



# SKEMMTISKIPA FERÐAMENNSKA Á ÍSAFIRÐI

Ávinningur og áskoranir

---

Ása Marta Sveinsdóttir

2023



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ  
FERÐAMÁLA

ICELANDIC TOURISM  
RESEARCH CENTRE





© RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ FERÐAMÁLA 2023

ÚTGEFANDI: RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ FERÐAMÁLA, BORGUM V/ NORÐURSLÓÐ, IS-600  
AKUREYRI

RAFPÓSTUR: [RMF@RMF.IS](mailto:RMF@RMF.IS)

VEFFANG: [WWW.RMF.IS](http://WWW.RMF.IS)

TITILL: SKEMMTISKIPA FERÐAMENNSKA Á ÍSAFIRÐI: ÁVINNINGUR OG ÁSKORANIR

HÖFUNDUR: ÁSA MARTA SVEINSDÓTTIR

ÞASSI RANNSÓKN VAR UNNIN MEÐ STYRK FRÁ NORSKA RANNSÓKNARÁÐINU

RMF: S-01-2023

ISBN: 978-9935-505-07-1

ISSN: 1670-8857

FORSÍÐUMYND: SKEMMTIFERÐASKIP Í SKUTULSFIRÐI ©ÁSA MARTA SVEINSDÓTTIR

ÖLL RÉTTINDI ÁSKILIN. SAMANTEKT ÞESSA MÁ EKKI AFRITA MEÐ NEINUM HÆTTI,  
SVO SEM MEÐ LJÓSMYNDUN, PRENTUN, HLJÓÐRITUN EÐA Á ANNAN  
SAMBÆRILEGAN HÁTT, AÐ HLUTA EÐA Í HEILD, ÁN SKRIFLEGS LEYFIS ÚTGEFANDA.



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ  
FERÐAMÁLA

ICELANDIC TOURISM  
RESEARCH CENTRE



“

SKEMMTIFERÐASKIPIN EIGA ALLTAF EFTIR AÐ  
VERA PARTUR AF ÍSAFIRÐI. DRAUMURINN  
MINN ER AÐ ÍSAFJÖRÐUR HAFI  
STEFNURAMMA, AÐ ÞAÐ VERÐI OK AÐ SEGJA  
NEI VIÐ SKIP OG EF ÞAÐ ER FULLT ÞÁ ER  
FULLT. ÉG VIL AÐ FJÖLDI SKIPAFARÞEGA  
VERÐI EKKI YFIRÞYRMANDI OG AÐ BÖRNIN  
MÍN FÁI EKKI ÞÁ TILFINNINGU. ÉG VIL AÐ  
SKEMMTISKIPA FERÐAMENNSKA VERÐI BARA  
PARTUR AF BÆNUM, EKKI YFIRÞYRMANDI, EN  
PARTUR AF OKKUR. ÉG VIL AÐ SKEMMTISKIPA  
FARÞEGAR VERÐI PARTUR AF SAMFÉLAGINU  
HÉR EN ÞÁ VERÐUM VIÐ AÐ TAKAMARKA  
KOMUR. ÞAÐ ER EKKI HÆGT AÐ HAFI FLEIRI  
GESTI EN ÍBÚA. VIÐ VERÐUM AÐ HAFI  
JAFNVÆGI. ÉG VIL GETA FARIÐ ÚT Í BÚÐ OG  
SÉÐ AÐRA, EKKI BARA SKEMMTISKIPA  
FERÐAMENN Í EINS JÖKKUM.

# EFNISYFIRLIT

Inngangur.....	1
Skemmtiskipa ferðamennska á norðurslóðum.....	2
Skemmtiskipa ferðamennska á Ísafirði.....	3
Aðferðir og gagnasöfnun.....	5
Viðtalsrannsókn.....	5
Vettvangsrannsókn.....	6
Niðurstöður viðtalsrannsóknar.....	7
Ávinningur.....	7
Árekstrar.....	9
Innviðir.....	10
Ákvarðanartaka.....	12
Niðurstöður vettvangsrannsóknar.....	15
2021.....	15
2022.....	17
Samantekt.....	21
Heimildir.....	23







# MYNDASKRÁ

Fjöldi skipakoma og farþega til Ísafjarðar.....	4
Skipafarþegar við Tunguskóg.....	15
Miðbær Ísafjarðar.....	16
Rútur sækja skipafarþega við höfnina.....	16
Mikil umsvif við hafnarsvæðið.....	17
Starfsmenn Ísafjarðarbæjar.....	17
Ferð í Vigur.....	18
Ferð á Hesteyri.....	18
Skipafarþegar við Dynjanda.....	19
Skemmtiferðaskip og fiskeldisstöðvar í Skutulsfirði...19	
GPS rakning út fyrir Ísafjörð.....	20
GPS rakning í miðbæ Ísafjarðar.....	20



# INNGANGUR

Mikill og hraður vöxtur hefur verið á komum skemmtiferðaskipa síðustu ár og því mikilvægt að varpa ljósi á þessa ört vaxandi ferðaþjónustugrein.

Rannsóknamiðstöð ferðamála (RMF) er aðili að fjölþjóðlegu rannsóknarverkefni sem nefnist Sjálfbær móttökusvæði skemmtiskipa á norðurslóðum: frá starfsháttum til stýringar (e. SACC - Sustainable Arctic Cruise Communities: from practice to governance). Verkefnið er styrkt til fjögurra ára, eða til vorsins 2024, af norska rannsóknaráðinu og hýst af Nord háskólanum í Bodø. Rannsóknin snýr að móttökusvæðum skemmtiferðaskipa á norðurslóðum þar sem leitað er bestu leiða til stýringar með sjálfbærni að leiðarljósi. Til rannsóknar eru aðstæður á völdum svæðum í norður Noregi, Grænlandi og Íslandi og var Ísafjörður valinn sem rannsóknasvæði íslenska hluta verkefnisins.

Í þessari skýrslu verða kynntar niðurstöður gagnasöfnunnar sem fór fram á Ísafirði 2021-2022. Ísafjörður er vinsæll viðkomustaður skemmtiferðaskipa og hefur komum skipa fjölgað hratt á síðustu árum. Markmið rannsóknarinnar var að kanna starfshætti hagsmunaaðila og umgjörð skemmtiskipa ferðamennsku á Ísafirði. Fylgst var með móttöku skipafarþega í landi og tekin viðtöl við hagaðila. Ása Marta Sveinsdóttir fór með umsjón rannsóknarinnar á Ísafirði í samstarfi við Ulrika Persson-Fischier frá Uppsala háskóla.





