvörður að það sé tilfinning landeigenda að sú umferð hafi aukist mikið sumarið 2017. Landvörður talar um áhyggjur þess að almennt skipulag eða reglur um siglingar og landtöku skemmtiferðaskipa við Íslandsstrendur sé ekki fyrir hendi.

Í frétt á RÚV frá því í júlí 2017 kemur fram að til dæmis eru skipin að taka land í friðlandi Hornstranda, Dynjandisvogi, við Látrabjarg og í Flatey á Breiðafirði. Sturla Páll Sturluson, tollvörður á Ísafirði hafði þó talið að langstærstur hluti skipanna hafi þá þegar fengið tollafgreiðslu í fyrstu höfn. Í undantekningartilvikum fá skip leyfi til að koma við annars staðar áður en komið er til tollafgreiðsluhafnar en eftir tollafgreiðslu í fyrstu höfn hefur tollgæslan ekki afskipti af skipunum.

Í annari frétt á RÚV.is frá árinu 2015 sem Halla Ólafsdóttir fréttakona einnig skrifar, segir;

Andrea Harðardóttir var stödd í húsi sínu í Hornvík, þegar hún varð vör við vélarnið árla morguns. „Þá blasir við okkur skemmtiferðaskip úti á víkinni, ekki stórt skip, en stórt þarna. Og við veitum því athygli að það sigla bátar, inn á sand, og frá sandinum í átt að skipinu aftur“. Farþegar skipsins voru ferjaðir í land og spókuðu sig þar um stund.

Andrea segir að komur skemmtiferðaskipa á Hornstrandir séu nokkuð algengar og fjölgi samhliða auknum fjölda skemmtiferðaskipa við landið. Skipin koma einnig að landi á Hesteyri og í Aðalvík. Þótt þeir farþegar sem helst heimsækja friðlandið séu af minni gerð skemmtiferða þá geta þeir farþegar hlaupið á hundruðum.

Samkvæmt upplýsingum frá Tollgæslunni þá er ekkert sem bannar komur skipanna, svo lengi sem að þau hafi fengið tollafgreiðslu í fyrstu höfn. Andrea segir ýmsar spurningar hafi vaknað og bendir á að ef eitthvað kemur uppá þá er mjög langt í næstu bjargir. Hún bendir á að þessi hópur ferðafólks er mjög ólíkur gönguhópunum sem helst heimsækja friðlandið á Hornströndum. Andreu finnst mikilvægt að vitneskja sé um komur þessara skemmtiferðaskipa sem og að einhversskonar stýring sé á umferð: „Ekki bara svo að landeigendur geti verið í friði með húsum sínum, heldur vegna þess að það er farið að sjá á landinu“.

Í samhengi er hér sett fram skýrsla Þórnýar Barðardóttur hjá Rannsóknarmiðstöð ferðamála, „...það er bara, hver á að taka af skarið?“ Móttaka skemmtiferðaskipa við Norðurland - niðurstöður viðtalsrannsóknar (2017). Í niðurstöðum rannsóknarinnar kemur fram að þessi skip valda togstreitu, sérstaklega þar sem þau taka land á óbyggðum svæðum. Þórný segir einnig;

„Þær heimsóknir ganga þvert gegn ferlum sem annars gilda um móttöku og þjónustu við skemmtiferðaskip. Skipin greiða ekki gjöld til hafnarsjóða né heldur kaupa farþegar þeirra afþreyingu eða þjónustu á heimsóknasvæðum. Það þýðir að heimsóknum þeirra fylgja ekki tekjur auk þess sem eftirlitslausum heimsóknum fylgja áskoranir sem erfitt virðist að takast á við. Þá sýna niðurstöður rannsóknar fram á að nær ógerlegt sé að veita upplýsingar til skipanna um hvað þeim er yfirhöfuð leyfilegt, þar sem enginn viti það í raun“

Þórný segir í lokaorðum að það sé mikilvægt að stjórnvöld og hagsmunaaðilar taki höndum saman um að setja fram skýra stefnumörkun og regluverk um heimsóknir skemmtiferðaskipa og þjónustu við farþega þeirra hér á landi.

