

Skýrsla

**ferðamála-, iðnaðar-, og nýsköpunarráðherra
um polmörk ferðamennsku.**

(Lögð fyrir Alþingi á 148. löggjafarþingi 2017–2018.)

Efnisyfirlit

Samantekt	3
1. Umfang ferðamennsku og þróunarhorfur	6
Helstu áhrif vaxtar ferðaþjónustu á atvinnu- og efnahagsmál	11
Þróun helstu hagtalna í ferðaþjónustu	11
Ruðningsáhrif ferðaþjónustu	14
Dreifing ferðamanna og álagsstaðir	16
Gagnasöfnun um dreifingu ferðamanna	16
Dreifing ferðamanna eftir árstíðum, landshlutum og áfangastöðum	17
Álag á vegum	23
Álag vegna skemmtiferðaskipa	24
2. Tegundir álags	26
Auðlind ferðaþjónustu.....	26
Áhrif ferðamennsku á umhverfi	27
Þekkt vistfræðileg áhrif	29
Þekkt félags- og menningarleg áhrif	31
Þekkt efnahagsleg áhrif	32
Áhrif á hagkerfið	33
3. Sjálfbærni og sjálfbærnimarkmið á sviði ferðamála.....	34
Hugtakið sjálfbærni	34
Alþjóðleg skilgreining sjálfbærrar ferðaþjónustu.....	35
Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna og ár sjálfbærrar ferðaþjónustu.....	35
Sjálfbærnimarkmið stjórnvalda	36
Sjálfbærnimarkmið stjórnvalda á sviði ferðamála	37
Samstarfsverkefni sem stuðla að sjálfbærri þróun ferðaþjónustu	42
4. Hugtakið þolmörk í samhengi við viðmiðanir um sjálfbærni og sjálfbærnimarkmið ferðaþjónustunnar.....	45
5. Yfirlit rannsókna eftir landshlutum	49
Suðurland	50
Hálendið	52
Höfuðborgarsvæðið	55
Reykjanesskagi	55
Vesturland	56
Vestfirðir	57
Norðurland	58
Austurland	59
6. Leiðir og aðferðir til að stýra fjölda, aðgengi og dreifingu ferðamanna.....	60
Almannaréttur og heimildir til að stýra aðgengi að ferðamannastöðum á Íslandi	62
Vinna við endurskoðun á almannarétti	63

Aðgangsstýring á ferðamannastöðum á Íslandi og aðgerðir til dreifingar ferðamanna	64
Hagræn stýring á ferðamannastöðum á Íslandi	64
7. Áætlanagerð um nýtingu lands fyrir ferðamennsku	66
Hugmyndir um landnýtingaráætlun fyrir ferðamennsku	66
Skipulagsgerð sveitarfélaga.....	67
Landsskipulagsstefna	68
Áfangastaðaáætlanir	69
Landsáætlun um uppbyggingu innviða til verndar náttúru og menningarsögulegum minjum ..	70
Stjórnunar- og verndaráætlanir.....	71
Sóknaráætlanir landshluta	71
Ferðamálastefna	72
8. Ályktanir og tillögur	72
Mótun verkferils um þolmörk sem stjórntæki	72
Hagnýting þolmarkarannsókna.....	72
Viðmið um ásættanlegar breytingar	74
Stefna og stýring fyrir áfangastaði	74
Samhæfing stofnana og samspil áætlana	75
Lokaorð	75
Viðauki – samantekt niðurstaðna þolmarkarannsókna.....	77
Þolmörk náttúru.....	79
Þolmörk innviða	86
Félagsleg þolmörk ferðamennsku – ferðamenn	96
Félagsleg þolmörk ferðamennsku – heimamenn	146
Aftanmálsgreinar.....	171

Myndir

Mynd 1: Fjöldi brottfara erlendra farþega um Keflavíkurflugvöll 2002–2017	6
Mynd 2: Fjöldi farþega með skemmtiferðaskipum til Reykjavíkur 2002–2017	7
Mynd 3: Heildarfjöldi gistenáttá á öllum tegundum gististaða 2010–2017	7
Mynd 4: Spá Ferðamálastofnunar Sameinuðu þjóðanna um ferðalög yfir landamaðri til ársins 2030	8
Mynd 5: Komufarþegar á Keflavíkurflugvelli til 2030	10
Mynd 6: Hagvöxtur á Íslandi 2006–2017	11
Mynd 7: Hlutfall ferðaþjónustu af vergri landsframleiðslu 2009–2016	12
Mynd 8: Þróun gjaldeyristekna valinna útflutningsgreina 2009–2016	13
Mynd 9: Samspil helstu útflutningsgreina ferðaþjónustu 2009–2016	13
Mynd 10: Árleg velta eftir einkennandi atvinnugreinum innan ferðaþjónustu 2008–2016	14
Mynd 11: Brottfarir erlendra ferðamanna um Keflavíkurflugvöll eftir árstíðum 2010–2017	17
Mynd 12: Gistinætur á öllum tegundum gististaða eftir landshlutum 2010–2016	18
Mynd 13: Áætlað hlutfall heimsókna erlendra ferðamanna (sumar og vetur og innlendra ferðamanna (allt árið) til mismunandi landshluta 2016	19
Mynd 14: Árstíðasveifla í landshlutum og á völdum áfangastöðum á Íslandi 2016 út frá Gini-stuðli	20
Mynd 15: Mest heimsóttu áfangastaðirnir á Íslandi samkvæmt talningum í ágúst 2017	21
Mynd 16: Áætlað heimsóknarhlutfall ferðamanna á áfangastöðum ágúst 2017 samkvæmt talningum og miðað við Keflavík	21
Mynd 17: Mest heimsóttu áfangastaðir á Íslandi samkvæmt talningum í febrúar 2017	22
Mynd 18: Áætlað heimsóknarhlutfall ferðamanna á áfangastöðum febrúar 2017 samkvæmt talningum og miðað við Keflavík	22
Mynd 19: Meðalumferð á dag (ÁDU) á þjóðvegum 2016	23
Mynd 20: Staðir á þjóðvegi 1 þar sem sjá má ferðafolk stoppa ítrekað til myndatöku	24
Mynd 21: Möttökustaðir skemmtiferðaskipa	25
Mynd 22: Lífsferill áfangastaða	28
Mynd 23: Yfirlit sviðsmynda fyrir ferðaþjónustu á Íslandi árið 2030	40
Mynd 24: Sjálfbærnivísar fyrir ferðamennsku í þjóðgarðinum Snæfellsjökli	44
Mynd 25: Vinnuferill LAC um mörk viðunandi breytinga	61
Mynd 26: Afþreyingarrófið, viðhorfskvarðinn og þolmörk ferðamennsku	66
Mynd I: Útköll hjá Slysavarnarfélögnum Landsbjörg skráð á innlenda og erlenda ferðamenn á árunum 2014–2017	94
Mynd II: Ferðamannapúlsinn (heildaránægja erlendra ferðamanna) frá júní 2016 – desember 2017	132
Mynd III: Hlutfall ferðamanna sem finnst (of) margir ferðamenn á ferðamannastaðnum sem þeir heimsækja á árunum 2014–2016	136
Mynd IV: Hlutfall þátttakenda í hópi ferðamanna sem urðu varir við gróðurskemmdir á ferðamannastöðum sumarið 2013 og 2014	138

Töflur

Tafla 1: Hlutdeild gistináttu að sumri í einstaka landshlutum 2017	18
Tafla 2: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Suðurlandi	50
Tafla 3: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á hálendinu	52
Tafla 4: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á höfuðborgarsvæðinu	55
Tafla 5: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Reykjanesskaga	55
Tafla 6: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Vesturlandi	56
Tafla 7: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Vestfjörðum	57
Tafla 8: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Norðurlandi	58
Tafla 9: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Austurlandi	59
Tafla I: Rannsóknir á þolmörkum ferðamennsku 1998–2015	77
Tafla II: Svæði á rauða lista Umhverfisstofnunar	84
Tafla III: Áreitiskvarði Doxey	146

Skýrsla

ferðamála-, iðnaðar-, og nýsköpunarráðherra um þolmörk ferðamennsku.

Tilefni þess að vinna hófst við gerð skýrslu þessarar var beiðni þingfloks Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs sem lögð var fram á 146. löggjafarþingi 2016–2017 um að ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra flytti Alþingi skýrslu um þolmörk í ferðaþjónustu þar sem m.a. yrði fjallað um:

- þróunarhorfur með tilliti til umfangs ferðajónustunnar og fjölda ferðamanna,
- hugtakið þolmörk í samhengi við viðmiðanir um sjálfbærni og sjálfbærnimarkmið ferðajónustunnar,
- helstu álagsstaði og tegundir álags á umhverfi, samfélag, innviði og upplifun,
- helstu áhrif og afleiðingar vaxtar ferðajónustunnar á atvinnu- og efnahagsmál,
- leiðir og aðferðir til að stýra fjölda, aðgengi og dreifingu ferðamanna,
- fýsileika þess að gerð yrði áætlun á landsvísu – landnýtingaráætlun – um þróun ferðajónustu og ferðamennsku á landsvísu með tilliti til þolmarka og sjónarmiða um sjálfbæra ferðajónustu.¹

Hvorki náðist að ljúka gerð skýrslunnar fyrir lok 146. löggjafarþings né á 147. löggjafarþingi, sem varð afar stutt vegna yfirvofandi kosninga. Við upphaf 148. löggjafarþings boðaði ráðherra hins vegar framlagningu skýrslu um þolmörk ferðamennsku á þingmálaskrá. Vinna við skýrsluna sem hér er lögð fram byggist að verulegu leyti á ádurgreindri skýrslubeiðni þingfloks Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs þótt í einhverjum efnisþáttum hafi röð umfjöllunarefna verið víxlað auk þess sem skýrslan ber nú heitið „Þolmörk ferðamennsku“ en ekki „Þolmörk í ferðajónustu“. Í sáttmála ríkisstjórnar Framsóknarflokks, Sjálfstæðisfloks og Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs kemur enn fremur fram að á kjörtímbilinu verði lögð „... áhersla á greiningu þolmarka frá sjónarholi náttúrunnar, samfélagsins og efnahagslífssins“.² Skýrsla þessi er liður í þeirri vinnu.

Íslensk ferðajónusta hefur á örskömmum tíma vaxið í að verða ein af undirstöðu- atvinnugreinum þjóðarinnar. Áherslan í þróun atvinnuvegarins hingað til hefur einkum varðað stakkun hans með jákvæð hagræn áhrif þess að leiðarljósi. Mikill árangur hefur náðst á því svíði en vöxtur greinarinnar gegndi lykilhlutverki í viðsnuningi efnahagslífssins eftir fjármálahrunið 2008.

Þróun ferðajónustu hefur hins vegar margvísleg önnur áhrif en efnahagsleg, bæði jákvæð og neikvæð, sem taka þarf með í reikninginn. Sagan sýnir að vaxtaráherslur í ferðajónustu eiga ekki eingöngu við um Ísland, og rannsóknaráhersla í ferðamálafræði á heimsvísu hefur verið gagnrýnd fyrir tilhneigingu til einföldunar á flóknum veruleika og fyrir að hafa beinst meira að ferðajónustunni en ferðamennskunni sem hún byggist á og þjónar.³ Vegna þessara áherslna eru upplýsingar um hagræna þætti gjarnan aðgengilegri í samanburði við upplýsingar um atriði eins og félagsleg, sállifeðlisfræðileg og umhverfisleg áhrif og undirstöður þeirrar ferðamennsku sem um ræðir. Það á einnig við hér á landi. Því er hin efnahagslega hlið ferðajónustunnar ekki aðalviðfangsefni þessarar skýrslu.

Alþjóðleg umræða tengd ferðaþjónustu hefur síðustu ár í auknum mæli beinst að því sem má kalla „offjölgun ferðamanna“ (e. *overtourism*) sem birtist í margvíslegum neikvæðum áhrifum, og er Ísland gjarnan nefnt sem dæmi um áfangastað sem glímir við áskoranir tengdar því hugtaki. Hugmyndir um að lágmarka röskun á náttúru og samfélagi hafa verið til staðar í stefnumótun í íslenskri ferðaþjónustu frá fyrstu tíð og áherslur á sjálfbæra þróun hennar í sátt við land og þjóð hafa aldrei verið sterkari. Nauðsynlegt er að kenna hvort náttúra landsins, sem er megináðráttarafl Íslands sem áfangastaðar, kunni að vera í hættu vegna of mikils átroðnings eða skorti á viðeigandi aðstöðu til að taka á móti ferðafólki. Auknum ferðamannastraumi fylgir einnig aukið álag á fyrirliggjandi innviði landsins, sér í lagi á helstu ferðaleiðum. Samfélagið vítt og breitt um landið verður jafnframt fyrir áhrifum af ferðamennskunni og ferðaþjónustunni sem skapast í kringum hana bæði í efnahagslegu og félagslegu tilliti. Hugtakið þolmörk ferðamennsku nær til allra þessa þátta. Þónokkrar rannsóknir hafa verið gerðar á þolmörkum ferðamennsku á Íslandi og það sama má segja um kannanir á viðhorfum hagsmunaaðila, ástandsmat svæða og grunnrannsóknir sem afla upplýsinga um meginundirstöður og eiginleika ferðamennskunnar til að undirbyggja þær, en skort hefur yfirsýn yfir niðurstöður.

Markmiðið með gerð skýrslunnar er að bæta úr skorti á yfirsýn yfir fjölbætt áhrif greinarinnar og gera heildstæða úttekt á fyrirliggjandi niðurstöðum rannsókna á sviði þolmarka í ferðamennsku sem hafa farið fram á Íslandi, sem og á öðrum rannsóknum og könnunum sem þóttu geta upplýst Alþingi um hvaða vísbindingar hafa fundist um stöðu mála svo að hægt sé að meta þörfina fyrir aðgerðir, skipuleggja þær og þar með eiga betri möguleika á að leggja línur um frekari rannsóknir og ákvæðanir sem miða að sjálfbærri framtíð íslenskrar ferðaþjónustu. Þó ber að ítreka að ekki er um að ræða yfirlit yfir allar rannsóknir sem hafa farið fram á Íslandi á sviði ferðamála heldur er áherslan lögð á þolmörk og þær rannsóknir hafa einkum beinst að náttúru og innviðum landsins, samfélagi heimamanna og upplifun ferðamanna á áfangastöðum í náttúru Íslands.

Skýrsla þessi er í sjö köflum. Í 1. kafla er gerð grein fyrir umfangi og þróunarhorfum greinarinnar, dreifingu álags vegna ferðamanna og helstu áhrifum vaxtar ferðaþjónustu á efnahag og atvinnulíf. Í 2. kafla er fjallað um áhrif og álag vegna ferðamennsku út frá almennum fræðum á víðtækan hátt, með sérstakri áherslu á umhverfi og samfélag. Í 3. kafla er gerð grein fyrir hugtakinu sjálfbærni og sjálfbærnimarkmiðum stjórnavalda í tengslum við íslenska ferðaþjónustu. Í 4. kafla er fjallað um hugtakið þolmörk og hvernig því hefur verið beitt hér lendis og erlendis. Í 5. kafla er stutt samantekt yfir rannsóknaniðurstöður eftir landshlutum en ítarlegra yfirlit yfir niðurstöður rannsóknanna er í viðauka. Í 6. og 7. kafla er fjallað um leiðir til stýringar og áætlunargerðar m.t.t. ferðamennsku og kynntir verkferlar sem m.a. grundvallast á þolmörkum ferðamennsku og sjálfbærri þróun. Loks eru lagðar fram ályktanir og tillögur til úrbóta í ljósi niðurstaðna, gerð grein fyrir því hvernig megi vinna með hugtakið þolmörk og sú tillaga kynnt að móta verkferil sem byggist á vísindalegum grunni til þess að stuðla að sjálfbærri þróun í ferðaþjónustu hér á landi í samræmi við markmið stjórnavalda eins og þau birtast m.a. í fjármálaáætlun.

Skýrslan er unnin í atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu í samvinnu við dr. Gunnþóru Ólafsdóttur. Skýrslan byggist á umfangsmiklum fyrirliggjandi heimildum en yfirlit yfir rannsóknir og skjöl miðast við útgefíð efni 20. mars 2018. Fjölmargir lögðu hönd á plóg við gerð, yfirlestur og lokavinnslu skýrslunnar, m.a. fulltrúar Ferðamálastofu, Stjórnstöðvar ferðamála, fjármála- og efnahagsráðuneytis, forsætisráðuneytis, umhverfis- og auðlindaráðuneytis, Umhverfisstofnunar og Rannsóknamiðstöðvar ferðamála. Öllum sem að verkinu

komu er þakkað og vonir bundnar við að þær upplýsingar sem í skýrslunni má finna verði til gagns fyrir upplýsta umræðu um þróun ferðamála hér á landi til framtíðar.

Samantekt

Ferðamennska hefur vaxið gríðarlega á heimsvísu undanfarna áratugi og hefur fjölgun erlendra ferðamanna hér á landi farið langt fram úr meðalvexti á heimsvísu undanfarin ár. Gera má ráð fyrir að ferðamönnum haldi áfram að fjölda á næstu árum og að vöxturinn verði áfram meiri en meðalvöxtur á heimsvísu, þótt hann verði líklega hóflegri hér á landi í náinni framtíð en verið hefur allra síðustu ár.

Þjóðhagslegt vægi ferðaþjónustunnar hefur aukist verulega samhliða hröðum vexti greinarinnar en hún hefur verið aðaldriftkraftur hagvaxtar síðustu ára. Ferðaþjónusta er orðin lykilatvinnugrein á Íslandi og aflar mestra gjaldeyristekna af öllum útflutningsgreinum. Hún hefur haft mikil áhrif á vinnumarkað en fyrirtækjum og störfum í greininni hefur fjölgæð til muna. Vísbendingar eru um að ruðningsáhrifa ferðaþjónustu sé farið að gæta sem birtist m.a. í þrýstingi á gengi krónunnar, hækkan húsnaðisverðs og neikvæðum áhrifum á samkeppnis-hæfni annarra útflutningsgreina.

Álag af völdum ferðamennsku dreifist misjafnlega eftir árstíma og eftir landshlutum. Þótt árstíðasveiflan hafi heilt yfir minnkað töluvert með auknum komum ferðamanna utan háannar er enn mikil árstíðasveifla úti á landsbyggðinni. Mikill munur er á dreifingu ferðamanna milli landshluta, sérstaklega á veturna, en mesta á lagið er á höfuðborgarsvæðinu og á náttúruskoðunarstöðum á Suðurlandi, einkum á Gullna hringnum og meðfram suður-ströndinni.

Sjálfbærni er flókið hugtak en í samhengi ferðaþjónustu eru menn almennt sammála um að það feli í sér að jafnvægi sé milli efnahagslegra, umhverfislegra og samfélagslegra þátta í þróun greinarinnar með tilliti til komandi kynslóða og mismunandi haghafa. Vitund um mikilvægi sjálfbærrar þróunar í ferðaþjónustu hefur farið vaxandi á Íslandi síðustu áratugi og unnið hefur verið að margvíslegum verkefnum í því samhengi. Merkja má sterkari áherslur á allra síðustu árum um móton kerfis stýringar til þess að stuðla enn frekar að því að þróun greinarinnar sé í sátt við land og bjóð.

Hugtakið þolmörk ferðamennsku er eitt af stjórntækjum sjálfbærrar þróunar útivistart- og ferðamannastaða. Forsendur fyrir úrskurðargildi hugtaksins um hvort þolmörkum sé náð eður ei byggjast á að búið sé að marka stefnu og skipuleggja ferðamennsku á viðkomandi ferðamannastað eða -svæði og skilgreina viðmið um ásættanleg áhrif ferðamennskunnar sem um ræðir á náttúrulegt og manngert umhverfi staðarins, nærsamfélagið og ferðamenn sem þangað koma. Slík vinna hefur hins vegar ekki farið fram á Íslandi og háir enn sem komið er úrskurðargildi hugtaksins um þolmörk ferðamennsku.

Heilt yfir endurspeglar viðhorf ferðamanna á Íslandi aðráttarafl Íslands sem ferðamanna-lands sem byggjast á hugmyndum um að upplifa ósnortna náttúru, kyrrð og ró. Almennt eru ferðamenn á Íslandi mjög ánægðir með náttúru Íslands. Rannsóknaniðurstöður gefa hins vegar til kynna að þjónusta hafi aldrei náð þeim hæðum í ánægju ferðamanna sem náttúra Íslands hefur náð. Þjónusta á ferðamannastöðum virðist standast væntingar 53–92% ferðamanna sem endurspeglar mikinn mun eftir ferðamannastöðum og -svæðum. Óánægja ferðamenna birtist ef hlutirnir standast ekki væntingar. Rannsakendur telja að þeir markhópar sem heimsækja Geysi og Jökulsárlón séu að nálgast þolmörk sín en aðrir staðir séu líklega ekki komnir eins langt í þróunarferlinu.

Þar sem viðhorfshópar hafa verið greindir er algengast að hinn almenni ferðamaður sé ráðandi á láglendi Íslands og á hálandinu ef frá eru talin Askja og Kverkfjöll. Einkennandi fyrir hinn almenna ferðamann eru hóflegri væntingar til ástands náttúru, fámennis og þjónustu ef miðað er við væntingar náttúrusinna og þjónustusinna (sjá umfjöllun um félagsleg þolmörk ferðamanna í viðauka). Á hálandinu eru hins vegar náttúrusinnar stór hluti af markhópnum. Fjöldi þeirra spannar allt frá 19% til 65% þáttakenda.

Annað sem er einkennandi fyrir niðurstöðurnar og einnig í takt við erlendar rannsóknir á þessu sviði er að ferðamenn á Íslandi virðast almennt vera viðkvæmir gagnvart umferð annarra ferðamanna. Þeim finnst mikilvægt að geta ferðast um án þess að margir aðrir ferðamenn séu á svæðinu. Þetta kemur ekki á óvart og rímar einnig við megináðráttarafl og ímynd Íslands sem ferðamannalands. Á víðernum og í ósnortinni náttúru býst fólk við fáum öðrum ferðamönnum. Það er hluti af ímynd svæðanna sem áfangastaðar ferðamanna. Þessi þörf kemur missterkt fram hjá ferðamönnum á Íslandi. Sér í lagi er þeim það mikilvægt sem ferðast um fáfarin svæði eins og Eldgjá, Langasjó og Lónsöræfi en ferðamenn á fjölmennari svæðum hafa einnig sín þolmörk í þessu sambandi. Strax árið 2001 fannst t.d. yfir fjórðungi þáttakenda í Skaftafelli ferðamannafjöldinn (of) mikill. Niðurstöður rannsóknanna sýna að ferðamenn á Íslandi eru í æ meira mæli ósáttir við fjölda ferðamanna. Nýjustu tölur frá vin-sælum ferðamannastöðum vítt og breitt um landið sýna að 30–55% ferðamanna þykir fjöldi ferðamanna (of) mikill.

Það er einkennandi fyrir niðurstöður hversu viðkvæm íslensk náttúra er og hversu illa hún virðist þola umferð ferðamanna. Sterkar vísbandingar eru um að náttúran sé veikasti hlekjurinn í keðjunni. Strax um aldamótin 2000 var þolmörkum hennar náð í Skaftafelli, á Lónsöræfum og í Landmannalaugum þegar umferð ferðamanna var tiltölulega lítil miðað við það sem nú er. Alls staðar þar sem þolmörk náttúrunnar voru rannsokuð var þolmörkum náð. Pónokkur friðlýst svæði og náttúrvætti eru á válista Umhverfisstofnunar yfir svæði í hættu vegna álags ferðamanna.

Rannsóknir á þolmörkum náttúrunnar hafa m.a. sýnt fram á að gróðurlendi Íslands er misálagshólið gagnvart umferð ferðamanna. Graslendi er harðgerðast en moslendi er viðkvæmasta gróðurlendið. Upplýsingar af þessu tagi ber að hafa í huga við skipulag og stjórnun ferðamannastaða.

Þar sem pottur er brotinn kalla heimamenn eftir skýrri stefnu sveitarfélaga í ferðamálum og vænta frumkvæðis opinberra aðila í stefnumótun, skipulagi og aðgerðum þar sem er tekið tillit til hagsmunna íbúa. Þeir vilja hafa hlutina í lagi, að hagsmunir sínir séu varðir og vita hvert stefnrir. Því má segja að með næmi gagnvart hagsmunum íbúa og brotalönum ferðaþjónustunnar geti stjórnvöld, bæði ríki og sveitarfélög, stuðlað að sjálfbærri þróun ferðaþjónustunnar og svæðisins og jákvæðari upplifun heimamanna á ferðamönnum og þróun greinarinnar.

Rannsóknayfirlit skýrslunnar sýnir, þrátt fyrir takmarkaðar rannsóknir og upplýsingar, ávinninginn af því að skoða hlutina í samhengi. Slíkt gefur færi á meðvitund um alla þekkta álagspunktum af völdum ferðamennskunnar og skýrari mynd af hverju svæði fyrir sig.

Ef niðurstöður fyrir Suðurland eru skoðaðar í heild er ljóst að álag af ferðamennsku er farið að reyna á þolrif íbúa og ferðamanna, sem og á náttúru svæðisins og innviði. Rúmlega 40% íbúa þykir ferðamannafjöldinn á sumrin of mikill og 40% íbúa telja að landshlutinn geti ekki tekið á móti fleiri ferðamönnum. Sunnlendingar skera sig úr íbúum annarra landshluti í þeirri skoðun sinni. Meginaðráttarafl Suðurlands fyrir ferðamennsku er ósnortin náttúra og kyrð og minnst átta af hverjum tíu virðast fá að upplifa þetta. Á sumrin þegar aðsóknin er mest virðist stór hluti ferðamanna vera kominn yfir þolmörk sín hvað fjölmenni á svæðunum

varðar. Almennt eru viðhorf ferðamanna neikvæðari á vinsælum ferðamannastöðum á Gullna hringnum og í Jökulsárlóni þar sem ferðamannafjöldinn er mestur í landshlutanum. Svo virðist sem álagið af vaxandi fjölda ferðamanna sé farið að valda miklum náttúruspjöllum á vinsælum ferðamannastöðum. Samkvæmt úttektum Umhverfisstofnunar á friðlýstum svæðum á Suðurlandi eru tvö svæði, Geysir og Skógafoss, orðin það illa leikin að þau eru í hættu og staðir eins og Dyrhólaey, Dverghamrar og Gullfoss ekki í mikið betra ástandi. Öll þessi svæði bera merki um að innviðir anna ekki umferð ferðamanna og skort á stýringu, vörslu og vöktun. Stígar eru almennt illa farnir og mikið er um villustíga, traðk og gróður- og jarðvegsrof, einkum á Geysi og Gullfosssvæðinu, þar sem gróður er viðkvæmur og jarðvegur gjarnan blautur. Við bætist að Gullfoss og Geysir eru nálægt hálandisbrúninni þar sem vaxtartími gróðurs er stuttur. Skemmdirnar virðast hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna.

Gripið hefur verið til ýmissa aðgerða á undanförnum árum með það að markmiði að umferð ferðamanna dreifist betur um árið og landið en vinna þarf að markvissari stýringu á fjölda, aðgengi og dreifingu ferðamanna til framtíðar. Leiðir til þess þurfa að taka mið af reglum almannaréttarins sem er áskorun í ljósi vaxandi fjölda ferðamanna. Vinna er í gangi í því skyni að ríkari heimildir liggi fyrir til stýringar ferðaþjónustu án þess að rýra gildi almannaréttar, m.a. með mótu reglna um sérleyfissamninga. Einnig eru til staðar lagaheimildir um innheimtu þjónustugjalda og aðgangsgjalda á ferðamannastöðum sem eru háð ákveðnum skilyrðum.

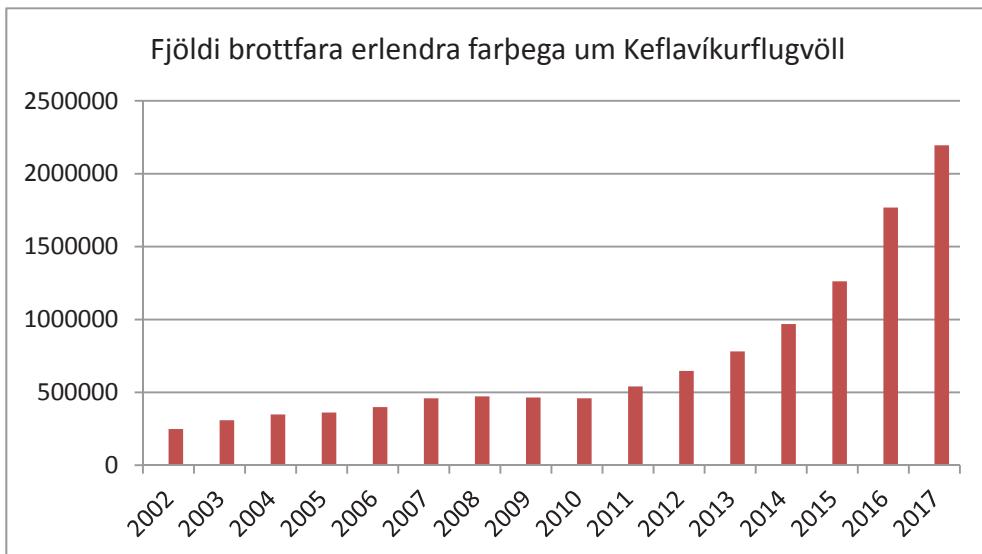
Hugmyndir um gerð landnýtingaráætlunar fyrir ferðamennsku á grunni ferðamálafræða hafa skotið upp kollinum annað slagið í stefnumótandi áætlanagerð. Í þeim er m.a. lagt til að skipuleggja uppyggingu ferðamannasvæða út frá markmiðum um ferðamennsku á hverju svæði. Eðlilegast og skilvirkast er að vinna skipulag ferðamannastaða innan þess ramma sem þegar er til staðar fyrir skipulagsgerð lands. Þá þarf að gæta vel að samhljómi áætlana á landsvísu, eins og landsskipulagsstefnu og ferðamálastefnu, og svæðisbundinna áætlana, á bord við skipulagsáætlanir sveitarfélaga og áfangastaðaáætlanir, til þess að tryggja að gerð sé ráð fyrir ferðaþjónustu í skipulagi lands með kerfisbundnum hætti.

Í skýrslunni er lagt til að þróaður verði verkferill í líkingu við *Tourism Carrying Capacity assessment methodology* (TCC) sem var hannaður sérstaklega sem heildstætt stjórntæki fyrir skipulag og vöktun ferðamannastaða innan Evrópusambandsins.⁴ Aðferðin gengur út á að marka svæðum þolmörk á vísindalegum grunni með lýðræðislegum aðferðum þar sem virkt samráð við viðkomandi hagsmunaaðila er lykilatriði og endurskoðun og endurmat er hluti af hringrás verkferilsins. Þáttur í því ferli er greining á einkennum og eðli þeirrar ferðamennsku sem er starfrækt í viðkomandi landshluta og ákvarðanatökur um hvaða svæði eiga að taka á móti fjölda ferðamanna og hvaða svæðum verður haldið utan alfaraleiða. Í framhaldinu er skilgreint hvort og hvaða aðferðir henta til aðgangs- og álagsstýringar og dreifingar ferðamanna á hverju svæði fyrir sig. Þáttur í því ákvörðunarferli er skýr stefna áfangastaða ferðamanna með tilliti til ferðamennsku, m.a. út frá eðli staðanna og upplifunarnar sem þeir eiga að bjóða upp á. Stefnan er jafnframt forsenda þess að vinna við mótu viðmiða um ásættanlegar breytingar og þolmarkarannsóknir nýtist sem skyldi. Þá tekur við innleiðing álagsstýringar og innviðauppbrygging eins og við á. Vöktunarrannsóknir gegna í framhaldinu mikilvægu hlutverki við að endurmets stefnu og viðmið, en þannig skapast sjálfbært ferli um nýtingu auðlindarinnar og þróun áfangastaðarins þrátt fyrir mögulega fjölgun ferðamanna.

1. Umfang ferðamennsku og þróunarhorfur

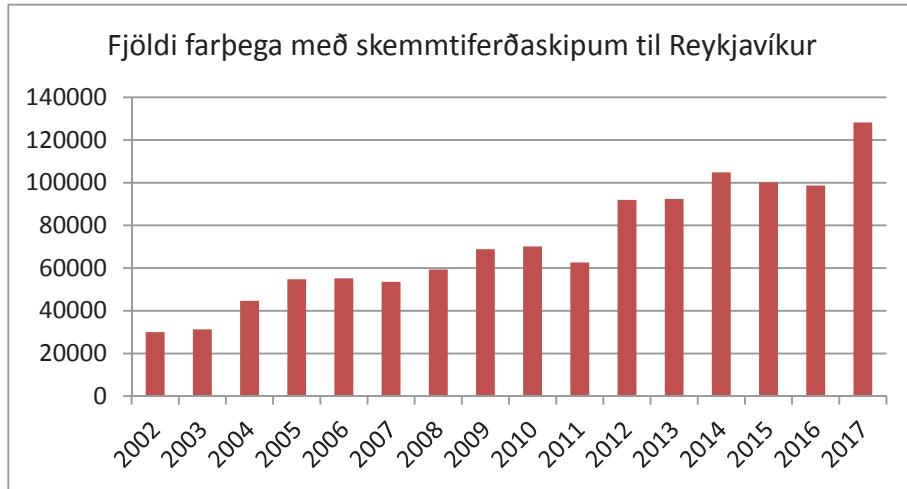
Ferðamennska hefur vaxið gríðarlega undanfarna áratugi og er ferðaþjónusta nú orðin ein stærsta atvinnugrein heims. Samkvæmt Ferðamálastofnun Sameinuðu þjóðanna (UNWTO) ferðuðust alls rúmlega 1,3 milljarðar manna yfir landamæri árið 2017. Til samanburðar ferðuðust um 25 milljónir yfir landamæri árið 1950, um 278 milljónir árið 1980 og um 674 milljónir árið 2000. Þrátt fyrir ýmis áföll á borð við efnahagssveiflur, hryðjuverk og faraldra sem skekið hafa ákveðna heimshluta og haft (tímacundin) áhrif á flæði ferðamanna, þá hefur vöxtur á heimsvísu verið tiltölulega stöðugur undanfarin ár eða að jafnaði um 4% milli ára frá 2010. Árið 2017 sker sig þó úr með 7% vöxt milli ára, þann mesta í sjö ár.^{5,6}

Pótt Ísland fái til sín einungis brotabrot af hinum alþjóðlega ferðamannastraumi (um 0,17% samkvæmt sömu tölum og hér að framan) hefur vöxtur í komum erlendra ferðamanna til Íslands farið langt fram úr meðalvexti á heimsvísu, sem og innlendum áætlunum undanfarin ár, og verið sérstaklega hraður frá árinu 2010. Samkvæmt talningum Ferðamálastofu og Isavia um Keflavíkurflugvöll var fjöldi brottfara erlendra farþega alls um 2,2 milljónir árið 2017 en sú tala nær til um 99% erlendra farþega til Íslands.^{7,8} Þetta var metfjöldi. Aukningin milli áranna 2016 og 2017 nam um 24,2% og milli áranna þar á undan, 2015 og 2016, um 40% sem var metaukning. Að jafnaði hefur aukningin numið um 25% milli ára frá árinu 2010. Þannig hefur heildarfjöldi brottfara nærrí því fimmfaldast síðan 2010.



Mynd 1: Fjöldi brottfara erlendra farþega um Keflavíkurflugvöll 2002–2017⁹

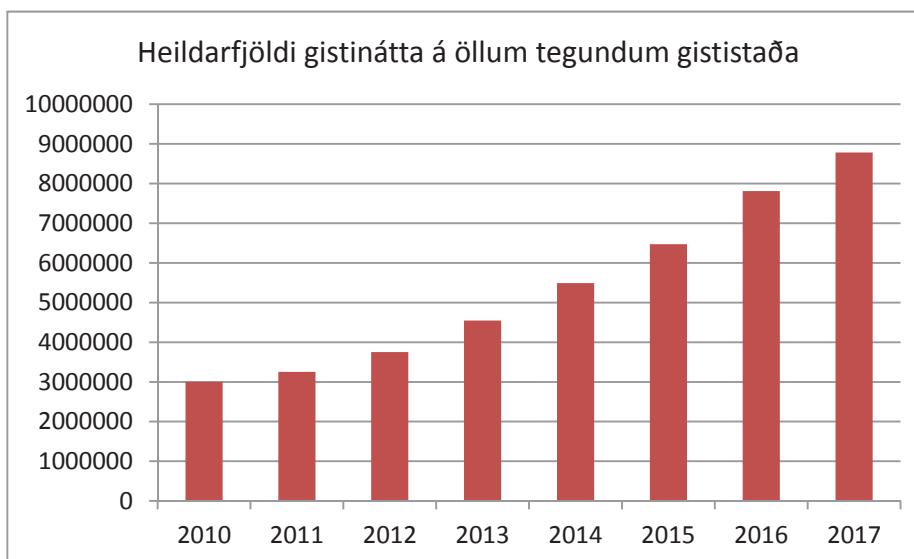
Auk þessa hefur farþegum til landsins með skemmtiferðaskipum, sem eru skilgreindir sem dagsferðamenn, fjölgæð nokkuð. Samkvæmt talningu Faxaflóahafna voru farþegar með skemmtiferðaskipum til Reykjavíkur um 128.000 árið 2017, sem var einnig metfjöldi. Fjölgunin milli áranna 2016 og 2017 nam um 30% en að jafnaði hefur aukningin numið um 11% milli ára frá 2010.¹⁰ Þess ber að geta að farþegar með skemmtiferðaskipum geta farið í land í fleiri höfnum og þannig eru komur farþega í land fleiri en fjöldatölurnar segja til um.



Mynd 2: Fjöldi farþega með skemmtiferðaskipum til Reykjavíkur 2002–2017¹¹

Þá þarf að taka ferðalög Íslendinga með í reikninginn en samkvæmt könnun Ferðamálastofu frá því í febrúar 2018 ferðuðust um 84% svarenda innanlands árið 2017, örlið lægra hlutfall en árin á undan. Ferðalög til útlanda jukust hins vegar að sama skapi. Farnar voru að jafnaði 6,2 ferðir innanlands þar sem gist var að minnsta kosti eina nótt. Auk þess fóru 68% svarenda í dagsferð árið 2017 og fóru þeir að jafnaði um 4,7 ferðir.¹²

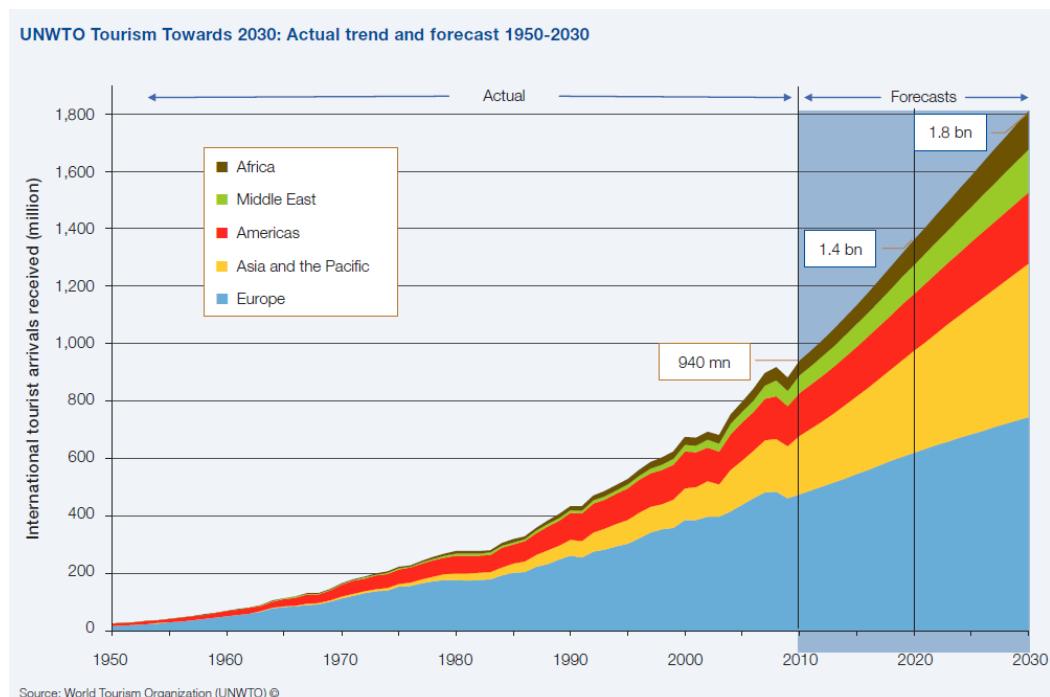
Annar mælikvarði á umfang ferðajónustu eru gistenáttatölur. Eins og sjá má á mynd 3 jókst heildarfjöldi gistenátta erlendra ferðamanna og Íslendinga á öllum tegundum gististaða úr þremur milljónum árið 2010 í um 8,8 milljónir árið 2017.¹³ Þess ber að geta að gistirými skráð á Airbnb og aðrar sambærilegar vefsíður eru að stórum hluta ekki með í talningu Hagstofunnar vegna þess að upplýsingum um leigusala er ábótavant.¹⁴



Mynd 3: Heildarfjöldi gistenátta á öllum tegundum gististaða 2010–2017¹⁵

Aukinn ferðamannastraum til Íslands má rekja til margra samverkandi þáttu. Rúmlega helmingur af heildarfjölda ferðamanna á heimsvísu ferðast til eða innan Evrópu og hefur vöxturinn innan Evrópu verið einna mestur syðst og nyrst í álfunni undanfarinn áratug eða svo.¹⁶ Í kjölfar efnahagshrunsins 2008 varð gengi krónunnar hagstæðara fyrir erlenda ferðamenn og Ísland varð ódýrara heim að sækja en áður. Eldsumbrotin í Eyjafjallajökli árið 2010 hnykktu á þeirri ímynd að Ísland væri villt og óutreiknanlegt land þar sem náttúran ræður ríkjum. Markaðsátakið *Inspired by Iceland*, samstarfsverkefni stjórvalda og ferðapjónustunnar í kjölfar eldgossins sem var fyrst um sinn viðbragð við afbókunum til Íslands, hafði að öllum líkendum sín áhrif. Einnig jákvæð umfjöllun um Ísland í erlendum miðlum og vinsælum ferðahandbókum sem og tökur vinsælla kvíkmynda og sjónvarpsþáttu á Íslandi. Þá hefur framboð á flugi til og frá landinu stóraukist á undanförnum árum. „Stopover“-viðskiptamódel íslensku flugfélaganna hefur einnig gegnt lykilhlutverki í því að byggja upp leiðakerfið frá Íslandi til N-Ameríku og Evrópu og Keflavíkurflugvöll sem skiptistöð (e. hub).