# SKEMMTISKIPA FERÐAMENNSKA Á NORÐURSLÓÐUM

---

Skemmtiskipasiglingar um norðurslóðir hafa aukist mikið á undanförunum árum. Þessa aukningu semmtiferðaskipaumferðar má skýra með auðveldara aðgengi að svæðinu þar sem loftslagsbreytingar hafa hraðað bráðnun jökulíss. Nýjar siglingaleiðir hafa opnast fyrir skemmtiferðaskip, sem mörg eru sérsmíðuð til að sigla um afskekktar og ísilagðar slóðir, og skipaumferð færir stöðugt norðar (Jóhannsdóttir, Book og Arruda, 2021). Norðurslóðir hafa orðið sífellt vinsælli meðal ferðamanna sem vilja upplifa þá stórkostlegu náttúru og einstöku menningu sem lítil og afskekkt samfélög á norðurslóðum hafa uppá að bjóða (Maher o.fl., 2014). Skemmtiferðaskip geta verið mikilvæg tekjulind fyrir afskekkt samfélög á norðurslóðum og fjárhagslegur ávinningur mikill við að þjónusta þessi skip og farþega þeirra. Þessi tegund ferðamennsku eykur atvinnumöguleika og viðskiptatækifæri á svæðunum og ýtir þannig undir uppbyggingu innviða (Huijbens, 2015; Olsen, Hovelsrud og Kaltenborn, 2020). Þrátt fyrir þennan efnahagslega ávinning og aukin tækifæri sem skemmtiskipa ferðamennska getur haft í för með sér hafa félags- og umhverfismál sem fylgja þessari tegund ferðamennsku sætt mikilli gagnrýni. Náttúrunni er ógnað með aukinni skipaumferð og mikil fólksmergð á stuttum tíma reynir á félagsleg þolmörk sem og þolmörk innviða minni samfélaga (Brida og Zapata, 2010; Friðriksson, Wise og Scott, 2020; Ren o.fl., 2021). Móttökusvæði skemmtiferðaskipa á norðurslóðum eru mörg að takast á við svipaðar áskoranir í kjölfar vaxandi skemmtiskipaumferðar um svæðið og töluvert virðist vanta upp á skýra stefnumörkun og stýringu á þessu sviði ferðaþjónustunnar.



# SKEMMTISKIPA FERÐAMENNSKA Á ÍSAFIRÐI

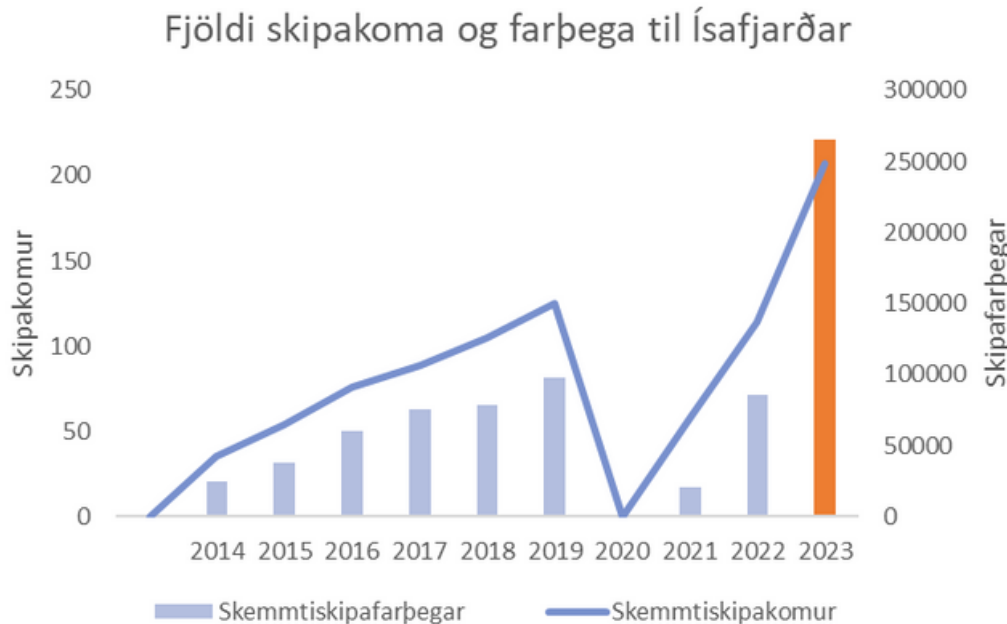
---

Ísafjörður liggur við Skutulsfjörð á Vestfjörðum og tilheyrir sveitarfélaginu Ísafjarðarbæ. Í sveitarfélaginu eru fimm þéttbýliskjarnar, þ.e. Þingeyri, Flateyri, Suðureyri, Ísafjörður og Hnífsdalur og er Ísafjörður þeirra stærstur. Í sveitarfélaginu öllu búa um 3.700 manns, þar af 2.700 manns á Ísafirði (Hagstofa Íslands, 2023). Sjávarútvegur, ferðaþjónusta og önnur þjónustustörf eru megin atvinnuvegir sveitarfélagsins (Ísafjarðarbær, 2023).

Tiltölulega lágt hlutfall ferðamanna sem heimsækja Ísland leggur leið sína til Vestfjarða, eða 13% erlendra ferðamanna sem heimsóttu Ísland árið 2022 (Ferðamálastofa, 2023). Hins vegar er Ísafjörður vinsæll áfangastaður skemmtiferðaskipa og Ísafjarðarhöfn þriðja umfangmesta skemmtiskipahöfn landsins. Höfnin hefur fjögur legupláss fyrir skemmtiferðaskip og er unnið að lengingu viðlegukants Sundabakka. Stækkunin mun gera fleiri skemmtiferðaskipum kleift að leggja við höfn í einu og einnig stórum skemmtiferðaskipum sem hafa þurft að leggja við akkeri utan hafnarsvæðisins. Langstærsti hluti skemmtiferðaskipa sem stoppa við á Vestfjörðum leggja við Ísafjarðarhöfn. Ísafjarðarhöfn er aðildarhöfn Cruise Iceland, en það eru markaðs- og hagsmunasamtök sem stuðla að betra rekstrarumhverfi skemmtiskipa ferðamennsku á Íslandi.

Komum skemmtiferðaskipa hefur fjölgað jafnt og þétt undan farin ár, ef 2020-2021 er undanskilið sökum Covid-19 faraldursins. Skemmtiskipa ferðamennska er því stór angi ferðaþjónustunnar á Vestfjörðum og skemmtiskipa farþegar mikilvægur viðskiptavinahópur flestra ferðaþjónustuaðila á svæðinu.





Mynd 1: Fjöldi skipakoma og farþega til Ísafjarðar.

Árið 2019 komu 125 skemmtiferðaskip til Ísafjarðar með um 97.700 farþega en árið 2020 komu hins vegar engin skip sökum Covid-19 heimsfaraldurs. Árið 2021 voru skemmtiferðaskipakomur 58 og árið 2022 114 samkvæmt tölum frá Mælaborði ferðaþjónustunnar. Áætlaðar komur fyrir árið 2023 eru 207 sem er gríðarleg aukning. Þegar stór skip eru í höfn fer farþegafjöldi oft yfir íbúafjölda bæjarins. Flest skipana sem koma eru lítil eða meðalstór skemmtiferðaskip og stoppa þau að meðaltali 8-10 klukkutundir í landi. Flest skemmtiferðaskipanna koma yfir sumarmánuðina júní, júlí, ágúst.