## Innviðir

### Aðstaða á höfninni til móttöku skemmtiferðaskipa og farþega þeirra

Á höfninni er móttökuhús sem einnig er upplýsingamiðstöð. Þar fá farþegar fyrstu leiðbeiningar um hvað er á seyði í bænum og hverjir eru helstu afþreyingarmöguleikarnir þann daginn. Upplýsingamiðstöðin hefur verið með starfsmann þarna fyrst þegar farþegar koma í land. Aðstaða farþega hefur batnað mikið þar sem bekkjum hefur fjölgað mikið í bænum að undanfögnu og Ísafjarðarbær hefur gert átak í göngustígamálu sem verður haldið áfram næstu ár.

- **Salernisaðstaða fyrir farþega:**

Höfnin á og rekur salerni á hafnasvæðinu sem helst er hugsað fyrir skipafarþega sem koma af skipum á akkerislægi. Þessi salerni eru alltaf opin ef skip eru í höfn. Reyndar má segja að þegar skip eru í höfn sé salerni á bryggjunni óþörf þar sem farþegar geta væntanlega notað salerni skipsins.

- **Gönguleiðir frá höfninni:**

Þegar farþegar skipa á akkeri koma í land hefur verið notast við lokanir gatna í samráði við lögregluna á Ísafirði og hefur það reynst góð lausn til að stýra fólki í rétta átt frá höfninni. Annars fara farþegar venjulegar leiðir eftir götum bæjarins eins og íbúar og aðrir gestir.

- **Öryggi farþega:**

Öryggi farþega er ekki sérstaklega tryggt en lokanir gatna sem minnst er á hér að framan hafa komið í veg fyrir að farþegar fari inn á vinnusvæði á höfninni auk þess sem bílaumferð um svæði þar sem sérstakar gönguleiðir eru ekki merktar hefur minnkað.

## Framtíðarsýn hafnarinnar

Framtíðarsýnin er að stækka Sundabakka um 300 metra og hafa viðlegudýpi þar 11 metra þannig að við getum tekið á móti öllum stærðum af skipum og þjónustað þau. Heildarlengd er þá orðin 500 metrar og gæti til dæmis verið eitt mjög stórt skip og annað millistórt við bryggjuna sama dag. Gert er ráð fyrir að hægt verði að taka á móti skemmtiferðaskipum að stækkaðri bryggju 2022.

## Niðurstaða

Þjónusta vegna skemmtiferðaskipa er mikilvægur hluti af atvinnulífi Ísafjarðarbæjar sem þarf að þróa á sjálfbæran hátt og taka tillit til umhverfis, samfélags og skapa verðmæti íbúum til hagsbóta. Styrkleikar Ísafjarðarbæjar í móttöku skemmtiferðaskipa og farþega þeirra liggja ekki síst í ánægju gesta og fjölbreytni afþreyingar sem dreifist um stórt svæði. Sérstaða Ísafjarðarbæjar sem áfangastaðar skemmtiferðaskipa felst í fjölbreyttum afþreyingarmöguleikum sem byggja á nálægð við náttúru, hreinleika umhverfis, vingjarnlegu viðmóti íbúa og möguleikum á að smakka, snerta, skoða og kaupa vörur beint af framleiðendum afurða. Tækifærin í móttöku skemmtiferðaskipa felast í því að nýta þessa sérstöðu enn frekar í vörubrúun á afþreyingu og þjónustu, auk þess að leggja áherslu á umhverfismál, aukna nýtingu smærri hafna á Vestfjörðum og bættri móttökuaðstöðu sem má ætla að komi til með fyrirhugaðri lenginu Sundabakka.

Niðurstöður kannana og annarra athugana starfshópsins sýna að veikleikar felast ekki síst í öryggismálum farþega á hafnarsvæði og veikum innviðum sem þarf að styrkja til að geta tekið á þeim ógnunum sem starfshópurinn greindi. Þar má helst nefna mengun af völdum skipa og möguleg óhöpp eða slys á sjó eða landi. Starfshópurinn leggur til að skipulag alls hafnarsvæðis taki mið af fjölpættri starfsemi svæðisins, með öryggi starfsfólks og gesta að leiðarljósi og að farið verði í hönnunarsamkeppni fyrir hafnarsvæðið. Lenging hafnarkants við Sundabakka gefur færi á bættu skipulagi hafnarsvæðis sem skal taka mið af þörfum skemmtiferðaskipa og þeirra sem annast þjónustu við skipin og farþega þeirra á sama tíma og önnur hafnarstarfsemi geti farið fram með eðlilegum hætti.