Allt bendir til þess að ferðamönnum haldi áfram að fylgja á heimsvísu næstu ár. Ferðamálastofnun Sameinuðu þjóðanna spáir áframhaldandi vexti í alþjóðlegum ferðalögum árið 2018 miðað við 2017 eða um 4–5%.¹⁷ Langtímaspá stofnunarinnar gerir ráð fyrir því að árlegur vöxtur verði að meðaltali um 3,3% fram til ársins 2030 og að fjöldi manna sem ferðist yfir landamæri verði um 1,8 milljarðar það ár.¹⁸



Mynd 4: Spá Ferðamálastofnunar Sameinuðu þjóðanna um ferðalög yfir landamæri til ársins 2030¹⁹

Ýmiss konar þróun á lýðfræði og lífsstíl styður þessa spá, svo sem almenn fólksfjölgun í heiminum, vaxandi millistétt í Asíu, hækkandi lífaldur og aukin velmegun í heiminum sem gerir það að verkum að sífellt fleiri telja það sjálfsögð lífsgæði að ferðast. Yngri kynslóðir, en einnig í auknum mæli þær eldri, kjósa gjarnan að fjárfesta í einstökum upplifunum fremur en dýrum hlutum eins og húsnæði og bílum. Aukin samkeppni í flugi og tækniframfarir, t.d. í samgöngum og markaðssetningu, gera ferðalög enn fremur sífellt einfaldari og ódýrari fyrir sístækkandi hóp fólks.

Ýmsir alþjóðlegir straumar og stefnur styðja við áframhaldandi vinsældir Íslands sem ferðamannastaðar og áætlanir um áframhaldandi fjölgun ferðamanna til Íslands. Eftir því sem fólk flyst í auknum mæli úr sveitum til borga um allan heim og áhrifa loftslagsbreytinga gætir má reikna með aukinni eftirspurn eftir náttúruupplifunum á norðurslóðum. Einnig mætti rekja aukna eftirspurn almennt eftir yndisferðalögum, sem gefa fyrirheit um útvist, hvíld og skemmtun í náttúrulegu landslagi, til vaxandi streitu, sem er ein helsta heilsuvá 21. aldarinnar,²⁰ þar sem náttúrutengd ferðamennska er ein af þeim leiðum sem fólk nýtir til velliðunar. Þrátt fyrir ólík form náttúru - eða menningartengdrar yndisferðamennsku er talið að grunnhvatiinn að baki ferðalögum sé sókn í betri líðan (e. *recovery experiences*) sem tengist þeirri trú að ferðalagið hafi endurnýjandi áhrif í för með sér.²¹ Þar er ávallt um að ræða samspil af því að komast um stundarsakir burt frá daglegu stressi og rútinu, í kjör-aðstæður fyrir þá útvist eða ferðamennsku sem ætlunin er að stunda, þar sem fólk getur að slakað á og/eða reynt á sig/fræðst, safnað orku og komið endurnært til baka úr ferðinni tilbúið til að takast á við daglegt líf. Ferðamenn sækjast í auknum mæli eftir ferðaupplifunum sem hafa jákvæð áhrif á heilsu og velliðan sem og ævintýralegri upplifunum og sést það t.d. á aukinni eftirspurn eftir afþreyingu eins og norðurljósáferðum og jökláferðum á Íslandi síðustu ár. Þá eykst einnig eftirspurn eftir öruggum áfangastöðum.

Það ríkir þó ávallt óvissa um þróun eftirspurnar til lengri tíma, einkum vegna ýmissa ytri efnahagslegra, félagslegra, umhverfislegra, tæknilegra og pólitískra óvissupáttá sem erfitt eða ómögulegt er að hafa áhrif á. Dæmi um þetta eru efnahagsaðstæður á mörkuðum, gengissveiflur, óliuverð, náttúruhamfarir, faraldrar og hryðjuverk sem geta haft áhrif á flæði ferðamanna um heiminn til skemmri eða lengri tíma og til Íslands, hvort sem er til fjölgunar eða fækkunar. Ísland er einnig í samkeppni um ferðamenn við aðra áfangastaði sem eru sífellt í þróun. Jákvætt orðspor og ímynd landsins skiptir afar miklu fyrir samkeppnishæfni þess sem áfangastaðar en þar hafa áhrif margvíslegir innri þættir sem hægt er að hafa stjórn á.

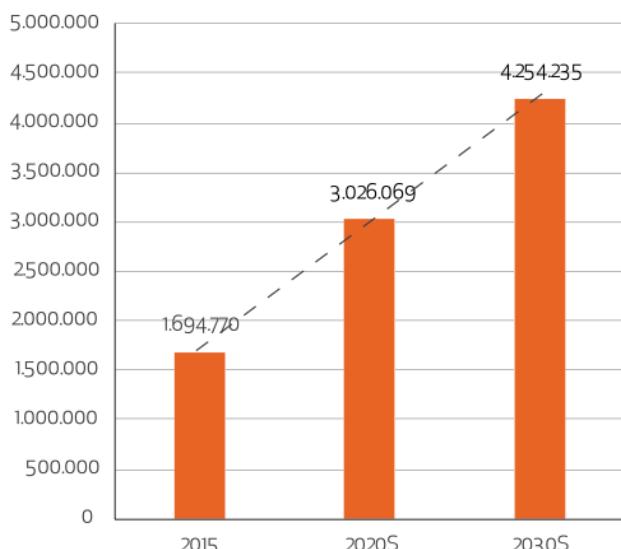
Samkeppnishæfni Íslands sem ferðamannalands virðist nokkuð sterk samkvæmt nýjustu skýrslu Alþjóðaefnahagsráðsins frá 2017 um samkeppnishæfni þjóða á sviði ferðaþjónustu en í henni er Ísland heilt yfir í 25. sæti af 136 löndum. Ísland fær mörg stig í flestum undirþáttum, s.s. öryggi og mannauði, en fær áberandi fá stig í undirþættinum samkeppnishæfni í verði þar sem það er í 132. sæti. Skýrist það m.a. af styrkingu krónunnar vegna aukins innflæðis gjaldeyris frá erlendum ferðamönnum síðustu ár sem gerir Ísland dýrari áfangastað. Samkvæmt þessum mælikvarða hefur samkeppnishæfni Íslands minnkað örlítið síðustu ár en til samanburðar var Ísland í 18. sæti í samkeppnishæfni í ferðaþjónustu heilt yfir og í 128. sæti í samkeppnishæfni í verði af 141 landi árið 2015.²²

Nokkuð hefur verið rætt um samband raungengis og komu ferðamanna til landsins. Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn hefur rannsakað áhrif styrkingar raungengis á ferðaþjónustu í mórgum löndum. Samkvæmt niðurstöðum leiðir styrking raungengis um 1% almennt til 0,2% fækkunar ferðamanna og 0,4% fækkunar gistenáttá.²³ Á Íslandi eru litlar vísbendingar þess efnis að raungengi hafi mikil áhrif á fjölda erlendra ferðamanna ef miðað er við þróun

undanfarinna ára. Þvert á móti virðist sambandið jákvætt, þ.e. því hærra raungengi, því fleiri ferðamenn. Þetta bendir til að verðtegnyi eftirspurnar eftir Íslandsferðum sé lítil og því séu það fleiri þættir en verð sem ráða ákvörðunum ferðamanna um ferðalög til Íslands.

Hærra gengi getur aftur á móti haft áhrif á neyslumynstur ferðamanna á landinu, þ.e. leitt til skemmri dvalartíma og dregið þar með úr aðsókn á landsbyggðina sem og leitt til minni eyðslu í þjónustu á borð við gistingu, veitingar og afþreyingu í innlendri mynt. Styrking gengisins og innlendar kostnaðarhækkanir, svo sem launahækkanir undanfarin misseri, geta einnig ýtt undir samþjöppun í greininni (e. *consolidation*) en í slíkum aðstæðum leita fyrirtæki leiða til hagræðingar í rekstri og grípa jafnvel til sameininga í því skyni. Hærra verð þarf þó ekki að vera að öllu leyti neikvætt ef gæði þjónustunnar sem veitt er standa undir verðmiðanum (e. *value for money*). Því reynir verulega á fyrirtækin í greininni að búa svo um hnútana að vöru- og þjónustuframboð fylgist að við hækkandi verð.

Í *Vegvísni í ferðapjónustu* er gert ráð fyrir að árlegur vöxtur ferðapjónustu hér á landi verði áfram meiri en sem nemur þróun á heimsvísu.²⁴ Farþegaspá Isavia, sem tekur mið af spám helstu flugfélaga sem eru með starfsemi á Keflavíkurflugvelli, gerir einnig ráð fyrir áframhaldandi vexti á allra næstu árum, en þó ekki jafnmiklum hlutfallslega og undanfarin ár. Spá Isavia fyrir 2018 sýnir mikla áframhaldandi fjölgun farþega sem fara um Keflavíkurflugvöll, mesta raunar meðal skiptifarþega, en gert er ráð fyrir tæpum 11,6% vexti í fjölda brottfara erlendra ferðamanna sem samsvarar um 2,4 milljónum 2018. Gert er ráð fyrir að aukningin verði mest utan sumartímans. Tölur um fjölda brottfararfærþega frá Íslandi um Keflavíkurflugvöll undanfarna mánuði (nóvember 2017 – febrúar 2018) sýna að aukningin í þessum mánuðum milli ára er hlutfallslega minni en verið hefur á síðustu árum.²⁵ Í bæði *Vegvísni í ferðapjónustu* og langtímaspá Isavia er gert ráð fyrir að vöxtur milli áranna 2020–2030 muni leita jafnvægis og haldast í hendur við spá Ferðamálastofnunar Sameinuðu þjóðanna.^{26,27} Þá gera Faxaflóahafnir ráð fyrir að farþegar skemmtiferðaskipa verði um 147.000 árið 2018 sem verður þá metfjöldi og aukning um 14,8% miðað við 2017.²⁸



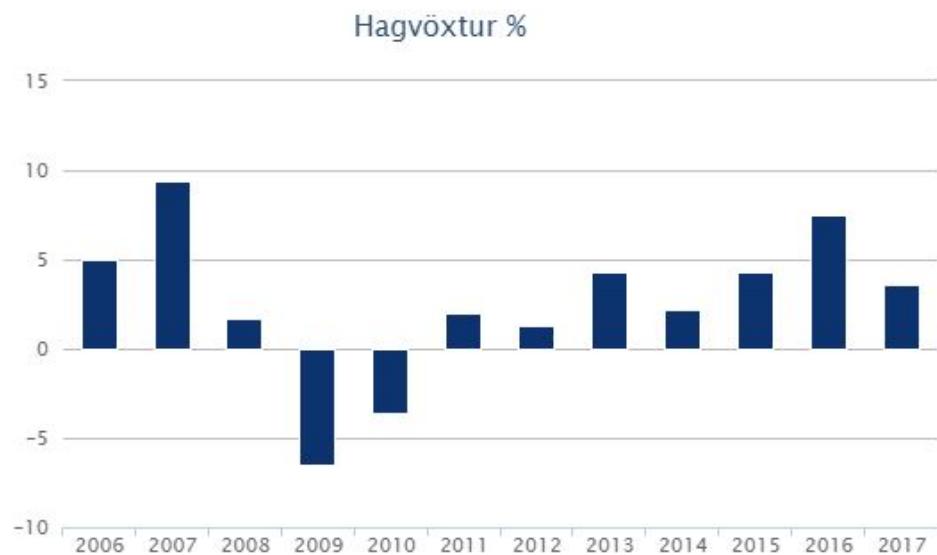
Mynd 5: Komufarþegar á Keflavíkurflugvelli til 2030²⁹

Þróunaráætlun Isavia til 2040³⁰ tekur m.a. mið af spám um farþegafjölda. Miklar framkvæmdir hafa staðið yfir undanfarin ár til að bregðast við auknum farþegafjölda og áform eru um frekari framkvæmdir til að auka afkastagetu flugvallarins.³¹ Flugfélögum sem bjóða upp að áætlunarflug frá Keflavíkurflugvelli heldur áfram að fjölgja.³² Þá hafa bæði Icelandair og Wow Air lýst því yfir að beint flug til Asíu sé í skoðun í náinni framtíð.³³ Því er allt útlit fyrir að fjölgun ferðamanna haldi áfram þó að ef til vill hægi á henni.

Helstu áhrif vaxtar ferðapjónustu á atvinnu- og efnahagsmál

Ferðapjónusta er drifkraftur efnahagsframfara um allan heim. Hún skapar tekjur og störf, hvetur til fjárfestinga í innviðum og getur verið jákvætt afl fyrir byggðaþróun. Ferðapjónusta telst þriðja stærsta útflutningsgrein heims á eftir efnaframleiðslu og olíuframleiðslu, og er stærri en bílaframleiðsla og matvælaframleiðsla. Hlutfall ferðapjónustu af vergri landsframleiðslu á heimsvísu er um 10% og eitt af hverjum tíu störfum í heiminum er tengt ferðapjónustu.³⁴

Þjóðhagslegt vægi ferðapjónustunnar á Íslandi hefur aukist verulega samhliða hröðum vexti hennar. Undanfarin tíu ár hefur greinin verið einn helsti drifkraftur hagvaxtar hér á landi.



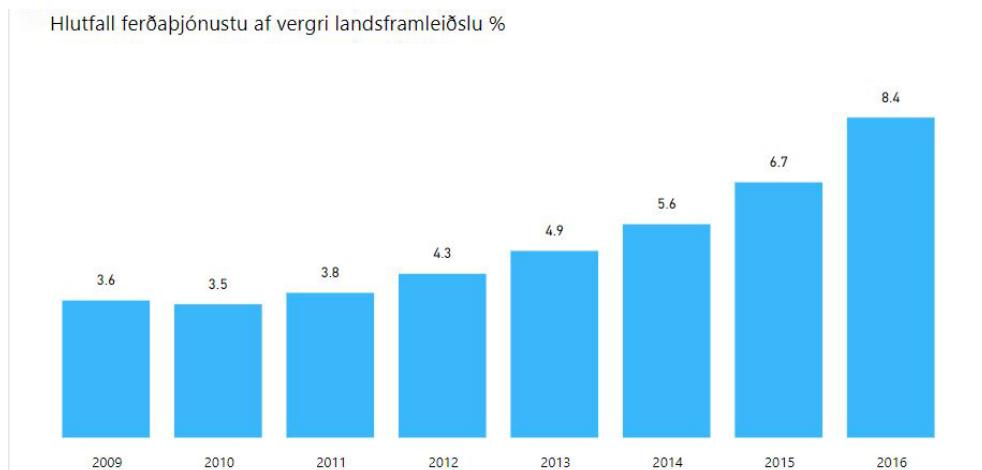
Mynd 6: Hagvöxtur á Íslandi 2006–2017³⁵

Vöxtur greinarinnar hefur skotið fleiri stoðum undir gjaldeyrisöflun þjóðarbúsins og lagt grunninn að efnahagslegum stöðugleika.

Þróun helstu hagtalna í ferðapjónustu

Eins og sjá má á mynd 7 var hlutfall ferðapjónustu af vergri landsframleiðslu á Íslandi 8,4% árið 2016 samkvæmt ferðapjónustureikningum Hagstofu Íslands en 3,6% árið 2009.³⁶ Þetta er tölувert hærra hlutfall en gengur og gerist í mörgum af helstu ferðamannalöndum

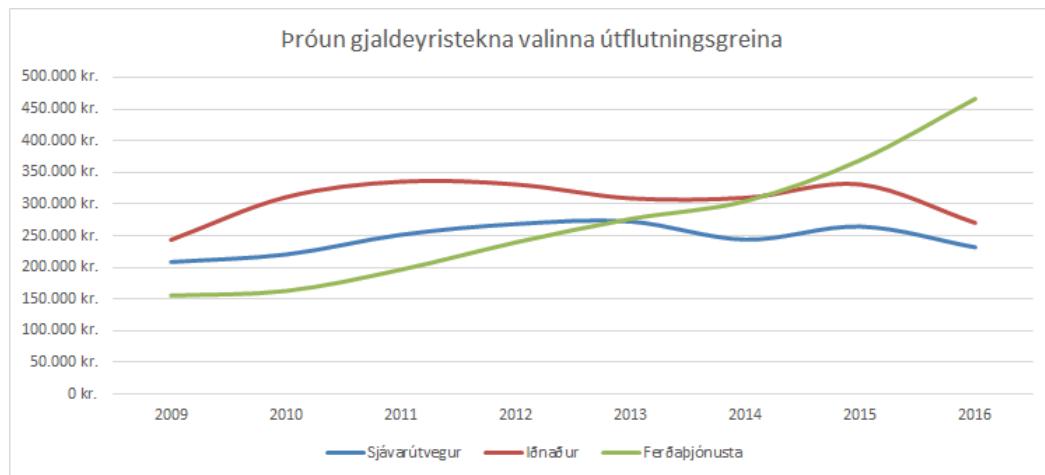
heims, m.a. Þýskalandi, Bretlandi og Frakklandi þar sem hlutfallið er um 4%. Þá hefur hlutfallið verið um 3% í Noregi og 2% í Finnlandi.³⁷



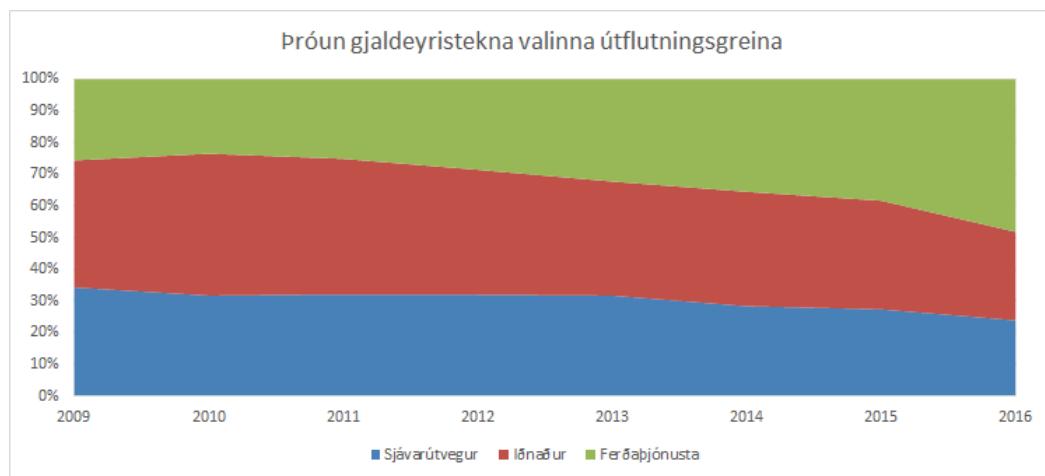
Mynd 7: Hlutfall ferðaþjónustu af vergri landsframleiðslu 2009–2016³⁸

Nú er ferðaþjónustan sú grein sem aflar mestra gjaldeyristekna. Þessi þróun hefur stutt við langvarandi jákvæðan viðskiptajöfnuð við útlönd sem nú er knúinn áfram af jákvæðum þjónustujöfnuði. Undanfarin ár hefur útflutningur vöru og þjónustu verið afar mikill, mældur sem hlutfall af landsframleiðslu. Árið 2017 nam hlutfallið 47% og hefur verið um og yfir 50% frá árinu 2009. Til samanburðar mældist hlutfallið að meðaltali 35% á árunum 1980–2008. Þótt innflutningur hafi aukist nokkuð umfram útflutning varð verulegur afgangur af vöru- og þjónustuviðskiptum á árinu 2017, eða 105,1 milljarðar kr., samanborið við 155,4 milljarða kr. árið 2016 á verðlagi hvors árs. Samkvæmt tölum Hagstofunnar nam hlutdeild ferðaþjónustu í heildarútflutningi 42% á árinu 2017. Til samanburðar var hlutdeild ferðaþjónustu í heildarútflutningi 39% árið 2016, þar sem átt er við samanlagðan útflutning vöru og þjónustu.³⁹

Heildargjaldeyristekjur þjóðarbúsins af erlendum ferðamönnum hérlendis og erlendis (að tekjum flugfélaga af leiguflugi erlendis meðtoldum) hafa stóraukist undanfarin ár en árið 2016 námu þær 466 milljörðum kr.⁴⁰ og er líklegt að þær hafi rofið 500 milljarða kr. múninn árið 2017. Samkvæmt spám um fjölgun ferðamanna er gert ráð fyrir að gjaldeyristekjur verði um 620 milljarðar kr. árið 2020 og yfir 1.000 milljarðar kr. árið 2030. Til samanburðar má benda á að heildargjaldeyristekjur þjóðarinnar árið 2016 námu um 1.180 milljörðum kr.⁴¹ Myndir 8 og 9 sýna að árið 2014 fór ferðaþjónusta fram úr sjávarútvegi og iðnaði og er nú svo komið að heildargjaldeyrisöflun ferðaþjónustu slagar í að verða jafnmikil eða meiri en í hinum tveimur greinunum til samans. Samdrátt í gjaldeyristekjum hinna greinanna má þó að hluta til skrifa á gengissyrkingu krónunnar þar sem sjávarútvegur og iðnaður eiga erfiðara um vik með að mæta samdrætti í tekjum í íslenskum krónum með magnaukningu útflutnings.

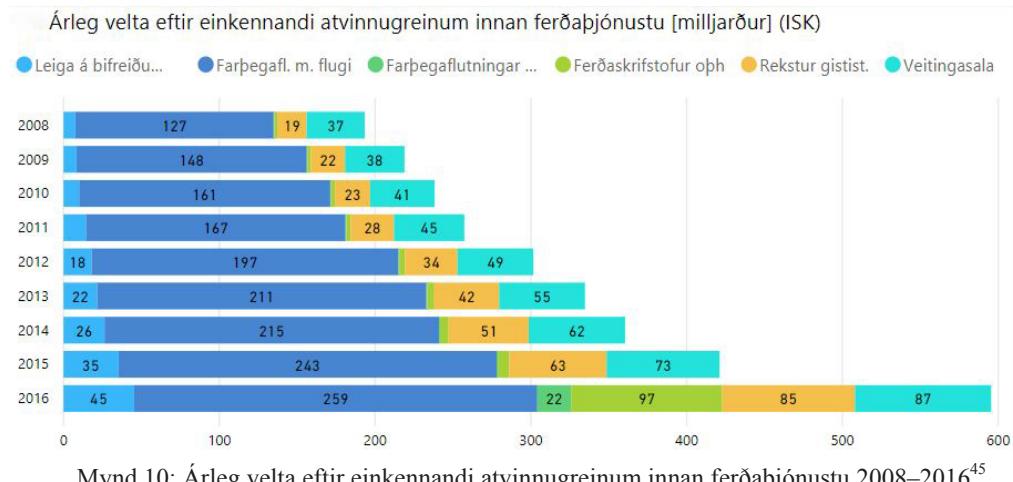


Mynd 8: Próun gjaldeyristekna valinna útflutningsgreina 2009–2016
Upphæðir í milljörðum kr. á verðlagi hvers árs⁴²



Mynd 9: Samspil helstu útflutningsgreina ferðaþjónustu 2009–2016⁴³

Annar mælikvarði á vöxt greinarinnar er velta í einkennandi greinum ferðaþjónustu.⁴⁴ Eins og sjá má á mynd 10 óx hún um rúm 8% milli áranna 2016 og 2017. Þessi mikli vöxtur kemur fram í öllum einkennandi greinum ferðaþjónustunnar.



Mynd 10: Árleg velta eftir einkennandi atvinnugreinum innan ferðaþjónustu 2008–2016⁴⁵

Ferðaþjónustan hefur haft mikil áhrif á þróun vinnumarkaðarins undanfarin ár. Fyrirtækjum og störfum í greininni hefur fjölgað til muna samhliða vextinum sem hefur átt stóran þátt í því að það atvinnuleysi sem myndaðist í kjölfar efnahagsáfallsins 2008 hefur gengið til baka. Launþegum í ferðaþjónustu fjölgaði úr um 14 þúsund árið 2008 (þegar mest var) í um 31 þúsund árið 2017 (einnig þegar mest var). Milli áranna 2017 og 2018 fjölgaði launþegum í einkennandi greinum ferðaþjónustu um 900. Teljast launþegar í ferðaþjónustu nú vera um 11–14% starfsmanna á íslenskum vinnumarkaði en þess ber að geta að tölverð árstíðaveifla er í fjölda launþega.^{46,47}

Ruðningsáhrif ferðaþjónustu

Nokkuð hefur verið fjallað um svokölluð ruðningsáhrif ferðaþjónustu undanfarin misseri. Þau má skilgreina sem neikvæð margfeldisáhrif vaxtar tiltekinnar atvinnugreinar. Jákvæðu margfeldisáhrifin eru m.a. sköpun nýrra starfa, hærri launagreiðslur og hærra fjárfestingartig. Neikvæðu áhrifin eru svokölluð ruðningsáhrif sem verða þegar aðrar atvinnugreinar eða markaðir þjást eða verða fyrir neikvæðri afkomu vegna vaxtar tiltekinnar atvinnugreinar. Birtingarmyndir ruðningsáhrifa sem tengja má við vöxt ferðaþjónustu á Íslandi eru m.a. hækkun húsnæðisverðs og styrking gengis krónunnar. Samkvæmt nýlegri rannsókn Seðlabanka Íslands á áhrifum skammtímaleigu á fasteignamarkaðinn á höfuðborgarsvæðinu (einkum með tilkomu Airbnb) kemur fram að áhrif hennar skýra um 15% hækkun raunverðs íbúða undanfarin þrjú ár. Samsvarandi hlutfall fyrir New York borg er 0,5%. Þetta samsvarar því að notkun um 1.200 íbúða á höfuðborgarsvæðinu hafi „hlíðrast“ úr hefðbundnu íbúðarhúsnæði yfir í skammtímaleigu.⁴⁸

Vaxandi gjaldeyristerkjur af ferðaþjónustu auka innflæði gjaldeyris sem setur þrýsting á gengi krónunnar til hækkunar. Með hækkun krónu skerðast möguleikar á framboði í ferðaþjónustu en einnig dregur þetta úr samkeppnishæfni annarra útflutningsgreina, því með hærra gengi krónu fá fyrirtæki í sjávarútvegi færri krónur fyrir hvert kiló af fiski, svo dæmi sé tekið. Þar með skerðir hún samkeppnishæfni annarra útflutningsgreina. Hærra gengi krónunnar hefur einnig gert nýsköpunar-, hugverka- og sprotafyrirtækjum í erlendri samkeppni erfiðara fyrir vegna minnkandi alþjóðlegrar samkeppnishæfni, m.a. vegna hækkunar kostnaðar umfram samkeppnislöndin sem að hluta til skýrist af styrkingu raungengis krónunar. Slíkt leiðir eðli mál samkvæmt til samdráttar og fakkunar starfa í þeim greinum

sem fyrir verða þar sem tekjur þeirra í innlendri mynt dragast saman að öðru óbreyttu. Í nýlegri skýrslu OECD⁴⁹ um íslenska ferðaþjónustu er hinn fordæmalausi vöxtur tengdur við *hollensku veikina* (e. *Dutch disease*).⁵⁰ Vísbindingar eru um að hækkun raungengisins sé farin að hafa áhrif á afkomu nokkurra greina innan ferðaþjónustunnar. Sem dæmi má nefna hótel og bílaleigur. Þá hefur störfum í öðrum greinum eins og sjávarútvegi og skapandi greinum verið að fækka.⁵¹

Eftir efnahagshrunið 2008 voru að mörgu leyti kjöraðstæður fyrir hraðan vöxt ferðaþjónustu hér á landi. Raungengið var mjög lágt í sögulegu samhengi. Atvinnuleysi var mikið og framleiðni lítil. Því má segja að til staðar hafi verið ákveðið tómarúm í hagkerfinu sem ferðaþjónustan fyllti í fyrst um sinn og var kærkomin viðbót við gjaldeyrisöflun. Vegna lágs raungengis voru laun hér á landi mjög samkeppnishæf og framboð vinnuafsls mikið. Ferðaþjónusta er vinnuafslsfrek grein og margir angar hennar krefjast ekki sérhæfðs eða sérmenntaðs vinnuafsls. Hinn hraði vöxtur ferðaþjónustu með tilheyrandi fjölgun starfa leiddi þó fljótlega til þess að jafnvægi náðist á vinnumarkaði, þ.e. atvinnuleysi minnkaði hratt. Síðustu ár hefur borið á ójafnvægi á vinnumarkaði, þ.e. umframeftirspurn eftir vinnuafli. Það hefur einkum verið rakið til ferðaþjónustu og byggingariðnaðar. Þeirri eftirspurn hefur verið mætt með innflutningi erlends vinnuafsls og nú er umtalsvert erlent vinnuafli starfandi hér á landi, einkum í framangreindum greinum.

Þá hefur Seðlabankinn bent á að áhætta fjármálakerfisins vegna ferðaþjónustu fer vaxandi, m.a vegna aukinna útlána til fyrirtækja í ferðaþjónustu sem nema nú um 17% af heildarútlánum stóru viðskiptabankana til atvinnufyrirtækja, en það er svipað hlutfall og útlán til sjávarútvegs. Þá bendir bankinn á að útlánaáhætta vegna þeirra gæti verið hlutfallslega meiri en sem nemur vægi þeirra og komi til samdráttar í greininni gætu efnahagsaðstæður versnað og útlánatap aukist.⁵² Því má halda því fram að ýmis merki séu um að hagkerfið sé að nálgast þann stað að fórnarkostnaður frekari vaxtar ferðaþjónustunnar kosti álíka mikið í öðrum atvinnugreinum, þ.e. að vöxtur ferðaþjónustunnar geti dregið úr samkeppnishæfni annarra greina, m.a í formi gengisstyrkingar og launaskriðs. Það getur leitt af sér að hagvöxtur til lengri tíma verði minni en ella þar sem framleiðsluþættirnir eru að stórum hluta bundnar í einni atvinnugrein á kostnað annarra. Við þannig aðstæður myndast ójafnvægi sem gæti haft neikvæð áhrif til lengri tíma á hagróun hér á landi. Á móti kemur að styrking raungengis og innlendar kostnaðarhækkanir ættu að styðja við hægfara aðlögun að jafnvægisástandi þar sem Ísland er á skómmum tíma orðið mjög dýr áfangastaður í samanburði við helstu samkeppnislönd. Því ætti samkvæmt almennum lögmálum framboðs og eftirspurnar að hægja á vexti undanfarinna ára.

Ferðaþjónusta er orðin undirstöðuatvinnugrein á Íslandi og hefur vöxtur í komum erlendra ferðamanna haft mikla þýðingu fyrir viðreisen efnahags landsins og þróun samfélagsins síðustu ár. Allar líkur eru á því að umfang greinarinnar í hagkerfinu verði áfram mikið og vaxi áfram, þótt vöxturinn verði ef til vill eithvað hóflegri á komandi árum. Það má enda velta því upp hvort fjölgun ferðamanna um 20–40% milli ára, ár eftir ár, sé skynsamleg. Innviðir, í víðum skilningi, geta illa haldið í við slíkan vöxt til lengdar. Ef slík þróun heldur áfram er hætta á að gæði gefi eftir sem og samkeppnishæfni Íslands sem ferðamanna-staðar til framtíðar. Huga þarf að efnahagslegu vægi ferðaþjónustunnar í samspili við aðrar atvinnugreinar, en ekki síður við aðra undirstöðuþætti sjálfbærrar þróunar sem er gjarnan erfiðara að mæla, þ.e. umhverfi og samfélag.

Dreifing ferðamanna og álagsstaðir

Áfangastaðir ferðamanna eru misjafnlega fjölsótir og álag á þeim af völdum ferðamennsku þar af leiðandi mismikið. Fjöldi ferðamanna er breytilegur milli svæða og milli áfangastaða sem og milli árstíða. Flæði ferðamanna stjórnast af fjölmögum áhrifaþáttum, svo sem samgöngum og aðdráttarafla áfangastaðar (m.a. hversu öruggir þeir eru taldir vera), markaðssetningu áfangastaðar, dvalarlengd, vali á ferðamáta og persónulegum högum og áhuga ferðamanna sjálfrá. Meirihluti ferðamanna ferðast akandi um landið eða kemur sér þannig á áfangastað.⁵³ Útvist og ferðamennska í formi gönguferða, hestaferða, hjólaferða og jeppaferða hefur hins vegar stóraukist síðustu ár samfara almennri vakningu um hollstu útvistar, nauðsyn hreyfingar og í takt við vaxandi afspreyingarferðamennsku.⁵⁴

Gróft reiknað má áætla að um 70 þúsund erlendir ferðamenn hafi verið á landinu að jafnaði á dag yfir sumarmánuðina og um 30 þúsund að jafnaði á dag aðra mánuði ársins 2017, út frá heildarfjölda brottfara erlendra ferðamanna og meðaldvalarlengd. Umferð ferðamanna dreifist hins vegar aldrei fullkomlega jafnt og þessar tölur segja því lítið um það hvernig mynstrið er í flæði ferðamanna um landið og hvernig álag vegna þeirra á náttúru, innviði og samfélag birtist í raun í tíma og rúmi.

Ákveðnir staðir eru aðgengilegir allt árið um kring, hafa mikið aðdráttarafl og hafa verið áberandi í ýmiss konar kynningu um langt skeið. Dæmi um staði sem hafa dregið til sín erlenda ferðamenn frá upphafi ferðamennsku á Íslandi eru Reykjavík, Þingvellir, Geysir, Gullfoss og Hekla.⁵⁵ Í seinni tíð hafa ótal fleiri staðir bæst við sem algengir staðir sem erlendir ferðamenn vilja gjarnan haka við á óskalista sínum, t.d. Bláa lónið, Seljalandsfoss, Skógarfoss, Reynisfjara og Jökulsárlón. Langflestir, eða 83–85% erlendra ferðamanna, eru að heimsækja Ísland í fyrsta skipti.^{56,57} Eðlilegt er að þeir vilji heimsækja þessa þekktu ferðamannasegl. Því má reikna með að þeir verði áfram fjölsótir, ekki síst þegar ferðamönnum frá nýjum landfræðilegum mörkuðum fjölgar. Aðrir staðir sem eru ekki jafnaðgengilegir og minna þekktir eru eðli málsins samkvæmt alla jafna minna heimsóttir. Flæði ferðamanna er hins vegar kvíkt. Það getur breyst eftir því sem fyrrgreindir áhrifaþættir breytast. Sem dæmi má nefna að heimsóknum getur fjölda ef samgöngur að áfangastað eru bættar eða ef umfjöllun á netmiðlum verður til þess að skyndilega verður litt þekktur staður vinsæll eða heimsóknarfjöldi stóreykst skyndilega, eins hefur nýlega gerst t.d. við Brúarárfoss⁵⁸ og í Fjaðrárgljúfri.⁵⁹ Slíkt getur verið áskorun fyrir verndun viðkvæmra staða, gæði upplifunar af þeim og þar með orðspor staðanna og landsins alls sem ferðamannalands. Sömuleiðis getur heimsóknum fækkað ef náttúrugæði hnigna eða ef t.d. kostnaður vegna heimsóknar hækkar vegna gengisbreytinga.

Gagnasöfnun um dreifingu ferðamanna

Áreiðanlegar og tímanlegar upplýsingar um fjölda og dreifingu ferðamanna skipta miklu málí fyrir skipulag áfangastaða. Nokkrir aðilar sinna gagnasöfnun tengdri dreifingu ferðamanna hér á landi. Gistináttatölur Hagstofunnar, talningar á vegum dr. Rögnvalds Ólafssonar og Gyðu Þórhallsdóttur og kannanir Ferðamálastofu gefa einna skýrustu heildarmyndina af dreifingu ferðamanna á landsvæði og einstaka áfangastaði og þar með hvernig álag vegna ferðamennsku dreifist um landið. Hér á eftir er stuðst við nýjustu fáanlegu gögn frá þessum aðilum en rétt er að hafa fyrirvara á mismunandi aðferðafræði í gagnasöfnuninni.

Í ferðavenjukönnunum Ferðamálastofu eru erlendir og innlendir ferðamenn m.a. spurðir að því hvort tilteknir landshlutar og valdir áfangastaðir hafi verið heimsóttir. Ferðamálastofa hefur tekið saman áætlun um fjölda ferðamanna á svæðum og stöðum með því að bera þau gögn saman við talningar á fjölda ferðamanna á Keflavíkurflugvelli. Þann fyrirvara þarf að

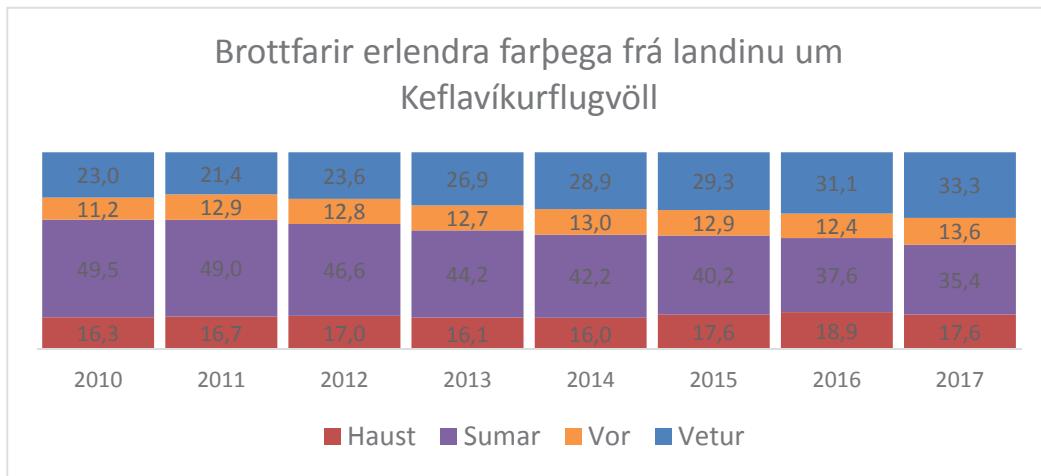
hafa á að hér er ekki um eiginlega talningu að ræða og gefa gögnin því grófa vísbindingu um för fólks um landið. Ferðamenn sem koma um aðra millilandaflugvelli, með Norrænu og farþegar skemmtiferðaskipa eru ekki meðtaldir og dvalarlengd er heldur ekki reiknuð inn í dæmið. Útreikningar þessir eru því háðir verulegri óvissu.⁶⁰

Dr. Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir hafa allt frá árinu 2006 stundað talningar á ferðamönnum á völdum áfangastöðum á landinu. Talningarástöðum hefur fjölgæð ár frá ári og er nú talið á um 90 stöðum á landinu bæði á hálandi og láglendi. Af þeim eru sumarteljarar á um 50 stöðum en heilsársteljarar á hinum. Fjöldi ferðamanna er metinn út frá bifreiðateljurum sem mæla umferð ökutækja á aðkomuleiðum áfangastaðanna. Auk þess eru upplýsingar úr vegatalningum Vegagerðarinnar nýttar á ákveðnum stöðum. Talningar á áfangastaðnum sjálfum geta gefið nákvæmari upplýsingar um fjölda ferðamanna á einstökum stöðum en spurningakannanir þar sem dagsgestir, erlendir sem innlendir, eru einnig taldir. Þó þarf að hafa í huga að óvissa getur m.a. verið í áætlun um meðalfjölda í bifreið og þar með fjölda gesta.⁶¹

Athuga ber að mælingar eru ekki til staðar á öllum vinsælum ferðamannastöðum á Íslandi. Áfangastaðir sem eru mældir eru auk þess að einhverju leyti breytilegir milli gagnasetta og árstíða. Saman gefa þessi gögn samt nokkuð skýra mynd af dreifingu ferðamanna á landshluta og staka áfangastaði.