Nýlegar rannsóknir hafa sýnt að samfélagið á Ísafirði, bæði íbúar og hagaðilar, hafa nokkrar áhyggjur af auknum áhrifum skemmtiferðaskipa á umhverfi og samfélag (Eyrún Jenný Bjarnadóttir, 2018 og 2020; James, Olsen og Karlsdóttir, 2020). Rannsókn á losun skemmtiferðaskipa við Ísafjarðarhöfn árið 2019 bendir þó til þess að lítið magn úrgangs er losað á Ísafirði en nokkur tilvik voru hins vegar um ólöglegar aðgerðir skipa og mæltu rannsakerndur með betra eftirliti og skýrari reglugerðum (Wang og Chambers, 2023). Skiptar skoðanir hafa verið meðal íbúa Ísafjarðar um komur skemmtiferðaskipa og árunum fyrir Covid fundu sumir íbúar skýrt fyrir álagi vegna mikils fjölda fólks í bænum á þungum skipadögum og á Covid tímanum komu fram nokkrar efasemdir um að Ísfirðingar væru almennt reiðubúnir að fara aftur í þær aðstæður sem voru í bænum fyrir faraldurinn á stóru skipadögum (Eyrún Jenný Bjarnadóttir, 2021). Neikvæðni meðal íbúa er þó langt í frá einhlít, þannig sögðust um 55% svarenda vera á því að þeir söknðu þess að sjá skemmtiferðaskip á pollinum sumarið 2020 (það sumar komu engin skip vegna Covid) (Eyrún Jenný Bjarnadóttir, 2021).



# AÐFERÐIR OG GAGNASÖFNUN

---

Í þessari rannsókn voru notaðar eigindlegar rannsóknaraðferðir þar sem gagna var aflað á fjölbreyttan hátt. Í fyrsta lagi voru tekin viðtöl við hagaðila skemmtiferðaskipa og í öðru lagi framkvæmdar vettvangsrannsóknir á Ísafirði og nágrenni.

## VIÐTALSRANNSÓKN

---

Viðtölin fóru fram á tímabilinu mars 2021 til júlí 2022 og voru tekin í gegnum fjarskiptabúnaðinn Microsoft Teams og í eigin persónu (e. face-to-face) á Ísafirði. Tekin voru 18 hálfstöðluð viðtöl og 25 óstöðluð viðtöl við hagaðila skemmtiskipa ferðamennsku. Þeir viðmælendur sem rætt var við voru fulltrúar Ísafjarðarhafnar, Ísafjarðarbæ, ferðaþjónustunnar og verslana á Ísafirði. Einnig voru tekin viðtöl við fulltrúa hagsmunaaðila á landsvísu, þ.e. frá ferðaheildsölum og hagsmunasamtökum skemmtiferðaskipa. Flest viðtalanna tóku um 60 mínútur. Viðtölin voru flest hljóðrituð og síðar afrituð og greind í þemu. Markmið með viðtölunum var að fá fram álit og upplifun aðila sem koma að móttöku skemmtiferðaskipa og skipafarþega á Ísafirði.





## VETTVANGSRANNSÓKN

Farið var í 3 vettvangsferðir til Ísafjarðar. Fyrsta ferðin var farin í mars 2021 áður en að skemmtiskipatímabilið hófst þar sem rannsóknarsvæðið var skoðað og rætt var við helstu hagaðila skemmtiskipa ferðamennsku á Ísafirði. Þannig var upplýsingum safnað til þess að dýpka skilning rannsakanda á rannsóknarsvæðinu við upphaf rannsóknar. Önnur ferðin var farin í júlí 2021, á háannatíma skemmtiferðaskipa það árið. Markmiðið var að kanna starfshætti og umgjörð skemmtiskipa ferðamennsku á meðan skemmtiferðaskip voru í höfn. Þetta ár var heldur ólíkt öðrum árum á undan sökum Covid-19 heimsfaraldursins og mun færri skip en venja hafði verið árin á undan. Rannsakandi tók myndir á vettvangi, ritaði rannsóknarnótur og tók þátt í skipulögðum ferðum með skemmtiskipafarþegum. Þriðja vettvangsferðin var farin í júlí 2022 þar sem rannsakendur voru tveir. Fylgst var með móttöku skipafarþega í landi og rætt við ferðarþjónustuaðila á staðnum. Framkvæmd var vettvangsathugun á höfninni, í miðbænum og við helstu náttúrusvæði í kring sem vinsæl eru meðal skemmtiskipafarþega. Teknar voru myndir, ritaðar rannsóknarnótur og tekin viðtöl. Auk þess voru teknar GPS mælingar meðal 60 skemmtiskipafarþega sem ferðuðust með 6 mismunandi skemmtiferðaskipum. Rannsakendur fengu tvo nemendur frá Háskólasetri Vestfjarða til þess að aðstoða við GPS gagnasöfnun. Nemendur spurðu skemmtiskipa ferðamenn við komu í land hvort þeir vildu taka þátt í rannsókninni. Þeir skipafarþegar sem samþykktu þátttöku fengu lítið GPS mælitæki sem þeir gátu borið um hálsinn eða í vasa á meðan dvölinni stóð. Þeir skiluðu síðar tækinu rétt áður en þeir fóru um borð í skipið og svöruðu nokkrum spurningum um dvöl sína.

# NIÐURSTÖÐUR VIÐTALSRANNSÓKNAR

Í þessum kafla verða dregnar saman helstu niðurstöður sem fram komu í viðtalsrannsókninni. Niðurstöðunum er skipt í þemu og hverju þema skipt í mismunandi efnisþætti.

## ÁVINNINGUR

**Líf í bænum:** Viðmælendur töluðu margir um að fólksfjöldinn sem fylgdi skemmtiferðaskipunum færði líf og fjör í miðbæ Ísafjarðar. Yfir vetrarmánuðina væri lítið um fólk og því mikil tilbreyting að sjá bæinn á skipadögum yfir sumartímann. Þó var greinilegt, af viðtölunum að dæma, að skiptar skoðanir voru á fólksfjöldanum sem fylgdi skipunum þar sem flestir viðmælandanna bættu við að þeir vissu af íbúum sem þætti fjöldinn yfirþyrmandi á stórum skipadögum og kysu sumir að fara út úr bænum á þeim dögum.

**Aukin viðskipti:** Flestir viðmælanda voru sammála því að skemmtiskipafarþeginn væri ferðaþjónustunni og verslunum á Vestfjörðum mikilvægur þar sem heldur lítið hlutfall landferðamanna sem heimsækja Ísland legði leið sína um Vestfirði. Þjónusta við skemmtiferðaskipin og farþega þeirra hafi skapað umtalsverð umsvif í ferðaþjónustu og annarri þjónustu og verslun á Ísafirði. Viðmælendur voru margir sammála því að án skemmtiskipafarþegans væru ferðaþjónustufyrirtæki og önnur þjónustufyrirtæki, líkt og veitingastaðir, kaffihús og barir á Ísafirði, ekki starfandi.

**Auknar hafnartekjur:** Koma skemmtiferðaskipa hefur aukið tekjur Ísafjarðarhafnar til muna. Yfir helmingur af tekjum hafnarinnar kemur frá komum skipana. Viðmælendur voru sammála um að skemmtiferðaskipin færðu Ísafjarðarbæ mikilvægar tekjur en voru þó margir óvissir um hvernig hafnartekjur væru nýttar inn í samfélagið þegar þeir voru spurðir nánar út í það.