Innviðir þurfa að vera traustir og byggðir upp með sjálfbærni að leiðarljósi. Bætt net göngu-, hjóla-, og hlaupastíga, uppbygging og styrking safna, áningastaða og útsýnisstaða gagnast bæði íbúum og skipafarþegum. Þá þarf að leggja áherslu á bætt öryggi gesta á hafnarsvæði og í skoðunarferðum um svæðið. Ísafjarðarbær skal áfram fylgja ítrustu reglum um mengunarvarnir og umhverfisvottun svæðisins, með áherslu á mengunarmælingar og mengunarvarnir á hafnarsvæði. Þá er mikilvægt að vinna að rafvæðingu Ísafjarðarhafnar eins fljótt og er tæknilega mögulegt.

Mikilvæg er að móttaka skemmtiferðaskipa sé unnin í sátt við íbúa sveitarfélagsins, að þeir njóti ábata af komu skipanna og að upplýsingagjöf til þeirra sé til fyrirmyndar. Einnig að áhersla verði lögð á samvinnu

og samhæfingu við haghafa í móttöku skemmtiferðaskipa, svo sem önnur sveitarfélög á svæðinu, Vestfjarðarstofu, aðra hafnsækna starfsemi, ferðaþjóna og þjónustuaðila.

## Heimildir

Edward H. Huijbens og Gunnar Þór Jóhannesson. (2013). *Ferðamál á Íslandi*. Reykjavík: Mál og menning.

Edward H. Huijbens og Kristinn Berg Gunnarsson. (2014). *Skemmtiferðaskip við Ísland – úttekt á áhrifum*. Rannsóknarmiðstöð ferðamála. Sótt af <http://www.rmfi.is/static/research/files/skyrsla-skemmtiferdskip-2014-vefutgafapdf>

Eyrún Jenný Bjarnadóttir. (2018). *Viðhorf íbúa á Vestfjörðum til ferðamanna og ferðaþjónustu*. Rannsóknarmiðstöð ferðamála. Sótt af <http://www.rmfi.is/static/research/files/vefstfirdirpdf>

Faxaflóahafnir. (2018). *Tölfræði um heimsóknir*. Sótt af <http://www.faxaflaohafnir.is/cruiseships/index.php?pid=1&w=st>

Ísafjarðarbær. (2018). *Skemmtiferðaskip*. Sótt af <https://www.isafjordur.is/is/thjonusta/samgongur/hafnir/skemmtiferdaskip>

Kjarninn. (2015). *Sex milljarða tekjur vegna komu skemmtiferðaskipa*. Sótt af <https://kjarninn.is/frettir/sex-milljarda-tekjur-vegna-komu-skemmtiferdaskipa/>

Lilja Berglind Rögnvaldsdóttir. (2017). *Erlendir gestir á Ísafirði sumarið 2016, niðurstöður ferðavenjukönnunar*. Rannsóknarmiðstöð ferðamála. Sótt af <http://www.rmfi.is/static/research/files/2017-06-18169-isafjordur-skyrslapdf>

RÚV.is. (2015). *Fjöldi skemmtiferðaskipa að Hornströndum*. Sótt af <http://www.ruv.is/frett/fjoldi-skemmtiferdaskipa-ad-hornstrondum>

RÚV.is. (2017). *Skemmtiferðaskip taka víða land utan hafnar*. Sótt 21. apríl 2018 af <http://www.ruv.is/frett/skemmtiferdaskip-taka-vida-land-utan-hafna>

Umhverfisstofnun. (2017). *Látrabjarg og nágrenni – landvarsla, ástand innviða og staða friðlýsingar*.

Sótt af <https://www.ust.is/library/Skrar/Einstaklingar/Fridlyst-svaedi/Fridlysingar/Latrabjarg/L%C3%A1trabjarg%20%C3%A1rssk%C3%BDrsla%202017.pdf>

Pórný Barðardóttir. (2017). „...það er bara, hver á að taka af skarið“? Móttaka skemmtiferðaskipa við Norðurland - niðurstöður viðtalsrannsóknar. Rannsóknarmiðstöð Ferðamála. Sótt af

<http://www.rmfi.is/static/research/files/mottaka-skemmtiferdaskipa-rmf-2017-03pdf>