Dreifing ferðamanna eftir árstíðum, landshlutum og áfangastöðum

Á Íslandi hefur árstíðasveifla í komum erlendra ferðamanna minnkað á undanförnum árum þar sem hlutfallslega fleiri koma utan háannatíma en áður. Árið 2010 var hlutfall sumarferðamanna af öllum ferðamönnum 49,5% en árið 2017 var það komið niður í 35,4%. Á sama tímabili jókst hlutdeild vetrarferðamanna, sjá mynd 11.⁶²

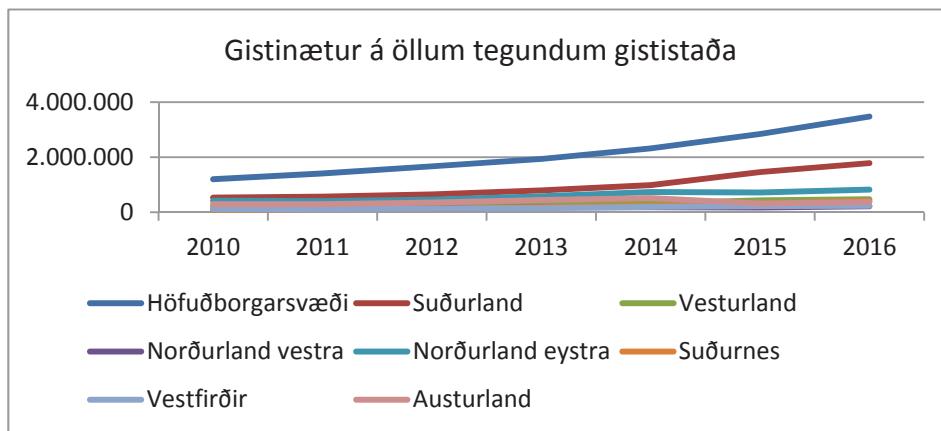


Mynd 11: Brottfarir erlendra ferðamanna um Keflavíkurflugvöll eftir árstíðum 2010–2017⁶³

Flest ferðalög Íslendinga innanlands þar sem gist er í eina nótt eða lengur eru farin sumarmánuðina þrjá. Árið 2017 voru flest ferðalög farin í júlí (63%), þá júní (54%) og ágúst (54%). Ferðast var í mun minna mæli í öðrum mánuðum.⁶⁴

Þótt árstíðasveiflan hafi jafnast tölувvert á heildina lítið, þá er dreifing ferðamanna um landið og yfir árið enn mjög misjöfn á milli landshluta. Mynd 12 sýnir þróunina í fjölda

gistinátta Íslendinga og erlendra ferðamanna á öllum tegundum gististaða eftir landshlutum 2010–2017. Tafla 1 sýnir síðan hlutdeild sumarmánaða á öllum tegundum gististaða í hverjum landshluta árið 2017.⁶⁵



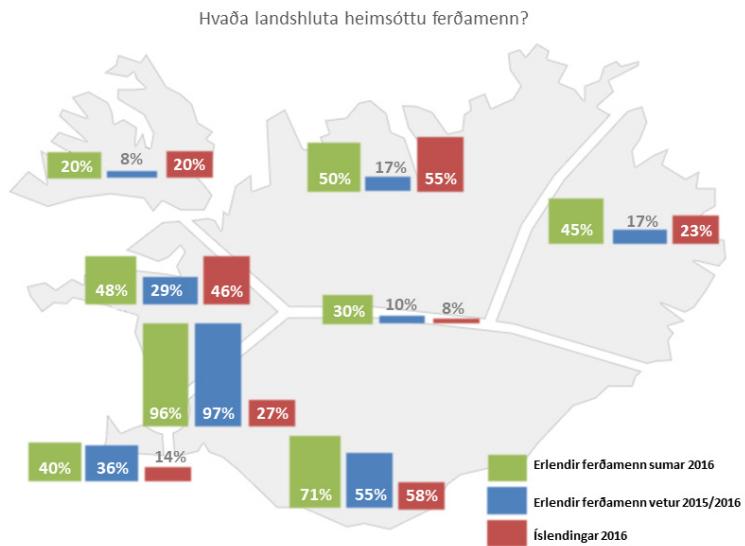
Mynd 12: Gistinætur á öllum tegundum gististaða eftir landshlutum 2010–2016⁶⁶

Tafla 1: Hlutdeild gistenátta að sumri í einstaka landshlutum 2017⁶⁷

Hlutdeild gistenátta að sumri til (júní–ágúst) í einstaka landshlutum á öllum tegundum gististaða 2017	
Höfuðborgarsvæði	32%
Suðurnes	41%
Suðurland	53%
Vesturland	61%
Norðurland eystra	63%
Norðurland vestra	70%
Austurland	72%
Vestfirðir	78%

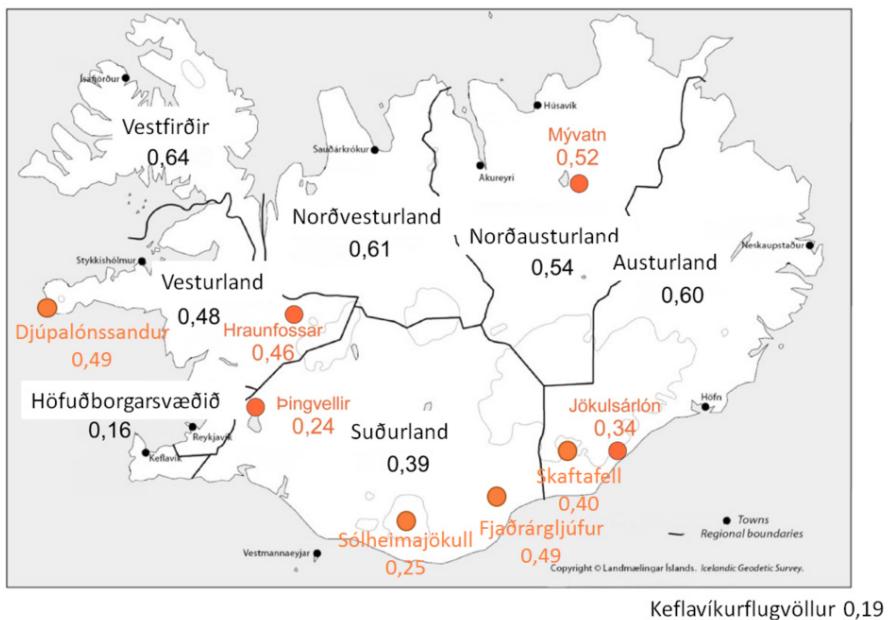
Sjá má að gistenóttum hefur fjölgað í öllum landshlutum síðustu ár fyrir utan fækkun milli áranna 2014 og 2015 á Norðurlandi eystra og á Austurlandi.⁶⁸ Yfirgnæfandi meirihluti gistenátta er þó á höfuðborgarsvæðinu og vöxturinn á milli ára að jafnaði mestur á suðvesturhorninu. Hlutfall gistenátta yfir sumartímann hækkar einnig mjög eftir því sem fjær dregur höfuðborgarsvæðinu.

Mynd 13 sýnir áætlaða dreifingu heimsókna (þ.e. óháð því hvort gist sé í landshlutanum) erlendra og innlendra ferðamanna eftir landshlutum fyrir árið 2016 samkvæmt könnunum Ferðamálastofu.⁶⁹



Mynd 13: Áætlað hlutfall heimsókna erlendra ferðamanna (sumar og vetur) og innlendra ferðamanna (allt árið) til mismunandi landshluta 2016⁷⁰

Mynd 14 sýnir árstíðasveifluna í dreifingu heimsókna ferðamanna samkvæmt talningum Rögnvaldar og Gyðu.⁷¹ Hún er greind með Gini-stuðli⁷² eftir fjölða ferðamanna til landsins, gistináttagögnum frá Hagstofunni og fjölða ferðamanna á áfangastöðum. Því lægri sem stuðullinn er, því minni er árstíðasveiflan.



Keflavíkurflugvöllur 0,19

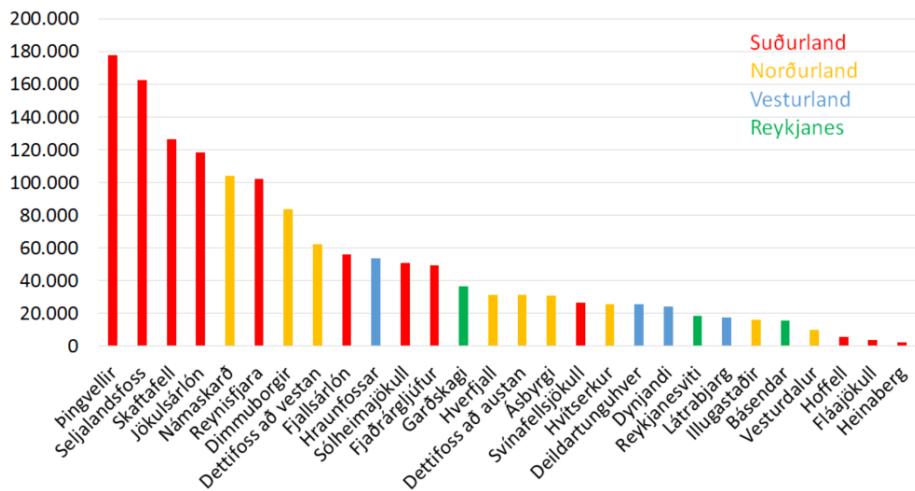
Mynd 14: Árstíðasveifla í landshlutum og á völdum áfangastöðum á Íslandi 2016 út frá Gini-stuðli⁷³

Af myndunum hér að framan má sjá má að ferðamenn dreifast mjög misjafnlega um landið og eftir árstíma. Þeir fara víðar um land yfir háonnina en árstíðasveiflan er enn mikil á landsbyggðinni og sérstaklega um vetrur, auk þess sem heimsóknum á hálandið fækkar eðlilegally mikið á þeim árstíma. Árstíðasveiflan er minnst á höfuðborgarsvæðinu sem er eðlilegt vegna staðsetningar Keflavíkurflugvallar á suðvesturhorninu og vegna aðdráttarafls Reykjavíkur sem höfuðborgar. Nær allir erlendir ferðamenn koma til Reykjavíkur. Suðurlandið er næstmeist heimsótta landsvæðið óháð árstíma sem skýrist af góðu aðgengi og því að þekktustu kennileiti Íslands eru þar, einkum áfangastaðir á Gullna hringum og meðfram suðurströndinni. Í myndunum birtist algengt ferðamynstur utan háannar þegar ferðamenn dvelja gjarnan í Reykjavík en fara þaðan í dagsferðir, einkum um Suðurland, allt að Jökulsárlóni, en einnig um Reykjanes og Vesturland. Ein helsta ástæða þessa mynsturs er sú að meðaldvöl erlendra ferðamanna er styttri að vetri til (að jafnaði 6,0 nætur 2017–2018) en að sumri til (að jafnaði 8,5 nætur árið 2017)⁷⁴ sem takmarkar að einhverju leyti vegalengdina sem ferðamenn komast frá Reykjavík um vetrur. Það skýrist aftur af því að fólk tekur sér almennt lengra sumarfrí, en frí á öðrum árstínum eru þá gjarnan styttri.

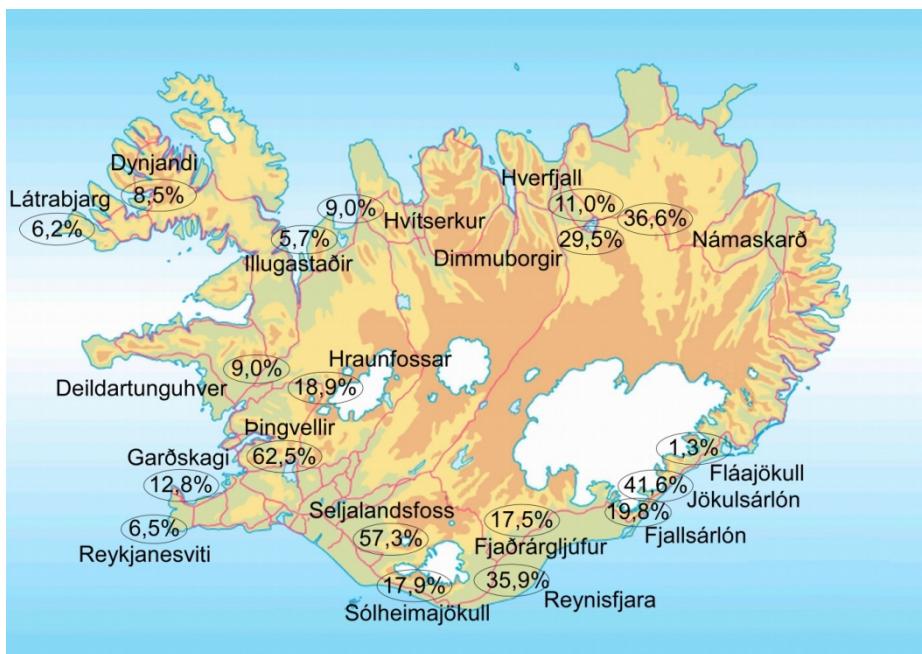
Talsverður munur virðist vera á ferðamynstri erlendra og innlendra ferðamanna. Þeir innlendu dreifast jafnar um landið. Suðurlandið er einnig vinsælasta svæðið meðal Íslendinga en Norðurland og Vesturland koma þar á eftir.

Myndirnar hér á eftir sýna áætlaðan heimsóknafjölda á staka áfangastaði samkvæmt talningum og áætlað heimsóknarhlutfall á völdum stöðum úr því mengi miðað við brottfarartalningu á Keflavíkurflugvelli í ágúst og febrúar 2017.^{75,76}

Ágúst - 2017

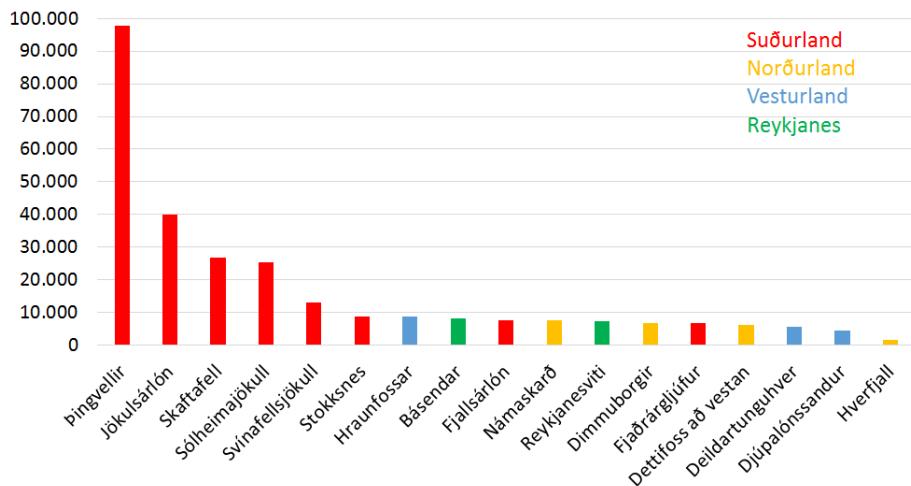


Mynd 15: Mest heimsóttu áfangastaðirnir á Íslandi samkvæmt talningum í ágúst 2017⁷⁷

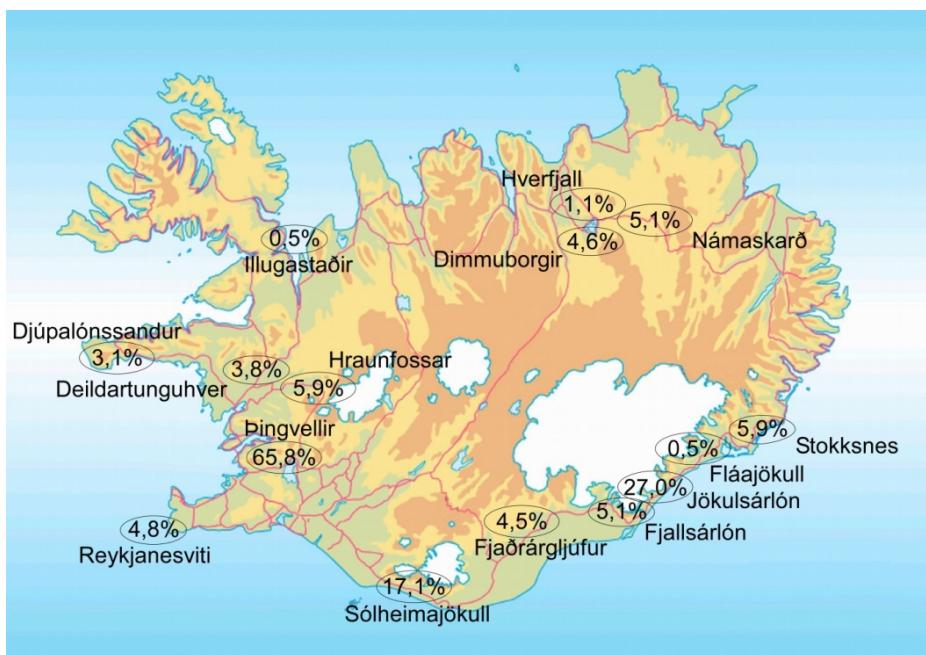


Mynd 16: Áætlað heimsóknarhlutfall ferðamanna á áfangastöðum ágúst 2017 samkvæmt talningum og miðað við Keflavík⁷⁸

Febrúar - 2017



Mynd 17: Mest heimsóttu áfangastaðir á Íslandi samkvæmt talningum í febrúar 2017⁷⁹



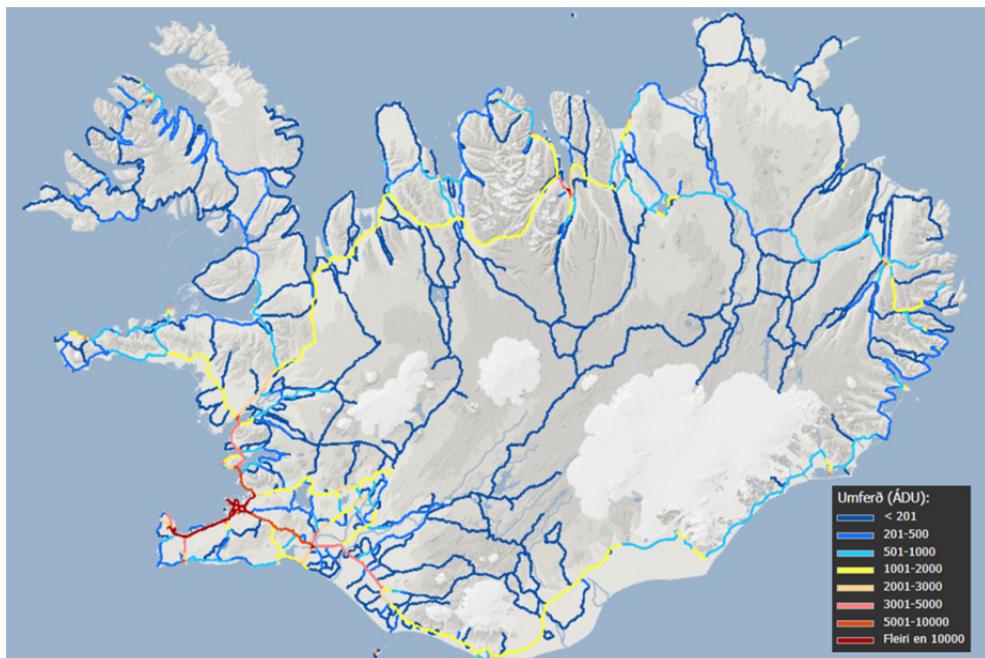
Mynd 18: Áætlað heimsóknarhlutfall ferðamanna á áfangastöðum febrúar 2017 samkvæmt talningum og miðað við Keflavík⁸⁰

Myndirnar hér að framan sýna glöggt að náttúruskoðunarstaðir á Suðurlandi (t.d. Þingvellir, Seljalandsfoss, Skaftafell og Jökulsárlón) eru undir mesta álaginu, allt árið um kring. Tölverður munur er enn á suðvesturhorninu og öðrum landsvæðum í fjölda heim-

sókna yfir sumartímann. Sá munur verður enn meira áberandi á veturna þegar heimsóknir til landshluta fjær höfuðborginni minnka verulega. Staðir á Norðurlandi, einkum staðir í Mývatnssveit, koma á eftir stöðum á Suðurlandi í vinsældum um summar, en staðir á Reykjanesi og á Vesturlandi, sem eru nær höfuðborginni, koma á eftir stöðum á Suðurlandi í vinsældum um veturna. Hér sést því aftur algengt vetrarferðamynstur sem felst í dagsferðum frá Reykjavík.

Álag á vegum

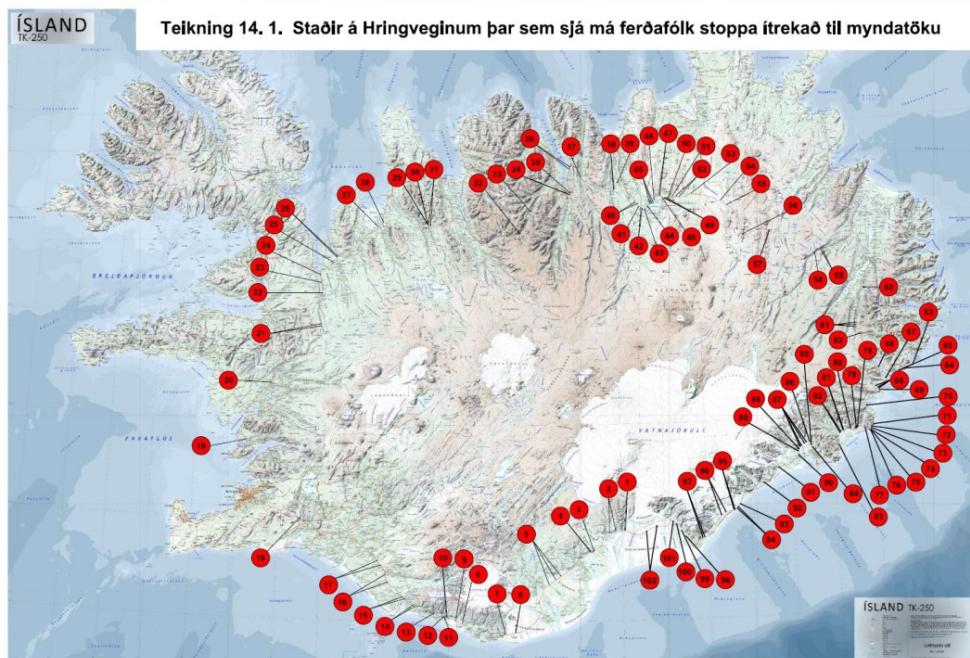
Auk talninga á áfangastöðum geta greiningar Vegagerðarinnar á umferð á þjóðvegum landsins gefið vísbendingu um hvernig álag vegna ferðamennsku dreifist um landið þótt þær tölur nái yfir alla umferð, þ.e. ekki bara vegna ferðamanna. Kort Vegagerðarinnar af meðalumferð á dag á þjóðvegum landsins árið 2016 sýnir að hún var langmest í kringum Reykjavík, á Reykjanesbrautinni og í kringum Akureyri, síðan frá Reykjavík að Hvolsvelli á Suðurlandi annars vegar og frá Reykjavík að Borgarnesi hins vegar, þar á eftir meðfram Suðurlandinu að Skaftafelli og norður að Akureyri, en svo verður umferðin brotkenndari og er áberandi lítil á Vestfjörðum, Norðausturlandi, Austfjörðum og á hálandinu⁸¹ (mynd 19).



Mynd 19: Meðalumferð á dag (ÁDU) á þjóðvegum 2016⁸²

Vegagerðin hefur einnig kortlagt helstu staði á og við þjóðveg 1 þar sem erlendir ferðamenn stoppa gjarnan til myndatöku. Kortlagning þessi sem sjá má á mynd 20 rímar vel við gögn um dreifingu ferðamanna á landsvæði og áfangastaði. Mest er um myndastopp á Suðurlandi og Suðausturlandi, en einnig talsvert á Mývatnssvæðinu og á Norðvesturlandi sem er raunar athyglisvert þar sem staðir á því svæði eru ekki ofarlega á blaði sem viðkomustaðir erlendra ferðamanna samkvæmt fyrrgreindum talningum og könnunum, en það gæti skýrst af því að fáir áfangastaðir á Norðvesturlandi eru inni í þeim mælingum. Niðurstaða

þessarar úttektar Vegagerðarinnar var sú að aðstöðu til áningar og útsýnis meðfram þjóðvegi 1 er verulega ábótavant og mikil þörf er á fjölgun áningarástaða, bílastæða og útskota við þjóðvegi landsins, sérstaklega á þessum svæðum.⁸³



Mynd 20: Staðir á þjóðvegi 1 þar sem sjá má ferðafólk stoppa ítrekað til myndatöku⁸⁴

Álag vegna skemmtiferðaskipa

Fjöldi farþega sem kemur til Íslands með skemmtiferðaskipum er hlutfallslega líttill þegar litið er til heildarfjölda ferðamanna en ferðamynstur þess hóps og það hvernig álag af völdum hans dreifist er að mörgu leyti sérstætt. Mikil árstíðasveifla einkennir komur skemmtiferðaskipa. Tímabilið teygist frá vori fram á haust en flest skip koma yfir hásumarið. Oft kemur mikill fjöldi farþega á sama stað á stuttum tíma í skipulögðum dagsferðum frá skipunum en algengustu áfangastaðir slíkra skipulagðra ferða fyrir utan hafnarbæina sjálfa eru vinsælir náttúrustaðir á borð við Gullfoss, Geysi, Goðafoss og Dimmuborgir. Sú þróun á sér stað að skemmtiferðaskipin fara stækandi og farþegum í hverju skipi fer þannig fjölgandi. Á stórum „skipadögum“ þegar tvö eða fleiri skip eru í sömu höfn á sama tíma geta þessir staðir því orðið fyrir miklu álagi á skömmum tíma. Einnig hefur vaxandi fjöldi smærri leiðangursskipa viðvöl hér á landi en þau sækja gjarnan í minni hafnir og geta haft í för með sér áskoranir varðandi landtöku á mjög viðkvæmum svæðum.⁸⁵ Þeir sem þjónusta skemmtiferðaskipin kalla eftir regluverki og stefnumótun varðandi komur skemmtiferðaskipa til Íslands.⁸⁶

Á mynd 21 má sjá móttökuhafnir skemmtiferðaskipa um landið eftir grófri stærðarskiptingu. Stóru kassarnir tákna afkastamestu hafnirnar þrjár, Reykjavíkurhöfn, Akureyrarhöfn og Ísafjarðarhöfn. Litlu kassarnir tákna aðrar hafnir sem hafa tekið á móti skemmtiferða-

skipum.⁸⁷ Samkvæmt Cruise Iceland tók Reykjavíkurhöfn á móti um 128 þúsund farþegum, Akureyrarhöfn um 109 þúsund farþegum og Ísafjarðarhöfn um 79.000 farþegum árið 2017.⁸⁸



Mynd 21: Móttökustaðir skemmtiferðaskipa⁸⁹

Af þessu má áætla að mesta álagið vegna farþega sem koma til landsins með skemmtiferðaskipum dreifist á annars vegar Reykjavík og vinsæla staði þar í kring á Suðvesturhorninu og hins vegar Akureyri og vinsæla staði þar í kring, svo sem á Mývatnssvæðinu. Ísafjörður sker sig úr sem vinsæll viðkomustaður skemmtiferðaskipa sem er annars ekki ofarlega á lista viðkomustaða erlendra ferðamanna samkvæmt fyrrgreindum talningum og könnunum. Seyðisfjörður sker sig líka úr sem móttökustaður Norrænu á sumrin.

Fleiri aðilar en hér hafa verið nefndir leggja mat á fjölda ferðamanna hér á landi með einum eða öðrum hætti. Ýmis verkefni tengd talningum eru þar að auki í þróun, nefna má nýja landamærarannsókn Ferðamálastofu og Hagstofu Íslands og tilraunaverkefni Rannsóknarseturs verslunarinnar um staðsetningu ferðamanna með farsímagögnum í því samhengi. Gagnasöfnun um dreifingu ferðamanna um landið er að mörgu leyti ábótavant. Því hefur verið haldið fram að teljara vanti á sumum af vinsælustu stöðum landsins, m.a. við Skógarfoss, Geysi og Gullfoss auk staða á háleldinu m.a. á norðurhluta Kjalvegar, á Hveravöllum og í Kerlingarfjöllum.⁹⁰ Skynsamlegt væri að fara í þarfagreiningu á talningum og skoða vel hvaða útfærslur og tæknilausnir henta best til framtíðar. Mikilvægt er að talningargögnum séu uppfærð reglulega (helst fánleg í rauntíma), áreiðanleg og aðgengileg og að samfella fáist í gögnin til að hægt sé að greina þróunina yfir tíma. Einnig þarf að vera hægt að tengja talningargögnum við annars konar gögn til þess að geta m.a. greint ástæður breyttinga í ferðamynstri og móta aðgerðir til að bregðast við álagi á náttúru, innviði og samfélög og stýra því betur.

2. Tegundir álags

Samhlíða vaxandi fjölda ferðamanna á heimsvísu hafa neikvæð áhrif aukins ferðamannastráums á umhverfi og samfélög orðið meira áberandi á vinsælum ferðamannastöðum. Slíkt getur dregið úr aðráttaraflri svæða og jafnvel ógnað tilveru þeirra og ímynd.⁹¹ Þannig getur ferðamennskan unnið gegn sjálfrí sér. Hægt er að sporna við slíkri þróun með öflugri stýringu í anda sjálfsbærrar þróunar.

Til að geta brugðist rétt við aðstæðum og/eða komið í veg fyrir neikvæð áhrif og ýtt undir hin jákvæðu þarf að þekkja auðlindina sem um ræðir og í hverju aðráttaraflin er fólgid. Einnig þarf að þekkja samspil ferðamanna og stoðþjónustu og hvaða jákvæðar og neikvæðar afleiðingar ferðamennska getur haft í för með sér. Hér verður greint frá þessum atriðum.

Auðlind ferðajónustu

Í ferðamálafræðum er því haldið fram að náttúrulegt, manngert og menningarlegt umhverfi ferðamannalands/-staðar/-svæða sé mikilvægasta auðlind ferðajónustunnar vegna tengsla umhverfisins við hinn sálfræðilega hvata að baki ferðalögum.⁹² *Náttúrulegt umhverfi* á við um það sem staðir skarta frá náttúrunnar hendi – landslag, jarðfræðifyrirbæri, loftslag, veðurfar og vistkerfi. Hið *manngerða umhverfi* á við um allar byggingar og grunngerð og *menningarlegt umhverfi* á við um sögu, menningu og menningararfleifð sem og ímynd ferðamannastaðar. Ímynd lands/svæðis/staðar er ójrúfanlegur hluti af aðráttaraflinu því hún vekur upp ákveðna mynd í huga fólks af ferðamannastaðnum og þar með fyrirheit um ákveðnar aðstæður, upplifanir og líðan í ferð⁹³ og eftir ferð.⁹⁴

Ísland er auðugt af náttúrulegu landslagi og á sér merkilega sögu. Kannanir Ferðamálastofu í gegnum árin hafa sýnt fram á að náttúra Íslands skapar landinu mest aðráttarafl sem ferðamannaland, og rannsóknir á aðráttarafl landsins styðja það.⁹⁵ Áhugi fólks á sögu og menningu hvetur einnig til ferðalaga til Íslands en í mun minna mæli. Í því sambandi tengist aðráttarafl þeim menningarverðmætum sem ferðamenn skynja í umhverfi og menningu landsins og einstakra svæða innan þess.⁹⁶ Rannsóknir sem hafa beint sjónum að ímynd Íslands og íslenskrar náttúru í tengslum við náttúrutengda ferðamennsku hafa sýnt að ímynd Íslands sem ferðamannalands fyrir alls kyns ferðamáta (t.d. gönguferðir, jeppaferðir, hestafærir og stangveiði) *byggist á sömu hugmyndum og hafa skapað náttúrunni aðráttarafl fyrir yndisferðamennsku í vestraenum heimi frá upphafi*, gáfu náttúrunni gildi og sköpuðu huglæg skil á milli borga og sveita, og sveita og óbyggða.⁹⁷ Þær byggjast annars vegar á vísindaorðræðu jarðfræðinnar sem stillir Íslandi upp sem ferðamannastað sem einkennist af villtri ósnortinni náttúru eða víðernum (e. *wilderness*) sem býður upp á fágæt og spennandi tækifæri fyrir alls kyns útvist og að komast í tæri við merkileg jarðfræðifyrirbrigði eins og jöklar, eldfjöll og norðurljós. Hin villtu einkenni íslenskrar náttúru ýta einnig undir möguleikann á að skynja ferðina sem ævintýri. Hins vegar byggist aðráttaraflid á orðræðu rómantíkurinnar um náttúruna og endurnýjandi áhrif þess að dvelja í náttúrunni sem kallar fram hugmyndir um að komast um stundarsakir burt frá daglegri rútinu og út í náttúruna þar sem menn geta notið þess að dvelja á svæði sem einkennist af friðsæld og ró, yndi og fegurð, hvílt sig, safnað orku, fengið frið til að hugsa, og endurheimt styrk og gleði í gegnum valið útvistarform.

Grunnrannsóknir á endurnýjandi áhrifum þess að dvelja í og upplifa náttúru sem hafa farið fram í vísindasamféluginu á undanförnum 50 árum styðja vellíðunaráhrifin. Þær staðfesta að dvöl í náttúrunni (að ganga um náttúruna eða sitja og horfa á náttúruna), jafnvel í mjög skamma stund), getur haft streitulosandi áhrif og önnur heilsusamleg endurnýjandi

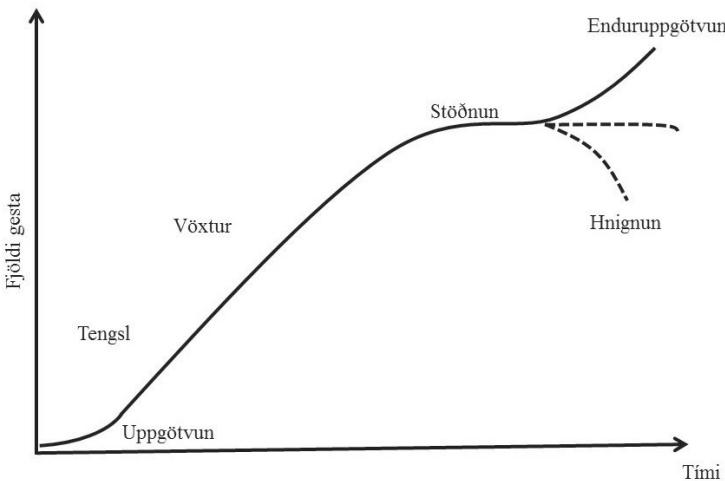
áhrif á andlega og líkamlega líðan og heilsu, og betri áhrif en sama iðja í borgarumhverfinu.⁹⁸ Rannsóknir innan ferðamálafræða á heilsusamlegum áhrifum ferðalaga og útvistar hérlandis og erlendis taka í sama streng.⁹⁹ Þetta eru mikilvægar upplýsingar um grunnþáttinn í aðráttarafli Íslands sem ferðamannalands fyrir náttúrutengda yndisferðamennsku – ferðamennsku sem getur verið af ýmsu tagi, svo sem af meiði ævintýraferðamennsku (e. *adventure tourism*) sem felur í sér ákveðna áhættu og líkamlega áreynslu (t.d. jöklagöngur, köfun, hellaskoðun o.fl.), sjálfsþurftarferðamennsku (e. *extractive tourism*) sem byggist á að veiða/safna og nýta „gjafir“ náttúrunnar (s.s. stangveiði) eða heilsuferðamennsku (e. *wellness tourism*) sem er stunduð gagngert til heilsubótar (t.d. dvöl í heilsulindum). Bæði íslenskar og erlendar rannsóknir á viðbrögðum ferðafólks á vettvangi sýna¹⁰⁰ að ímynd svæða kallar fram í hugum fólks ákveðna mynd af kjöraðstæðum á vettvangi fyrir þá ferðamennsku sem stunda skal og það hefur stýringaráhrif á hvernig ferðafólk dæmir aðstæður sem þeim mæta (m.a. viðhorf til þjónustu og uppbyggingar í náttúrunni (hvað má og hvað má ekki vera í náttúrunni) til að fólk líði vel: ímyndin verður að passa við aðstæður á vettvangi.

Áhrif ferðamennsku á umhverfi

Áhugi fólks á að ferðast um heiminn sér til ánægju (yndisferðamennska) skapar afar víðtækt álag á umhverfi og samfélög einkum vegna þess að:¹⁰¹

- afar margir þættir í umhverfinu hafa aðráttarafl fyrir ferðamennsku,
- stoðþjónustan sem hefur það hlutverk að greiða götu ferðafólks snertir flestalla innviði samfélagsins,
- uppbygging og þróun ferðajónustu og heimsóknir ferðafólks á áfangastað skapar álag á áfangastaði sem gengur óumflýjanlega á auðlindina sem það er komið til að upplifa ef ekkert er að gert.

Áhrif ferðamennsku eru þó ávallt sértæk. Enginn staður er eins hvað varðar náttúrulegt, manngert og menningarlegt umhverfi. Samfélög og ferðajónusta eru mislangt á veg komin í þróun áfangastaðar og því misvel í stakk búin til að taka á móti ferðamönnum og aukinni umferð.¹⁰² Í þessu sambandi horfa rannsakendur gjarnan til hugmyndarinnar um lífsferil áfangastaða ferðamanna sem gengur út á að áfangastaður fari í gegnum fimm þróunarstig samhliða vaxandi vinsældum frá uppgötvun til stöðununar sem leiðir að lokum til hnignunar, nema eitthvað verði að gert þannig að staðurinn haldi vinsældum sínum eða gangi í endurnýjun lífdaga.¹⁰³

Mynd 22: Lífsferill áfangastaða¹⁰⁴

Hugmyndin hefur nýst fræðimönum til að greina sögu áfangastaðar og hvar hann er staddur á lífsferlinum hverju sinni. Sú greining gefur færi á að meta vinsældir, sérstöðu og samkeppnishæfni áfangastaðar (hverjur eru eiginleikar hans, kostir og gallar), meta framtíðarhorfur og leiðir til endurnýjunar í ljósi þekkingar á fortíðinni, nútíðinni og á því hvernig ferðamannastaðir hafa tilhneigingu til að þróast og leggja línur um framhaldið út frá því.¹⁰⁵

Tegund ferðamennsku sem fer fram á svæði, samsetning og umfang, svo sem fjöldi ferðamanna og dreifing í tíma og rúmi, er ekki síður mikilvæg breyta.¹⁰⁶ Einnig atriði eins og viðhorf, viðmót, hegðun og kauphegðun ferðamanna og hvernig menning ferðamanna passar við menningu heimamanna, framboð innviða og (ferða)þjónustu og hvernig þeir anna eftirspurn ferðamanna og heimamanna.