“

*Þetta skapar líf og þetta skapar störf og grundvöll fyrir tilveru fólks hérna. Ég veit ekki hvað við ættum að gera annað, alltaf verið að tala um „hvað eigum við að gera í sveitinni?“ og þetta er náttúrulega bara tækifæri. Bara auðlind eins og fiskurinn.*

Auknir hafnarinnviðir: Ísafjarðarhöfn hefur lagt í gríðarlegar framkvæmdir og vinnur nú að því að stækka hafnarlegukant Sundabakka. Margir voru ánægðir með verkefnið þar sem stækkunin myndi gera skemmtiferðaskipum kleift að leggja við höfn í stað þess að leggja við akkeri sem myndi skila hærri tekjum til hafnarinnar. Ekki þyrfti þá lengur að flytja farþega til hafnar með smábátum sem stundum hefði neikvæðar afleiðingar á líðan farþega þegar vont var í sjóinn.

“

*Það mun vera frábært þegar verkefnið hefur verið klárað. Þá þurfa skipin ekki að leggja við akkeri og óþarfi að nota tenderbátanna. Það hefur komið fyrir að skemmtiferðaskipin hafa afbókað vegna þess að þau þurfa að leggja við akkeri. Þannig að þegar nýja höfnin verður tilbúin þá munum við ekki lenda í því.*

Breytt viðhorf: Viðmælendur töluðu sumir um að viðhorf innan samfélagsins gagnvart skemmtiferðaskipunum hafi breyst til hins betra síðustu ár. Umtal var heldur neikvæðara hér áður fyrr en eftir að Ísafjarðarbær fór að upplýsa fólk um ávinning skipana og komur þeirra og stofnaður var vinnuhópur, sem var ætlað að móta tillögu að stefnu í kringum skemmtiferðaskipin, hefði viðhorf breyst til hins betra. Auk þess héldu sumir því fram að Covid-19 heimsfaraldurinn hafi haft jákvæð áhrif á viðhorf íbúa þar sem fólk fékk að upplifa tíma án skipana og sá hve mikilvæg skemmtiferðaskipin væru fyrir fyrirtæki á svæðinu.

“

*Ég held að stærsta breytingin hafi verið þegar Ísafjarðarhöfn fór að gefa út lista yfir komur skemmtiferðaskipa þá getur fólk bara valið, sem að vill ekki vera í bænum þegar það er svona mikið af fólki, að hreinlega bara fara út úr bænum yfir daginn eða hvernig sem það er.*

## ÁREKSTRAR

---

**Hafnarsvæðið:** Viðmælendur töluðu margir hverjir um skipulag hafnarsvæðisins. Að höfnin hefði fyrst og fremst verið vinnusvæði sjávarútvegsins og hönnuð með þann atvinnuveg í huga. Sjávarútvegurinn þyrfti að deila hluta af vinnusvæðinu með ferðaþjónustunni yfir sumartímann sem hafi skapað togstreitu meðal aðila sem nota svæðið. Samkvæmt Ísafjarðarhöfn fær ferðaþjónustan forgang að hafnarsvæðinu á þeim dögum sem að skemmtiferðaskip eru í höfn og sjávarútvegsfyrirtæki þurfa að vinna sig í kringum tímaáætlun skemmtiskipana. Á hafnarsvæðinu eru stórar vinnuvélar sem getur skapað hættu fyrir farþega. Margir viðmælendur nefndu að það væri á áætlun að endurskipuleggja höfnina með ferðaþjónustuna í huga en óljóst væri hvenær og hvernig sú framkvæmd færi af stað.

**Miðbærinn:** Viðmælendur töluðu um að á sumum skemmtiskipadögum fylltist miðbærinn af fólki. Sumir íbúar væru ósáttir við að þurfa að bíða í röðum til þess að sækja sér þjónustu og héldu sig heima eða færu út úr bænum á þeim dögum þegar mörg skip væru í höfn. Sögur væru um að skipafarþegar væru að kíkja inn um glugga hjá fólki og færu sumir inn í hús í þeirri trú að um safn væri að ræða.

**Landferðamenn og skemmtiskipaferðamenn:** Viðmælendur töluðu margir hverjir um að á þeim dögum sem skemmtiferðaskip væru í höfn væri afþreying sem í boði væri uppbókuð með löngum fyrirvara. Landferðamenn sem væru búnir að keyra langa leið kæmust oft ekki í þá afþreyingu sem þeir vildu fara í eða þyrftu að bíða þangað til seinni part dags þegar skemmtiferðaskip höfðu lagt leið sína til næsta áfangastaðar. Ferðaskipuleggjendur skipuleggja styttri ferðir fyrir skipafarþega fyrri part dags en þær ferðir sem í boði eru fyrir landferðamenn seinni part dags. Viðmælendur sem sjá um ferðir í landi töluðu um að mikil og hröð keyrsla væri að koma öllum skemmtiskipaferðum í þær fyrir fram bókuðu ferðir fyrri part dags áður en skipin leggja leið sína annað.





Ég veit það ekki, þetta getur á vissan hátt truflað landferðamennskuna að því leiti að þegar það eru skip hérna búin að fylla allar ferðir þá fá landferðamenn enga afþreyingu. Fólk býið að plana draumaferðina á Vestfirði og svo kemur það og ef þau eru ekki búin að bóka fyrir fram geta þau lent í að það er allt fullbókað, eða allt troðfullt sem þau eru og ekkert rosalega spennandi að koma að Dynjanda og það eru 7 rútur þar stanslaust allan daginn.

**Skemmtiferðaskip:** Sumir töluðu um að skemmtiferðaskipin væru sum hver farin að forðast að fara til Ísafjarðar sökum fólksfjölda á dögum sem mörg skip voru í höfn.



Minni skipin eru farin að horfa annað og sum hver sleppa Ísafirði því þau vilja ekki vera þar á sama tíma og stóru skipafélögin eru þar. Þau eru farin að horfa til Grundarfjarðar, Stykkishólms eða meira segja Patreksfjarðar í staðinn.

## INNVIÐIR

Vöntun innviða: Ljóst er að Ísafjarðarbær hefur ekki nægileg innviði til þess að taka á móti þeim gríðarlega fólksfjölda sem kemur yfir stuttan tíma með skemmtiferðaskipunum. Viðmælendur töluðu flestir um að ef skemmtiskipakomur yrðu mikið fleiri væri ekki hægt að þjónusta alla þá ferðamenn sem kæmu með skipunum sem myndi hafa neikvæðar afleiðingar á ánægju gesta með heimsóknina. Vöntun er á rútum, leiðsögumönnum, öðru starfsfólki og salernum. Þeir ferðaþjónustuaðilar sem rætt var við sögðu flestir að þeir þyrftu að skipuleggja vel hvernig þeir nýttu þá innviði sem væru í boði fyrir hvert skip sem kæmi í höfn. Mikilvægt væri að reyna að deila þeirri þjónustu sem í boði væri jafnt á skipin og vera viss um að lofa ekki um of við fyrsta skip sem bókaði í höfn. Sumir ferðaþjónustuaðilar töluðu um að á stórum skemmtiskipadögum þyrftu þeir að bóka rútur frá Reykjavík eða frá öðrum ferðaþjónustufyrirtækjum sem fylgdi mikill kostnaður. Aðrir bentu á að án uppbyggingu innviða yrði Ísafjörður aldrei að sjálfbærum áfangastað.