Fræðimenn á þessu sviði hafa lengi haldið því fram að ef samspil ferðamennsku og áfangastaðar fær að þróast í takt við markaðinn, án inngríps frá stjórnvöldum og skipulagsyfirlöldum, sé hnignun óumflýjanleg.¹⁰⁷ Lykillinn að velgengni er því í fyrsta lagi að velja hvaða ferðamennsku á að þjóna (í takt við styrkleika svæða hvað aðdráttarafl varðar) og halda vel utan um þróunina til að lágmarka neikvæð áhrif og ýta undir þau jákvæðu.

Rannsóknir á áhrifum ferðamennsku og ferðaþjónustu hafa þegar sýnt fram á að þótt staðir séu ávallt einstakir og fáist við ólík vandamál séu ákveðin áhrif sem ferðamannastaðir eiga sameiginleg þótt þau birtist með sértækum hætti. Álag vegna ferðamennsku getur birst með ólíkum hætti á ólíkum stöðum. Það skapast ekki einvörðungu af fjölda ferðamanna heldur skipta aðrir þættir líka máli, m.a. hversu viðkvæm náttúran er, og hvenær og hvernig heimsóknin fer fram, t.d. punktlag vegna komu skemmtiferðaskipa. Fjöldi ferðafólks er þó ráðandi þáttur – umferð ferðamanna hefur áhrif – og stóra myndin af því hvert straumur þess liggar helst þarf að vera skýr. Til einföldunar má flokka þessi klassísku áhrif í vistfræðileg, félags- og menningarleg og efnahagsleg áhrif. Í eftirfarandi yfirliti er stiklað á stóru en byggð á fræðilegum úttektum á þessu vinsæla viðfangsefni.¹⁰⁸

Þekkt vistfræðileg áhrif

Undir hatt vistfræðinnar flokkast áhrif af völdum ferðamennsku og ferðaþjónustu sem tengjast náttúrulegum auðlindum og vistkerfi¹⁰⁹, landslagi og menningararfí, aðstöðu og innviðum.

Ósjálfbær nýting auðlinda og mengun: Ferðamennska skapar mikla eftirspurn eftir auðlindum (orkugjöfum, vatni, landi o.s.frv.) og vörum á innlendum markaði sem eru jafnvel ekki til í miklum mæli, svo sem vatni, rafmagni og matvöru. Á háannatíma getur ferðamannafjöldi farið langt yfir íbúafjölda og eins getur íbúafjöldi ferðamannastaða margfaldast á ákveðnum tíma ársins. Flytja þarf inn vörur ef framleiðsla innanlands annar ekki eftirspurn.

Loftmengun skapast af völdum flugvéla, bifreiða og annarra mengandi ferðamáta ferðamanna sem byggjast á mengandi orkugjöfum. Stærsti hlutinn af þeirri umferð sem fer um loft og land tengist þessum atvinnuvegi. Ferðamennska á því sinn þátt í hlýnun jarðar og súrnun hafssins og ferðamáti skiptir asar miklu máli þegar kemur að umhverfisvernd. Flugvélar menga mest allra ferðamáta en þar á eftir koma einkabílar, rútur og lestir. Það er best fyrir umhverfið að ferðast gangandi eða á hjóli.

Hávaðamengun: Mikill hávaði getur fylgt farartækjum ferðamanna og athöfnum þeirra sem getur verið á öllum tímum sólarhringsins. Þeir sem búa í miðbæ eða nálægt gististöðum í íbúahverfum geta orðið fyrir ónæði og svefntruflun svo fátt eitt sé nefnt.

Vatnsskortur og vatnsmengun: Ferðamenn nota ekki einungis vatn til drykkjar og baða heldur felur ferðamennska oft í sér mjög vatnsfreka starfsemi, svo sem baðstrandaferðamennska, heilsuferðamennska og golf. Það getur leitt til þess að vistkerfið hafi ekki nóg til að viðhalda sér með tilheyrandi hmignun (e. over-extraction). Henni fylgir mengun á hafi og í ferskvatni. Árstíðabundinn skortur getur orðið á vatni og/eða orkugjöfum sem tengist gjarnan ójafnri dreifingu ferðamanna yfir árið og getur skapað tímabundið hættuástand þegar ferðamannastraumurinn er mestur ef ekki er gert ráð fyrir tímabundinni aukinni eftirspurn.

Rof og umhverfisvá: Aurskriður, flóð og jarðvegsrof eru oft afleiðing af eyðingu skóga eða rofí á gróðurþekju sem aftur getur tengst ófullnægjandi skipulagi eða óviðeigandi uppyggingu á svæðum sem þola ekki mikla röskun eða álag. Þegar Ísland er skoðað í þessu samhengi ber fyrst að nefna að náttúra Íslands er í eðli sínu afar viðkvæm fyrir álagi.¹¹⁰ Landið skartar fágætum jarðfræðifyrirbrigðum, er jarðfræðilega ungt og landfræðileg lega þess á heitum reit norðarlega á Mið-Atlantshafshryggnum í miðju Norður-Atlantshafi veldur því að hér mæta öfl í formi vinds, vatns og iss einni mestu eldvirkni á heimsvísu. Samkvæmt rannsókn sem gerð hefur verið á samspil ferðamennsku og umhverfis birtist viðkvæmni íslenskrar náttúru gagnvart á lagi t.d. sterkt í samspili veðurfars og eldfjallajarðvegs Íslands sem inniheldur hátt hlutfall gjósksu.¹¹¹ Annað sem gerir eldfjallajarðveg hérlandis viðkvæman gagnvart á lagi er að einungis tæplega 25% landsins eru gróin en gróðurhulan heldur jarðvegi í skefjum. Þar fyrir utan eru sumur stutt og vaxtartími gróðurs því stuttur ár hvert. Hann getur því verið lengi að jafna sig ef gróðurhula rofnar eftir álag sem raskar ríkjandi jafnvægi.

Landeyðing/borgvæðing: Ferðamennska getur þróast á mjög óskipulegan hátt og án tillits til annarrar starfsemi. Nýtt land er tekið undir ræktun, framleiðslu, þjónustu og/eða innviði fyrir ferðamenn. Því getur fylgt landeyðing vegna ósjálfbærrar auðlindanotkunar, t.d. á jarðefnaeldsneyti (orku), timbri (byggingarefni, orka), eða frjósömum jarðvegi (fyrir matjurta-ræktun). Þannig gengur starfsemin á náttúrulegt landslag. Þessu tengd er einnig þéttbýlis-myndun í dreifbýli vegna uppbyggingar á aðstöðu til að taka á móti ferðamönnum. Landbúnaður dregst saman og búsvæði sundrast. Ósjálfbær og ógætileg uppbygging og umferð

ferðamanna getur valdið álagi á vistkerfið með þeim afleiðingum að líffræðileg fjölbreytni minnkar, t.d. vegna taps á búsvæðum, eða truflunar á tegundum í útrýmingarhættu, og vistfræðilegt jafnvægi raskast. Átök geta átt sér stað um landnotkun, sér í lagi þegar ekki er hægt að samræma landnotkun fyrir mismunandi starfsemi. Villt svæði eru almennt á undanhaldi í heiminum og eru að verða vandfundin og þar með að verðmætari þar sem þau eiga í samkeppni um land við aðra starfsemi, svo sem landbúnað og orkuvinnslu með uppbyggingu og starfsemi sem þeim fylgja. Einnig gengur á víðernin af völdum ferðamennskunnar, m.a. í formi vega, slóða, stíga og þjónustu, en ferðamenn eru misviðkvæmir gagnvart slíkri uppbyggingu eftir því hvar ferðast er. Fundist hafa vísbendingar um mismunandi viðhorf gagnvart uppbyggingu í tengslum við ímynd sem svæði ber, kjöraðstæður á vettvangi fyrir viðkomandi ferðamáta og ferðalag og þjónustukröfur sem því fylgja.¹¹²

Röskun á líffræðilegri fjölbreytni: Ferðamenn laðast að fallegum og fjölbreyttum náttúrulegum svæðum. Líffræðileg fjölbreytni er mikilvægur þáttur í aðdráttaraflí þeirra. Minnkun á líffræðilegri fjölbreytni gengur auk þess á (1) möguleika mannkyns til að rækta matvæli, sækja timbur, lyf og orku út í náttúruna og gengur á meginauðlind náttúrutengdrar ferðamennsku; (2) minnkar framleiðslugetu vistkerfisins sem allt líf á jörðinni byggir af komu sína á; (3) gerir vistkerfi óstöðugri og veikir getu þeirra til að standa undir álagi af mannavöldum s.s. mengun og loftslagsbreytinga. Annað sem getur raskað jafnvægi lífrikisins eru nýjar plöntur og skordýr sem berast (óvart) inn á svæði með ferðamönnum eða starfsemi þeim tengdum.

Álag á manngert umhverfi/innviði: Innviðir ganga úr sér og grotna niður ef þeir standa ekki undir álagi ferðamanna og heimamanna og þeim er ekki viðhaldið. Á byrjunarstigi lífsferils áfangastaða er eðlilegt að skortur sé á innviðum meðan samfélagið er að bregðast við. Sama staða getur komið upp við snöggar breytingar á eftirspurn. Átök geta átt sér stað a milli ólíkrar starfsemi með ólika landnotkun í tengslum við innviðauppbyggingu ef ekki er hægt að samræma landnotkun fyrir mismunandi starfsemi. *Umferðarteppur og bílastæðavandamál* geta skapast árstíðabundið þegar vegakerfi og innviðir þeim tengdir anna ekki umferð heimamanna og ferðamanna. *Skólpvandamál* myndast þegar skólp- og frárennslisinnviðir anna ekki því sem fellur frá heimamönnum og ferðamönnum með tilheyrandi mengun. Algengt vandamál á fámennum eyjum er að illa sé gengið frá skólpi og úrgangi frá hótelum og öðrum byggingum þar sem fjölmenn starfsemi fer fram. Á Íslandi hafa komið upp vandamál þessu tengd í Mývatnssveit.¹¹³

Rusl, léleg umgengni og skemmdarverk: Sumir ferðamenn skilja eftir sig mikið rusl, ganga illa um og sýna samfélagi og auðlindum litla virðingu. Rusl og annar úrgangur getur safnast upp. Það dregur úr aðdráttaraflí svæða. Á Íslandi hefur mikið verið kvartað undan því að ferðamenn skilji eftir sig saur og salernispappír sem tengist aðstöðuleysi á vettvangi.¹¹⁴

Umhverfi/landslag tekur stakkaskiptum: Áhugi ferðafólks á að ferðast um slóðir heimamanna getur kennt heimamönnum að meta betur umhverfi sitt og menningararf sem því tengist og gert heimafólk meðvitaðra um mikilvægi umhverfisverndar í víðum og sértækum skilningi. Breytingar geta orðið á hefðbundnu umhverfi, landslagi, arkitektúr, byggingarlagi eða sögugarfleifð til að mæta kröfum ferðamanna. Við uppbyggingu á nýrri þjónustu, t.d. hótelgistingu, veitingasölu eða upplýsingamiðstöð, er í sumum tilfellum ekki hirt um að fella byggingu að landslagi, hefðbundnum arkitektúr eða menningaraffi. Bærir og landslag missa aðdráttarafl vegna óviðeigandi uppbyggingar og skipulags á þjónustu og innviðum fyrir ferðamenn. Uppbygging á aðstöðu fyrir ferðamenn fellur ekki að ímynd svæðis og aðdráttarafslins sem hún skapar og þjónustubyggingar skyggja jafnvel á það sem dregur fólk á

svæðin. Skemmdir á náttúrufyrbrigðum og menningararfí vegna of mikillar umferðar ferðamanna og lélegrar umgengni eru algeng vandamál. Álag ferða- og útvistarfólks á umhverfi birtist einnig í formi vega, slóða, göngu- og reiðstíga, bæði skipulagðra og troðinna, sem og í uppbyggingu sem fylgir þjónustu við ferðamenn sem veldur ásýndarbreytingum á náttúrunni og landslaginu.¹¹⁵ Víða erlendis hefur álag ferðamanna á ástand lands verið vaktað um langa hríð með reglubundnum hætti.¹¹⁶ Á Íslandi takmarkast reglubundin vöktun á áhrifum ferðamennsku á umhverfi við þá vöktun sem á sér stað hjá Landgræðslunni á jarðvegi og gróðri á landsvísu, Skógrækt ríkisins á þjóðskógunum landsins og hjá Umhverfisstofnun á friðlýstum svæðum.

Þekkt félags- og menningarleg áhrif

Samfélag heimamanna verður fyrir ýmsum félags- og menningarlegum áhrifum af ferðamennsku og ferðaþjónustu sem skapast í kringum hana. Áhrifin virðast meiri í litlum samfélögum og þeim sem byggjast á sterku hefðum. Erfiðara þykir að mæla og meta þessi áhrif þar sem þau eru meira háð einstaklingsbundnum skynjunum og upplifunum á áhrifum ferðamennsku á líf og lífsgæði heimamanna.¹¹⁷

Hefðbundnar atvinnugreinar dragast saman: Ferðaþjónusta skapar ný atvinnutækifærí og getur haldið svæðum í byggð, komið í veg fyrir að ungt fólk flytji í burtu og mögulega hækkað tekjur. Atvinnugreinin dregur til sín fólk úr öðrum greinum sem getur leitt til skorts á vinnuaflí í hefðbundnum greinum með þeim afleiðingum að þær verða að draga saman seglin eða flytja inn fólk. Oft er um að ræða árstíðabundnar ráðningar í ferðaþjónustu með tilheyrandi vandamálum á vinnumarkaði. Flest störf í ferðaþjónustu eru þjónustustörf og almenn verkamannastörf, svo sem herbergisþrif, gestamóttaka, matreiðsla, sætavísun og þjónusta til borðs, sem miða að því að gestum líði sem best og getur leitt til þess að starfsfólk upplifi sig óæðra ferðamanninum.¹¹⁸

Fólksflutningar: Borgarhlutar og landsvæði geta þróast yfir í einsleit ferðamannasvæði. Þetta gerist þegar fjárfestingum og þjónustu við ferðamenn er leyft að taka yfir svæði og ýta annari starfsemi og íbúum til jaðarsvæða (e. *crowding-out*).

Ferðamannanýlendur: Rannsóknir á þróun ferðamannastaða sýna að heimamenn eru allmennt ánægðir með ferðamennsku á svæði á uppgötvunar- og vaxtarstigi þróunarferilsins.¹¹⁹ Áhugi ferðamanna getur aukið stolt heimamanna gagnvart samfélagi og menningu og þeir orðið næmari fyrir þeim verðmætum sem í menningu og menningararfí felast. Það getur leitt til aukinna fjárfestinga í verndun á menningararfí. Auk þess njóta heimamenn góðs af því að umferð ferðamanna rennir stoðum undir rekstur á ýmsum stofnunum og þjónustu, svo sem söfnum, veitingahúsum og fleiru sem væri erfíðara að reka án ferðamanna og eykur lífsgæði heimamanna.¹²⁰ Áfangastaðir ferðamanna geta hins vegar þróast yfir í eins konar ferðamannanýlendur. Þegar þannig er í pottinn búið hefur hefðbundinn lífsstill, lífsgildi, hefðir, trúarkerfi, fjölskyldumynstur og samfélagsskipulag látið undan þörfum og menningu ferðamanna. Slikt getur skapað óvild gagnvart ferðamönnum og ferðaþjónustu. Meiri hætta virðist vera á þessu ef ferðamenn eru efnaðari og menningarlega „sterkari“ en heimamenn og þar að auki hafa ferðamenn tilhneigingu til að krefjast þess að óskir þeirra séu uppfylltar. Út á það gengur ferðaþjónustan ef engin mörk eru sett. Heimamenn aðlaga sig að lífsmynstri ferðamanna og menning svæðisins og sjálfsmynd heimamanna breytist.

Samskipti heimamanna og ferðamanna: Í samskiptum ferðamanna og heimamanna fer fram ákveðin menningarmiðlun sem báðir aðilar geta notið góðs af.¹²¹ Miskilningur og misklíð getur komið upp á milli ferðamanna og heimafólks vegna menningarmunar. Fólk skilur ekki tungumál hvert annars, trúarbrögð eða gildi og hefur ólík hegðunarmynstur og venjur.

Heimamenn geta þróað með sér óbeit á ferðamönnum sem tengist þessu og það á reyndar við um öll neikvæð áhrif ferðamennsku og ferðapjónustu.

Samkeppni um vörur og þjónustu: Meðvituð og ómeðvituð samkeppni getur myndast á milli heimafólks og ferðafólks um almenningsþjónustu og aðstöðu sem þessir aðilar nýta sameiginlega. Með aukinni umferð ferðafólks getur orðið erfiðara fyrir heimafolk að komast leiðar sinnar eða nota þá þjónustu sem stendur því til boða. Staðir sem hafa mikið aðdráttarafli (veitingastaðir, almenningsgarðar, söfn) og ýmis aðstaða (bílastæði, sundlaugar, matvöruverslanir) eiga það til að yfirfyllast af fólk. Þetta getur valdið ópoli ef heimamenn komast ekki að eða á annan hátt gengur á hagsmuni þeirra.

Vöruvæðing menningararfs: Matargerð, dans, tónlist, leiklist, handverk og hönnun sem tengist ákveðnu ferðamannasvæði eru menningarfyrirbæri sem ferðamenn nýta og laðast að. Slikt getur leitt til aukins skilnings á mismunandi hefðum og hvatt til virðingar manna á milli. Hins vegar eru menningarfyrirbæri gjarnan matreidd eða stílfærð í vöruvæðingarferli ferðapjónustu með þarfir og menningu ferðafólks í huga og í því felst ákveðin menningaraðlögun. Ef ekki er að gætt getur slík vöruvæðing farið úr böndunum og fyrirbærin misst það sem gerir þau sönn.¹²²

Slys: Aukinni umferð ferðamanna fylgir oft aukin slysatiðni.¹²³ Mikilvægt er að tryggja öryggi ferðamanna eins og kostur er. Öryggi er mikilvægur þáttur í aðdráttarafli svæða.¹²⁴ Vísbendingar hafa komið fram um að slæm reynsla (t.d. slys, meiðsli og veikindi sem tengjast heimsóknum á ókunnugar slóðir) geti skaðað ímynd ferðapjónustu sem kappkostar að selja ferðir sem bjóða upp á jákvæða upplifun.¹²⁵ Slys og öryggistilfinning ferðamanna hefur hins vegar ekki mikið verið rannsökuð.

Glæpir: Talið er að lausamunir og önnur verðmæti ferðamanna skapi tækifæri fyrir glæpi. Ferðamenn þykja einnig auðveldari „bráð“ en heimamenn fyrir margra hluta sakir, m.a. þar sem þeir kæra síður til löggreglu auk þess sem ferðamenn passa síður upp á hvern annan.¹²⁶ Aukin glæpatíðni getur skapað ööryggi bæði hjá heimamönnum og ferðamönnum og vakið upp andúð hjá heimamönnum í garð ferðamanna. Glæpir geta einnig breytt ímynd staða og haft fælingarmátt fyrir ferðamennsku. Rannsóknir frá Ítalíu, Mexíkó og fjölmörgum stöðum innan Bandaríkjanna sýna að ferðamannasvæði hafa hærri glæpatíðni en önnur sams konar svæði sem höfða ekki til ferðamanna í sama mæli.¹²⁷ Vísbendingar hafa fundist um að glæpatíðni almennt, einkum glæpir tengdir eignum og eignatjóni, t.d. svik, innbrot og þjófnaður, vaxi með auknum ferðamannafjölda.¹²⁸ Þetta eru þó ekki algildar niðurstöður auk þess sem aukin glæpatíðni virðist ekki fylgja allri ferðamennsku.¹²⁹

Pekkt efnahagsleg áhrif

Ferðapjónusta er sú þjónusta sem þróast í kringum ákveðna ferðamennsku. Hún er drif-kraftur efnahagsframfara um allan heim, skapar tekjur og störf, hvetur til fjárfestinga í innviðum og getur verið jákvætt afl fyrir byggðaþróun. Þannig getur hún byggt upp hagvöxt og atvinnu og stuðlað að stöðugu verðlagi. Ferðapjónusta telst þriðja stærsta útflutningsgrein heims á eftir efnaframleiðslu og olíuframleiðslu, og er stærri en bílaframleiðsla og matvælaframleiðsla. Hlutfall ferðapjónustu af vergri landsframleiðslu á heimsvísu er um 10% og eitt af hverjum tíu störfum í heiminum er tengt ferðapjónustu.¹³⁰ Þegar kemur að efnahagslegum áhrifum einstakra landa og svæða er almenningi mest umhugað um atvinnumál, jafna dreifingu efnahagslegs ávinnings, og síðast en ekki síst áhrif atvinnugreinarinnar á framfærslukostnað (e. *cost of living*).¹³¹ Ferðapjónusta getur haft bæði jákvæð og neikvæð áhrif á efnahag landa og svæða.

Áhrif á hagkerfið

Eins og fram hefur komið aflar ferðamennska og ferðaþjónusta henni tengd gríðarlegra tekna á heimsvísu. Oft er um að ræða stærstu útflutningsgrein þjóða sem stuðlar að jafnvægi á vöruskiptareikningi við útlönd. Ferðaþjónustu getur fylgt aukin eftirspurn eftir landi, þjónustu og ákveðnum vörum. Aukinni heildareftirspurn umfram heildarframboð vörum og þjónustu fylgir hækkandi verðlag og verðbólga¹³² sem leiðir til hækkanar á framfærslukostnaði. Ferðaþjónustu er flókin atvinnugrein sem samþættir ólikar atvinnugreinar. Hún getur t.d. tengst landbúnaði sem og matvöruverslun og iðnaði. Þetta hefur í för með sér áskoranir við gerð talnaefnis og tölfraði um greinina. Fræðimönnum ber ekki saman um þær aðferðir sem eru notaðar til að meta efnahagsleg áhrif á hagkerfi.¹³³

Ruðningsáhrif ferðaþjónustu: Ruðningsáhrif ferðaþjónustu á aðrar greinar er t.d. þekkt vandamál sem dregur nafn sitt af því að ferðaþjónustu stuðlar að því að ryðja öðrum greinum úr vegi, með því að draga til sín fólk úr þessum greinum svo dæmi sé tekið. Með því myndast aukin samkeppni um starfsfólk svo að t.d fer að bera á skorti á mannafla. Þetta getur einnig kallað á að atvinnugreinar keppi sín í milli með því að bjóða hærri laun til að ná til sín fólk. Þetta eru ruðningsáhrif ferðaþjónustu á vinnumarkað. Breytt eftirspurn getur einnig haft ruðningsáhrif. Best er að hafa fjölbreyta atvinnustarfsemi til að tryggja efnahagslegan stöðugleika. Mikil áhætta fylgir því að byggja efnahagslega afkomu svæða á einsleitri starfsemi. Þá má lítið út af bregða í þeirri atvinnugrein til að illa fari. Í ljósi þekktrar þróunar áfangastaða þykir ferðaþjónustan hverful atvinnugrein. Áfangastaðir spretta upp, ganga úr sér, staðna og hnigna nema með góðu aðhaldi.

Markaðstækifæri: Í áhuga ferðamanna til að ferðast til ákveðinna áfangastaða felast endalaus tækifæri fyrir frumkvöðla til að hasla sér völl á sviði ferðaþjónustu, en atvinnu-umhverfið þarf að vera traust. Mikil markaðstækifæri geta verið fyrir hendi sem hvetja frumkvöðla til að stofna ný fyrirtæki á staðnum.

Atvinnutækifæri / minna atvinnuleysi: Einn helsti ávinningur ferðamennsku og ferðaþjónustu fyrir einstök svæði eru aukin atvinnutækifæri, bæði í beinum samskiptum við ferðamenn og í greinum sem styðja við ferðaþjónustuna eins og byggingariðnaði, rafvirkjun, vegagerð, matvælaframleiðslu og minjagripagerð. Atvinnugreinin getur stuðlað að minnkun atvinnuleysis og komið sér einkar vel á svæðum þar sem hefðbundnir atvinnuvegir eru í hnignun.¹³⁴ Hæfni sem nýttist greininni þróast (e. *development of skills*).

Breyting á samsetningu þéttbýlissvæða (e. *urban structure*): Ferðaþjónustu getur verið hvati fyrir byggðaþróun og endurskipulagningu borga og annarra þéttbýlissvæða með tilheyrandi breytingum á stefnum og skipulagi. Aukinn ferðamannastrumur skapar einnig tækifæri fyrir fjárfestingar í uppbyggingu á þjónustu og innviðum til að anna eftirspurn.

Hærri álögur á almannajónustu: Mikill kostnaður getur fylgt því að taka á móti ferðamönnum sem nýta nánast alla grunngerð og þjónustu sem heimamönnum stendur til boða. Þeim fylgir einnig aukinn kostnaður við viðhald og uppbyggingu á innviðum, förgun sorps, skólpdreinsun o.s.frv.

Ójöfn dreifing á efnahagslegum ávinningi: Eitt af meginhagsmunamálum samfélagsins er jöfn dreifing og tækifæri til efnahagslegs ávinnings. Í ferðaþjónustunni er „upplifunin“ afhent á staðnum og ekki allir staðir jafn vel settir hvað varðar áhugaverðar náttúru- eða menningarperlur. Eins skiptir staðsetning helstu aðkomuleiða að landinu, svo sem flugvalla og hafna, máli sem og hvernig samgöngum er háttar.¹³⁵ Annað sem má nefna í þessu sambandi er árstímabundin umferð, t.d. vegna veðurfars. Allt þetta skiptir máli þegar kemur að umferð ferðamanna og dreifingu á efnahagslegum ávinningi.

Efnahagslegur leki: Stór hluti þeirra tekna sem ferðamenn eyða í landinu getur „lekið“ úr landi, annars vegar vegna erlends eignarhalds fyrirtækja þar sem skattar og laun eru greidd í því landi þar sem þau eru skráð, og hins vegar vegna innflutnings á erlendum vörum og þjónustu til að mæta eftirspurn ferðamanna. Á vinsælum ferðamannastöðum við Karíbahafið er talið að „lekinn“ sé um 80% af ferðaþjónustuveltunni.¹³⁶

Lífsgæði: Rannsóknir hafa sýnt að meiri lífsgæði geta fylgt auknum tekjum þjóðarbúsins sem skapast vegna umferðar ferðamanna; auknar tekjur gefa færi á endurskipulagi í ráðstöfun tekna ríkisins, sér í lagi í þróuðum ríkjum og ef eignarhald á ferðaþjónustu og stoðþjónustu hennar er staðsett í landinu sjálfu.¹³⁷ Annars getur stór hluti teknanna ýmist farið í að byggja upp innviði til að starfrækja sjálfbaera ferðaþjónustu eða „lekið“ úr landi nema hvort tveggja sé. Sama á við um fyrirtæki í einkaeigu. Gott skipulag á ferðamennsku og ferðaþjónustu getur haft ýmis jákvæð áhrif á lífsgæði. Þar má nefna auknar fjárfestingar í vernd á þeim stöðum og fyrirbærum sem hafa mikið aðdráttarafl fyrir ferðamenn, svo sem náttúrulegum svæðum og fyrirbærum, villtu dýralífi, fornleifum og sögufrægum stöðum með tilheyrandi markaðstækifærum. Skref eru tekin til að fegra og laga umhverfi sem áður var leyft að grotna niður og verður þar með til yndisauka bæði fyrir heimamenn og ferðamenn.¹³⁸ Lífsgæði geta einnig aukist við byggingu eða viðhald innviða, t.d. á vegakerfi, bílastæðum og auknum almenningssamgöngum sem nýtast einnig heimamönnum. Nýleg rannsókn á tengslum milli áhrifa ferðamennsku og lífsgæða heimamanna sýndi að heimamenn skynja félagsleg, menningarleg, umhverfisleg og efnahagsleg áhrif ferðamennsku og sú skynjun hefur áhrif á hvernig heimamenn upplifa sín lífsgæði. Jákvæð efnahagsleg, félagsleg og menningarleg áhrif af völdum ferðamennsku virðast ýta undir skynjun heimamanna á lífsgæðum. Hins vegar fundust tengsl á milli neikvæðra áhrifa ferðamennsku á umhverfi og hvernig heimamenn skynjuðu heilsu sína og öryggi. Hin neikvæðu áhrif tengdust viðurkenningu á þeirri staðreynnd að umhverfið viðhaldi lifi og neikvæð áhrif ferðamanna á það geta haft áhrif á afkomu heimamanna.¹³⁹

3. Sjálfbærni og sjálfbærnimarkmið á sviði ferðamála

Hugtakið sjálfbærni

Hugtokin sjálfbærni og sjálfbær þróun eru flókin og ekki óumdeild. Hér á eftir verður fjallað um þær skilgreiningar sem mest samstaða hefur náðst um en hugtakið sjálfbærni varð til og hefur þróast á alþjóðlegum vettvangi Sameinuðu þjóðanna og er útfært og notað á mörgum sviðum, m.a. í ferðaþjónustu.

Hugtakið sjálfbær þróun kom fyrst fram á sjónarsviðið á níunda áratugnum. Sú skilgreining sem oftast er vísað til á rætur sínar í Brundtland-skýrslunni svokölluðu frá 1987. Í henni er hugtakið sjálfbær þróun skilgreind sem „sú þróun, sem gerir okkur kleift að mæta þörfum okkar án þess að stefna í voða möguleikum komandi kynslóða til að mæta sínum þörfum“.¹⁴⁰ Áherslan hér er á ábyrga nýtingu auðlinda í þágu framtíðarkynslóða í almennum skilningi. Skilgreining þessi var síðan tekin upp í samþykktir umhverfisráðstefnu Sameinuðu þjóðanna í Rio de Janeiro 1992.

Hugtakið hefur þróast áfram og nú er talað um að sjálfbær þróun hafi þrjár stoðir, efnahagslega, samfélagslega og umhverfislega. Jafnvægi verður að vera á milli stoðanna þar sem samspli er þeirra á milli, umhverfið er órýðfanlegur þáttur samfélagsins og hagkerfi er einungis til innan samfélags. Þegar kemur að ákværðanatökum og stefnumótum þarf að taka tillit til allra stoðanna, annars getur þróunin til lengri tíma ekki talist sjálfbær. Ferðaþjónusta

hefur veruleg áhrif á efnahag, umhverfi og samfélög, eins og allar atvinnugreinar. Því þarf hún að þrífast í jafnvægi allra þriggja þátta.¹⁴¹

Alþjóðleg skilgreining sjálfbærrar ferðaþjónustu

Ferðamálastofnun Sameinuðu þjóðanna (UNWTO) leggur áherslu á ferðaþjónustu sem afl er getur stuðlað að efnahagslegri framþróun, aukinni velferð, umhverfisvernd og auknum friði í heiminum. Þýða má skilgreiningu stofnunarinnar á sjálfbærri ferðaþjónustu eins og hún er sett fram í stuttu máli í skyrslu frá 2005 sem: „*ferðaþjónusta sem tekur fullt tillit til níverandi og framtíðar hagrænna, félagslegra og umhverfislegra áhrifa og sem tekur tillit til þarsa ferðamanna, ferðaþjónustunnar, umhverfisins og gestgjafa*“.¹⁴² Hér hafa því þarfir mismunandi haghafa ferðaþjónustunnar bæst við almennu skilgreininguna. Þessi skilgreining nær yfir allar tegundir ferðamennsku, ekki bara ákveðinn geira innan hennar.

Í umfjöllun UNWTO um skilgreininguna er lögð áhersla á að sjálfbær ferðaþjónustu skuli í fyrra lagi nýta umhverfisauðlindir á sem bestan og hagkvæmastan hátt sem stuðlar jafnframt að verndun náttúruarf, í öðru lagi virða félags- og menningarleg gildi samfélags í heimabyggðum, vernda menningararf þeirra og stuðla að skilningi á milli ólíkra menningarhópa og í þriðja lagi tryggja langtíma efnahagslega starfsemi sem veitir öllum haghöfum félagslegan og hagrænan ávinning sem dreifist á sanngjarnan hátt. Þá eru sett fram tólf meginmarkmið í sjálfbærri ferðaþjónustu sem „... *lúta að efnahagslegri hagkvæmni atvinnu-starfsemi, efnahagslegri velferð nærsamfélaga, starfsgæðum í greininni, félagslegum jöfnuði, ánægju ferðafólks, þátttöku heimaþólks í stjórnun, lífsgæðum í nærsamfélögum, grósku í menningarlfí, landslags- og umhverfisvernd, verndun líffræðilegrar fjölbreytni, skilvirkri auðlindanýtingu og lágmörkun úrgangs og mengunar.*“ Þá er enn fremur hnykkt á mikilvægi upplýstrar þátttöku allra haghafa undir sterkri pólitískri forystu og að sjálfbær þróun ferðaþjónustu sé ferli sem krefst stöðugrar vöktunar á áhrifum. Ferðaþjónusta verði heldur ef til vill aldrei alveg sjálfbær, þróun hennar sé stöðugt betrunarferli.

Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna og ár sjálfbærrar ferðaþjónustu

Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun tóku gildi árið 2016.¹⁴³ Þau eru víðtækustu markmið sem ríki heims hafa komið sér saman um og ber þeim að ná markmiðunum fyrir árið 2030 í þágu mannkynsins, jarðarinnar og hagseldar. Markmiðin eru hluti af þróunaráætlun sem ber heitið Agenda 2030 og tóku við af svokölluðum Þúsaldarmarkmiðum frá árinu 2000. Þau eru alls 17 talsins með 169 undirmarkmiðum.

Ferðaþjónusta getur hjálpað til við að uppfylla öll heimsmarkmiðin bæði beint og óbeint en tengist þó helst markmiðum 8 (góð atvinna og hagvöxtur), 12 (ábyrg neysla) og 14 (líf í vatni) að mati UNWTO.¹⁴⁴ Í samningaviðræðunum um markmiðin lagði Ísland sérstaka áherslu á markmið 5 (jafnrétti kynjanna), 14 (líf í vatni), 15 (líf á landi) og 7 (sjálfbær orka).¹⁴⁵ Í viðauka við fjármálaáætlun fyrir árin 2018–2022 um stefnumótun málefnaðsviða¹⁴⁶ eru heimsmarkmið 9 (nýsköpun og uppbygging), 11 (sjálfbærar borgir og samfélög) og 13 (verndun jarðarinnar) tilgreind sem þau heimsmarkmið sem tengjast markmiðum og aðgerðum íslenskra stjórnvalda á málefnaðsviði ferðaþjónustu næstu árin.

Þá er vert að geta þess að heimsmarkmið númer 13 um verndun jarðar tekur til aðgerða gegn loftslagsbreytingum.¹⁴⁷ Samkvæmt UNWTO má rekja um 5% af losun gróðurhúsaloft-tegunda í andrúmsloftinu til ferðatengdrar starfsemi, þar af koma um 75% frá samgöngum.¹⁴⁸ Samkvæmt stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar¹⁴⁹ er leiðarljós loftslagsstefnu Íslands stefnumið Parísarsamkomulagsins frá 2015, um að takmarka hækkun meðalhitastigs andrúmslofts jarðar við 1,5°C. Raunar er stefnt að því að gera enn betur en Parísarsamkomu-

lagið segir til um eða að fyrir árið 2030 nái Ísland 40% samdrætti í losun gróðurhúsaloft-tegunda miðað við árið 1990 og verði kolefnishlautlaust fyrir árið 2040. Í vinnslu er aðgerða-áætlun um samdrátt í losun. Helstu tækifæri Íslands til minnkunar losunar í ferðaþjónustu felast í aðgerðum tengdum samgöngum innanlands. Þess má geta að auk heimsmarkmiðanna og Paríssarsamkomulagsins er Ísland er aðili að fleiri alþjóðasamningum, m.a. um náttúru- og minjaværnd.

Sameinuðu þjóðirnar tileinkuðu árið 2017 sjálfbærri ferðaþjónustu og efnahagslegrí þróun (e. *International Year of Tourism for Sustainable Development*). Var það gert til að vekja enn betur athygli á því sem ferðaþjónustan getur lagt af mörkum til að stuðla að framgangi heimsmarkmiðanna. Var framtakinu enn fremur ætlað að styðja við breytingar í átt að aukinni sjálfbærni ferðaþjónustunnar hvað varðar stefnumótun stjórvalda, starfshætti fyrirtækja og ferðahegðun neytenda.¹⁵⁰

Sjálfbærni markmið stjórvalda

Íslensk stjórvöld hafa sett sér metnaðarfull markmið varðandi sjálfbæra þróun almennt og innan ferðaþjónustu á síðustu árum og áratugum. Fyrsta heildstæða stefnumörkun í umhverfismálum var *Á leið til sjálfbærrar þróunar* árið 1993 sem tók mjög mið af samþykktum Rio-ráðstefnunnar og í kjölfar hennar var framkvæmdaáætlun samþykkt í ríkisstjórn árið 1996. Í skýrslunni *Velferð til framtíðar – sjálfbær þróun í íslensku samfélagi*,¹⁵¹ sem var gefin út af umhverfisráðuneytinu árið 2002 og samþykkt af ríkisstjórn til undirbúnings leiðtogafundar um sjálfbæra þróun í Jóhannesarborg sama ár, er mótaður rammi utan um stefnumörkun til ársins 2020 og helstu markmið stjórvalda á svíði sjálfbærrar þróunar. Þar var kallað á nýja nálgun varðandi skilgreiningar á lífsgæðum og m.a. að þróaðir yrðu lykilvísar á svíði umhverfismála og auðlindanotkunar á vísindalegum grunni. Fjallað var sérstaklega um efnahagslegt mikilvægi náttúrunnar fyrir ferðaþjónustu, hvernig vöxtur greinarinnar getur hvatt til markvissari náttúruverndar og mikilvægi víðerna fyrir ímynd Íslands. Sett var fram markmið um að styðja við rannsóknir á polmörkum ferðamannastaða sem yrðu nýttar í almennri stefnumótun og forgangsröðun aðgerða, til að draga úr á lagi á náttúruna og auka polmörk staðanna.

Í skýrslu nefndar Alþingis um *eflingu græns hagkerfis á Íslandi*¹⁵² frá árinu 2011 var sett fram framtíðarsýn um grænt hagkerfi á Íslandi og tilögur að eflingu þess. Fjallað var um þörf á beitingu skipulagðrar aðferðafræði við stefnumótun þar sem sjónarmið umhverfis- og náttúruverndar og ábyrgrar auðlindastjórnunar eru samofin ákvarðanatöku í opinberri stjórnsýslu, m.a. á grunni kostnaðar- og ábatagreininga sem taka tillit til umhverfiskostnaðar. Meðal tillagna í tengslum við ferðaþjónustu var áhersla á að grænt hagkerfi yrði grunntónn í kynningu landsins gagnvart fjárfestum og ferðamönnum. Einnig var fjallað um kosti umhverfisvottunar fyrirtækja og ferðamannasvæða.

Í skýrslunni *Ísland 2020 – sókn fyrir atvinnulíf og samfélag*¹⁵³ sem var gefin út af forsætisráðuneytinu og samþykkt af ríkisstjórn árið 2011 kom fram framtíðarsýn til ársins 2020 sem endurspeglalist í 20 mælanlegum markmiðum um samfélagslega þróun og tillögur að aðgerðum til þess að vinna að þeim, en eitt verkefnanna var sóknaráætlanir landshluta. Í skýrslunni, sem var byggð á víðtæku samráði, var lögð áhersla á öflugt og fjölbreytt atvinnulíf sem einkennist af ábyrgum vexti, græna atvinnuuppbryggingu í samræmi við hugmyndafræði sjálfbærrar þróunar, að tryggja sjálfbæra nýtingu náttúruauðlinda til uppbryggings atvinnulífs og að jafnvægis væri gætt milli verndar og nýtingarsjónarmiða. Fjallað var um ferðaþjónustu sem eina af helstu vaxtargreinum framtíðar sem ættu að njóta sérstaks stuðnings, m.a. með rannsóknum, fjárfestingu í innviðum og markaðssetningu.

Í gangi er vinna við greiningu, innleiðingu og kynningu heimsmarkmiða Sameinuðu þjóðanna undir forstu forsætisráðuneytisins með aðkomu annarra ráðuneyta og Hagstofu Íslands. Niðurstaða þeirrar vinnu, sem er að vænta á árinu 2018, verður stöðuskýrsla þar sem m.a. verða lagðar fram tillögur að forgangsröðun markmiða til ríkisstjórnar og fyrirkomulag vinnunar við innleiðingu þeirra.¹⁵⁴

Sjálfbærni markmið stjórvalda á sviði ferðamála

Stefnumótandi áætlanir og önnur útgáfa sem hefur haft áhrif á stefnumótun stjórvalda á sviði ferðamála sýna hvernig vitund um umhverfisvernd og síðar um mikilvægi sjálfbærar þróunar ferðaþjónustu hefur farið vaxandi á Íslandi síðustu áratugi.

Í fyrstu tilraunum til stefnumótunar í ferðamálum, sem ekki voru lagðar fyrir Alþingi, þ.e. skýrslu bandaríksa ráðgjafarfyrirtækisins Checchi og co. frá 1973 sem var gerð fyrir tilstuðlan styrks frá Sameinuðu þjóðunum og skýrslum samgönguráðuneytisins frá 1983 („bláa skýrslan“) og 1990 („Hjörleifsnefndin“), komu hugtökin umhverfisvernd og náttúruvernd fyrir. Í þeim var tæpt á hugmyndum um að lágmarka röskun á náttúru og samfélagi, að efla tölfraðileg gögn og að huga þyrfti að skipulagi ferðamannastaða og uppbyggingu innviða.¹⁵⁵

Hugtakið sjálfbærni kom fyrst fyrir í tillögu um stefnumótun samgönguráðuneytisins í ferðamálum sem var gefin út árið 1996 og hugsuð til túa ára.¹⁵⁶ Tillagan var ekki lögð fyrir Alþingi. Í henni má finna sérstakan kafla um sjálfbæra ferðamennsku og umhverfisvernd. Sett var fram sú stefna að ferðaþjónusta yrði í sátt við land og þjóð í anda sjálfbærrar þróunar, að Ísland myndi gegna forystuhlutverki á sviði umhverfisverndar og að þess væri gætt að umgengi ferðamanna spillti ekki náttúru landsins. Í skýrslunni var tekið fram að sjálfbærni væri hugmyndafræði sem snerist fyrst og fremst um stjórumun og skipulag ferðamennsku og að hugtakið umhverfi vísaði til náttúrulegs, menningarlegs, félagslegs og efnahagslegs umhverfis. Í markmiðum var m.a. fjallað um að ferðamennska yrði nýtt sem afl til verndunar auðlinda og viðhalds náttúrulegs umhverfis, að stjórvöld hefðu eftirlit með skipulagi og uppbyggingu ferðamannastaða, að rannsóknarverkefni tengd náttúruvernd og álagi á ferðamannastöðum væru nýtt til að fylgjast með hvort atvinnugreinin væri á rétti leið í uppbyggingu og umhverfisvernd og að stuðlað yrði að fræðslu um umgengni við náttúru landsins. Þá var hvatt til stefnumótunar í ferðamálum í hverjum landshluta, fjallað um samstarf hagsmunaaðila um verndun og nýtingu og hugmyndir um landskipulag þar sem tekið væri mið af þörfum ferðaþjónustunnar. Einnig var gæðastjórnun nefnd og mikilvægi þess að koma á gæðaflokkunarkerfi fyrir ferðaþjónustuna.

Árið 2005 tók gildi ferðamálaáætlun fyrir árin 2006–2015¹⁵⁷ með samþykkt þingsályktunartillögu samgönguráðherra. Í henni var sett fram stefnumótun fyrir málaflokkinn í heild. Þar kom hugtakið þolmörk fram í meginmarkmiði um að álag á land og íbúa yrði innan þolmarka í samræmi við niðurstöður rannsókna. Í fylgiskjali var vísað í niðurstöður fyrstu þolmarkarannsókna hér á landi og markmið um stuðning við þolmarkarannsóknir sem komu fram í skýrslunni *Velferð til framtíðar* frá 2002 og sett fram eftirfarandi skilgreining Ferðamálastofnunar Sameinuðu þjóðanna á þolmörkum ferðamennsku: „...sá hámarksfjöldi ferðamanna sem getur ferðast um svæði án þess að leiða af sér óásættanlega hnignun á náttúru eða manngert umhverfi, hafa neikvæð áhrif á samfélagið eða að upplifun ferðamanna skerðist“. Þá var hnykkt á mikilvægi umhverfisverndar, samþættingu útvistar og náttúruverndar og undirbúningi ferðamannastaða undir aukið álag þar sem ákvarðanir um skipulag væru byggðar á þolmarkarannsóknum með sjálfbæra þróun að leiðarljósi, í skilningi eldri skilgreiningar UNWTO á sjálfbærri þróun ferðaþjónustu. Með vísun í skýrslu ferðamálaráðs um auðlindina Ísland 2002 var fjallað um að skilgreina þyrfti segla til að

dreifa á lagi og að gera þurfi ferðamönnum betur grein fyrir ábyrgð sinni varðandi vernd umhverfisins. Einnig var vísað í skýrslu framtíðarnefndar samgönguráðherra frá 2003 þar sem sjálfbær þróun og umhverfisvæn ferðamennska var sett fram sem forsenda sérstöðu og ímyndar Íslands, sem aftur byggist á náttúru, menningu og fagmennsku. Hnykkt var á mikilvægi þess að koma upp samræmdu gæðavottunarkerfi.

Ferðamálaáætlun fyrir árin 2011–2020¹⁵⁸ leysti af hólmi fyrri ferðamálaáætlun með samþykkt þingsályktunartillögu iðnaðarráðherra á Alþingi árið 2011. Sú áætlun setti fram meginmarkmið um markvissa uppbyggingu áfangastaða, betri dreifingu ferðamanna, að auka gæða- og umhverfisvitund ferðaþjónustunnar og að skilgreina og viðhalda sérstöðu Íslands m.a. með öflugu greiningar- og rannsóknarstarfi. Áhersla var á vernd náttúrunnar sem helsta aðráttarafls landsins og að innleiða hugarfar sjálfbærni. Í athugasemdum við tillöguna var vísað til þess að víða væri landið farið að láta á sjá vegna umferðar ferðafólks með tilheyrandi hættu á að upplifun ferðamanna yrði ekki í samræmi við væntingar. Þetta kallaði á aukið viðhald og uppbyggingu innviða, sem tækju mið af spám um framtíðarþróun mismunandi svæða. Bent var á að einungis 0,5% af rannsóknarfé atvinnuveganna væri varið til rannsókna á svíði ferðaþjónustu en að rannsóknir væru forsenda vöruþróunar, nýsköpunar og markaðssetningar. Þolmörk voru nefnd í samhengi við markaðssetningu, þ.e. að markaðsstarf tæki mið af þolmörkum svæða. Þá var nauðsyn þess að kortleggja auðlindir og innviði ferðaþjónustu sem grunn til stefnumótunar og vöruþróunar nefnd, og aftur hnykkt á mikilvægi gæðakerfis og stofnun Framkvæmdasjóðs ferðamannastaða til þess að byggja upp, viðhalda og vernda ferðamannastaði.

Árið 2013 komu út tvær skýrslur erlendra ráðgjafafyrirtækja, skýrsla PKF¹⁵⁹ sem var unnin fyrir Íslandsstofu og skýrsla Boston Consulting Group (BCG)¹⁶⁰ sem var unnin fyrir hóp fyrirtækja innan ferðaþjónustunnar. Báðar skýrslur settu fram sýn um að Ísland gæti orðið leiðandi sjálfbær áfangastaður, en til þess að svo mætti verða þyrfti m.a. að huga vel að verndun náttúru og menningar sem ferðaþjónustan byggðist á, öflugum markaðsgreiningum, fjárfestingu í innviðum og nýjum seglum til þess að dreifa ferðamönnum betur um landið, aukinni samhæfingu milli stjórvalda og greinarinnar sem og milli ráðuneyta og notkun sjálfbærnivísá. BCG-skýrslan lagði auk þess til að komið yrði á svokölluðum náttúrupassa (e. „Environment card“) til þess að fjármagna verndun, viðhald og uppbyggingu á ferðamannastöðum.

Árið 2014 gaf Efnahags- og framfarastofnunin (OECD) út umhverfisúttekt á Íslandi sem dró sömuleiðis fram mikilvægi aukinnar samhæfingar í stjórnerfinu á milli umhverfis- og ferðamála, m.a. með stofnun þjóðgarðastofnunar, og þörfina á auknu fjármagni til verndar, viðhalds og uppbyggingar á ferðamannastöðum.¹⁶¹ Úttektin benti á að það vantaði stefnu um landnýtingu og skýrari aðgerðaáætlun um uppbyggingu innviða og náttúruvernd sem lið í þróun sjálfbærrar ferðaþjónustu. Nýta þyrfti rannsóknir á þolmörkum og áhrifum ferðaþjónustu á umhverfið til ákvarðanatöku og upplýsa þyrfti ferðamenn um ábyrga ferðahegðun.

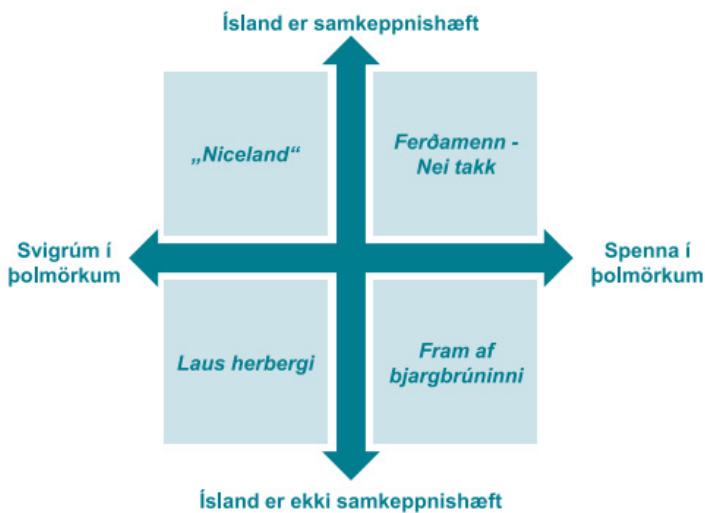
*Vegvisir í ferðaþjónustu 2015–2020*¹⁶² sem var gefinn út árið 2015 í samstarfi stjórvalda og Samtaka ferðaþjónustunnar setur fram framtíðarsýn um að ferðaþjónusta á Íslandi verði til fyrirmynðar og að landið verði eftirsóknarverður og sjálfbær áfangastaður ferðamanna í sátt við land og þjóð. Ferðaþjónustan verði enn fremur sjálfbær og arðsöm atvinnugrein til framtíðar sem skilar þjóðarbúinu traustum gjaldeyristekjum og eykur hagsæld og lifsgæði á Íslandi. Vegvísinum er ætlað að leggja traustan grunn fyrir farsæla og sjálfbæra þróun ferðaþjónustunnar til framtíðar á þeim fimm árum sem hann nær yfir, sem er einnig áætlaður líftími samhæfingarvettvangsins Stjórnstöðvar ferðamála sem stofnuð var í kjölfarið á útgáfu hans. Í stjórn Stjórnstöðvar ferðamála sitja ráðherrar þeirra málauflokka sem helst tengjast

ferðapjónustunni (ferðamála, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra, fjármála- og efnahagsráðherra, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og umhverfis- og auðlindaráðherra) sem og fulltrúuar Sambands íslenskra sveitarfélaga og Samtaka ferðapjónustunnar.

Í *Vegvísí í ferðapjónustu* má finna sjö megináherslur: samhæfða stýringu ferðamála, jákvæða upplifun ferðamanna, áreiðanleg gögn, náttúruvernd, hæfni og gæði, aukna arðsemi og dreifingu ferðamanna. Meðal aðgerða innan þessara áherslna eru:

- Efling rannsóknar.
- Efling starfsemi Vakans.
- Tryggja að samgönguáætlun taki mið af þörfum ferðapjónustu og að opna alþjóðlegar fluggáttir á landsbyggðinni.
- Þjóðgarðar, friðlýst svæði og þjóðlendur verði á einni hendi innan stjórnerfisins.
- Markvisst verði unnið að náttúruvernd og uppbyggingu í anda alþjóðlegra skilgreininga á sjálfbærni áfangastaða.
- Fjármögnun verði tryggð til uppbyggings á áfangastöðum með landsáætlun um uppbyggingu innviða til verndar náttúru og menningarsögulegum minjum og breytingum á Framkvæmdasjóði ferðamannastaða.
- Gerðar verði áfangastaðaáætlunar og ákveðið hvaða áfangastaðir ferðamanna í hverjum landshluta þarfust aðgangsstýringar og stýra umferð um þá með umhverfisleg og félagsleg þolmörk og öryggi ferðamanna að leiðarljósi.
- Fyrirmynadarstaðir verði skilgreindir með áherslu m.a. á hönnun.
- Unnin verði mörkun og markhópagreining sem markaðssetning, fjárfestingar og vörupróun taka mið af.

Að frumkvæði Stjórnstöðvar ferðamála var skýrslan *Framtið ferðapjónustunnar á Íslandi árið 2030 – Sviðsmyndir og áhaettugreining*¹⁶³ unnin af ráðgjafarfyrirtækinu KPMG árið 2016 en þar eru ýmsar breytur í ferðapjónustu skoðaðar og mögulegar sviðsmyndir settar fram. Meðal þeirra breyta sem nefndar eru í skýrslunni sem helstu drifkraftar ferðapjónustunnar eru ástand náttúrunnar, viðhorf heimamanna gagnvart erlendum ferðamönnum, gengi krónunnar, innviðir, framboð og menntun starfsfólks, lýðfræðilegar breytingar á samsetningu ferðamanna og öryggi þeirra. Þessar breytur hafa svo áhrif á samkeppnishæfni Íslands sem áfangastaðar og á þolmörk lands og þjóðar gagnvart ferðapjónustunni sem eru skilgreindir sem óvissupættir sem mikilvægt er að taka tillit til þegar sviðsmyndir eru skoðaðar. Út frá þessum óvissupáttum voru fjórar sviðsmyndir unnar sem sjá má á mynd 23.



Mynd 23: Yfirlit sviðsmynda fyrir ferðapjónustu á Íslandi árið 2030

Ef allt fer eins og best er á kosið skapast svigrúm í þolmörkum og Ísland er samkeppnishæft á alþjóðamarkaði. Polmörk eru í þessu tilviki skilgreind sem „*mælikvarði á hvernig náttúra og samfélag eru í stakk búin til að taka á móti ferðamönnum*“¹⁶⁴. Í þessari sviðsmynd sem kallast „Niceland“ felst að innviðir eru vel uppyggðir, ímynd landsins góð á alþjóðavettvangi, gengi hagstætt og aðgangsstýring góð. Ef ekki er hlúð að grunnstoðum ferðapjónustunnar en fram heldur sem horfir með fjölgun ferðamanna getur það gerst að spenna myndist í þolmörkum þrátt fyrir að landið sé enn samkeppnishæft. Ástand náttúrunnar geldur þá fyrir auk þess sem viðhorf heimamanna gagnvart ferðapjónustunni verður neikvætt. Þessi sviðsmynd kallast „Ferðamenn – nei takk“. Einnig getur það gerst að gott svigrúm skapist í þolmörkum en að Ísland haldist ekki samkeppnishæft. Það getur leitt til þess að ferðamönnum fari fækkandi þrátt fyrir að mikil innviðauppbrygging hafi átt sér stað og land og bjóð séu vel í stakk búin að taka á móti mun fleiri ferðamönnum. Þróun gengis getur átt þátt í þessu sem og ímynd Íslands út á við og skortur á nýsköpun í greininni. Þessi sviðsmynd kallast „Laus herbergi“. Að lokum þarf að velta fyrir sér þeim möguleika að orðspor áfangastaðarins Íslands fari versnandi og að ekki hafi verið hlúð nægilega að innviðum þannig að mikil spenna myndist í þolmörkum. Í þeirri sviðsmynd, sem kallast „Fram af bjargbrúninni“, er Ísland ekki lengur samkeppnishæft, stefnuleysi og skortur á markvissum stuðningi einkennir atvinnugreinina, þolinmæði heimamanna gagnvart ferðapjónustunni er brostin og mikill flótti er úr greininni vegna óvissu.

Í sömu skýrslu KPMG voru helstu áhættuþættir ferðapjónustunnar sem leitt geta til samsdráttar eða áfalla í greininni einnig metnir. Meðal þeirra eru neikvætt viðhorf heimamanna, mannmergð á vinsælum viðkomustöðum, skortur á hæfu starfsfólki og náttúruspjöll. Þeir orsakast m.a. af skorti á innviðum og ónógrí dreifingu ferðamanna. Afleiðingar þeirra geta orðið rýrari upplifun af landinu og sömuleiðis rýrari tekjur af ferðapjónustu. Allir þessir þættir voru metnir sem frekar eða mjög líklegir en teljast jafnframt til áhættuþáttta sem hægt er að hafa áhrif á.

Í fjármálaáætlun fyrir árin 2018–2022 sem var lögð fram á Alþingi vorið 2017 kemur fram að það sé „... ekki endilega eftirsóknarvert að hámarka fjölda erlendra ferðamanna á hverjum tíma. Þess vegna er mikilvægt að skapa umgjörð og hvata sem eru til þess fallin að draga úr átroðningi og tryggja sjálfbæra uppbyggingu ferðaþjónustu til lengri tíma litið.“¹⁶⁵ Í viðauka áætlunarinnar um ferðaþjónustu, málefnasvið 14, kemur enn fremur fram að endurmetsu þurfi áherslur stjórnvalda um þróun greinarinnar og sjálfbærni og bregðast við því ójafnvægi sem hefur myndast milli hraðs vaxtar greinarinnar og tímafrekrar uppbyggingar innviða og þjónustu. Þá er sett fram framtíðarsýn um að Ísland sé eftirsóttur áfangastaður vegna sérstöðu, hreinleika umhverfis, fagmennsku og gæða. Meginmarkmið sé aukin samkeppnishæfni ferðaþjónustu á grunni efnahagslegs, umhverfislegs og samfélagslegs jafnvægis. Huga þurfi að áhrifum starfsemi greinarinnar á umhverfið, svo sem með tilliti til þolmarka náttúru og að orðspor greinarinnar sé jákvætt í augum samfélagsins ekki síður en meðal erlendra ferðamanna. Meginmarkmið málefnasviðsins sé í samræmi við heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun og feli m.a. í sér að ferðaþjónusta verði sjálfbær atvinnugrein fyrir árið 2030 og stuðli að auknum efnahagslegum tækifærum, aukinni velmegun og byggist á ábyrgri nýtingu auðlinda. Markmið eru sett fram um árlega aukningu framleiðni, að dregið sé úr losun gróðurhúsalofttegunda á grunni Parísarsamkomulagsins, að jákvæðu viðhorfi til ferðaþjónustu meðal bæði erlendra ferðamanna og landsmanna sé viðhaldið og að umfang rannsókna og nýsköpunar í ferðamálum m.t.t. sjálfbærni og aukins virðisauka sé aukið. Meðal aðgerða sem eru nefndar til þess að ná þessum markmiðum er aukin samhæfing aðgerða, gerð langtímastefnu um sjálfbæra þróun greinarinnar og stuðningur við rannsóknir um þróun og áhrif ferðaþjónustu m.a. á umhverfi og samfélag.¹⁶⁶

Sumarið 2017 vann OECD efnahagslega úttekt á Íslandi¹⁶⁷ þar sem ferðamál voru annað af tveimur áhersluatriðum. Í úttektinni kemur fram það mat OECD að vaxtarhraðinn í fjölgun ferðamanna hér á landi sé ekki sjálfbær til lengri tíma litið. Jafnframt telur OECD megináskorunina fyrir Ísland felast í því að hámarka og jafna efnahagslegan ávinning greinarinnar um landið og m.t.t. komandi kynslóða en gæta um leið að verndun sjálfs aðráttaraflsins, náttúrunnar og samfélagsins. Til þess að vinna að aukinni sjálfbærni greinarinnar ráðleggur OECD íslenskum stjórnvöldum að gera langtímastefnu í ferðamálum, stofna varanlegan samhæfingarvettvang um sjálfbæra þróun ferðaþjónustu þvert á ráðuneyti og með aðkomu greinarinnar, samhæfa samgöngu- og ferðamálaáætlun og styrkja stjórnkerfið utan um ferðamálin bæði á landsvísu og svæðisbundið. Stýring á flæði ferðamanna þurfi að vera byggð á vísindalegum grunni líkt og gert hefur verið varðandi íslenskan sjávarútveg, auka þurfi og samræma rannsóknir á sviði þolmarka og þróu sjálfbærnivísa sem taka mið af umhverfislegum og samfélagslegum kostnaði vegna ferðaþjónustu. Á slíkum grunni megi stýra betur flæði ferðamanna og vernda viðernisupplifun m.a. með hönnun ferðamannaleiða, takmörkun á fjölda ferðamanna á viðkvæmum stöðum og innleiðingu notendagjalda til þess að stýra umferð og alagi á náttúruperlur.

Haustið 2017 skrifaði ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra ásamt fleiri ráðherrum og fulltrúum OECD-landanna undir stefnufirlýsingu til stuðnings sjálfbærri þróun ferðaþjónustu með áherslu m.a. á jafnari dreifingu ágóða af ferðaþjónustu og sjálfbæra stjórnun náttúru- og menningargæða.¹⁶⁸

Í ferðaþjónustukafla stjórnarsáttmála frá því í lok árs 2017¹⁶⁹ kemur fram að mörkuð verði langtímastefna á kjörtímabilinu, um ferðaþjónustu í samvinnu við hagsmunaaðila með sjálfbærni að leiðarljósi. Einnig að lögð verði áhersla á dreifingu ferðamanna, greiningu þolmarka út frá sjónarhóli náttúrunnar, samfélagsins og efnahagslífsins, að metin verði þörf

fyrir aðgangsstýringu á ferðamannastöðum í opinberri eigu eða umsjón, lokið verði við vinnu við að leysa úr árekstri almannaréttar og ferðapjónustu, stutt verði við rannsóknir í greininni og uppbyggingu innviða og landvörslu og að gæta þurfi að því að uppbygging bitni ekki á aðdráttaraflí svæða og tryggja að áfram verði til fáfarin svæði til verndar náttúru og upplifunar ferðamanna. Í öðrum köflum stjórnarsáttmálans kemur fram að uppbygging í samgönguinnviðum verði hraðað og löggæsla efla m.a. með tilliti til ferðapjónustu. Einnig að stofnaður verði þjóðgarður á miðhálendinu og skoðaðir möguleikar á þjóðgörðum á öðrum svæðum.

Samstarfsverkefni sem stuðla að sjálfbærri þróun ferðapjónustu

Unnið hefur verið að margvíslegum verkefnum á undanförnum árum sem miða að því að auka samfélagslega ábyrgð ferðapjónustufyrirtækja og stuðla að ábyrgri ferðahegðun, í samvinnu stjórnvalda og greinarinnar og með sjálfbæra þróun greinarinnar að leiðarljósi. Þá eru verkefni í vinnslu um mótnu sjálfbærnivísa og viðmiða fyrir þróun ferðamennsku og ferðapjónustu, annars vegar á náttúruverndarsvæðum og hins vegar fyrir landið sem heild.

Vakinn er opinbert gæða- og umhverfiskerfi ferðapjónustunnar á Íslandi. Hann var tekinn í notkun árið 2012 og er samstarfsverkefni stjórnvalda og atvinnugreinarinnar en Ferðamálastofa er í forsvari fyrir verkefnið. Meginmarkmið Vakans er að auka gæði, fagmennsku, öryggi og umhverfisvitund í ferðapjónustu á Íslandi með handleiðslu og stuðningi og byggja upp samfélagslega ábyrgð ferðapjónustufyrirtækja hér á landi. Gæðakerfið skiptist í two flokka, stjórnuflokkun fyrir gististaði og gæðaviðmið fyrir ferðapjónustu aðra en gistingu. Fyrirtækjum sem taka þátt í gæðakerfi Vakans býðst einnig að taka þátt í umhverfiskerfi hans. Öll fyrirtæki verða auk þess að samþykka að starfa samkvæmt siðareglum Vakans. Vakinn er valkvæður, þ.e. ferðapjónustuaðilar eru ekki skyldugir til að taka þátt í honum. Í samræmi við sífellt aukið vægi umhverfis- og samfélagsmála og sjálfbærrar þróunar hefur verið ákveðið að frá 1. janúar 2019 verði allir þátttakendur í Vakanum að taka þátt í umhverfishluta hans. Þátttakendur í Vakanum eru nú 113.¹⁷⁰

Ábyrg ferðapjónusta er hvatningarverkefni á vegum Festu – miðstöðvar um samfélagsábyrgð og Íslenska ferðaklasans, unnið í samstarfi við félög og stofnanir ferðapjónustunnar. Verkefnið snýst um að íslensk ferðapjónustufyrirtæki sammælist um nokkrar skýrar og einfaldar aðgerðir um ábyrga ferðapjónustu en með því er átt við að fyrirtækin axli ábyrgð á þeim afleiðingum sem rekstur þeirra hefur á umhverfið og samfélagið. Tilgangur verkefnisins er að stuðla að því að Ísland verði ákjósanlegur áfangastaður ferðamanna um ókomna tíð sem styður við sjálfbærni fyrir komandi kynslóðir þjóðarinnar. Í janúar 2017 skrifuðu yfir 300 fyrirtæki undir yfirlýsingum um ábyrga ferðapjónustu og hefur henni verið fylgt eftir með fræðsludagskrá fyrir fyrirtæki um samfélagsábyrgð og sjálfbærni. Áhersluþættir verkefnisins eru að ganga vel um og virða náttúruna, tryggja öryggi gesta og koma fram við þá af háttvísni, virða réttindi starfsfólks og hafa jákvæð áhrif á nærsamfélagið.¹⁷¹

Á Ferðamálaþingi 2017 staðfestu framkvæmdastjórar Samtaka ferðapjónustunnar og Íslenska ferðaklasans *alþjóðlegar siðareglur fyrir ferðapjónustu* frá Ferðamálastofnun Samteinuðu þjóðanna. Þær byggjast á ýmsum alþjóðlegum samþykktum og eru hugsaðar sem grunngildi og leiðarljós fyrir hagsmunaaðila í ferðapjónustu. Siðareglurnar ná til ríkja, sveitarfélaga, samfélaga, ferðapjónustuaðila og sérfræðinga auk ferðamanna, jafnt innlendra sem erlendra. Í siðareglunum eru m.a. áherslur um gagnkvæma virðingu ferðamanna og heimamanna, verndun náttúrulegs umhverfis og að ferðapjónusta sé í samræmi við þolmörk staða.¹⁷²

Ísland – allt árið er samstarfsverkefni stjórnvalda og fyrirtækja í ferðapjónustu um samþætta markaðssetningu fyrir Ísland sem áfangastað undir merkjum *Inspired by Iceland*. Það hófst árið 2011 og annast Íslandsstofa framkvæmd verkefnisins. Helstu markmið verkefnisins eru að jafna árstíðasveiflu og dreifingu ferðamanna um allt land, auka meðalneyslu ferðamanna á Íslandi og gjaldeyristekjur af íslenskri ferðapjónustu og viðhalda ánægju ferðamanna. Markaðsskilaboðin hafa þróast með árunum og hafa nýjustu herferðirnar m.a. lagt áherslu á að hvetja til ábyrgrar ferðahegðunar.^{173,174}

Í október 2017 kynnti Íslandsstofa *markhópagreiningu fyrir íslenska ferðapjónustu* í samstarfi við atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, Háskólanum á Bifröst, Háskólanum á Akureyri, Rannsóknamiðstöð ferðamála og Stjórnstöð ferðamála. Tilgangur markhópagreiningarinnar er að þráð betri tól og tæki til þess að stunda hnitmiðaða og skilvirkra markaðssetningu íslenskra áfangastaða á erlendri gruntu. Slík greining getur aðstoðað við upplýstari ákvarðanatöku til að auka arðsemi og sjálfbærni Íslands til langa tíma. Rannsóknin fólst í því að ferðamenn á sjó markaðssvæðum voru aðgreindir í hópa út frá lífs-háttum, persónugerð, neyslu, ferðagildum og hvernig þeir mæta þörfum og markmiðum íslenskrar ferðapjónustu.¹⁷⁵

Slysavarnarverkefnið *SafeTravel* er samvinnuverkefni Slysavarnafélagsins Landsbjargar, Samtaka ferðapjónustunnar og stjórnvalda sem miðar að því að koma upplýsingum um öryggi á ferðalögum til ferðalanga á Íslandi. Meðal aðgerða til að auka öryggi ferðamanna er vefurinn safetravel.is og upplýsingaskjáir með upplýsingum um færð og veður sem eru staðsettir víða um land.¹⁷⁶

Próunarverkefni um endurskoðun upplýsingaveitu til ferðamanna var hrundið af stað árið 2015 en Ferðamálastofa stýrir verkefnið. Markmið þess er m.a. að tryggja gæðastarf upplýsingaveitu á landsvísu. Slíkt kerfi er mikilvægur hluti af öryggismálum ferðamanna, en mun einnig gagnast til að vekja áhuga ferðamanna á áhugaverðum áfangastöðum um land allt og gagnast þannig til að fá ferðamenn til að heimsækja fleiri svæði um landið. Vonir standa til að nýtt og endurbætt kerfi upplýsingaveitu taki til starfa í byrjun árs 2019.¹⁷⁷

Próun sjálfbærnivísar fyrir ferðamennsku er rannsóknarverkefni á grunni samnings við Stjórnstöð ferðamála fyrir hönd atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins. Það er í umsjón Rannveigar Ólafsdóttur, prófessors í ferðamálafræði við Háskóla Íslands, sem beinir sjónum að friðlýstum svæðum. Meðal meginmarkmiða þess er að þróa sjálfbærnivísar fyrir ferðamennsku á náttúruverndarsvæðum og hanna viðmið fyrir stjórnendur svæðanna til þróunar sjálfbærrar ferðapjónustu sem ná jöfnum höndum til samfélags, umhverfis og efnahags svæðanna. Sjálfbærnivísar eru mælikvarðar til að meta þróun eða breytingar mismunandi áhrifaþáttu. Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull var valinn sem tilviksrannsóknarsvæði og er verkefnið unnið í samstarfi við þjóðgarðinn. Í verkefnið, sem mun ljúka á árinu 2018, hafa drög að 44 vísum verið þróádir fyrir þjóðgarðinn. Þeir hafa verið unnar á grunni heimildaúttektar þar sem m.a. viðurkenndir sjálfbærnivísar frá Alþjóðaferðamálastofnuninni voru hafðir til hliðsjónar, en einnig innlendar heimildir, landfræðilegar greiningar á svæðinu og könnun meðal heimamanna til þess að staðfæra vísana. Þeim er skipt í fjóra flokka eða umhverfi, efnahagslega innviði, stjórnsýslu og samfélag og velferð, sjá mynd 24.

Sjálfbærnivísir		Sjálfbærnivísir
Umhverfi	1. Umhverfisvottanir og tækifæri til umhverfisvæns reksturs 2. Líffræðilegur fjölbreytileiki 3. Jarðfræðilegur fjölbreytileiki 4. Sjávarrof 5. Utanvegaakstur 6. Sorphirða og úrgangsmál 7. Loftmengun og loftlagsbreytingar 8. Orkunyting 9. Náttúruvernd 10. Álag ferðamennsku á gróður og jarðveg 11. Árstíðabundin þolmörk jarðvegs og gródurs 12. Stjórnun ferskvatnsauðlinda	1. Stefnumótun fyrir sjálfbæra þróun 2. Landnýtingaráætlun fyrir þróun ferðamennsku 3. Vökturn á sjálfbærni 4. Mannauður þjóðgarðsins og þekking starfsfólks til sjálfbærrar þróunar 5. Þátttaka almenninga í stefnumótun 6. Langtímaáætlun fjárvéitingar til þjóðgarðsins 7. Upplifun heimamanna af þjóðgarðinum
Sjónurstá		Sjálfbærnivísir
Efnahagur og innvoiðir	Sjálfbærnivísir	1. Fólkssjóldapróun samfélagsins umhverfis þjóðgarðinn 2. Gæði þjónustu og veitinga 3. Ferðahegðun og þarfir ferðamanna 4. Upplifun heimamanna af ferðamennsku 5. Upplifun starfsmanna þjóðgarðsins af ferðamönnum 6. Ánægia og kjör starfsfólks i ferðaþjónustu 7. Ánægia ferðamanna 8. Staða jafnréttis í samfélagini 9. Menntun og þjálfun 10. Ímynd og menning svæðisins í huga íbúa 11. Umhverfis- og sjálfbærnivítund heimamanna 12. Umhverfis- og sjálfbærnivítund ferðamanna 13. Lýðheilsa og öryggi íbúa
Samféltag og verfert		Samféltag og verfert

Mynd 24: Sjálfbærnivísar fyrir ferðamennsku í þjóðgarðinum Snæfellsjökli¹⁷⁸

Sjálfbærnivísar sem þessir geta nýst sem stýritæki sem heldur utan um heildarmynd margvislegra áhrifa ferðamennsku á hverju svæði auk þess að vakta breytingar. Þannig geta þeir gefið til kynna hvaða vandamál og tækifæri eru í sjónmáli og orðið mikilvægur stuðningur við áætlanagerð og ákvarðanatöku um þróun svæðisins m.t.t. ferðamennsku.^{179,180,181}

Verkefni er nú í vinnslu um mótu *sjálfbærniviðmiða* m.t.t. aukins umfangs ferðaþjónustu, á grunni samnings við Stjórnstöð ferðamála fyrir hönd atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins. Markmið verkefnisins er að skilgreina sjálfbærniviðmið til að leggja mat á ástand og getu innviða til að taka á móti ferðamönnum á Íslandi og meta jafnvægisástand hvað varðar fjölda ferðamanna á Íslandi út frá afkastagetu samfélagsins og innviða þess. Við þróun sjálfbærniviðmiða er tekið tillit til nýtanleika fyrilliggjandi gagna við þetta mat og samanburðarhæfni við erlendar fyrirmyn dir. Á grunni niðurstaðna þessa verkefnis á að vera hægt að ráðast í gerð stöðumats m.t.t. sjálfbærniviðmiða, þ.m.t. hreyfanleika og kostnaðar við umbætur á innviðum og öðrum matsþáttum, og meta stöðu innviða fyrir ferðaþjónustuna. Verkefnið er unnið í samráði við helstu hagaðila sem standa að Stjórnstöð ferðamála en Efla verkfraðistofa sér um framkvæmd þess. Gert er ráð fyrir að verkefninu ljúki á árinu 2018. Lokaafurð verkefnisins eru sjálfbærniviðmið sem lýst verður í „lifandi“ skjali sem getur tekið breytingum við uppfærslur.

Hér að framan hefur verið stiklað á stóru í sjálfbærniáherslum stefnumótandi rita síðustu áratuga á vegum stjórnvalda sem og ráðgefandi aðila á sviði ferðamála. Merkja má vaxandi áherslu á sjálfbæra þróun ferðaþjónustu sem markmið, einkum í tengslum við umhverfislegan þátt sjálfbærni en einnig samfélagslega og efnahagslega þætti. Lengst af var þessi áhersla almenn. Í síðari ferðamálastefnum sem og í alþjóðlegri ráðgjöf sem komið hefur fram á síðustu árum má merkja sterkara ákall og ákveðnari áform um aðgerðir til þess að móta kerfi stýringar fyrir ferðaþjónustu í ljósi þess ójafnvægis sem menn telja hafa myndast

milli verndunar og nýtingar í greininni, sem getur ógnað sjálfbærri þróun atvinnugreinarinnar. Hugmyndir sem komið hafa fram um slíkt kerfi hverfast að mestu um eftirfarandi atriði:

- Byggja þurfí á haldbærum greiningum, m.a. þolmarkarannsóknum, en athuga ber að hugtakið þolmörk er lítt áberandi og skilgreining þess fremur óljós og ósamræmd í fyrri og núverandi ferðamálastefnum.
- Rannsóknir og greiningar séu nýttar til þess að móta sjálfbærniviðmið sem taka m.a. mið af umhverfislegum og samfélagslegum kostnaði vegna ferðamennsku.
- Á grunni þessa sé mótað skipulag fyrir landnýtingu á skilgreindum ferðamanna-svæðum, þ.e. hvar skuli fyrst og fremst vernda og hvar skuli byggja upp innviði fyrir skilgreindar tegundir ferðamennsku, sem aftur tekur mið af þörfum mis-munandi haghafa ferðaþjónustunnar sem og komandi kynslóða.

Þannig megi stuðla að sjálfbærri þróun greinarinnar. Annað endurtekið stef er að grund-völlur þess að koma á slíku kerfi sé mótuð langtímastefnu og samhæfing stefnu og aðgerða þvert á ráðuneyti og með aðkomu greinarinnar.

Hugtök eins og sjálfbærni og þolmörk eru flókin viðfangs og stundum gagnrynd fyrir að vera óljós og illmælanleg. Ef til vill er heppilegra að líta á sjálfbærni sem ferli en einhvers konar endanlegt ástand og óvist að atvinnugrein geti nokkurn tíma orðið fullkomlega sjálfbær. En skilaboðin um hvert skuli stefna, bæði frá alþjóðasamfélagini og frá íslenskum stjórnvöldum, eru skýr og aðgerðir í átt að aukinni sjálfbærni á vegum stjórnvalda og greinarinnar komnar vel á veg. Huga þarf að því hvaða skilningur er lagður í hugtakið sjálfbær þróun – er hann mannhverfur og efnahagslegur, þ.e. er markmiðið að viðhalda vexti í atvinnugreininni eða hverfist markmiðið um umhverfisvernd? Sérfræðingar í greininni telja að heildræn nálgun sé heillavænlegust fyrir sjálfbæra þróun ferðamannastaða því hún tekur tillit til allra þátta – efnahagslegra, umhverfislegra, lífsgæða heimamanna og upplifunar ferðamanna.¹⁸²

4. Hugtakið þolmörk í samhengi við viðmiðanir um sjálfbærni og sjálfbærnimarkmið ferðaþjónustunnar

Hugtakið *þolmörk ferðamennsku* (e. *tourism carrying capacity*) er eitt stjórntækja sjálfbærrar þróunar útvistar- og ferðamannastaða. Sem slíkt á það sér rúmlega 80 ára sögu sem lengst af tengist náttúruverndarsvæðum. Rætur hugtaksins má rekja til burðarpolsútreikninga verkfræðinga og síðar líffræðinga sem þeir síðarnefndu hafa notað m.a. til að reikna út hversu mörg dýr af ákveðinni tegund tiltekið vistkerfi getur boriið áður en eðlislægir eiginleikar þess fara að eyðileggjast. Fyrstu heimild um þolmörk ferðamennsku er að finna í rannsókn á áhrifum hestaferðamennsku á vistkerfi tveggja þjóðgarða í Bandaríkjunum og nærumhverfi þeirra þar sem dregin er sú ályktun að „náttúruverndarsvæði hljóta einnig að hafa ákveðin þolmörk gagnvart fjölda ferðamanna og að takmarka þyrfti aðgang þeirra að viðkvæmum svæðum svo að náttúran bíði ekki skaða af“.¹⁸³ Í framhaldinu var farið að beita hugtakinu á náttúruverndarsvæðum bæði til að stýra umferð ferða- og útvistarfolks¹⁸⁴ og síðar í rannsóknum á þolmörkum ferðamennsku.¹⁸⁵

Að baki hugtakinu er því engin vísindaleg kenning heldur er það byggt á sömu hugmyndum og sjálfbærni löngu áður en það varð viðtekin hugsun í alþjóðasamfélagini.¹⁸⁶ Á náttúruverndarsvæðum Bandaríkjanna hefur um langt skeið verið virk náttúrvakt og þar urðu menn því fyrr varir við neikvæð áhrif ferðamennsku með vaxandi umferð útvistar- og ferðafolks. Á þeim tíma átti umhverfisvernd raunar ekki upp á pallborðið og fólk almennt ómeð-

vitað um að ferðamennska gæti á einhvern hátt skaðað umhverfi eða samfélög og þannig unnið á móti sjálfrí sér. Einblínt var á efnahagslegan ávinning af ferðamennsku og markaðssetning miðaði að því að fá sem flesta ferðamenn og stækka atvinnuveginn. Opinberri stefnumótun og skipulagi ferðamennsku var því mjög ábótavant þar til almenn vitundarvakning varð í umhverfismálum um miðja tuttugustu öldina, sér í lagi á sjöunda áratugnum þegar neikvæðra áhrifa á náttúru og samfélög (eyðileggingar/hnignunar) af völdum fjöldamerðamennsku fór að gæta á fjölsöttustu ferðamannasvæðum Evrópu (á Miðjarðarhafssvæðinu og við strendur Bretlands) og Bandaríkjunum (á Flóridaskaganum).¹⁸⁷ Þá gripu fræðimenn til þolmarkahugtaksins og naut það afar mikilla vinsælda á 7. áratugnum.¹⁸⁸

Skilgreining hugtaksins var lengi vel mjög miðuð að áhrifum útvistar og ferðamennsku á náttúruna en upplifun ferðamanna var þó snemma tekin með í reikninginn. Með aukinni þekkingu á margþættum áhrifum ferðamennsku í kjölfar fleiri rannsókna þótti ástæða til að endurskilgreina hugtakið og gera það yfirgrípsmeira. Fræðimenn hafa ekki komið sér saman um eina skilgreiningu en eins og áður var nefnt er sú sem er oftast vísað í skilgreining UNWTO þar sem þolmörk ferðamennsku eru: „sá hámarksfjöldi gesta sem áfangastaður ferðamanna getur tekið á móti samtímis án pess að náttúrulegt, hagraent eða félags- og menningarlegt umhverfi verði fyrir skaða eða að ósættanleg skerðing verði á kjöraðstæðum og upplifun ferðamanna“.¹⁸⁹ Algengt er að skipta hugtakinu í fjóra flokka sem tengjast innbyrðis í gegnum ferðamennskuna, hafa gagnvirk áhrif hver á annan sem og á upplifun ferðamanna og segja í sameiningu til um þolmörk ferðamennsku, þ.e.:

- Polmörk náttúru: varða lífræna og ólífraðna náttúru og vistkerfi sem verður fyrir áhrifum af tiltekinni ferðamennsku, svo sem dýralif, gróður, haf og vötn, grunnvatn, jarðmyndanir, jarðveg, jöklar, eldfjöll og önnur jarðfræðifyrirbrigði, landslag, loftslag og (ó)lífraðna ferla sem og breytingar á ásýnd lands.
- Polmörk innviða / manngerðs umhverfis: varða áþreifanlega og óáþreifanlega grunngerð, svo sem flugvelli, skólp- og vatnsleiðslur, rafmagn, vegakerfi, bílastæði, stíga, merkingar, salernisaðstöðu, gildandi stefnumörkun, skipulagsáætlanir, lög, stjórnun og starfsemi svæða og reglur, upplýsingaveitir sem nýtast ferðamennsku og verður fyrir álagi vegna hennar o.fl.
- Efnahagsleg þolmörk: varða bæði ferðamenn og heimamenn sem verða fyrir áhrifum af tiltekinni ferðamennsku. Skoðar einkum líf og líðan fólks.
- Félagsleg þolmörk: varða hagkerfið og hversu mikið það er og getur verið háð til tekinni ferðamennsku.