“

Það sem þarf fyrst og fremst að breytast hjá okkur á Ísafirði eru innviðir. Við þurfum að geta tekið á móti fólki þannig að það skili sem minnst spor eftir sig í umhverfinu og við séum með hreinlæti og aðstöðu á hreinu. Það þarf að hafa salernisaðstöður í lagi, það þarf að fara í vegafframkvæmdir. Ef við ætlum að vera sjálfbær þarf þetta að rúlla allt frekar vel. Það þarf líka að skoða það hvort að það sé ekki hægt að koma skemmtiferðaskipunum í tengingu við rafmagn til að minnka mengunina. Aðal vandamálið á Vestfjörðum eru bara innviðamál. Það er bara þannig.

Þróun innviða: Á sama tíma og ferðapjónustan kallar eftir auknum innviðum er Ísafjarðarhöfn í mikilli innviðabyggingu. Lenging og dýpkun Sundabakka er verkefni sem hófst árið 2020. Flestir viðmælendanna voru ánægðir með verkefnið þar sem það mun hafa jákvæð áhrif á þjónustugetu hafnarinnar við skemmtiferðaskipin. Margir voru þó óvissir um hvaða áhrif stækkunin hefði á bæinn þar sem stækkunin mun að öllum líkindum þýða að fleiri og stærri skemmtiferðaskip munu leggja við Ísafjarðarhöfn og óljóst hvort að innviði bæjarins ráða við þá fjölgun. Viðmælendur sögðu að innviðauppbygging út fyrir Ísafjörð væri einnig nauðsynleg þar sem flestir skipafarþegar færu í skipulagðar rútuferðir út fyrir Ísafjörð og nefndu sumir að innviðauppbygging við Dynjanda væri til fyrirmyndar.

“

Infrastrúktur og aðstöðumál skipta gríðarlega miklu máli því það er erfitt að fara með fullar rútur af fólki eitthvert ef það er engin aðstaða til þess að taka á móti þessu fólki. En innviði eru alltaf að lagast. Eins og til dæmis bara aðstöðumál á Dynjanda er þvílíkur game changer. Þú kemur inn á fallett malbikað plan, það er fullt af borðum þarna og fólk getur sest niður og fengið sér nesti, átt huggulegan dag og salernisaðstaða mjög góð. Þarna er aðstaðan algjörlega til fyrirmyndar. Ekki bara út séð frá skemmtiferðaskipunum heldur bara öllum túrisma á Vestfjörðum.



## ÁKVARÐANARTAKA

---

Takmarka komur skemmtiferðaskipa: Flestir viðmælendur rannsóknarinnar voru sammála því að nauðsynlegt væri að setja takmörk á komur skemmtiferðaskipa eða fjölda skipafarþega yfir sumarið á Ísafirði. Viðmælendur voru margir hverjir þakklátir Ísafjarðarbæ og höfninni fyrir hvernig unnið hafi verið markvisst að því að gera Ísafjörð að eftirsóknarverðum móttökustað skemmtiferðaskipa en nú væri tími til kominn að fara í aðrar aðgerðir og takmarka komur. Vöxtur skipakoma hefði verið það mikill seinustu ár að nauðsynlegt væri að koma á takmörkunum. Viðmælendur töluðu um að annað hvort þyrfti að takmarka fjölda skemmtiferðaskipa eða skipafarþega fyrir hvern dag eða yfir sumarið.



*Við höfum margoft spurt, til dæmis næsta sumar er dagur þar sem von er á 8000 manns, 3 stór skip. Og það sem gerist á svona dögum er að enginn mun vera ánægður af því að við getum ekki þjónustað allt þetta fólk af því við erum ekki með innviði til þess. Á svona dögum höfum við hugsað - af hverju er verið að leyfa svona mörgum að koma í einu? Við getum ekki þjónustað allt þetta fólk. En við gerum alltaf okkar besta og í flestum tilfellum höfum við náð að redda þessu nokkuð vel og fólk ánægt.*

Óvissa var meðal viðmælanda hver það væri sem gæti sett takmörk á komur skipana á Ísafirði og hver það væri sem gæti tekið ákvörðun um hver þolmörkin væru. Margir voru á þeirri skoðun að Ísafjarðarbær ætti að taka þá ákvörðun en aðrir sögðu að sú ákvörðun þyrfti að koma frá ferðaþjónustuaðilum á svæðinu. Aðrir voru sammála um að Ísafjarðarhöfn ætti að setja takmörk á komur skipana en enn aðrir sögðu að slík takmörk ættu að vera sett af stjórnámálamönnum á landsvísu og þýddi ekki að takmarka í einni höfn en ekki í öðrum.

“

*Ef að íbúar á Ísafirði myndu pressa á stjórnámálamenn og biðja þá um að setja lög sem myndu takmarka komur skemmtiferðaskipa. Bara - Ok við getum tekið á móti X mörgum. Þá myndi það ekki eiga að vera svo flókið. Bara biðja hafnarstjóra að samþykkja ekki fleiri komur en takmörk leyfa. Höfnin er í eigu sveitafélagsins og því ætti að vera auðvelt að setja reglur þar sem það eru ekki utanaðkomandi aðilar sem koma að rekstri.*

Viðmælendur töluðu einnig um að mikil hættu væri á að ef að skemmtiferðaskipi væri meinaður aðgangur að höfninni einu sinni vegna takmarkana væri mögulegt að það skip myndi aldrei koma aftur. Sumir voru á því að ekki væri nóg að takmarka komur heldur þyrfti frekar að velja og hafna ákveðnum skipum því sum skip skili betur inn í samfélagið og hafa minni samfélagsleg og umhverfisleg áhrif en önnur. Margir viðmælendur voru á því að leiðangursskipin væru betri en stóru skemmtiferðaskipin. Töldu menn að farþegar minni skipanna eyddu meira í landi, skipafélögin legðu áherslu á að versla vörur við aðila í landi og skipafarþegar væru almennt betur þenkjandi, bæru virðingu fyrir náttúrunni og samfélaginu og væru áhugasamari um staðinn. Sum stór skip væri erfiðara að vinna með þar sem skipulag og samskipti við hagaðila í landi væri lélegt. Skipafarþegarnir væru einnig erfiðari viðskiptavinahópur.

“

*Þetta er svolítið erfitt, því ef þú segir nei einu sinni þá gæti verið að skipafélagið taki þig alveg út af ferðaáætlun sinni og segi - Ok þá verður Ísafjörður ekki viðkomustaður aftur hjá okkur þegar við siglum til Íslands. Þannig þú þarft alltaf að vega og meta. Ég held að við getum alveg sagt nei við skip en við erum aldrei fullkomlega í stjórn því við erum alltaf í hættu á að missa viðskipti.*

Einnig töluðu viðmælendur um að það væri ekki svo einfalt að neita skipi um komu. Erfitt væri að breyta áætlun skipafélaga sem hafa undirbúið ferðaáætlun um viðkomustaði sína langt fram í tímann.



“

*Skipafélögin hafa ákveðið ferðaplanið sitt langt fram í tímann og þau vilja sigla ákveðna leið, þau vilja byrja á ákveðnum degi því að þau vita að viðskiptavinir þeirra vilja t.d. byrja krús á sunnudegi. Siglingin á að vera í 7 daga eða í 10 daga og byrjar frá ákveðinni turnaround höfn. Svo þurfa þau að bóka alla viðkomustaði í gegnum port agent sem að bókar pláss í hverri höfn. Það er alltaf undir höfninni komið hvort að það sé pláss. Svo fær ferðaskipuleggjandinn upplýsingar um komu skipsins löngu seinna, kannski 1-2 árum seinna, og þá er kannski löngu byrjað að auglýsa siglinguna og ekki hægt að breyta neinu. Þannig það er alltaf undir hverri höfn að ákveða hvort að skipið geti komið. Það er þeirra ákvörðun.*

Ísafjarðarhöfn er mjög vel staðsett fyrir skemmtiferðaskip, mitt á milli Reykjavíkurhafnar og Akureyrarhafnar, og því tilvalið stopp fyrir skemmtiferðaskip sem sigla hringinn í kringum landið.

“

*Það er mikil pressa frá skipafélögunum. Stundum segja þau - Ok við erum að hugsa um heildarmyndina og við seljum ferðina betur ef við erum með þrjú stopp á Íslandi frekar en bara tvö, svo þó við fáum ekki allar þær ferðir í landi sem við viljum þá er samt betra fyrir okkur að hafa Ísafjarðarhöfn með á dagskránni því við seljum það betur.*

# NIÐURSTÖÐUR VETTvangSRANNSÓKNAR

Í þessum kafla verða dregnar saman helstu niðurstöður sem fram komu í vettvangsrannsókn á meðan rannsókninni stóð. Fyrst verður farið yfir vettvangsrannsókn sem framkvæmd var sumarið 2021 og síðar sumarið 2022.

## 2021

Þetta ár voru flest skemmtiferðaskipin minni eða meðalstór skip, með um nokkuð hundruð farþega um borð. Flest skipana sem komu þetta árið sigldu hringinn í kringum landið og stoppuðu á Ísafirði með viku eða 10 daga millibili. Um áramótin 2020/2021 voru bókanir fyrir sumarið um 150 en vegna mikillar óvissu Covid-19 heimsfaraldursins var mikið um afbókanir rétt fyrir sumarið, eða í kringum 100 miðað við fjölda skipakoma þetta árið.

Á því tímabili sem rannsakandi var á vettvangi komu tvö skip til Ísafjarðarhafnar. Farþegar voru Covid prófaðir um borð í skipinu áður en þeim var hleypt í land. Flestir farþegar fóru beint í skipulagða rútuferð sem þeir höfðu keypt í gegnum skemmtiferðaskipin. Þessar ferðir voru skipulagðar til næstu bæja, Bolungarvíkur og Súðavíkur, og nærliggjandi náttúrusvæði.



Mynd 2: skipafarþegar við Tunguskóg

Mjög fáir farþegar fóru sjálfir í gönguferð um bæinn án leiðsagnar. Þeir sem lögðu í það gengu með GPS mælitæki um hálsinn frá skipinu til smitrakninga. Skipafélögin voru sum hver að mæla gegn því að fólk færi sjálft frá borði og því má gera ráð fyrir að þeir ferðaðþjónustuaðilar og verslanir sem ekki voru partur af skipulögðum ferðum skipafarþegana hafi ekki notið góðs af komum skemmtiferðaskipanna þetta árið.





Mynd 3: frá miðbæ Ísafjarðar klukkan 12:30 og aftur 13:30 þegar 900 farþega skip var í höfn

Móttaka við skemmtiferðaskipin var vel skipulögð af hálfu starfsmanna hafnarinnar og ferðaþjónustuaðila í landi sem tóku á móti farþegunum. Þeir hagsmunaaðilar skemmtiferðaskipana á höfninni sem rætt var við voru ánægðir að fá skip á ný. Almennt var fólk á því að skipafélögin sem komu þetta sumarið, sum hver í fyrsta sinn, væru mjög vel skipulögð og samskipti við þau og samvinna gengi vel fyrir sig. Farþegar fóru í ferðir í minni hópum en hefð er fyrir vegna sóttvarnaráðstafana og var því umfang ferðaþjónustuaðila í landi sem tóku á móti farþegum í skipulagðar ferðir heldur meira en á hefðbundnu ári því þau þurftu að sinna fleiri hópum í einu.

Mörg skipafélaganna lokuðu á að skipafarþegar færu sjálfir í land eða keyptu ferðir á eigin vegum í byrjun sumarsins til þess að minnka smithættu. Það var ekki fyrr en í júlí, þegar slakað hafði verið á sóttvarnaraðgerðum að skemmtiferðaskipin opnuðu fyrir það að farþegar færu sjálfir í land, sem síðar breyttist aftur í byrjun ágúst þegar smitum fór að fjölga á ný.



Mynd 4: Rútur sækja skipafarþega við höfnina

Heldur fleiri skipakomur voru þetta árið en Covid-19 árin tvö á undan. Á meðan rannsakendur dvöldu á Ísafirði voru 10 skipakomur áætlaðar. Fyrsta skipið sem hafði bókað sig yfir vettvangsrannsóknartímabilið, leiðangursskip sem hafði bókað komu frá 6:00 til 17:00, mætti ekki í höfn og lét Ísafjarðarhöfn ekki vita. Rætt var við hafnarstarfsmenn og hafnarstjóra sem vissu ekki af hverju skipið ákvað að koma ekki. Þegar skip mæta ekki borga skipin engin gjöld til hafnarinnar og því tapaðar tekjur fyrir höfnina og alla hagaðila í landi. Ferðaþjónustudeild skipsins hafði hins vegar látið ferðaþjónustu aðila á Ísafirði vita en þau skilaboð ekki komist til skila til hafnarinnar.

Mikil umsvif voru á hafnarsvæðinu alla dagana á meðan rannsakendur dvöldu á Ísafirði. Á mynd 5 má sjá skipafarþega, leiðsögumenn og aðra ferðaþjónustuaðila í landi, leigubílstjóra, starfsmenn frá skipafélaginu, rútur að sækja farþega í skipulagðar ferðir og olíutrukk á leið í gegnum svæðið.

Starfsmenn Ísafjarðarbæjar taka á móti skipafarþegum sem ákveða að ganga sjálfir um bæinn og fara ekki í skipulagðar rútuferðir. Þannig geta starfsmenn leiðbeint skipafarþegum hvaða gönguleið er best að fara og stýrt fólki út af hafnarsvæðinu.

Skiptar skoðanir voru meðal verslana- og þjónustuaðila sem rætt var við á Ísafirði varðandi skipafarþega. Sumir voru ánægðir þar sem skipafarþegar eru yfirleitt snemma á ferðinni og aðrir viðskiptavinir, svo sem landferðamenn og



Mynd 5: Mikil umsvif við hafnarsvæðið



Mynd 6: Starfsmenn Ísafjarðarbæjar leiðbeina farþegum



íbúar, koma yfirleitt seinni part dags og því góður straumur viðskiptavina yfir allan daginn. Aðrir voru heldur óánægðir með skemmtiferðaskipin því þeir fengu ekki marga skipafarþega til sín.