Forsendur fyrir úrskurðargildi hugtaksins um hvort þolmörkum sé náð eða ekki byggjast á að búið sé að marka stefnu og skipuleggja ferðamennsku á viðkomandi ferðamannastað/-svæði og skilgreina viðmið um áhrif ferðamennskunnar sem um ræðir á náttúrulegt og manngert umhverfi staðarins, nærsamfélagið og ferðamenn sem þangað koma. Gert er ráð fyrir viðamikilli upplýsingaöflun og að rannsóknir á öllum áhrifafjáttum fari fram fyrst. Í framhaldi af því eru ákvárdanir (byggðar á rannsóknaniðurstöðum) um viðmið þolmarka og markmiðssetningu teknar fyrir ferðamannastaðinn og að lokum er gerð athugun á hvernig áhrif núverandi ferðamennsku standast þau viðmið. Á meðan áhrifin eru innan skilgreindra viðmiðunarmarka er þolmörkum ferðamennsku á viðkomandi ferðamannastað ekki náð.¹⁹⁰

Frá árinu 1964 hefur hugtakinu verið beitt í rannsóknum og stjórnun á alls kyns ferðamannastöðum með misjöfnum árangri.¹⁹¹ Í einföldu máli má segja að hugtakið hafi lent í svipuðum vandræðum og hugtakið *sjálfbær prón*, enda byggist það á sömu hugsun. Þegar til kom var t.d. víða pottur brotinn hvað varðar stefnumörkun en liggja þarf fyrir skýr stefna um *hvers konar ferðamennsku* viðkomandi svæði ætlar að sinna¹⁹² og erfiðlega gekk að skil-

greina þolmörkin sem er nauðsynlegur undanfari í ferlinu. Almennt var gagnrýnt að þolmarkahugtakið bjóði ekki upp á skýrt verkferli til mörkunar viðmiða og að viðmiðin séu of háð huglægu mati á hvað séu (ó)ásættanleg áhrif og hvað ekki (og þar með ekki byggð á óyggjandi vísindum).¹⁹³

Ósamkomulag ríkir einnig í fræðunum um við hvað þolmörkin eiga að miða. Náttúran getur t.d. haft mjög ólík þolmörk innan sama ferðamannasvæðis og það sama má segja um ferðamenn og þeirra ólíku ferðamáta og þarfir.¹⁹⁴ Menn urðu einnig fljótlega fráhverfir hugmyndinni um að finna tölulegan samnefnara fyrir hina ólíku þætti sem ferðamennskan snertir – efnahag, landslag og ímynd, vistkerfi, þarfir, skynjun og upplifun ferðamanna, líf og líðan og pólitisk gildi heimamanna nærsamfélags – þar sem flóknir og ólíkir hagsmunir ráða skoðunum fólks.

Inn í þetta blandast hugmyndir um hvaða viðmið þolmarka hæfa sjálfbærri þróun ferðamannastaða. Í því sambandi hafa rannsakendur fylkt sér í þrjá hópa eftir því hvaða hagsmuni þeir setja í fyrsta sæti. Vísindamenn í líffræði og fleiri greinum telja að leiðin til sjálfbærrar þróunar ferðamennsku sé að skapa viðmið sem taka mið af náttúrunni og náttúrulegum ferlum og hvað náttúran þolir af umferð án þess að bíða skaða af (og nýta til þess þá þekkingu sem hefðbundnar líffræði-, jarðfræði- og vistfræðirannsóknir afla). Aðrir setja hagsmuni ferðamanna í öndvegi og telja að taka eigi mið af ferðamennsku viðkomandi staðar og þörfum hennar. Þeir vilja aðlaga ferðamannastaðinn að henni og miða skipulag, stjórnun og markaðssetningu að því að viðhalda þeim gæðum sem skapa aðdráttaraflid og gera hann að spennandi áfangastað ferðamanna. Innan þessa hóps er þolmarkahugtakið túlk-að sem tæki til athugunar á því hversu mikla ferðamennsku staðir þola áður en það fer að bitna á upplifum ferðamanna, væntingum þeirra og þeir fara að leita á önnur mið.¹⁹⁵ Þriðji hópurinn hefur velferð samfélagsins að leiðarljósi og telur að sjálfbær ferðamennska eigi fyrst og fremst að taka mið af því hvernig heimamenn vilja sjá heimasvæði sitt þróast og nýta félagsfræðilegar rannsóknir t.d. á þróun svæða og valdaukningu heimamanna (e. empowerment).¹⁹⁶ Sjálfbær þróun ferðamannastaðar miðar að því að þar fari fram ferðamennska sem á virkan þátt í að skapa gott og blómstrandi samfélag. Enn aðrir rannsakendur hafa talað fyrir því að veikasti hlekkurinn eigi alltaf að ráða, þ.e. að ef þolmörkum eins þáttar sé náð sé þolmörkum ferðamennsku náð.¹⁹⁷ Í þeim anda hafa þolmörk ferðamennsku verið skilgreind sem „sá fjöldi gesta sem svæði getur tekið á móti áður en neikvæðra áhrifa fer að gæta, hvort heldur er náttúrulegt umhverfi, upplifun ferðamanna eða viðhorf heimamanna“.¹⁹⁸

Þetta ósamkomulag og ósamræmi í rannsóknum hefur háð notkun þolmarka en hugtakinu til varnar benda rannsakendur á að það hafi verið óheppilegt að nota orðið „þolmörk“ í annars ágætum fyrirætlunum um verndun á líffræðilegum fyrirbærum og öðrum verðmætum sem liggja undir skemmdum af völdum ferðamennsku og útivistar. Það hafi beint athyglinni um of að því að finna tölu um hæfilegan fjölda ferðamanna sem menn hafa ekki getað komið sér saman um.¹⁹⁹ Þannig hafi það dregið athyglina frá öðrum stjórnunaraðferðum sem hægt sé að nota eins og að reyna að hafa áhrif á hegðun ferðamanna og/eða stýra dreifingu þeirra í tíma og rúmi, sem geta reynst mun skilvirkari stjórnunaraðferðir en bein takmörkun á að-gangi með ítolu. Þar fyrir utan geta fáir ferðamenn einnig haft mjög slæm áhrif á viðkvæm gróðurlönd og einangruð samfélög svo dæmi séu tekin. Þannig þykir áhersla á töluleg þolmörk áfangastaða hafa beint athyglinni frá því sem skiptir meira máli – að vernda ferðamannastaðinn (auðlindina) og aðdráttarafl hans fyrir ferðamennsku og finna leiðir sem milda (eða koma í veg fyrir) hin neikvæðu áhrif.²⁰⁰

Í úttekt á fræðilegri umræðu og útgefnum rannsóknum sem höfðu farið fram á þolmörkum ferðamennsku frá upphafi til ársins 1986²⁰¹ er tekið í sama streng; að hugtakið þolmörk ferðamennsku sé gagnlegt sem hugmyndafræðilegt regnhlífahugtak (e. *conceptual framework*) sem nýta megi til úttektar á samspili framboðs og eftirspurnar á núverandi ástandi náttúrunnar/innviða og hvernig það mæti kröfum sem ferða- og útvistar svæði fyrir þá gerð ferðamennsku og útvistar sem þar er stunduð; núverandi framboð afþreyingar og hvað ferðamenn fá út úr því (gæði upplifunar). En ef ætti að nýta það sem stjórntæki á ferðamannastöðum yrði að uppfylla eftirfarandi skilyrði:

1. **Markmið með stýringu ferðamanna- og útvistar svæðisins verða að vera skýr og byggð á mælanlegum viðmiðum** sem mögulega eru mismunandi ef þörf er á að skipta svæðinu upp í minni einingar.
2. **Nýta skal rannsóknir til að undirbyggja ákvarðanatöku um markmið.** Þannig er tryggt að byggt sé á þekkingu á margvíslegum áhrifum ferðamennsku/útvistar og hvernig stýring sem miðar að því að stemma stigu við þeim hefur virkað.
3. **Í markmiðssetningu skal taka mið af viðhorfum notenda og heimafólks, sér í lagi þarf að taka mið af þörfum útvistar- og ferðafólks sem notar svæðið.** Það hafi sýnt sig að notendur og stjórnendur svæða geta haft mjög ólík viðhorf og skynja að-stæður mjög ólíkt, þess vegna þurfi þarfir ferða- og útvistar fólks að koma fram í ferlinu.
4. **Vegna innbyrðis tengsla er þörf á að móta þverfaglega aðferð til að rannsaka þolmörk svæðis sem tekur til vistkerfisins, félagslegra og stjórnunarlegra þáttu.**
Þannig má einnig hafa eftirlit með ástandi og bregðast við því, og skapa með-vitund um að ef einn þáttur breytist hefur það áhrif á allt kerfið.

Auk þess höfðu rannsóknir á þolmörkum ferðamennsku fram til ársins 1986 skilað mikilvægum upplýsingum sem þegar var hægt að byggja aðrar rannsóknir á, sem og stjórnun svæða:²⁰²

- Við ákvarðanatöku um hvert skal beina umferð ferðamanna er nauðsynlegt að taka tillit til náttúrunnar, annarra ferðamanna og stjórnunarþáttu. Náttúran er misviðkvæm fyrir ágangi ferða- og útvistar fólks. Hún verður alltaf fyrir áhrifum, en vistkerfin þola álagið misvel. Upplýsingar um hvað ferða- og útvistar fólk þarf og vill fá út úr útvist og ferðalögum um svæði er grundvallaratriði þar sem þarfir þess stýra skynjun og upplifun á þolmörkum svæða. Einnig þarf að taka tillit til opinberrar stefnumótunar, lögbundins skipulags og laga. Þessi atríði leika oft lykilhlutverk í ákvarðanatöku um hvaða landnotkun sé viðeigandi á svæði, hvaða félagslegra og stjórnunarlegra þætti þurfi að uppfylla, og hvaða ástandi skuli stefnt að og viðhaldið.
- Ferðamennska og útvist leiðir til óhjákvæmilegra breytinga á náttúru, sem hefur síðan áhrif á félagslegra og stjórnunarlegra þætti. Yfirlöld svæða þurfa að ákveða fyrirfram hvaða breytingar þau munu sætta sig við af völdum ferðamennsku.
- Markmiðin sem sett eru fyrir hvert svæði ættu að byggjast á mati á ásættanlegum breytingum. Mælt er með því að lýsa bæði í orðum og töluum hvaða ástandi náttúru, upplifun og stjórnun skal viðhaldið. Það ætti aftur að byggjast á rannsóknaniðurstöðum á þeim þáttum, sem og aðkomu almennings, og taka mið af hvaða stýringarleiðir hafa virkað vel í svipuðum aðstæðum og væri skynsamlegt að nota.
- Þar sem einn áfangastaður getur falið í sér mörg mismunandi þolmörk eftir markmiði sem sett eru fyrir hvert svæði innan hans, er nauðsynlegt að búa til áætlun fyrir allt svæðið til að hafa yfirsýn. Skoða þarf hlutina í samhengi.

- Þrátt fyrir að hugtakið þolmörk virðist gefa í skyn að unnið sé með ákveðinn fjölda ferðamanna/útvistarfólks, má ekki gleyma því að fleiri aðferðir falla undir hatt þolmarkahugtaksins, t.d. ákvarðanir um hvaða ferðamennska má fara fram á svæðinu, hvar og hvenær hún má fara fram, og hvar ferðafólk mætist innan svæðisins. Þessar ákvarðanir ættu að byggjast á rannsóknaniðurstöðum um atferli fólks í hlutverki ferða- eða útvistarmannsins.
- Hugtakið þolmörk er fyrst og fremst hugsað til notkunar sem stjórntæki, ekki sem vísindaleg kenning. En vísindaleg þekking á staðbundnum aðstæðum og eiginleikum ferðamennsku/ferðapjónustu spilar lykilhlutverk í mörkun þess. Rannsóknir geta hjálpað til við að upplýsa og spá fyrir um hvaða afleiðingar ákveðin gerð og magn ferðamennsku/útvistar hefur á náttúru, upplifun ferðamanna, og hvaða áhrif ákveðnar stjórnunarlegar aðgerðir (t.d. tímabundnar lokanir eða stýring á umferð) geta haft á umhverfi og upplifun ferðamanna.

Því er ljóst að menn hafa engan veginn gefist upp á hugtakinu. Þvert á móti er talið að það geti haft mikil gildi sem stjórntæki. Mikilvægt er að rannsóknir á þolmörkum séu heildstæðar til að geta haft það úrskurðarhlutverk sem hugtakinu er ætlað og einnig til að afla meiri þekkingar á hvernig ferðamennskan tengist innbyrðis, hvernig hún hefur áhrif á efnahag, náttúru, innviði, samfélag og aðra ferðamenn – og öfugt. Gagnrýnt hefur verið að of margar rannsóknir hafi beint athyglinni að einum hluta ferðamennskunnar og of margar rannsóknir hafi verið gerðar án þess að hafa nægilega góðan fræðilegan bakgrunn. Einig hefur verið gagnrýnt að það vanti upplýsingar um atferli ferðamanna í tengslum við ferðamennskuna, hvernig þeir tengjast aðstæðum á vettvangi og hverjar afleiðingar stýringar eru á upplifun ferðamanna. Hvernig bregðast þeir við aðgerðum og hvaða áhrif hafa þær á upplifun?²⁰³

Petta var staða mála þegar þolmarkarannsóknir hófust á Íslandi í kringum aldamótaárið 2000.²⁰⁴ Gerð verður grein fyrir helstu niðurstöðum þeirra í næsta kafla. Í viðauka má svo finna heildstætt yfirlit yfir niðurstöður á rannsóknum á þolmörkum náttúru, þolmörkum innviða, félagslegum þolmörkum ferðamanna og félagslegum þolmörkum heimamanna, ásamt öðrum niðurstöðum rannsókna sem þóttu einnig gefa mynd af stöðu mála. Í viðauka má einnig finna greiningu fyrir hvern málaflokk eftir landshlutum. Þá verða í 6. kafla m.a. kynntar tvær aðferðir, þar sem þolmarkahugtakið er nýtt sem stjórntæki, sem þróaðar voru af sérfræðingum fyrir skipulag og vöktun alls kyns ferðamannastaða innan Evrópusambandsins²⁰⁵ annars vegar, og hins vegar fyrir víðerni (e. *wilderness*) almennt.²⁰⁶

5. Yfirlit rannsókna eftir landshlutum

Eftirfarandi samantekt er byggð á niðurstöðum rannsakenda á þolmörkum ferðamennsku. Eftir aðstæðum mátu rannsakendur að þolmörkum væri ekki náð eða að þolmörkum væri náð á þeim tíma þegar rannsóknirnar fóru fram (sjá töflurnar hér á eftir). Í sumum tilfellum tóku rannsakendur ekki afstöðu til þolmarka samkvæmt niðurstöðum rannsóknanna, ýmist vegna þess að (1) það var ekki yfirlýst takmark rannsóknanna/könnunarinnar en hún aflar mikilvægra upplýsinga sem geta gefið mynd af stöðu mála; (2) rannsóknin er enn í vinnslu; eða (3) að rannsakendur áréttuðu að þeir hefðu ekki forsendur til að meta þolmörk vegna skorts á skilgreindum viðmiðum. Niðurstöður heildstæðra rannsókna eru kynntar fyrir hvern landshluta í viðauka. Þess ber að geta að yfirlitin hér fyrir aftan ná yfir allar rannsóknir sem gerð var úttekt á. Lista yfir þolmarkarannsóknir sem hafa farið fram á Íslandi má finna fremst í viðauka.

Suðurland

Á Suðurlandi hafa 25 ferðamannastaðir verið skoðaðir. Í flestum tilfellum er um að ræða einhliða rannsóknir/kannanir sem hafa ýmist beinst að innviðum (1), ferðamönum (12), heimamönum (18) eða náttúru (6) ákveðins ferðamannastaðar. Nær allar rannsóknirnar í landshlutanum hafa farið fram á síðastliðnum fimm árum. Því er mikið til af nýjum eða nýlegum upplýsingum um stöðu mála og ein rannsókn á félagslegum þolmörkum heima-manna er yfirstandandi í landshlutanum.

Tafla 2: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Suðurlandi

Ár	Ferðamannastaður	Inn-viðir	Ferða-menn	Heima-menn	Nátt-úra
2001	Skaftafell				
2013	Skaftafell				
2016	Skaftafell				
2015	Höfn				
2017–	Höfn				
2016	Öræfasveit				
2014–2015	Jökulsárlón				
2016	Jökulsárlón				
2017	Dverghamar*				
2017	Dyrhólaey*				
2014–2015	Sólheimajökull				
2014–2015	Pórsmörk				
2017	Skógafoß*				
2014–2015	Geysir				
2016	Geysir				
2017	Geysir*				
2016	Gullfoss				
2017	Gullfoss*				
2014–2015	Þingvellir				
2017	Suðurland				
2017–	Hveragerði				
2017–	Selfoss				
2017–	Eyrarbakki				
2017–	Stokkseyri				
2017–	Þorlákshöfn				
2017–	Flúðir				
2017–	Bláskógabyggð				

Ár	Ferðamannastaður	Inn-viðir	Ferða-menn	Heima-menn	Nátt-úra
2017–	Hella				
2017–	Hvolsvöllur				
2017–	Vestmannaeyjar				
2017–	Vík				
2017–	Kirkjubæjarklaustur				
2017	Suðurland				

Grænt: þolmörkum er ekki náð. Rautt: þolmörkum er náð. Grátt: ekki þolmarkarannsókn; rannsókn enn yfirstandandi eða forsenda niðurstöðu er að ekki er búið að ákveða viðmiðunarmörk fyrir þolmörk.

*Friðlýst svæði eða svæði í umsjón Umhverfisstofnunar á rauðum eða appelsínugulum válista.

Þeir staðir sem hafa oftast verið rannsakaðir eru Þjóðgarðurinn Skaftafell og Geysir með þrjár rannsóknir hvor um sig. Skaftafell er þar að auki eini ferðamannastaðurinn á Suðurlandi sem hefur verið rannsakaður heildrænt, þ.e. með tilliti til þolmarka náttúru (jarðvegs og gróðurs á göngustígum), þolmarka innviða (mannert umhverfi og þjónusta) og félagslegra þolmarka ferðamanna og heimamanna.²⁰⁷ Niðurstöður þolmarkarannsóknarinnar í Skaftafelli 2001 sýndu að náttúran var veikasti hlekkurinn í þolmörkum ferðamennsku. Þolmörkum hennar var náð á ákveðnum hluta göngustígakerfisins og allt benti til þess að þolmörkum mosáfembu í þjóðgarðinum væri náð. Aðrir þættir voru metnir undir þolmörkum. Þó greindi rannsóknin frá því að umferð ferðamanna væri farin að hafa ýmis neikvæð áhrif á samfélagið, innviði sem og á ferðamennina sjálfa sem gæti ógnað framtíðarmöguleikum svæðisins sem áfangastaðar ferðamanna. Innviðir önnuðu eftirsprung og heimamenn og ferðamenn virtust almennt sáttir, en íbúar voru þegar farnir að finna fyrir þrengslum í almennum rýmum og hafa áhyggjur af auknu á lagi á náttúru svæðisins og á vegakerfið. Aðráttaraflíð er ósnortin náttúra og kyrrð. Ferðamenn tóku eftir því hvernig náttúran, sér í lagi gróðurinn, var farin að láta á sjá af völdum umferðar ferðamanna og fjórðungi þátttakenda fannst of margir ferðamenn vera á svæðinu.

Ef niðurstöður eru skoðaðar í heild fyrir landshlutann er ljóst að álag af ferðamennsku er farið að reyna á þolrif íbúa og ferðamanna, sem og á náttúru svæðisins og innviði. Rúmlega 40% íbúa þykir ferðamannafjöldinn á sumrin of mikill og 40% íbúa telja að landshlutinn geti ekki tekið á móti fleiri ferðamönnum. Sunnlendingar skera sig úr íbúum annarra landshluta í þeirri skoðun sinni. Meginaðráttarafl Suðurlands fyrir ferðamennsku er ósnortin náttúra og kyrrð og minnst átta af hverjum tíu virðast fá að upplifa það. Á sumrin þegar aðsóknin er mest virðist stór hluti ferðamanna vera kominn yfir þolmörk sín hvað fjölmenni á svæðunum varðar. Almennt eru viðhorf ferðamanna neikvæðari á vinsælum ferðamannastöðum á Gullna hringnum og í Jökulsárlóni þar sem ferðamannafjöldinn er mestur í landshlutanum. Svo virðist sem á lagið af vaxandi fjölda ferðamanna sé farið að valda miklum náttúruspjöllum á vinsælum ferðamannastöðum. Samkvæmt úttektum Umhverfisstofnunar á friðlýstum svæðum á Suðurlandi eru tvö svæði, Geysir og Skógfoss, orðin það illa leikin að þau eru í hættu og staðir eins og Dyrhólaey, Dverghamrar og Gullfoss ekki í mikil betra ástandi. Öll þessi svæði bera merki um að innviðir anna ekki umferð ferðamanna og skort á stýringu, vörslu og vöktun. Stígar eru almennt illa farnir og mikil er um villustíga, traðk og gróður- og jarðvegsraf, einkum á Geysis- og Gullfosssvæðinu, þar sem gróður er viðkvæmur og jarðvegur gjarnan blautur. Við bætist að Gullfoss og Geysir eru nálægt háleindisbrúninni

þar sem vaxtartími gróðurs er stuttur. Skemmdirnar virðast hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna. Ekki er á mörgum rannsónum að byggja en tveir af hverjum þremur ferðamönnum við Geysi urðu varir við rof úr göngustígum af völdum ferðamanna yfir sumartímum og tæplega helmingur tók eftir einhverjum skemmdum á gróðri og á jarðmyndunum. Ánægja gesta með göngustíga var einnig marktækt minnst við Geysi og við Jökulsárlón af samanburðarsvæðunum á Suður- og Vesturlandi. Engin rannsókn hefur verið gerð á innviðum ferðamanna síðan í Skaftafelli 2001, en fram kom hjá íbúum í nýlegri rannsókn að álag á grunninnviði Suðurlands væri að þeirra mati gríðarlega mikið. Kólluðu þeir eftir úrbótum á innviðum og aðgerðum til að stýra og dreifa ferðamönnum betur sem og aðgerðum til að taka á sóðaskap og lélegri umgengni ferðamanna við náttúruna. Upplýsingar um niðurstöður einstakra rannsókna um náttúru, innviði, ferðamenn og heimamenn má finna í viðauka.

Hálendið

Á hálendi Íslands hafa 15 ferðamannastaðir og -svæði verið skoðuð. Í nær öllum tilfellum er um einhliða rannsóknir að ræða sem hafa ýmist beinst að innviðum (4), ferðamönnum (18), heimamönnum (3) eða náttúru (6) ákveðins ferðamannastaðar.

Tafla 3: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á hálendinu

Ár	Ferðamannastaður	Innviðir	Ferðamenn	Heimamenn	Náttúra
1998	Landmannalaugar				
2000	Landmannalaugar ¹				
2003	Landmannalaugar				
2009	Landmannalaugar				
2016	Landmannalaugar				
2017	Friðland að Fjallabaki*				
2011	Hrafnintunnusker				
2011	Álfavatn				
2011	Landmannahellir				
2011	Eldgjá				
2011	Öldufell				
2000	Langisjór				
2013	Langisjór				
2000	Lónsöræfi ²				
2013	Lónsöræfi				
2005	Hálendi – slóðar				
2007	Laki				
2009	Kerlingarfjöll				
2009	Hveravellir				
2013	Askja				

Ár	Ferðamannastaður	Inn-viðir	Ferða-menn	Heima-menn	Nátt-úra
2013	Kverkfjöll				
2017	Kringilsárrani*				

Grænt: þolmörkum er ekki náð. Rauft: þolmörkum er náð. Grátt: ekki þolmarkarannsókn; rannsókn enn yfirstandandi eða forsenda niðurstöðu var að ekki er búið að ákveða viðmiðunarmörk fyrir þolmörk niðurstöður.

*Friðlýst svæði eða svæði í umsjón Umhverfisstofnunar á rauðum eða appelsínugulum válista.

¹ Heimamenn: Ásahreppur, Hvolshreppur, Rangárvallahreppur og Holta- og Landssveit.

² Heimamenn: Sveitarfélagið Hornafjörður.

Þrjár heildstæðar þolmarkarannsóknir hafa farið fram á hálandi Íslands: Landmannalaugar 2000, Lónsöræfi 2000 og Laki 2007. Í **Landmannalaugum** var þolmörkum náttúru og innviða náð. Víða bar á sliti af völdum umferðar ferðamanna og þolmörkum stíga var náð á þó nokkrum stöðum. Félagslegum þolmörkum ferðamanna var hins vegar ekki náð, byggt á þeim forsendum að níu af hverjum tíu ferðamönnum eru ánægðir eða mjög ánaægðir með dvölinu. Hins vegar var stór hluti ferðamanna óánægður með þjónustuna á svæðinu og fimm tungur þátttakenda taldi mannfjöldann (of) mikinn. Því var sá varnagli sleginn að mögulega hefði þolmörkum þess hóps verið náð. Félagslegum þolmörkum heimamanna **Landmannalauga** (í Ásahreppi, Hvolshreppi, Rangárvallahreppi og í Holta- og Lands sveit) var heldur ekki náð, sem byggðist á því að almennt virtust heimamenn jákvæðir gagnvart ferðamönnum og þau neikvæðu áhrif sem heimamenn nefndu virtust ekki vera farin að hafa áhrif á hegðun eða viðmót heimamanna gagnvart ferðamönnum. Þolmörk innviða og náttúru og félagsleg þolmörk heimamanna hafa ekki verið rannsókuð síðan. Þegar mælingar á ferðamönnum voru næst gerðar árið 2009 voru engar marktækjar breytingar á samsetningu ferðamanna, almennir ferðamenn voru ennþá í miklum meirihluta og ennþá níu af hverjum tíu ánægðir með dvölinu og náttúruna, en marktækt fleiri voru ósáttir við fjölda ferðamanna. Hlutfall þeirra var 37%. Á þeim forsendum var það metið svo að félagslegum þolmörkum væri ekki náð hjá meirihluta ferðamanna, en mögulega hjá stórum hópi fólks. Sjö árum seinna, sumarið 2016, þegar viðhorf ferðamanna í Landmannalaugum var kannað til fjölda ferðamanna þótti 57% viðmælenda fjöldinn of mikill. Samkvæmt ástandsskýrslu Umhverfisstofnunar árið 2017 er náttúra friðlands að Fjallabaki mjög illa farin á þeim svæðum sem ferðamenn heimsækja. Fjöldi ferðamanna, aukning í vetrarferðamennsku, of fámennt starfsfólk, litlir innviðir og lítið viðhald eru þau atriði sem eru talin vera helstu ógnir svæðisins sem ber vart þungann af umferðinni. Þegar matið fór fram var talið að 150 þúsund mans heimsæktu friðlandið árlega og þar af fær 130 þúsund mans í Landmannalaugar. Svæðið er á rauðum válista yfir svæði í hættu.

Í **Lónsöræfum** var þolmörkum náttúru á meginaðkomuleið að Lónsöræfum náð sem og á tveimur öðrum stígum í friðlandinu. Þolmörkum innviða, þá einkum hvað varðar salernis-aðstöðu, upplýsingar, og viðhald stíga og vega í kringum Múlaskála, var einnig náð á háannatíma þegar þeir önnuðu ekki umferð ferðamanna. Salerni mættu ekki eðlilegum gæða-kröfum. Á hinn bóginn var félagslegum þolmörkum heimamanna ekki náð í sveitarfélaginu Hornafirði þar sem viðhorf heimamanna gáfu til kynna að áhrif ferðamennsku væru að mestu jákvæð. Hið neikvæða sem heimamenn fundu fyrir, svo sem í tengslum við plássleysi í opinberum rýmum, aukið álag á vegakerfi og þjónustu, og sú tilfinning að uppbygging á innviðum og þjónustu í sveitarfélaginu væri einkum ætluð ferðamönnum, voru af heimamönnum talin veigaminni. Engu að síður voru vísbendingar um að

farið væri að reyna á þolrif íbúa. Þriðjungi heimamanna fannst umfang ferðamenntsku vera orðið of mikið en 20% of lítið. **Félagslegum þolmörkum ferðamanna var ekki náð.** Ferðamenn voru almennt mjög ánægðir með dvölinu, náttúruna og fjölda ferðamanna og á þeim forsendum var talið að félagslegum þolmörkum ferðamanna væri ekki náð. Þolmörk náttúru, innviða eða heimamanna hafa ekki verið skoðuð síðan 2000, en félagsleg þolmörk ferðamanna voru síðast athuguð árið 2013. Þá var þolmörkum ekki náð. Gestir voru marktækt ánægðari með þjónustu og aðstöðu en áður, nær allir voru ánægðir með dvölinu og náttúruna og engin marktæk fjölgun var í fámennum hópi þeirra sem fannst fjöldi ferðamanna of mikill á Lónsöræfum.

A Lakasvæðinu var talið að þolmörkum náttúru gagnvart gangandi umferð ferðamanna væri náð á þremur fjölförnstu göngustígum svæðisins. Einnig bar á skemmdum á jarðmyndunum, gróðri, virku rofi og miklum skemmdum á náttúru meðfram vegum svæðisins vegna utanvegaaksturs en vegir eru mjóir og erfitt að mæta bíl. **Svæðið, bæði náttúrulegt og manngert umhverfi bar ekki þá umferð sem fer um svæðið og fór hnignandi.** Lakasvæðið stóð vel undir væntingum ferðamanna, nær allir (99%) voru ánægðir með dvölinu og níu af hverjum tíu töldu náttúruna standast væntingar. Náttúruspjöll virtust almennt ekki trufla ferðamenn en tæplega 10% ferðamanna tóku eftir skemmdum af völdum ferðamanna og 9% fannst fjöldi ferðamanna of mikill. Á þessum forsendum var talið að félagslegum þolmörkum væri ekki náð hjá meirihluta ferðamanna en mögulega hjá þeim 10% sem voru ósáttir við fjölda ferðamanna. Engar fleiri athuganir hafa verið gerðar á þolmörkum en umferð um svæðið hefur vaxið mikið síðan þá.

Það er einkennandi fyrir niðurstöður á háleldinu hversu viðkvæm íslensk náttúra er og hversu illa hún virðist þola umferð ferðamanna. Strax um aldamótin 2000 var þolmörkum hennar náð á athugunarstöðum þegar umferð ferðamanna var tiltölulega lítil miðað við það sem nú er. Meirihluti ferðamanna á hverju athugunarsvæði fyrir sig eru almennir ferðamenn ef austurhálendið er undanskilið þar sem náttúruferðamenn eru í miklum meirihluta. Annað einkenni er hátt hlutfall náttúrusinna á háleldinu sem er öfugt við ferðamannastaði á láglendinu þar sem þjónustusinnar eru næstflestir. Á háleldinu gera ferðamenn þá kröfu að þar séu almennt einfaldari og frumstæðari aðstæður en ferðamenn hafa væntingar til þegar ferðast er um láglendi Íslands. Ferðamenn á háleldinu gera kröfur um einfalda innviði og vænta þess að geta notið ósnortinnar náttúru, kyrrðar og fámennis. Þær athuganir sem hafa verið gerðar á upplifun ferðamanna á háleldinu endurspeglar þessi viðmið. Allt sem gengur á þann möguleika að halda í náttúrulegt útlit fær neikvæð viðbrögð og endurspeglar mat þeirra á kjöraðstæðum á vettvangi sem ímyndin af dvöl í náttúru Íslands kallar fram. Viðhorf ferðamanna á háleldinu til æskilegra mannvirkja og innviða í ósnortinni náttúru endurspeglar jafnframt að ferðamenn á háleldinu gera mun meiri kröfur um náttúrulegra útlit og takmarkaða uppbryggingu mannvirkja, þjónustu og innviða en ferðamenn á láglendi. Undantekning frá þessu eru ferðamenn í Landmannalaugum. Samkvæmt nýjustu viðhorfsskiptingunni (2009) eru þjónustusinnar ívíð fleiri en náttúrusinnar (sjá umfjöllun um rannsóknir á félagslegum þolmörkum ferðamanna í viðauka) og svipar svörum þeirra mjög til væntinga, þarfa og upplifana ferðamanna sem hafa komið fram á ferðamannastöðum á láglendi Íslands. Upplýsingar um niðurstöður einstakra rannsókna um náttúru, innviði, ferðamenn og heimamenn má finna í viðauka.

Höfuðborgarsvæðið

Á höfuðborgarsvæðinu hafa farið fram fjórar rannsóknir og ástandsmat á undanförum tveimur árum sem hafa beinst að erlendum ferðamönnum (2), heimamönnum (1) eða náttúru (1) á höfuðborgarsvæðinu.

Tafla 4: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á höfuðborgarsvæðinu

Ár	Ferðamannastaður	Inn-viðir	Ferðamenn	Heimamenn	Náttúra
2016	Höfuðborgarsvæðið				
2016	Reykjavík				
2017	Rauðhólar*				
2017	Höfuðborgarsvæðið				

Grænt: polmörkum er ekki náð. Rautt: polmörkum er náð. Grátt: ekki þolmarkarannsókn; rannsókn enn yfirstandandi eða forsenda niðurstöðu að ekki er búið að ákveða viðmiðunarmörk fyrir polmörk.

*Friðlýst svæði í umsjón Umhverfisstofnunar á appelsínugulum válista.

Það sem einkennir niðurstöður fyrir þetta svæði eru vísbendingar um að hinn mikli vöxtur í umferð ferðamanna sé farinn að hafa neikvæð áhrif á ánægju ferðamanna og lífs-gæði heimamanna. Þriðjungi ferðamanna þykir ferðamannafjöldinn á svæðinu fara fram úr hófi og íbúar höfuðborgarsvæðisins ásamt íbúum Suðurlands eru marktaekt líklegri en aðrir landsmenn til að finnast fjöldi ferðamanna of mikill bæði á sumrin og á veturna. Einhverjur íbúar eru farnir að upplifa ruðningsáhrif og jaðarsetningu sem samkvæmt áreitisskala Doxey, sbr. upplýsingar um hann í kafla um polmörk og heimamenn í viðauka, gefur vísbendingar um að einhverjur íbúar séu komnir á 3. stig (gremju). Upplýsingar um niðurstöður einstakra rannsókna um náttúru, ferðamenn og heimamenn má finna í viðauka.

Reykjanesskagi

Á Reykjanesskaga hafa þrír ferðamannastaðir og -svæði verið til skoðunar. Í öllum tilfellum er um einhliða rannsóknir, kannanir eða ástandsmat að ræða sem hafa ýmist beinst að innviðum (1) ferðamönnum (1), heimamönnum (1) eða náttúru (2) ákveðins ferðamannastaðar. Tvær þeirra fóru fram við Seltún sama ár.

Tafla 5: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Reykjanesskaga

Ár	Ferðamannastaður	Inn-viðir	Ferðamenn	Heimamenn	Náttúra
2014–2015	Seltún				
2017	Reykjanefðolkvangur				
2017	Reykjanes				

Grænt: polmörkum er ekki náð. Rautt: polmörkum er náð. Grátt: ekki þolmarkarannsókn; rannsókn enn yfirstandandi eða forsenda niðurstöðu að ekki er búið að ákveða viðmiðunarmörk fyrir polmörk.

*Friðlýst svæði eða svæði í umsjón Umhverfisstofnunar á rauðum eða appelsínugulum válista.

Það sem einkennir niðurstöður rannsókna og kannana sem hafa farið fram á þessu svæði er afar slæmt ástand náttúru á þeim stöðum þar sem það hefur verið athugað. Reykjanesfólkvangur er á rauðum lista Umhverfisstofnunar yfir svæði í hættu. Í óformlegu mati á Seltúni, einum vinsælasta ferðamannastað á Reykjanesskaga kom fram að stórkostlegar náttúruskemmdir hafa orðið á svæðinu af völdum ferðamanna og stígar eru í mjög slæmu ásigkomulagi. Það vill svo til að rannsókn á félagslegum þolmörkum ferðamanna var gerð í Seltúni sama ár. Ástand náttúru virðist haldast í hendur við upplifun ferðamanna, en 90% þátttakenda tóku eftir rofi úr göngustígum. Einnig var ánægja ferðamanna með heimsóknina marktækt minni í Seltúni en á öðrum vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Heimamenn eru á því að fjöldi ferðamanna sé hæfilegur að sumri en helmingur íbúa telur að hann megi aukast á veturna. Upplýsingar um niðurstöður einstakra rannsókna um náttúru, ferðamenn og heimamenn má finna í viðauka.

Vesturland

Á Vesturlandi hafa níu ferðamannastaðir og -svæði verið könnuð. Í öllum tilfellum er um einhliða rannsóknir, kannanir eða ástandsmat að ræða sem hafa ýmist beinst að innviðum (1), ferðamönnum (5), heimamönnum (1) eða náttúru (5) ákveðins ferðamannastaðar.

Tafla 6: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Vesturlandi

Ár	Ferðamannastaður	Innviðir	Ferðamenn	Heimamenn	Náttúra
1999/2001	Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull ¹				
2013	Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull*				
2016	Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull				
2014–2015	Djúpalónssandur				
2014–2015	Hraunfossar				
2016	Húsafell				
2017	Geitland				
2017	Grábrókargígar				
2017	Ströndin við Stapa og Hellna				
2017	Borgarnes				
2017	Vesturland				

Grænt: þolmörkum er ekki náð. Rautt: þolmörkum er náð. Grátt: ekki þolmarkarannsókn; rannsókn enn yfirstandandi eða forsenda niðurstöðu að ekki er búið að ákveða viðmiðunarmörk fyrir þolmörk.

¹ Takmarkaðar heimildir fundust um rannsóknina.

*Friðlýst svæði eða svæði í umsjón Umhverfisstofnunar á rauðum eða appelsínugulum válista.

Á Vesturlandi gefa niðurstöður nýrrar rannsóknar vísbendingar um að íbúar vilji mjög gjarnan fá fleiri ferðamenn í landshlutann. Hins vegar virðist það ekki samræmast þörfum ferðamanna sem koma á Vesturland. Niðurstöður frá þeim svæðum sem hafa verið til skoðunar gefa til kynna að meirihluta ferðamanna þyki fjöldi ferðamanna við Hraunfossa, á Djúpalónssandi og í Húsafelli hæfilegur á öllum þeim árstínum sem það hefur verið mælt. Eitthvert þol gæti verið meðal ferðamanna við Hraunfossa til að auka við umferðina á

haustin og veturna en niðurstöður frá Djúpalónssandi að vetri þegar umferðin fer niður í 4% af sumarumferð gefa það ekki til kynna. Á Djúpalónssandi mældist einnig mest ánægja ferðamanna með dvölina í samanburði við aðra vinsæla ferðamannastaði á Suður- og Vesturlandi. Óskir heimamanna eru heldur ekki í góðu samræmi við upplifun ferðamanna á innviðum á athugunarsvæðum þar sem salernisvandamál hafa verið viðvarandi vandamál síðan rannsóknir á svæðinu hófust og mögulega farin að fæla skemmtiferðaskip frá. Eins eru á svæðinu þrír vinsælir ferðamannastaðir, Geitland, Grábrókargígar og ströndin við Stapa og Hellna, sem einkennast af afar viðkvæmri náttúru og er ástand þeirra slíkt að þeir eru þegar komnir á appelsínugulan válista Umhverfisstofnunar. Upplýsingar um niðurstöður einstakra rannsókna um náttúru, ferðamenn og heimamenn má finna í viðauka.

Vestfirðir

Á Vestfjörðum hafa þrír ferðamannastaðir og -svæði verið könnuð auk könnunar á upplifun ferðamanna í landshlutanum. Í öllum tilfellum er um einhliða rannsóknir, kannanir eða ástandsmat að ræða sem hafa ýmist beinst að ferðamönnum (4), heimamönnum (1) eða náttúru (2) ákveðins ferðamannastaðar. Það skal tekið fram að ekki er um tæmandi lista að ræða hvað varðar upplifun ferðamanna á Vestfjörðum. Vegna vísbendinga um lítinn breytileika á niðurstöðum var látið nægja að nefna einungis þær sem fóru fram fyrst og nýjustu tölur.

Tafla 7: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Vestfjörðum

Ár	Ferðamannastaður	Inn-viðir	Ferða-menn	Heima-menn	Nátt-úra
2000	Vestfirðir				
2003	Vestfirðir				
2013	Vestfirðir				
2015–2016	Ísafjörður				
2017	Dynjandi*				
2017	Surtarbrandsgil*				
2017	Vestfirðir				

Grænt: þolmörkum er ekki náð. Rautt: þolmörkum er náð. Grátt: ekki þolmarkarannsókn; rannsókn enn yfirstandandi eða forsenda niðurstöðu að ekki er búið að ákveða viðmiðunarmörk fyrir þolmörk. 1 Takmarkaðar heimildir fundust um rannsóknina.

*Friðlýst svæði eða svæði í umsjón Umhverfisstofnunar á rauðum eða appelsínugulum válista.

Það er einkennandi fyrir niðurstöður rannsókna á Vestfjörðum hve gott samræmi er á milli viðhorfa ferðamanna og viðhorfa heimamanna. Ferðamenn virðast fá það sem þeir óska sér, fallega náttúru, góða þjónustu og fámenni, og heimamenn eru sáttir við fjölda ferðamanna á sumrin. Undantekning frá þessu er Ísafjörður þar sem virðist skapast tímabundið álag á innviði miðbæjarins í tengslum við komur skemmtiferðaskipa. Heimamenn finna fyrir því í tengslum við umferðarteppu í bænum og í tengslum við mengun sem þeir verða varir við í sjónum. Vísbendingar eru um að fimmtungur ferðamanna sé á þeirri skoðun að fjöldi ferðamanna á Ísafirði sé meiri en gott þykir. Hins vegar er ástand náttúru við Dynjanda og í Surtarbrandsgili, sem eru þekktir ferðamannastaðir, orðið það slæmt að staðirnir eru komnir

á appelsínugulan válista hjá Umhverfisstofnun. Upplýsingar um niðurstöður einstakra rannsókna um náttúru, ferðamenn og heimamenn má finna í viðauka.

Norðurland

Á Norðurlandi hafa níu ferðamannastaðir verið kannaðir auk landshlutans í heild. Í öllum tilfellum er um einhliða rannsóknir, kannanir eða ástandsmat að ræða sem hafa ýmist beinst að ferðamönnum (14), heimamönnum (3) eða náttúru (3) ákveðins ferðamannastaðar. Tilviljun réði því að tvær kannanir fóru fram í Mývatnssveit árið 2016. Rannsóknir hófust í landshlutanum árið 2001 en stærsti hluti rannsóknanna/kannananna hafa farið fram á síðastliðnum fimm árum.

Tafla 8: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Norðurlandi

Ár	Ferðamannastaður	Innviðir	Ferðamenn	Heimamenn	Náttúra
2001	Jökulsárgljúfur				
2013	Jökulsárgljúfur				
2001	Mývatnssveit				
2013	Mývatnssveit				
2015	Mývatnssveit				
2015–2016	Mývatnssveit				
2016	Mývatnssveit				
2017	Verndarsvæði Mývatns & Laxár				Red
2017	Skútustaðagígar				Yellow
2015	Húsavík				
2017	Húsavík				
2015	Siglufjörður				
2017	Siglufjörður				
2016	Vatnsnes				Grey
2016	Dettifoss				Yellow
2016	Akureyri				
2017	Akureyri				
2017	Norðurland				Grey

Grænt: polmörkum er ekki náð. Rautt: polmörkum er náð. Grátt: ekki þolmarkarannsókn; rannsókn enn yfirstandandi eða forsenda niðurstöðu að ekki er búið að ákveða viðmiðunarmörk fyrir polmörk.

*Friðlýst svæði eða svæði í umsjón Umhverfisstofnunar á rauðum eða appelsínugulum válista.

Það sem einkennir niðurstöður rannsóknanna, ef horft er á viðhorf heimamanna í landshlutanum til ferðamennsku og ferðapjónustu og ánægju ferðamanna með náttúru svæðisins, er að sú ferðamennsku og þjónusta sem fram fer í landshlutanum virðist hvorki ganga á hagsmuni heimamanna né ferðamanna. Hins vegar er álagið farið að segja til sín á annan hátt. Á svæðum eins og Mývatnssveit og við Dettifoss þar sem umferð ferðamanna er mikil hafa greinst ákveðin merki um hnignun. Íbúar Mývatnssvæðisins finna fyrir truflun af ferðamennsku á daglegt líf og þeir hafa áhyggjur af að innviðir, bæði á áfangastöðum ferðamanna

og grunninnviðir, anni ekki umferðinni. Vistkerfi Mývatnssveitar og einstakar jarðmyndanir þar og við Dettifoss eru viðkvæmar fyrir álagi af umferð ferðamanna og innviðir takmarkaðir. Dettifoss, Skútustaðagígar og verndarsvæði Mývatns og Laxár eru þegar á válista Umhverfisstofnunar yfir svæði í hættu vegna umferðar ferðamanna. Verndarsvæði Mývatns og Laxár er á rauða válistanum og Dettifoss og Skútustaðagígar eru á þeim appelsínugula (tafla 8). Þriðjungur ferðamanna við Mývatn og Dettifoss er ósáttur við umfang ferðamennskunnar. Fjölmenni, hávaði og truflun af rútuumferð, og að rekast á eyðileggingu á náttúrunni, var það helsta sem skyggði á ánægju ferðamanna. Niðurstöður rannsóknanna gefa til kynna mikilvægi þess að horfa á hlutina í samhengi. Upplýsingar um niðurstöður einstakra rannsókna um náttúru, innviði, ferðamenn og heimamenn má finna í viðauka.

Austurland

Á Austurlandi hafa tveir ferðamannastaðir og -svæði verið könnuð auk rannsóknar sem beindist að landshlutanum í heild. Í öllum tilfellum er um einhliða kannanir eða ástandsmat að ræða sem hafa ýmist beinst að ferðamönnum (1), heimamönnum (1) eða náttúru (1) ákveðins ferðamannastaðar.

Tafla 9: Yfirlit rannsókna og rannsóknaniðurstaðna á Austurlandi

Ár	Ferðamannastaður	Innviðir	Ferðamenn	Heimamenn	Náttúra
2016	Seyðisfjörður				
2017	Helgustaðanáma*				
2017	Austurland				

Grænt: þolmörkum er ekki náð. Rautt: þolmörkum er náð. Grátt: ekki þolmarkarannsókn; rannsókn enn yfirstandandi eða forsenda niðurstöðu að ekki er búið að ákveða viðmiðunarmörk fyrir þolmörk.

*Friðlýst svæði eða svæði í umsjón Umhverfisstofnunar á rauðum eða appelsínugulum válista.

Það einkennir Austurland hversu fáar rannsóknir hafa farið fram. Lítið er hægt að álykta um stöðu mála. Íbúar virðast mjög bjartsýnir og jákvæðir gagnvart ferðaþjónustu sem gæti bent til að þeir séu enn á 1. stigi áreitisskalans sem einkennist af jákvæðum spenningi gagnvart atvinnugreininni og ferðamönnum. Vísbendingar eru þó um staðbundna álagspunkta. Helgustaðanáma er dæmi um stað þar sem ferðamennska hefur valdið náttúruspjöllum á Austurlandi. Um er að ræða eina frægstu silfurbergsnámu í heimi og friðlýst náttúrvætti sem hefur mikið aðráttarafl fyrir ferðamenn. Á lagið er orðið slíkt að hún er komin á rauðan válista Umhverfisstofnunar yfir svæði í hættu. Upplifun ferðamanna hefur einungis verið könnuð á Seyðisfirði þar sem fimmtungur aðspurðra taldi að fjöldi ferðamanna væri meiri en gott þætti. Upplýsingar um niðurstöður einstakra rannsókna um náttúru, innviði, ferðamenn og heimamenn má finna í viðauka.

Yfirlit þetta sýnir, þrátt fyrir takmarkaðar upplýsingar, ávinnninginn af því að skoða hlutina í samhengi. Slíkt gefur færi á meðvitund um alla þekkta álagspunkta af völdum ferðamennskunnar og skýrari mynd af hverju svæði fyrir sig. Rannsakendur þolmarka hafa bent á mikilvægi þess að ákveða þurfi á hverju ferðamannasvæði til hvaða ferðamanna og ferðamennsku á að taka tillit svo að hægt sé að vinna að því að minnka álag á náttúru, samfélag og innviði sem af þeirri ferðamennsku hlýst. Þannig verði reynt að forðast neikvæð áhrif á

hagsmuni ferðamanna, heimamanna og umhverfis og verja þannig framtíðarmöguleika svæðisins sem áfangastaðar ferðamanna.

6. Leiðir og aðferðir til að stýra fjölda, aðgengi og dreifingu ferðamanna

Forsendur fyrir hagnýtingu hugtaksins **þolmörk ferðamennsku** sem stjórntækis fyrir sjálfbæra þróun ferðamennsku byggjast á því að búið sé að marka stefnu fyrir ferðamennsku á viðkomandi ferðamannastað eða -svæði og skilgreina viðmið um þolmörk á náttúrulegu og manngerðu umhverfi, sem og fyrir nærsamfélagið og ferðamennina sem heimsækja svæðið. Þar sem þolmarkahugtakið bauð í fyrstu ekki upp á skýra verkferla til mörkunar viðmiða og beiingu þess sem stjórntækis voru þróaðar ýmsar aðferðir, sér í lagi á 8. áratugnum, til að stýra fjölda, aðgengi og dreifingu ferðamanna á náttúrutengdum ferðamannastöðum. Nefna má „mörk ásættanlegra breytinga“ (e. *Limits of Acceptable Change; LAC*)²⁰⁸, „stjórn á áhrifum ferðamanna“ (e. *Visitor Impact Management; VIM*)²⁰⁹, „mat á þolmörkum ferðamennsku“ (e. *Carrying Capacity Assessment Process; C-CAP*)²¹⁰ og „afþreyingarrófið“ (e. *Recreation Opportunity Spectrum; ROS*).²¹¹ Allar þessar aðferðir nýta þekktar aðferðir til álagsstýringar (sjá umfjöllun um þolmörk innviða í viðauka) og grundvallast á þeirri forsendu að stýra þurfi nýtingu á umhverfi ferðamannastaða til að viðhalda sérstöðu og forðast hnignun.

Það sem einkennir þessar aðferðir er að þær hafa takmarkað hlutverk í skipulags- og stefnumótunarvinnu. ROS-aðferðafræðin skilgreinir sex flokka útvistarsvæða eftir því hversu náttúrulegt eða manngert umhverfi er og snýst um að skipuleggja náttúruferðamennsku með því að setja skýr markmið fyrir svæði m.t.t. eiginleika ferðamannastaða.²¹²

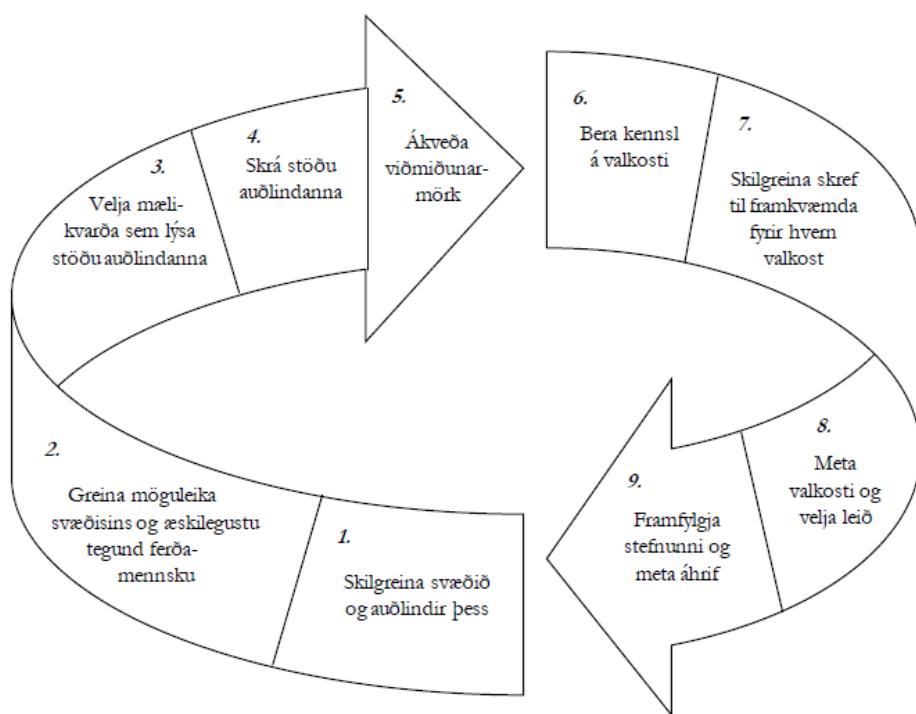
1. Víðerni; stórt ósnortið svæði (e. *primitive*). Eingöngu mannvirki nauðsynleg vegna náttúruverndar. Engin þjónusta við almenning. Umferð vélknúinna ökutækja bönnuð. Fáir gestir.
2. Lítt snortið svæði, engin vélknúin umferð (e. *semi-primitive non-motorized*). Meðalstórt svæði, að mestu ósnortið. Aðstaða fyrir starfsemi tengda náttúruvernd og öryggi vegfarenda. Umferð vélknúinna ökutækja er að öllu jöfnu ekki leyfð. Boð og bönn til staðar að takmörkuðu leyti.
3. Lítt snortið svæði en vélknúin umferð leyfð (e. *semi-primitive motorized*). Meðalstórt svæði, að mestu ósnortið. Aðstaða fyrir starfsemi tengda náttúruvernd og öryggi vegfarenda. Umferð vélknúinna ökutækja leyfð.
4. Náttúrulegt svæði; vegir (e. *roaded natural*). Nýting náttúruauðlinda í sátt við umhverfið. Lágmarksáðstaða fyrir vegfarendur. Eftirlit á svæði sem veitir fólk Margiris tilfinningu.
5. Dreifbýli (e. *rural*). Nýting náttúruauðlinda auðsjánleg. Aðstaða og þjónusta á völdum svæðum fyrir mikinn fjölda notenda. Mikil umferð vélknúinna ökutækja. Margir gestir.
6. Þéttbýli (e. *urban*). Útvistarsvæði í borgum og bæjum.

Afþreyingarrófið (ROS) byggist á þeim forsendum að útvistarsvæði henti best fyrir ákveðna ferðamennsku; ferðamenn og útvistarfolk séu fjölbreyttur hópur með fjölbreyttar þarfir í tengslum við útvist og ekkert svæði eigi að bjóða upp á allt fyrir alla heldur verði að greina fyrir hvers konar ferðamennsku viðkomandi svæði henti og ákveða hvaða ferðamennsku það mun þjóna.

Þróunarsaga marka ásættanlegra breytinga (LAC) tengist stefnumótunar- og skipulagsvinnu í þjóðgörðum og viðernum í Bandaríkjum og hagnýtingu þolmarkarannsókna. Eins

og fram kom í umfjöllun um þolmarkahugtakið (sjá 4. kafla) er nauðsynlegt að fyrir liggi skýr markmið um fyrir hvers konar ferðamennsku á að nýta viðkomandi svæði, hvaða upplifun því sé ætlað að veita, hver markhópurinn eigi að vera og hversu mikil breyting á umhverfinu sé viðunandi til þess að nota megi hugtakið þolmörk um skipulag ferðamannastaða.

LAC býður upp á aðferðafræði til að skilgreina mörk ásættanlegra breytinga af völdum ferðamennsku á ákveðnu svæði. Fyrstu fjögur þrepum í beitingu þess eru grunnrannsóknir sem unnar eru vegna mats á þolmörkum ferðamennsku. Í þrepum 5–9 eru niðurstöður þeirra nýttar af hagsmunaaðilum, hugmyndir um landnýtingu kortlagðar og tekin afstaða til þess hverjar séu ásættanlegar breytingar af völdum ferðamennsku, hvers konar ferðamönnum og ferðamennsku viðkomandi svæði getur hentað og hvaða upplifun því er ætlað að veita. Þegar stefna hefur verið mótuð þarf að hrinda henni í framkvæmd og fylgjast með þeim áhrifum sem hún hefur (sjá líkan á mynd 25).



Mynd 25: Vinnuferill LAC um mörk viðunandi breytinga²¹³

Á síðastliðnum árum hafa þessi mál verið tekin til gagngerrar endurskoðunar og nýjar aðferðir og verkferlar kynntir til að stýra fjölda, aðgengi og dreifingu ferðamanna sem byggjast á að nýta hugtakið *þolmörk ferðamennsku* sjálfst sem stjórntæki. Ein þeirra er hugtakið „töluleg þolmörk ferðamennsku“ (e. *Numerical Visitors Capacity; NVC*) sem er aðferð sem var þróuð nýlega af sérfræðingum hjá skógrækt Bandaríkjanna (USDA Forest Service) til að stýra aðgangi að víðernum með skilgreiningu á líffræðilegum og félagslegum þolmörkum og tölulegum útreikningum á því hve margar ferðamenn svæðið getur boríð miðað við að halda svæðinu undir þolmörkum.²¹⁴ Annar athyglisverður verkferill er *Tourism*

Carrying Capacity assessment methodology (TCC) sem var hannaður sérstaklega sem heildstætt stjórntæki fyrir skipulag og vöktun ferðamannastaða innan Evrópusambandsins.²¹⁵

TCC gengur ekki eingöngu út á að vera þáttur í skipulagsvinnu þar sem skilgreint er hvaða tegund ferðamennsku henti fyrir ákveðið svæði, miðað að því að skapa kjöraðstæður fyrir þá ferðamennsku á vettvangi og skilgreind viðmiðunarmörk fyrir ásættanlegar breytingar. Það býður jafnframt upp á leiðbeinandi verkferil fyrir svæðisbundna ferðamennsku í anda sjálfbærar þróunar sem heimamenn, skipulagsfulltrúar, stjórnendur ferðamannasvæða og aðrir hagsmunaaðilar geta unnið eftir. Aðferðin gengur út á að marka svæðum þolmörk á vísindalegum grunni með lýðræðislegum aðferðum þar sem virkt samráð við viðkomandi hagsmunaaðila er lykilatriði og endurskoðun og endurmat er hluti af hringrás verkferilsins. Helstu verkþættir eru:

1. Upplýsingaöflun um staðbundnar aðstæður á viðkomandi ferðamannastað eða -svæði. Hvað einkennir hið náttúrulega, manngerða, félagslega, pólitískra og efnahagslega umhverfi svæðisins sem ferðamennskan byggist á og snertir.
2. Greining á einkennum og eðli þeirrar ferðamennsku sem er starfrækt á svæði.
3. Mat á áhrifum sem ferðamennska í núverandi mynd hefur á náttúrulegt, manngert, félagslegt og efnahagslegt umhverfi svæðis og öfugt – hvaða áhrif hafa þessir þættir á upplifun ferðamanna og þróun ferðamennsku. Greining á eðlislægum mörkum sem umhverfið setur, mögulegum flöskuhálsum, styrkleikum, veikleikum og tækifærum í því sambandi.
4. Markmiðasetning miðað við óskastöðu hagsmunaaðila.
5. Möguleg útfærsla á stefnubreytingu (t.d. ef núverandi ferðamennska er talin hafa of mikil neikvæð áhrif) og afleiðingar af mismunandi útfærslum á náttúrulegt, félagslegt og efnahagslegt umhverfi metnar.
6. Val á æskilegri stefnubreytingu – skilgreining á viðmiðunarmörkum.
7. Aðgerðaáætlun.
8. Framkvæmd.
9. Eftirlit og mat samkvæmt viðmiðunarmörkum. Á meðan áhrifin eru innan skilgreindra viðmiðunarmarka er þolmörkum ferðamennsku á viðkomandi ferðamannastað ekki náð.

Á bak við alla verkþætti eru ítarlegir verkferlar sem leiða vinnuna. Dæmi: Við framkvæmd á aðgerðaáætlun sem felst í því að takmarka eða stýra þróun ferðamennskunnar og vexti hennar stendur valið á milli aðgangstýringar með (1) regluverki sem segir til um ákveðna landnotkun með svæðisskiptingu (e. *zoning*), takmörkun á almannarétti (e. *limits to free access*), takmörkun á landnotkun við ákveðna gerð útvistar (e. *limits to specific activities*) eða dreifingu á ferðamönnum til að létta á álagspunktum; (2) efnahagslegum aðgerðum, t.d. aðgangseyri eða skattheimtu; eða (3) skipulagsaðgerðum eins og bókunarkerfi fyrir aðgang, þjálfun á starfsfólki, mörkun gagnvart skilgreindum markhópum (e. *niche marketing*) og með fræðslu fyrir heimamenn.

Bess ber að geta að TCC-aðferðin takmarkast ekki við víðerni og náttúruvendarsvæði heldur hefur hún þann tilgang að skapa ramma fyrir skipulag, framkvæmd og mat á sjálfbærri ferðamennsku á alls kyns landsvæðum, svo sem ströndum, eyjum, náttúruverndarsvæðum, fjalllendi, dreifbýli og þéttbýli með hagnýtingu þolmarkahugtaksins.

Almannaréttur og heimildir til að stýra aðgengi að ferðamannastöðum á Íslandi

Á Íslandi hefur almennингur mjög ríkan rétt til að ferðast frjáls um landið í samanburði við flest önnur lönd. Réttur almennings til farar um landið, svokallaður almannaréttur, hefur

verið við lýði frá þjóðveldisöld. Leiðir til að stýra fjölda, aðgengi og dreifingu ferðamanna hér á landi þurfa að taka mið af reglum almannaréttarins, sem er ákveðin áskorun í ljósi vaxandi fjölda ferðamanna, aukins áhuga landsmanna á útvist og fjölbreyttari tegunda ferðamennsku og ferðamáta.

Lög um náttúruvernd, nr. 60/2013, miða m.a. að vernd og sjálfbærri nýtingu auðlinda og annarra náttúrugæða. Þau eiga m.a. að auðvelda umgengni og kynni almennings af náttúru landsins og tryggja rétt hans til að fara um landið og njóta náttúrunnar. Rétti þessum fylgir sú skylda að ganga vel um náttúru landsins og sýna tillitssemi. Meginreglan er sú að almenningsi er heimil för um landið og óheimilt sé að setja á það takmarkanir, nema nauðsyn krefji til að vernda landið.

Samkvæmt lögnum er almenningsi heimilt að fara um óræktað land án sérstaks leyfis. Landeigendur hafa þó rétt til að takmarka umferð um óræktað land í byggð ef landið er afgirt. Einnig eru för og dvöl á ræktuðu landi sem og skipulagðar hópferðir um eignarlönd í byggð háðar samþykki landeiganda. Þá getur Umhverfisstofnun í verndarskyni ákveðið að takmarka umferð eða loka svæðum tímabundið fyrir ferðamönnum vegna ágangs. Sem dæmi má nefna ákvörðun Umhverfisstofnunar í mars 2018 um tímabundna lokun í Fjaðrárgljúfri í verndar- og öryggisskyni vegna mikillar umferðar ferðamanna og vætutíðar en sú ákvörðun var tekin á grundvelli 25. gr laga um náttúruvernd.²¹⁶

Vinna við endurskoðun á almannarétti

Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar²¹⁷ er tekið fram að ljúka þurfí vinnu sem hafin er við að leysa úr árekstrum almannaréttar og ferðaþjónustu sem og að meta þurfí þörf fyrir að-gangsstýringu á ferðamannastöðum í opinberri eigu eða umsjón auk þess sem mögulegt er að beita friðlysingum sem stjórntæki á viðkvæmum svæðum.

Við endurskoðun náttúruverndarlaga árið 2015 átti sér stað umræða í umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis um almannarétt og samspil við ferðaþjónustu í ljósi aukins umfangs ferðaþjónustunnar. Var þess m.a. getið að dæmi væru um að aukinn ferðamannastraumur væri farinn að reyna á þolmörk og innviði samfélagsins. Var það álit nefndarinnar að mikilvægt væri að halda í þann hluta almannaréttarins sem snýr að rétti almennings til að fara um náttúruna og njóta hennar. Jafnframt hefðu komið fram þau sjónarmið að lögðilar ættu ekki að geta fénýtt þennan rétt almennings á kostnað annarra og að ljóst væri að einhvers konar stýring á umferð ferðamanna væri nauðsynleg sem hluti af heildarskipulagi ferðaþjónustu í landinu. Taka þyrti afstöðu til þess hvort aðgreina ætti almannaréttinn þegar kæmi að skipulögðum hópferðum í atvinnuskyni annars vegar og ferða einstaklinga og ferðafélaga um landið hins vegar.²¹⁸

Í kjölfar umræðunnar voru á Alþingi samþykktar breytingartillögur nefndarinnar við frumvarp það sem varð að lögum nr. 109/2015, um breytingu á náttúruverndarlögum. Í bráðabirgðaákvæði er kveðið á um að umhverfis- og auðlindaráðherra, í samvinnu við hlutadeigandi ráðherra, skuli vinna frumvarp um ný ákvæði er taki til stýringar á ferðaþjónustunni með hliðsjón af reglum um almannarétt og á grundvelli náttúruverndar og nauðsynlegrar auðlindastýringar sem nýting ferðaþjónustunnar á náttúrunni hefur óhjákvæmilega í för með sér. Sú vinna er nú í gangi á vegum umhverfis- og auðlindaráðuneytis en í henni þarf að taka til skoðunar ákvæði náttúruverndarlaga um almannarétt með það að markmiði að ríkari heimildir liggi fyrir til stýringar ferðaþjónustu án þess að rýra gildi almannaréttar. Til greina getur komið að greina annars vegar á milli réttar almennings til frjálsrar farar um landið og hins vegar einhvers konar takmörkunar, leyfisskyldu eða heimildar til gjaldtöku af þeim sem nýta land eða landsvæði í eigu annarra, í atvinnuskyni.

Samhliða vinnu umhverfis- og auðlindaráðuneytis er vinna í gangi á vegum fjármála- og efnahagsráðuneytis við stefnumörkun um móton reglna um sérleyfissamninga vegna nýtingar á landi og náttúruperlum í eigu ríkisins í atvinnuskyni. Þær tillögur geta orðið grundvöllur þess að móta lagaramma um slíka sérleyfissamninga, sem taka m.a. mið af markmiðum um sjálfbærni og náttúruvernd, bætta þjónustu, öryggi og upplifun ferðamanna og bætta stýringu ferðamannastraums og dreifingar ferðamanna um landið.

Aðgangsstýring á ferðamannastöðum á Íslandi og aðgerðir til dreifingar ferðamanna

Ákveðin skref hafa verið stigin í átt að aukinni stýringu með fjöldatakmörkunum á landi í opinberri eigu. Nýlegt dæmi sem tengist beint hugmyndinni um sérleyfissamninga eru breytingar sem gerðar voru á lögum um Vatnajökulsþjóðgarð, nr. 60/2007, árið 2016 sem gerðu atvinnustarfsemi innan þjóðgarðsins leyfisskylda. Nú er óheimilt að reka atvinnutengda starfsemi í þjóðgarðinum án samnings um slíka starfsemi við Vatnajökulsþjóðgarð, en í slíkum samningum skal setja þau skilyrði fyrir starfseminni sem talin er þörf á, m.a. vegna verndarmarkmiða þjóðgarðsins.

Jafnframt er stefnt að því að samræma álíka ákvæði í lögum um þjóðgarða og friðlýst svæði sem hluta af því að efla og styrkja sameiginlega starfsemi þeirra. Í því sambandi má nefna drög að frumvarpi um breytingu á lögum um þjóðgarðinn á Þingvöllum og lögum um Vatnajökulsþjóðgarð. Breytingar á lögum um þjóðgarðinn á Þingvöllum snúa annars vegar að leyfisveitingum og samningum um atvinnutengda starfsemi innan þjóðgarðsins og hins vegar að breytingum á heimild til gjaldtöku vegna þjónustu innan þjóðgarðsins. Gert er ráð fyrir að ákvæðin verði sambærileg við þau ákvæði sem er að finna í lögum um Vatnajökulsþjóðgarð. Breytingin á lögum um Vatnajökulsþjóðgarð lýtur að því að skýra nánar heimild til gjaldtöku. Miðað er við að gjaldtökuhemildir þjóðgarðanna tveggja verði sambærilegar nái frumvarpið fram að ganga. Einnig má nefna undirbúning lagafrumvarps um svokallaða Þjóðgarðastofnun sem tæki við verkefnum Vatnajökulsþjóðgarðs, þjóðgarðsins á Þingvöllum, þjóðgarðsins Snæfellsjökuls og tiltekinna verkefna á sviði náttúruverndar á vegum Umhverfisstofnunar, þannig að þau verði á einni hendi.²¹⁹

Margvíslegar aðrar aðgerðir á undanförnum árum hafa haft það að markmiði að umferð ferðamanna dreifist betur um árið og um landið. Nefna má stofnun Flugþróunarsjóðs til þess að hvetja til beins flugs til Norður- og Austurlands, markaðsherferðina *Ísland allt árið* og auknar fjárveitingar til markaðsstofa landshlutanna. Þá hefur verið fjárfest tölувert í innviðum á ferðamannastöðum um allt land í gegnum Framkvæmdasjóð ferðamannastaða og gjaldtaka farið af stað á nokkrum fjölsóttum stöðum til þess að hjálpa til við að standa undir kostnaði við viðhald og uppbyggingu innviða, en einnig má líta á slíka gjaldtöku sem leið til hagrænnar stýringar.

Hagræn stýring á ferðamannastöðum á Íslandi

Í beitingu hagrænna stjórntækja geta falist tækifæri til að stýra bæði aðgangi að auðlindum og stuðla að því að umhverfiskostnaður falli á þá sem valda á lagi eða nýta sér takmarkaðar auðlindir. Hagræn stjórntæki hafa verið notuð með ýmsum hætti á Íslandi. Kvótakerfi í sjávarútvegi er eitt dæmi.

Hugmyndin um sérleyfiskerfi er ein gerð hagrænnar stýringar í ferðajónustu. Á Íslandi eru einnig til staðar lagaheimildir um innheimtu þjónustugjalfa og aðgangsgjalfa á ferðamannastöðum, en hún er háð ákveðnum skilyrðum.

Samkvæmt náttúruverndarlögum getur Umhverfisstofnun eða sá aðili sem falinn hefur verið rekstur náttúruverndarsvæðis ákveðið gjald fyrir veitta þjónustu. Þá getur rekstraraðili náttúruverndarsvæðis enn fremur ákveðið sérstakt gjald fyrir aðgang að svæðinu ef spjöll hafa orðið af völdum ferðamanna eða hætta er á slíkum spjöllum og skal tekjum af því varið til eftirlits, lagfæringar og uppbyggingar svæðisins eða aðkomu að því.

Árið 2017 samþykkti Alþingi lög nr. 41/2017, um breytingu á umferðarlögum, sem heimila sveitarfélögum gjaldtöku á bílastæðum utan þéttbýlis en auk bílastæða má verja gjaldinu í uppbyggingu, viðhald og rekstur þjónustu sem veitt er í tengslum við notkun þeirra, svo sem salernisaðstöðu og göngustíga. Bílastæðagjöld geta verið áhrifaríkt tæki til stýringar á fjölda ferðamanna á hverjum stað og dreifingu t.d. yfir tíma dags og á milli staða.

Mikil umræða hefur verið síðustu ár um það hvort og hvernig ríkið eigi að haga gjaldtöku á ferðamannastöðum. Nú eru gjöld innheimt á nokkrum fjölsóttum ferðamannastöðum í eigu og umsjón ríkisins, sveitarfélaga og einkaaðila. Dæmi um þjónustugjöld sem eru innheimt samkvæmt lagaheimild eru gjöld fyrir bílastæði, salerni og köfun í Silfru í Þingvallaþjóðgarði, gjöld fyrir bílastæði og salerni í Skaftafelli í Vatnajökulsþjóðgarði og gjöld fyrir bílastæði við Seljalandsfoss. Einnig eru dæmi um að landeigendur taki gjöld fyrir aðgang að ferðamannastöðum en slík gjaldtaka hefur verið umdeild síðustu ár og er enn. Þar vegast á sjónarmið um heimildir landeigenda til ráðstofunar á landi sínu í ljósi stjórnarskrárvarins eignarréttar á móti lögbundnum takmörkunum á eignarrétti þeirra sem reglur um almannarétt fela í sér. Ekki hefur með beinum hætti verið tekið af skarið um hverjar heimildir landeigenda séu nákvæmlega í þessum efnum og ekki hefur heldur verið leyst úr þeim álitamálum fyrir dómi.

Fjallað er um kosti og ókosti við gjaldtöku í formi innheimtu aðgangsgjalfa á ferðamannastöðum í skýrslu iðnaðar- og viðskiptaráðherra um ferðamál frá 2016.²²⁰ Athuga ber að áhersla skýrslunnar var lögð á gjaldtöku sem leið til öflunar tekna til uppbyggingar innviða og viðhalds á ferðamannastöðum frekar en sem tæki til stýringar. Einn ókostur varðandi stýringuna var talinn sá að ferðamenn sækja þá ef til vill frekar á gjaldfrafjálsa staði sem getur valdið álagi á staði sem eru ekki í stakk búnir til þess að taka á móti álaginu. Í skýrslunni var einnig rakin tillaga þáverandi iðnaðar- og viðskiptaráðherra um gjaldtöku með náttúrupassa sem var lögð fram á Alþingi sem frumvarp til laga árið 2014 en náið ekki fram að ganga.

Almannaréttur Íslendinga er dýrmætur en hann felur ekki í sér rétt til þess að valda náttúruspjöllum. Í ljósi stóraukinnar umferðar ferðamanna um náttúruauðlindir Íslands er erfitt að sjá hvernig aukið jafnvægi milli verndunar náttúrunnar og nýtingar hennar í þágu ferðapjónustu eigi að nást til lengri tíma án markvissrar beitingar stýringaraðferða.

Ekki er fýsilegt að líta á fjöldatakmarkanir á ferðamannastöðum sem markmið í sjálfsu sér. En þær geta átt rétt á sér. Skipulag er í raun eitt áhrifaríkasta stjórntækið til þess að samræma ólíkar kröfur um auðlindanýtingu, atvinnuþróun og umhverfisvernd. Þegar stýringarleiðir eru skoðaðar í ljósi stefnu og skipulags svæðis m.t.t. ferðamennsku er æskilegt að horfa fyrst til svokallaðra „mýkri“ stýringarleiða, eins og landvörfslu, ef svæði er undir álagi, áður en frekari ákvarðanir um innviðauppbyggingu, fjöldatakmarkanir eða hagræna stýringu eru teknar. Mikilvægt er að skoða hvert tilvik fyrir sig og byggja ákvarðanatöku um stýringu á vísindalegum grunni reglulegra þolmarkarannsókna sem og annarra rannsókna sem gefa innsýn í eðli og umfang ferðamennskunnar.

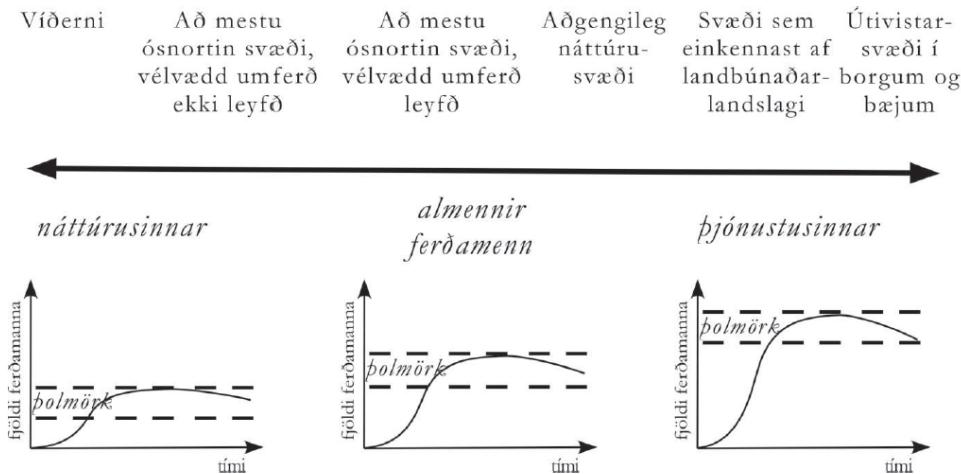
Það að hafa áhrif á hvernig umferð ferðamanna dreifist í tíma og rúmi krefst mikillar fjárfestingar og tekur langan tíma. Í ljósi hraðans í fjölgun ferðamanna hér á landi, og flókinna áhrifaþáttá í mannlegri ferðahegðun, þarf meira til en að umferð sé beint að „nýjum“ stöð-

um, þótt það geti verið hluti af lausninni. Vinna þarf að markvissari stýringu á dreifingunni til framtíðar, til þess að verja náttúruna, bæta upplifun gesta og heimamanna og skapa atvinnugreininni skýrari ramma. Ýmis verkefni eru í vinnslu á sviði lagabreytinga, stefnu, skipulags og rannsókna til þess að stuðla að þessum atriðum.

7. Áætlanagerð um nýtingu lands fyrir ferðamennsku

Hugmyndir um landnýtingaráætlun fyrir ferðamennsku

Eins og fram kom áður hafa hugmyndir um gerð landnýtingaráætlunar fyrir ferðamennsku komið fram annað slagið í stefnumótandi áætlanagerð og öðrum skjölum tengdum ferðamálum. Á síðasta áratug eða svo hafa hugmyndir um landnýtingu fyrir ferðamennsku verið settar fram af fræðimönnum innan námsbrautar í land- og ferðamálafræði við líf- og umhverfisvísindadeild Háskóla Íslands, m.a. í greinaskrifum,^{221,222} en þar hefur verið unnið með ákveðna hugmyndafræði, einkum í tengslum við skipulagningu ferðamennsku á hálandinu. Hún snýst um að skipuleggja náttúruferðamennsku með því að setja markmið fyrir svæði annars vegar m.t.t. viðhorfs ferðamanna til umhverfis (með svokölluðum viðhorfskvarða, e. *Purist Scale*) og hins vegar m.t.t. eiginleika ferðamannastaða (með nýtingu á ROS, sjá umfjöllun í 6. kafla).