Flestir farþegar af skemmtiferðaskipunum fóru í skipulagðar rútuferðir eða bátaferðir til nærliggjandi náttúrusvæða og bæja. Stýring að þeim svæðum þar sem skipafarþegar komast ekki að nema með bát frá Ísafirði, eins og að Vigur og Hesteyri, er góð. Bátasiglingar eru bókaðar einungis fyrir skemmtiskipafarþega fyrri part dags. Landferðamenn komast síðan seinni partinn. Í Vigur hefur verið farið í aðgerðir til þess að minnka ágang gesta á náttúruna og var eyjinni lokað fyrir ferðamenn yfir varptíma.



Mynd 7: Ferð í Vigur



Mynd 8: Ferð á Hesteyri

Eins eru önnur náttúrusvæði líkt og Dynjandi með mikla innviðauppbýggingu. Fossinn er vinsæll meðal skemmtiskipa ferðamanna. Á meðan rannsakendur dvöldu við Dynjanda voru fjórar fullar rútur af skipafarþegum á svæðinu. Ferðaþjónustuaðilar sem rætt var við á staðnum voru óánægðir með það hvernig sum skipafélög eru óskipulögð og upplýsingaflæðið lélegt, sem bitnar á þjónustugetu ferðaþjónustuaðila í landi. Þarna höfðu skipafarþegar fengið rangar upplýsingar frá skipafélaginu um lengd ferðarinnar að Dynjanda, þ.e. að stoppað yrði lengur við fossinn en raun var. Einnig hélt skipafélagið að fleiri sæti væru í rútinum og því þurfti að skilja leiðsögumenn og aðra starfsmenn eftir á Ísafirði til þess að koma öllum skipafarþegum að Dynjanda sem leiddi til ósætti skipafarþega.





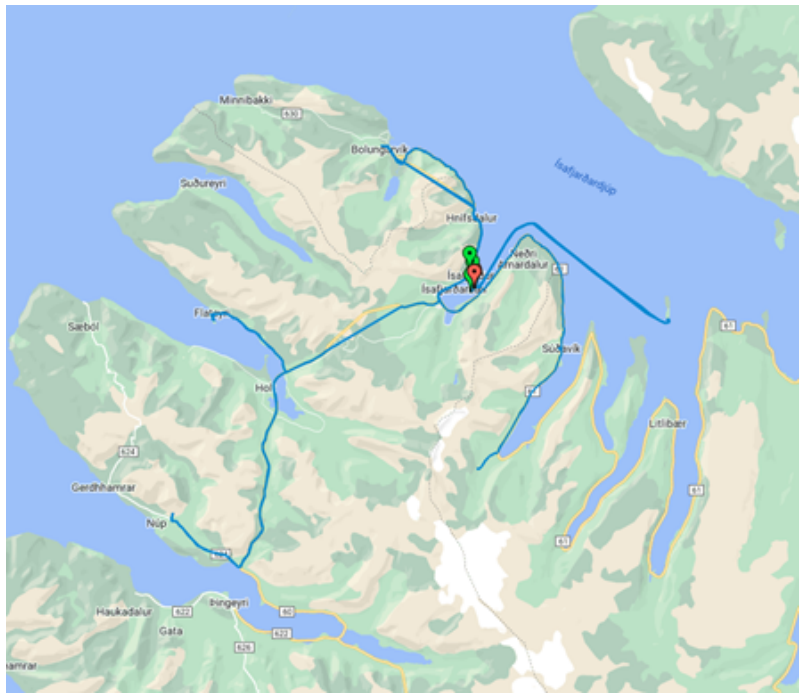
Mynd 9: Skipafarþegar við Dynjanda

Margir ferðapjónustuaðilar sem rætt var við á meðan vettvangsrannsókn stóð voru ósáttir við fiskeldið í fjörðum Vestfjarða. Mörgum þótti fiskeldið vera mikið umhverfisslys og töldu að ef fiskeldisstöðvar yrðu mikið fleiri myndi það hafa neikvæðar afleiðingar á upplifun ferðamanna sem koma til þess að sjá og upplifa náttúruna á Vestfjörðum.

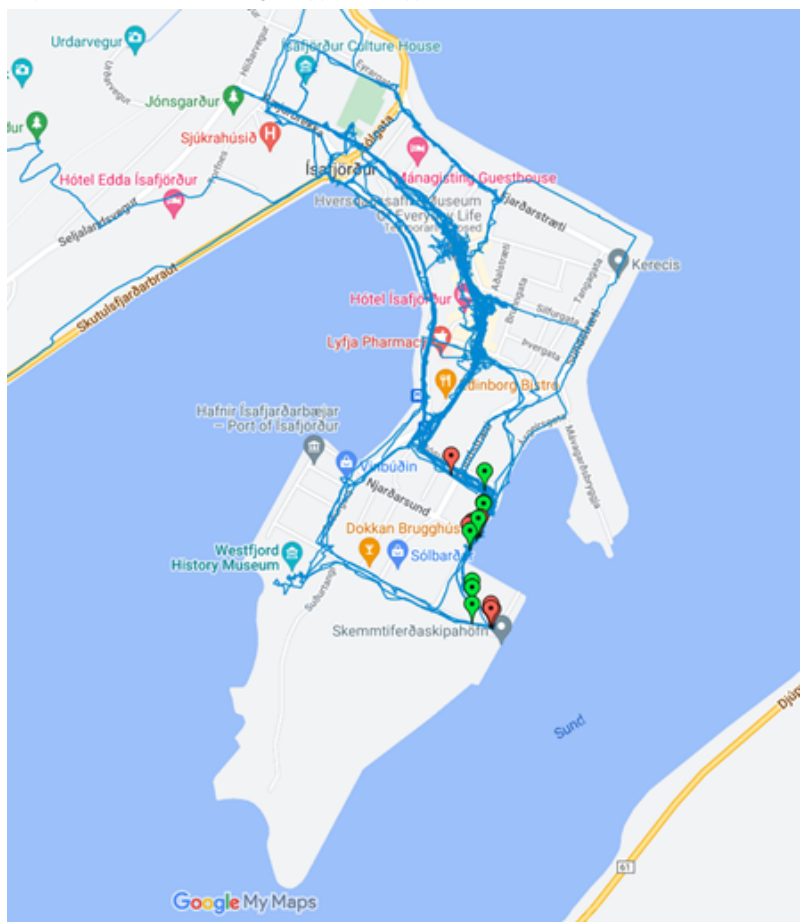


Mynd 10: Skemmtiferðskip og fiskeldisstöðvar í Skutulsfirði

Framkvæmt var lítið tilraunaverkefni með GPS rakningu meðal 60 skipafarþega sem ferðuðust til Ísafjarðar með 6 mismunandi skemmtiferðaskipum. GPS rannsóknin stóð í tvo daga. Sjá má á myndum 11 og 12 hvernig skipafarþegarnir ferðuðust um í landi á meðan dvöl þeirra stóð. Mynd 11 sýnir ferðir farþega út fyrir Ísafjörð. Þessir ferðamenn fóru í skipulagðar rútuferðir eða bátsferðir. Mynd 12 sýnir skemmtiskipa ferðamenn sem ferðuðust fótgangandi á eigin vegum um miðbæinn á meðan þeir dvöldu á Ísafirði. Flestir gengu um miðbæinn um Hafnarstrætið. Af þeim farþegum sem tóku þátt í rannsókninni voru langflestir að koma í fyrsta skipti, eða um 90%, og voru ánægðir með heimsóknina.



Mynd 11: GPS rakning út fyrir Ísafjörð



Mynd 12: GPS rakning í miðbæ Ísafjarðar



# SAMANTEKT

Mikið valdaójafnvægi ríkir á milli lítilla bæjarsamfélaga líkt og á Ísafirði og stóru skipafélaganna. Skipafélögin virðast ráða hvenær og hvort þau koma, sjávarútvegurinn vinnur sig í kringum komur skipanna, heimamenn kjósa sumir að halda sig heima eða fara út úr bænum á stórum skipadögum og ferðaþjónustuaðilar í landi keppast við að halda öllum ánægðum með innviði af skornum skammti á meðan skemmtiferðaskipin virðast njóta forgangs í einu og öllu. Hagaðilar kalla eftir takmörkunum en eru þó hræddir við að missa viðskipti ef eitthvað er gert. Lengi hefur verið kallað eftir stefnumótun þessa geira ferðaþjónustunnar og sýna niðurstöður rannsóknarinnar fram á mikilvægi þess að taka stýringu þessarar tegundar ferðaþjónustu föstum tókum. Þörf er á að setja skýrar og afmarkandi reglur um komur skemmtiferðaskipanna en það er ekki svo einfalt ef marka má niðurstöður þessarar rannsóknar. Rekstrarform og umhverfi skipafélaganna er flókið og mikil óvissa ríkir meðal hagaðila um hvernig stýring ætti að fara fram. Langflestir sem rætt var við voru sammála því að nauðsynlegt væri að takmarka komur skipanna og hagaðilar kalla eftir samtali. Mikilvægt er að hefja þá vinnu sem allra fyrst og byggja greinina upp til framtíðar með sjálfbærni að leiðarljósi. Þess ber þó að geta að við lok þessarar rannsóknar kom í ljós að nýráðinn hafnarstjóri Ísafjarðarhafnar væri byrjaður að skoða möguleikann á að setja hámarksfjölda á fjölda skipafarþega sem Ísafjörður gæti tekið á móti hvern dag. Sú vinna er á byrjunarstigi og engin leið að spá fyrir um hvernig málin þróast á þessu stigi. Rannsakendur verkefnisins fagna þessu frumkvæði og vona að þessi skýrsla muni nýtast hafnarstjóranum og samfélaginu öllu á Ísafirði við þá vinnu.

Að lokum skal þess getið að auk þessarar skýrslu verða niðurstöður rannsóknarinnar kynntar í lokaskýrslu verkefnisins Sjálfbær móttökusvæði skemmtiskipa á norðurslóðum vorið 2024. Þar verða niðurstöður gagnasöfnunar frá Ísafirði frá árunum 2021-2023 dregnar fram og bornar saman við niðurstöður frá öðrum rannsóknarsvæðum.





“

**ÞAÐ ER MIKIÐ AF ÁSKORUNUM. SÉRSTAKLEGA  
ER VARÐAR ÞOLMÖRKIN.  
SKEMMTIFERÐASKIPIN VILJA KOMA TIL  
ÍSLANDS OG ERU AÐ KOMA OG ÞAÐ ER BARA  
UNDIR OKKUR KOMIÐ AÐ KOMA SAMAN OG  
ÁKVEÐA HVAD VIÐ VILJUM.**

# HEIMILDIR

Eyrún Jenný Bjarnadóttir. (2018). *Viðhorf íbúa á Vestfjörðum til ferðamanna og ferðaþjónustu*. Rannsóknamiðstöð ferðamála

Eyrún Jenný Bjarnadóttir. (2020). *Viðhorf íbúa á Vestfjörðum til ferðamanna og ferðaþjónustu 2019*. Ferðamálastofa

Eyrún Jenný Bjarnadóttir. (2021). *Viðhorf heimamanna á tímum COVID-19 - Ísafjörður*. Rannsóknamiðstöð ferðamála

Brida, J. G., & Zapata, S. (2010). Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205–226.

Ferðamálastofa. (2023). Ferðavenjur erlendra ferðamanna. Sótt 13. apríl 2023 af <https://www.ferdamalastofa.is/is/rannsoknir/ferdavenjur-erlendra-ferdamanna/ferdamenna-islandi-mai-desember-2022>

Friðriksson, J., Wise, N., & Scott, P. (2020). Iceland's burgeoning cruise industry: An economic opportunity or a local threat. *Local Economy: The Journal of the Local Economy Policy Unit*, 35(2), 143–154.

Hagstofa Íslands. (2023). Mannfjöldi eftir byggðakjörnum, kyni, og aldri 1. janúar 2001-2022. Sótt 1. mars 2023 af [https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar\\_\\_mannfjoldi\\_\\_2\\_byggdir\\_\\_Byggdakjarnar/MAN030101.px](https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__2_byggdir__Byggdakjarnar/MAN030101.px)

Huijbens, E. H. (2015). Cruise tourism in Iceland and the North Atlantic: Gateways to the Arctic and the challenges to port readiness programs. *Tourism in Marine Environments*, 10(3–4), 241–254. Doi: 10.3727/154427315X14181438892928

Ísafjarðarbær. (e.d.). Um Ísafjarðarbæ. Sótt af <https://www.isafjordur.is/is/stjornsysla/um-isafjardarbae/soguagrip>

James, L., Olsen, L. S. & Karlsdóttir, A. (2020). Sustainability and cruise tourism in the arctic: stakeholder perspectives from Ísafjörður, Iceland and Qaqortoq, Greenland. *Journal of Sustainable Tourism*, 28 (9), 1425–1441, DOI: 10.1080/09669582.2020.1745213

Jóhannsdóttir, L., Cook, D., & Arruda, G. M. (2021). Systemic risk of cruise ship incidents from an Arctic and insurance perspective. *Elementa: Science of the Anthropocene*, 9(1). Doi: <https://doi.org/10.1525/elementa.2020.00009>

Maher, P. T., Gelter, H., Hillmer-Pegram, K., Hovgaard, G., Hull, J., Jóhannesson, G. Þ., Karlsdóttir, A., Rantala, O., & Pashkevich, A. (2014). Arctic Tourism: Realities & Possibilities. In L. Heininen, H. Exner-Pirot & J. Plouffe (Ed.). *Arctic Yearbook 2014*, (pp. 290–306). Northern Research Forum.

Olsen, J., Hovelsrud, G. K. & Kaltenborn, B. P. (2020). Increasing Shipping in the Arctic and Local Communities' Engagement: A Case from Longyearbyen on Svalbard. In E. Pongrácz, V. Pavlov and N. Hänninen (Eds.), *Arctic Marine Sustainability* (pp. 305–331). Cham: Springer Polar Sciences. doi: 10.1007/978-3-030-28404-6\_14

Ren, C., James, L., Pashkevich, A., & Hoarau-Heemstra, H. (2021). Cruise trouble: A practice-based approach to studying Arctic cruise tourism. *Tourism Management Perspectives*, 40. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2021.100901>

Wang, S. I. & Chambers, C. (2023). Environmental Compliance and Practices Of Cruise Ships in ísafjörður, Iceland. *Tourism in Marine Environments*, 17 (4), 231-248. DOI: <https://doi.org/10.3727/154427322X16686727533114>







RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ  
FERÐAMÁLA

---

ICELANDIC TOURISM  
RESEARCH CENTRE