Mynd 26: Afþreyingarrófið, viðhorfskvarðinn og þolmörk ferðamennsku²²³

Lögð er áhersla á að mikilvægt sé að skilgreina þolmörk og væntingar markhóps um tegund upplifunar á hverju svæði, en þolmörk hans gagnvart breytingum á umhverfinu ráða því hvert hann leitar. Þannig er hægt að taka við sem flestum ferðamönnum af mismunandi tegundum og uppfylla væntingar þeirra án þess að ganga á þær auðlindir sem ferðamennska byggist á og þar með stuðla að sjálfbærri þróun greinarinnar. Ef uppbygging innviða á ferðamannastöðum er hins vegar í formi hreins viðbragðs við fjölgun ferðamanna, með tilheyrandi hækku þolmarka, og aðgengi að stöðunum bætt án þess að byggja á skilgreiningum sem þessum, er hætt við að þróunin verði í átt að einhæfri „fjöldaferðamennsku“ alls staðar þar sem eingöngu er höfðað til „þjónustusinnaðra“ ferðamanna. Tækifæri til víðernis-upplifana rýrna og „náttúrusinnar“ fælast þá frá. Farsælast sé að haga skipulagi og upp-

byggingu þannig að höfðað sé til þeirra markhópa sem hafa sömu markmið með heimsókn sinni og stjórndur svæða hafa skilgreint (í víðtæku samráði við hagsmunaaðila) og sömu viðmið gagnvart breytingum á náttúrunni og upplifun á svæðinu. Stærri svæði, jafnvel heilt land, geti með þessu móti höfðað til fjölbreyttra hópa ferðamanna en um leið boðið upp á upplifunarflokkja sem ef til vill fá önnur lönd geta boðið upp á og þannig eftir sérstöðu sína og samkeppnishæfni.

Færð eru rök fyrir því að með því að styðjast við þetta líkan megi vinna landnýtingaráætlun fyrir ferðamennsku með svipuðu markmiði og aðrar áætlunar sem unnar eru á vegum stjórvalda fyrir aðra starfsemi sem krefst mikillar landnotkunar, svo sem landgræðsluáætlun, samgönguáætlun og rammaáætlun.²²⁴

Hugmyndafræði þessi var einnig sett fram í samantektinni *Ferðamennska á miðhálendi Íslands: Staða og spá um framtíðarhorfur*²²⁵ og í samantektinni *Áætlun um ferðamennsku á miðhálendi Íslands: Niðurstöður rannsókna*²²⁶ sem kom út í desember sama ár. Skýrslur þessar voru hugsaðar sem ákveðin forvinna sem nýtast átti í stefnumótunum um hvernig nýta mætti miðhálendið til ferðamennsku og útvistar og m.a. til undirbúnings mótnar landskipulagsstefnu. Aðalhvatinn að seinni skýrslunni var tillaga umhverfisráðherra til þingsályktunar um áætlun um ferðamennsku á miðhálendi Íslands sem var samþykkt á Alþingi 2010. Hvattinn var einnig áherslur sem höfðu komið fram árin á undan, m.a. áhersla stjórvalda á nýtingu þolmarkarannsókna í almennri stefnumótunum til að stuðla að sjálfbærri þróun og ósk greinarinnar eftir skýrari aðkomu að stefnumótunum um landnotkun og að tekið yrði tillit til greinarinnar við ákvarðanir um nýtingu náttúruverðmæta landsins. Fólst verkefnið m.a. í samantekt gagna sem nýtast áttu til mótnar stefnu um nýtingu hálandisins til ferðabjónustu, byggðrar á vísindalegum grunni og hugmyndafræði um þolmörk ferðamennsku.

Bá má finna nýlega tillögu um hagnýtingu á sömu hugmyndafræði á hálandi jafnt sem láglendi í verkefninu *Destination: Iceland* sem unnið var í tengslum við skipulag Skaftárhrepps árið 2016.²²⁷ Studð var við það verkefni við nýlega áætlanagerð Kötlujarðvangs og verður einnig unnið áfram með það í aðalskipulagi Skaftárhrepps.

Að öðru leyti virðist ekki hafa verið unnið markvisst áfram með hugmyndafræði þessa með heildrænum hætti. Sem stendur er ekki fyrirhugað að ráðast í gerð sérstakrar áætlunar á landsvísu um landnýtingu fyrir ferðamennsku. Ákveðinn rammi er þegar til staðar fyrir skipulagsgerð lands. Því er eðlilegast og skilvirkast að vinna skipulag ferðamannastaða, -svæða og -leiða innan þess ramma. Í því samhengi er mikilvægt að horfa til annarrar tengdrar áætlanagerðar, bæði heildrænnar áætlanagerðar á vegum ríkisins sem nær til landsins alls, svo sem landsskipulagsstefnu og ferðamálastefnu, sem og annarra svæðisbundinna áætlana sem stutt geta mótu stefnu um nýtingu lands fyrir ferðamennsku. Í þeim má finna farveg fyrir útfærslu hugmyndafræði af því tagi sem hefur verið lýst hér að framan. Hér verður fjallað stuttlega um helstu stefnur og áætlunar sem eiga við í þessu samhengi.

Skipulagsgerð sveitarfélaga

Skipulagsmál eru á forræði sveitarfélaga. Í skipulagi sveitarfélaga er sett fram stefnumótandi áætlun um nýtingu og verndun lands og hvernig uppbyggingu skuli háttað og ákveðið hvernig landi er ráðstafað, m.a. fyrir afþreyingar- og ferðamannasvæði, verndun náttúru og menningarminja, fyrirkomulag ferðamannastaða og hönnun bygginga. Skipulagsáætlunar sveitarfélaga eru þrenns konar samkvæmt skipulagslögum, nr. 123/2010, þ.e. svæðisskipulag, aðalskipulag og deiliskipulag.

Svæðisskipulag er skipulagsáætlun tveggja eða fleiri sveitarfélaga þar sem sett er fram sameiginleg stefna um byggðaþróun og þá þætti landnotkunar sem talin er þörf að sam-

ræma vegna sameiginlegra hagsmuna hlutaðeigandi sveitarfélaga. Svæðisskipulag skal taka til svæðis sem myndar heild í landfræðilegu, hagrænu og félagslegu tilliti og getur þannig tekið til heilla landshluta eða annarra stærri heilda. Við gerð svæðisskipulags skal m.a. byggť á markmiðum landsskipulagsstefnu. Stefnumörkun svæðisskipulags skal taka til a.m.k. tólf ára tímabils. Skylda er að vinna svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið, en annars staðar á landinu er svæðisskipulagsgerð valfrjáls.

Aðalskipulag er skipulagsáætlun fyrir tiltekið sveitarfélag þar sem fram kemur stefna sveitarstjórnar um landnotkun, byggðaþróun, byggðamynstur, samgöngu- og þjónustukerfi og umhverfismál í sveitarfélagini. Í aðalskipulagi er lagður grundvöllur fyrir gerð deili-skipulags varðandi m.a. landnotkun. Við gerð aðalskipulags skal m.a. byggja á landskipu-lagsstefnu og svæðisskipulagi ef það liggur fyrir og gæta að samræmi við skipulagsáætlanir aðliggjandi sveitarfélaga.

Deiliskipulag er skipulagsáætlun fyrir afmarkað svæði eða reiti innan sveitarfélags sem myndar heildstæða einingu hverfis, hverfishluta, götureits eða húsaþyrpingar, sem byggð er á aðalskipulagi og kveður nánar á um útfærslu þess. Þar eru sett ákvæði um byggingar-heimildir og útfærslu bygginga og frágang umhverfis.

Skipulagsáætlanir sveitarfélaga móta umhverfi íbúa og ferðamanna og eru því mjög mikilvægur vettvangur fyrir stefnumótun um ferðaþjónustu í sátt við umhverfi og samfélag.

Landsskipulagsstefna

*Landsskipulagsstefna 2015–2026*²²⁸ var samþykkt sem þingsályktun á Alþingi í mars 2016. Í henni var í fyrsta sinn sett fram samræmd stefna um skipulagsmál á landsvísu til leiðbeiningar fyrir skipulagsgerð sveitarfélaga og aðra áætlanagerð um landnotkun og byggðaþróun. Markmiðið með henni er m.a. að setja fram samþætta áætlanir opinberra aðila um landnotkun, nýtingu lands og landgæða sem tryggir heildarhagsmuni við gerð skipulags-áætlana, stuðla að samræmingu í stefnumótun ríkis og sveitarfélaga um landnotkun og nýtingu lands og stuðla að sjálfbærri þróun. Landsskipulagsstefna felur í sér stefnu um fjögur viðfangsefni, þ.e. skipulag á miðhálendi Íslands, skipulag í dreifbýli, búsetumynstur og dreifingu byggðar og skipulag á haf- og strandsvæðum, sem eru allt þættir sem móta ásýnd Íslands sem ferðamannaland.

Stefnunni er fyrst og fremst framfylgt í skipulagsáætlunum sveitarfélaga en þau skulu byggja á henni við gerð og breytingar á aðal- og svæðisskipulagi og leitast við að gæta sam-ræmis við hana. Landsskipulagsstefna er þannig aðeins leiðbeinandi, sveitarfélöginn hafa úrslitavaldið í skipulagsmálum. Telji sveitarstjórn að henni beri ekki að taka mið af sam-þykkti landsskipulagsstefnu við gerð skipulagsáætlunar þarf hún að rökstyðja álit sitt.

Samspil landsskipulagsstefnu við aðrar opinberar áætlanir stjórnvalda gengur í báðar áttir. Hún hefur áhrif á áætlanir í einstökum málauflokkum sem varða landnotkun og byggða-þróun, svo sem samgönguáætlun og byggðaáætlun, en ber aftur á móti einnig að hafa til hliðsjónar fyrilliggjandi áætlanir opinberra aðila sem varða landnotkun sem og svæðis- og aðalskipulag sveitarfélaga.

Í umfjöllun um ferðaþjónustu í landsskipulagsstefnu er lögð áhersla á sátt við náttúru og umhverfi. Landsskipulagsstefna markar m.a. stefnu um skipulagsmál á miðhálendinu en þar er m.a. lögð áhersla á að uppygging ferðamannaaðstöðu sé takmörkuð og sé þá helst bundin við jaðarsvæði hálandisins. Mikilvægt sé að mannvirkni falli sem best að umhverfinu þannig að óbyggðaupplifun skerðist sem minnst og að stuðla ber að því að ferðafólk dreifist þannig að álag á náttúru sé í samræmi við þol hennar. Þá kemur fram að fyrir næstu endurskoðun

landsskipulagstefnu skuli m.a. hafa til hliðsjónar ferðamálastefnu og staðbundnar greiningar og stefnumótun einstakra svæða innan miðhálendisins.

Í umfjöllun landsskipulagsstefnu um mörkun stefnu skipulags í dreifbýli kemur fram að skipulag landnotkunar skuli stuðla að eflingu ferðapjónustu í dreifbýli en að gætt verði að því um leið að varðveita þau gæði sem eru undirstaða ferðapjónustu. Lagt er til að við skipulagsgerð sveitarfélaga verði leitast við að greina sérstöðu, styrkleika og staðaranda viðkomandi svæðis m.t.t. tækifæra í ferðapjónustu til að auka gæði uppbryggingar og efla atvinnu og samfélag á staðnum. Skipulagsákvæðanir um ferðapjónustu taki mið af náttúruverndarsjónarmiðum og kortlagningu á auðlindum ferðapjónustunnar og miði jafnframt að því að ferðapjónustuuppbrygging nýtist jafnt íbúum á svæðinu og ferðamönnum.

Áfangastaðaáætlanir

Áfangastaðaáætlanir (e. *Destination Management Plans; DMP*) eru eitt af forgangsverk-efnum í *Vegvisi í ferðapjónustu 2015–2020*. Ferðamálastofa stendur að gerð áætlananna í samvinnu við markaðsstofur landshlutanna sem fara með verkefnisstjórn áætlanagerðarinnar, hver á sínu svæði. Um er að ræða heildstætt ferli þar sem litið er til skipulags og samhæfingar í þróun og stýringu allra þeirra þáttu sem geta haft áhrif á upplifun ferðamanna á viðkomandi svæði eða áfangastað, þ.m.t. þarfir gesta, heimamanna, fyrirtækja og umhverfis. Áfangastaðaáætlun er sameiginleg stefnuyfirlýsing sem hefur það að markmiði að stýra uppbryggingu og þróun svæðis yfir ákveðinn tíma, skilgreina hlutverk hagsmunaaðila, tiltaka beinar aðgerðir sem hver og einn hagsmunaaðili ber ábyrgð á og hvaða bjargir eða auðlindir þeir hyggjast nýta við þá vinnu. Áfangastaðaáætlun tekur á skipulagi, þróun og markaðssetningu svæðis. Dæmi um atriði sem eru tekin fyrir í áfangastaðaáætlunum eru m.a. forgangs-röðun í uppbryggingu áfangastaða, grunngerðar og stýringar umferðar um svæði, áætlanir á sviði gæða-, umhverfis- og öryggismála og um tekjuöflun eða gjaldtöku á svæðinu. Við gerð áfangastaðaáætlana er landinu skipt upp eftir verkefnasvæðum markaðsstofa landshlutanna. Verkefnasvæðin eru sjö og áfangastaðaáætlanirnar jafnmargar. Hver áfangastaðaáætlun inniheldur eina eða fleiri aðgerðaáætlanir, sem geta ýmist verið fyrir afmörkuð svæði eða áhersluefni. Gert er ráð fyrir að áætlanagerð verði lokið á árinu 2018 á allflestum svæðum og að í framhaldinu verði ráðist í innleiðingu, framkvæmd og eftirfylgni þeirra.

Áfangastaðaáætlanir eru ekki lögbundnar en tengjast öðrum lögbundnum áætlunum og geta stutt þær, svo sem landsskipulagsstefnu og skipulagsáætlanir sveitarfélaga. Við gerð áfangastaðaáætlana eru áherslur samræmdra áætlana fyrir viðkomandi svæði og aðliggjandi svæði skoðaðar. Auk þess er greint hvaða aðgerðir, verkefni og framkvæmdir verkefnasvæðið setur í forgang til að ná fram markmiðum sínum um þróun ferðapjónustu á viðkomandi svæði. Í kjölfarið er skoðað hvort áætlanir á landsvísu endurspegli svæðisbundnar áherslur t.d. varðandi uppbryggingu innviða innan svæða og tenginga eða samstarfs á milli svæða. Undanfarin ár hafa nokkur verkefni verið unnin hér á landi þar sem reynt hefur á samþættingu af þessu tagi í gegnum einhvers konar heildræna áætlanagerð. Má þar helst nefna verkefni um svæðisskipulag Snæfellsness (Svæðisgarðurinn Snæfellsnes), svæðis-skipulag fyrir Suðurnes (Reykjanes jarðvangur), áfangastaðinn Austurland og Kötlujarð-vang. Þó svo að aðferðafræði þessara verkefna sé ólík eru markmið þeirra allra svipuð, þ.e. að setja fram eina samræmda áætlun um þróun ferðapjónustu á tilteknu svæði á forsendum svæðanna sjálfra og þeirra sem þar búa.

Sveitarfélög eru ekki krafni um þátttöku í gerð áfangastaðaáætlana en aðkoma þeirra að gerð, innleiðingu og eftirfylgni þeirra er samt sem áður mjög mikilvæg. Útfærslan er í höndum hvers svæðis og má hugsa sér að áætlanagerðin geti orðið hluti af formlegri svæðisskipu-

lagsgerð. Þá má hugsa sér að í tengslum við endurskoðun aðalskipulags sveitarfélaga verði niðurstaða áfangastaðaáætlana lögð fram í sveitarstjórnum og eftir atvikum skrifaað undir samstarfsyfirlýsingum aðila um samþættingu á áherslum við áherslur sveitarfélaga í skipulagsmálum. Hver sem útfærslan verður er ljóst að áfangastaðaáætlanir geta auðveldað ýmsa vinnu varðandi þróun ferðamennsku á svæðum og verið leiðarvísir fyrir aðra áætlanagerð á lands- og svæðisvísu, svo sem lögbundnar skipulagsáætlanir sveitarfélaga, samgönguáætlun, byggðaáætlun og ferðamálaáætlun.²²⁹

Landsáætlun um uppbyggingu innviða til verndar náttúru og menningarsögulegum minjum

Markmið laga nr. 20/2016, um landsáætlun um uppbyggingu innviða til verndar náttúru og menningarsögulegum minjum, er að móta og samræma stefnu um uppbyggingu, rekstur og viðhald innviða í þágu náttúruverndar og til verndar menningarsögulegum minjum vegna álags af völdum ferðamennsku og útivistar. Umhverfis- og auðlindaráðherra mun leggja fyrir Alþingi á 148. löggjafarpíngi vorið 2018 tillögu til þingsályktunar um stefnumarkandi landsáætlun um uppbyggingu innviða til verndar náttúru og menningarsögulegum minjum (hér eftir kölluð landsáætlun) í samráði við ráðherra sem fara með ferðamál, þjóðlendumál og menningarminjamál. Lögð verður fram annars vegar stefnumarkandi landsáætlun til tólf ára og jafnframt þriggja ára verkefnaáætlun (framkvæmdaáætlun) sem er hluti af og innan ramma tólf ára áætlunarinnar. Landsáætlun verður endurskoðuð ekki sjaldnar en á þriggja ára fresti og það hvaða svæði verða í forgangi hvað varðar uppbyggingu innviða getur því breyst.

Landsáætlunin nær til svæða innan efnahagslögsögu Íslands þar sem er að finna ferðamannastaði, jafnt innan eignarlanda sem þjóðlendna, og getur því náð yfir svæði sem eru á miðhálendinu. Ferðamannastaðir, ferðamannasvæði og ferðamannaleiðir (gönguleiðir, hjólateiðir og reiðleiðir) í eigu hins opinbera falla sjálfkrafa undir bæði tólf ára landsáætlun og þriggja ára verkefnaáætlun. Hvað varðar önnur landsvæði er gert ráð fyrir að sveitarfélög eða landshlutasamtök þeirra geri tillögur um hvaða leiðir, staðir og svæði innan marka þeirra, sem ekki eru í eigu hins opinbera, falla undir áætlanirnar. Ef um er að ræða eignarland, sem er ekki í eigu hins opinbera, er samþykki landeiganda nauðsynleg forsenda fyrir því að sveitarfélag geti lagt til að það falli undir áætlanirnar.

Breytingar á lögum um Framkvæmdasjóð ferðamannastaða, nr. 75/2011, tóku gildi árið 2017 þannig að stofnanir ríkisins sem hafa umsjón með ferðamannastöðum, t.d. Umhverfisstofnun, sem eiga nú aðild að landsáætlun geta ekki lengur sótt fjármagn í sjóðinn. Framkvæmdasjóðurinn veitir áfram styrki til framkvæmda á vegum sveitarfélaga og einkaaðila.

Landsáætlun tekur til verndaraðgerða, öryggismála, uppbyggingar, eftirlits, undirbúnings og reksturs og viðhalds innviða. Í henni skal leggja til grundvallar vernd náttúru og menningarsögulegra minja og viðmið um sjálfbæra nýtingu og skilgreina þá stefnu við uppbyggingu og viðhald sem unnið verður eftir á gildistíma áætlunarinnar. Þá skal byggt á markmiðum um verndun náttúru og minja, að komið sé í veg fyrir náttúruspjöll og þau lagfærð, dregið sé úr raski af völdum ferðamanna, álagi sé dreift og ný svæði metin með það í huga hvort og hvers konar uppbygging innviða sé æskileg, uppbygging innviða falli vel að heildarsvipmóti lands, horft sé til heildarlausna við uppbyggingu innviða og öryggi ferðamanna sé tryggt. Þá skal sjálfbær þróun höfð að leiðarljósi.

Með landsáætlun verður til heildstæð áætlun til lengri tíma sem gerir uppbyggingu innviða á ferðamannastöðum skilvirkari en áður. Huga þarf að margs konar samspili í framtíðinni, m.a. samræmingu landsáætlunar við ferðamálaáætlun og samgönguáætlun. Sjá má fyrir

sér að vinna við áfangastaðaáætlanir þar sem mótuð er stefna um ferðamennsku fyrir svæði, sérstaklega ef unnið er með þær í gegnum svæðisskipulag sveitarfélaga, muni nýtast við forgangsröðun í landsáætlun þegar fram í sækir, einnig við úthlutanir úr Framkvæmdasjóði ferðamannastaða. Þá mun landsáætlun einnig nýtast við framhaldsvinnu við áfangastaðaáætlanir. Þetta samspil er einkar mikilvægt í því samhengi að fyrir sjálfbæra þróun ferðamennsku til framtíðar er almennt ekki talið æskilegt að byggja upp innviði alls staðar heldur þarf að skipuleggja hana með tilliti til m.a. eiginleika svæða og þarfa ferðamanna, eins og fjallað var um í 4. og 6. kafla.

Stjórnunar- og verndaráætlanir

Stjórnunar- og verndaráætlanir eru lögbundnar áætlanir stofnana um náttúru- og minjarvernd. Samkvæmt lögum nr. 60/2013, um náttúruvernd, er eitt af hlutverkum Umhverfisstofnunar að annast gerð stjórnunar- og verndaráætlana fyrir friðlýst svæði. Stjórnunar- og verndaráætlanir eru einnig unnar á vegum þjóðgarða og Minjastofnunar.

Markmiðið með stjórnunar- og verndaráætlunum er að marka stefnu fyrir svæði um hvernig viðhalsa skuli verndargildi þeirra. Með gerð þeirra er unnið að stefnumótun sem tekur mið af sérstöðu hvers svæðis fyrir sig. Þessi stefnumótun er ávallt unnin í nánu samstarfi við sveitarfélög, landeigendur og aðra hlutaðeigandi aðila. Í aðgerðaáætlun sem er unnin samhlíða er fjallað um nauðsynlegar verndaraðgerðir, svo sem landvörsu, aðgengi ferðamanna að svæðinu, stígagerð og uppbyggingu þjónustumannvirkja. Gerð þessara áætlana er forgangsraðað m.a. eftir svokölluðum rauðum válista Umhverfisstofnunar yfir svæði sem eiga verulega á hættu að tapa verndargildi sínu eða sem hafa tapað því að hluta. Um er að ræða 114 svæði en lokið hefur verið við gerð stjórnunar- og verndaráætlana fyrir um 10 þeirra. Fleiri eru í vinnslu.^{230,231}

Stjórnunar- og verndaráætlanir er þannig hægt að nýta við stefnumótun, þarfagreiningu og ákvarðanatöku um innviðauppbryggingu á svæðum og um sjálfbæra nýtingu svæða. Þær eru því mjög mikilvægar í sambandi við ákvarðanatöku um landnýtingu m.a. vegna ferðamennsku á svæðum.

Þess má geta að samkvæmt upplýsingum frá umhverfis- og auðlindaráðuneyti og Umhverfisstofnun hefur stofnunin nýtt þolmarkarannsóknir og stuðst við hugtakið um mörk ásættanlegra breytinga að einhverju leyti við gerð stjórnunar- og verndaráætlana á ákveðnum svæðum, en þó ekki með heildstæðum hætti.

Sóknaráætlanir landshluta

Samkvæmt lögum um byggðaáætlun og sóknaráætlanir, nr. 69/2015, eru sóknaráætlanir landshluta stefnumótandi áætlanir sem taka til starfssvæða landshlutasamtaka sveitarfélaga. Sóknaráætlanirnar fela í sér stöðumat, framtíðarsýn, markmið og aðgerðir og eru unnar í viðtæku samráði heimamanna. Í þeim er mælt fyrir um svæðisbundnar áherslur sem taka mið af meginmarkmiðum byggðaáætlunar, landsskipulagsstefnu, skipulagsáætlunum, menningarstefnu og, eftir atvikum, annarri opinberri stefnumótun. Sóknaráætlanir liggja fyrir í öllum átta landshlutum og gilda þær fyrir tímabilið 2015–2019. Áhersluverkefni og verkefni styrkt af uppbryggingarsjóðum taka mið af áherslum sóknaráætlunar í hverjum landshluta. Sjá má fyrir sér að huga megi í auknum mæli að samræmingu áhersla áfangastaðaáætlana og áhersla sóknaráætlana varðandi ferðamennsku á svæðum við endurskoðun sóknaráætlana landshlutanna.²³²

Ferðamálastefna

Í stjórnarsáttmála²³³ kemur fram að vinna skuli langtímaáætlun um ferðaþjónustu með sjálfbærni að leiðarljósi. Ráðherra ferðamála skipaði í árslok 2017 verkefnisstjórn um gerð ferðamálastefnu. Verkefnisstjórnin er skipuð fulltrúum dómsmálaráðuneytis, fjármála- og efnahagsráðuneytis, forsetisráðuneytis, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis og umhverfis- og auðlindaráðuneytis, undir forstu atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytis. Verkefnisstjórnin mun hafa náið samráð við Samtök ferðaþjónustunnar og aðra haghafa. Stefnt er að því að leggja stefnumótunina fram í formi tillögu til þingsályktunar eigi síðar en haustið 2019 og að gildistími hennar verði 2020–2025.

Ferðamálastefna setur fram framtíðarsýn fyrir allt landið í sambandi við þróun ferðaþjónustu. Því er afar mikilvægt að hún sé höfð til hliðsjónar við aðra áætlanagerð sem tengist þróun greinarinnar, bæði á landsvísu og svæðisbundið.

Fleiri stefnur og áætlanir á vegum stjórnvalda en fjallað hefur verið um hér að framan varða skipulag og nýtingu lands m.t.t. ferðamennsku með einum eða öðrum hætti, en hér hafa þær helstu verið dregnar fram. Tryggja þarf samhljóm þessara áætlana svo að gert sé ráð fyrir ferðaþjónustu inn í skipulagi lands með kerfisbundnum hætti, á forsendum hvers svæðis og í takt við áherslur á landsvísu. Hér þarf margt að koma til og það er ekki án áskorana, en tækifærin eru til staðar.

8. Ályktanir og tillögur

Mótun verkferils um þolmörk sem stjórntæki

Skýrsla þessi sýnir fram á að hægt er að nota hugtakið þolmörk ferðamennsku með markvissari hætti en áður hefur verið gert, sem stjórntæki til þess að stuðla að sjálfbærri þróun ferðaþjónustu á Íslandi. Hægt er að móta verkferil byggðan á viðurkenndri aðferðafræði sem getur hjálpað til við að byggja undir ákvarðanatöku um skipulag og stýringu á áfangastöðum ferðamanna (í formi stakra staða, svæða eða leiða). Þannig er stuðlað að jafnvægi milli verndunar og nýtingar og hægt að koma í veg fyrir að áfangastaðir fari í hnignunarferli.

Mikilvægt er að ráðast í að skoða betur mögulega útfærslu á slíkum verkferli með því að móta og innleiða þverfaglega aðferð til að rannsaka þolmörk svæðis sem tekur til náttúrulegs og manngerðs umhverfis, og félagslegra þolmarka heimamanna og ferðamanna sem og stjórnunarlegra þátta. Til þess að verkferill af því tagi verði skilvirkur þurfa eftirfarandi þættir einnig að koma til:

- Aukin hagnýting þolmarkarannsókna, grunnrannsókna og reglubundinna vöktunar-rannsókna sem afla þekkingar á grunneiginleikum ferðamennskunnar á áfangastöðum.
- Mótun og innleiðing viðmiða um ásættanlegar breytingar á áfangastöðum.
- Mótun og innleiðing stefnu og stýringar fyrir áfangastaði.
- Samhæfing stofnana og samspil áætlana.

Fjallað verður nánar um þessa þætti hér á eftir.

Hagnýting þolmarkarannsókna

Ákvarðanir um stjórnun áfangastaða þurfa að byggjast á vísindalegum grunni. Tölu-verðar rannsóknir hafa verið unnar á sviði þolmarka í ferðamennsku hér á landi, þó mismiklar eftir tegundum þolmarka. Svo virðist sem skort hafi á að þær hafi nýst sem skyldi við stjórnun áfangastaða.

Styrkja þarf þekkingargrunninn, bæði á breiddina og dýptina, með auknum rannsóknum á sviði þolmarka ferðamennsku. **Mikilvægt er að rannsóknir á þolmörkum ferðamennsku á ákveðnu svæði séu heildstæðar.** Þannig fæst staðbundin þekking á hvernig ferðamennska sem stunduð er á svæðinu tengist og hefur áhrif á svæðisbundna náttúru, innviði, heimamenn og ferðamenn sem heimsækja svæðið og öfugt. Við það fæst góð yfirsýn yfir stöðu mála á hverju svæði fyrir sig. Jafnframt þarf að ákveða markmið og viðmiðunarmörk hvers svæðis svo að hugtakið þolmörk ferðamennsku geti haft það úrskurðarhlutverk sem því er ætlað. Einnig þarf að auka skilning á eðli ferðamennsku á Íslandi með aukinni áherslu á grunnrannsóknir sem leita skýringa m.a. á atferli, upplifun og líðan ferðamanna, grunnrannsóknir á áhrifum ferðamennsku á náttúru og langtímarannsóknum á samfélagslegum áhrifum ferðamennsku og ferðaþjónustu. Þá þarf að efla aðra gagnaöflun sem styður við hagnýtingu þolmarkarannsókna, svo sem mælingar á flæði ferðamanna og á svæðisbundnum efnahagslegum áhrifum. Skoða þarf fyrirkomulag rannsóknarsjóða út frá ferðaþjónustu og jafnvæl stofnun sérstaks rannsóknarsjóðs fyrir greinina.

Gera þarf umbætur á rannsóknarumhverfi ferðamála á Íslandi. Rannsóknum og gagnaöflun þarf að skapa skýrari ramma með aukna hagnýtingu að leiðarljósi. Bæta þarf samfellu í gögnum, samræma aðferðafræði að einhverju leytí og samhæfa gögn svo betri yfirsýn náist yfir þróun mála. Með skilvirkri úrvinnslu og túlkun niðurstaðna nýtast gögn betur m.a. til markvissari vöktunar á stöðu þolmarka og ef þörf er á viðbrögðum geta þau orðið skjótari en ella. Þá þarf að líta til nýtingar nýjustu tækni í þessu skyni. Nauðsynlegt er að til sé virk rannsóknaráætlun í ferðamálum sem er endurskoðuð reglulega.

Meta þarf þörf fyrir að skerpa á hlutverki stofnana og annarra aðila sem sinna rannsóknum á sviði ferðamála eða í tengslum við þau og styðja við aukna samvinnu þeirra á milli og á milli þeirra og atvinnugreinarinnar. Þá má efla alþjóðlegt samstarf á sviði rannsókna og tölfræði í ferðamálum enn frekar.

Með framangreint í huga er, samkvæmt drögum að frumvarpi til laga um Ferðamálastofu, sem lagt verður fyrir yfirstandandi löggjafarþing, lagt til að Ferðamálastofa gegni skýrara samræmingarhlutverki á sviði rannsókna í ferðamálum. Nánar tiltekið skal Ferðamálastofa samkvæmt. 2. gr. frumvarpsins: „.... fylgjast með og stuðla að þróun ferðaþjónustu sem mikilvægrar og sjálfbærar grunnstoðar í íslensku samfélagi að teknu tilliti til þolmarka íslenskrar náttúru og samfélags ásamt því að vinna að samræmingu, greiningum og rannsóknum í ferðaþjónustu með hliðsjón af stefnu stjórnavalda.“ Samkvæmt 3. gr. felast verk-efnin m.a. í stuðningi við svæðisbundna þróun, öflun, miðlun og úrvinnslu upplýsinga, þar á meðal tölfræðilegra gagna, og greiningu á þörf fyrir rannsóknir á sviði ferðamála sem m.a. nýtast við stefnumótun stjórnavalda, í samvinnu við atvinnugreinina og rannsóknarstofnanir á sviði ferðaþjónustu. Samkvæmt 11. gr. er Ferðamálastofu falið að „.... safna og birta gögn sem nýtast við ákvarðanatöku og markmiðasetningu í ferðaþjónustu. Stofnunin skal jafnframt stuðla að rannsóknum og greina þörf fyrir rannsóknir á sviði ferðamála og vinna rannsóknaráætlun í samstarfi við rannsóknarstofnanir, háskóla og atvinnugreinina þar sem skilgreind er rannsóknarþörf og forgangsröðun verkefna ...“ Tryggja þarf að framkvæmdir rannsókna séu ekki bundnar við samkeppnisfé rannsóknarsjóða heldur séu greininni tryggðar grunnrannsóknir af svipuðum toga og öðrum atvinnugreinum sem leggja grunn að ákvarðanatöku er varðar nýtingu lands og er eðlilegt að sú vinna fari fram hjá Ferðamálastofu.

Viðmið um ásættanlegar breytingar

Skilvirk hagnýting bolmarkarannsókna á áfangastöðum ferðamanna byggist á því að viðmið séu sett m.t.t. efnahagslegra, umhverfislegra og félagslegra þáttu þannig að ljóst sé þegar einhver þáttur nálgast þolmörk. Þá er hægt að bregðast við tímanlega með viðeigandi stýringu. Þetta er einkar brýnt í ljósi þess hve hratt aðstæður geta breyst, t.d. þegar „skyndíalag“ vegna ferðamanna skapast í kjölfar miðlunar upplýsinga gegnum net- og samfélagsmiðla. Tryggja þarf að viðmið rati inn í áætlanir, svo sem stjórnunar- og verndaráætlanir á friðlystum svæðum. Vonir standa til að vinna við væntanleg verkefni, t.d. um sjálfbærnivísu og sjálfbærniðmið, muni færa umsjónarmönnum áfangastaða skilvirkari verkfæri til mótnunar viðmiða.

Í ljósi fyrirséðrar áframhaldandi fjölgunar ferðamanna mun í auknum mæli þurfa að grípa til stýringaraðgerða á ferðamannastöðum svo ekki sé gengið á náttúrugæði, þolinmæði íbúa eða upplifun ferðamanna miðað við væntingar. Í einhverjum tilfellum getur þurft að grípa til fjöldatakmarkana á viðkvæmum og vinsælum stöðum þótt það sé ekki endilega ákjósanlegasta leiðin. Vinna við endurskoðun á ákvæði um almannarétt og mótu reglna um sérleyfisamninga vegna nýtingar á náttúrustöðum í eigu ríkisins í atvinnuskyni er skref í rétta átt.

Aðgengi að ferðamannastöðum ræður miklu um álagið. Því ber að hafa í huga að staðir sem eru nálægt gáttum inn í landið og hafa mikið aðdráttarafl verða alltaf fjölsóttir. Ferðamenn fara þangað sem þeir vilja fara og reynslan sýnir að sumir þeirra virða jafnvel ekki tilmæli eða lokanir ef eftirlitið fylgist ekki að. Margt hefur verið gert og má enn gera til þess að hvetja til jafnari dreifingar á umferð ferðamanna og draga úr á lagi ásetinna staða, m.a. að fjárfesta í uppbyggingu nýrra „segla“ á fáfnari slóðum og bæta samgöngur. Skilgreina þarf fyrir hvert landsvæði hvaða staðir eru fjölmennsstaðir og hvaða svæði eiga að vera úr alfaraleið. Vanda þarf til verka við uppbyggingu mögulegra nýrra staða og undirbyggja þá vinnu með rannsóknum eftir fremsta megni, m.a. til að gæta þess að vernda víðernisupplifunina sem ímynd Íslands byggist á.

Stefna og stýring fyrir áfangastaði

Ákveða þarf fyrir hvern landshluta hvaða svæði eiga að taka á móti fjölda ferðamanna og hvaða svæðum verður halddið utan alfaraleiða. Í framhaldinu þarf að skilgreina hvort og hvaða aðferðir henta til aðgangs- og álagsstýringar og dreifingar ferðamanna á hverju svæði fyrir sig. Þáttur í því ferli er skýr stefna áfangastaða ferðamanna m.t.t. ferðamennsku, m.a. út frá eðli staðanna og upplifunarinnar sem þeir eiga að bjóða upp á. Stefnan er forsenda þess að vinna við mótu viðmiða um ásættanlegar breytingar og bolmarkarannsóknir nýtist sem skyldi. Vöktunarrannsóknir gegna í framhaldinu líka mikilvægu hlutverki við að endurmeta stefnu og viðmið, en þannig skapast ferli um sjálfbæra nýtingu auðlindarinnar og þróun áfangastaðarins þrátt fyrir mögulega fjölgun ferðamanna. Áfangastaðir ferðamanna eru ýmist í eigu og umsjón ríkisins, sveitarfélaga, einkaaðila, félagasamtaka eða annarra en stundum er ábyrgðin óljós. Mikilvægt er að umsjónaraðilar séu skilgreindir fyrir áfangastaði og að stutt sé við mótu stefnu um staðina, bæði þekkingarlega og fjárhagslega, svo sinna megi verndun og uppbyggingu innviða með skilvirkum hætti, á forsendum heimamanna á hverjum stað.

Ný landsáætlun um uppbyggingu innviða til verndar náttúru og menningarsögulegum minjum er stórt skref í stefnumótun í verndun og uppbyggingu innviða á ferðamannastöðum í eigu og umsjón opinberra aðila til lengri tíma. Nýlegar breytingar á lögum um Framkvæmdasjóð ferðamannastaða í ljósi tilkomu landsáætlunar gera það enn fremur að verkum að aukið fjármagn er nú til reiðu í verndun og uppbyggingu innviða á stöðum í umsjón

sveitarfélaga og einkaaðila þar sem staðir í eigu og umsjón ríkisins eiga þar ekki lengur að komu. Heimildir til innheimtu þjónustugjalda, m.a. bílastæðagjalda utan þéttbýlis, auka einnig möguleika til fjármögnunar innviðaverkefna á ferðamannastöðum upp að vissu marki.

Tryggja þarf samspil landsáætlunar og áfangastaðaáætlana landshlutanna (auk fleiri tengdra áætlana) sem eru væntanlegar og stuðla að því að forgangsröðun sem í þeim birtist, m.a. á hvaða staði á að beina mismunandi hópum ferðamanna, rati inn í lögbundna skipulagsgerð sveitarfélaga. Ástandsmat Umhverfisstofnunar er annað hagnýtt tól sem mun geta nýst öllum umsjónaraðilum áfangastaða ferðamanna, óháð eignarhaldi.

Í ljósi ójafnrar dreifingar ferðamanna um landið, sérstaklega í dagsferðamynstrinu frá Reykjavík utan háannar, má ætla að kostnaður sumra sveitarfélaga við að taka á móti ferðamönnum sé meiri en tekjurnar sem af þeim hljótast og sem verða eftir á svæðinu. Skoða þarf hvort styðja megi enn frekar við sveitarfélög í fjármögnun verndunar og uppbyggingar innviða á ferðamannastöðum með því að gistenáttagjald færst yfir til sveitarfélaga í stað þess að renna í ríkissjóð, í tengslum við viðræður ríkis og sveitarfélaga um endurskoðun tekjustofna, eins og kveðið er á um í stjórnarsáttmála.

Samhæfing stofnana og samspil áætlana

Pað hversu víðfeðm ferðaþjónustan er felur í sér ýmsar áskoranir. Yfirsýn og öflug samhæfing er forsenda árangurs margra verkefna, þ.m.t. megintillögu þessarar skýrslu um hönnun verkferils um hugtakið þolmörk sem stjórntækni.

Í þessu sambandi má nefna að atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið ber samkvæmt forsetaúskurði ábyrgð á skipan ferðamála en umhverfis- og auðlindaráðuneytið ber ábyrgð á sjálfbærri nýtingu auðlinda, skipulagsmálum, náttúruvernd og umhverfisrannsóknum og -vöktun. Þétt samstarf þessara ráðuneyta er því sérstaklega mikilvægt í þessu samhengi. Samhæfing milli ríkis og sveitarfélaga á sviði ferðamála er ekki síður mikilvæg og einnig að samhljómur sé t.d. í opinberri ferðamálastefnu og ákvörðunum sveitarfélaga hvað skipulag ferðamála varðar. Einnig þarf að treysta samtal stofnana á sviði ferðamála og umhverfismála, svo sem Ferðamálastofu og Umhverfisstofnunar, og fleiri eins og Íslandsstofu og markaðsstofa landshlutanna. Þannig má stuðla að því að verkefnum sé forgangsraðað rétt, t.d. eftir álagi, og að skilaboð um ástand staða m.t.t. þolmarka komist með greiðum hætti bæði til greinarinnar og ferðamanna, með öryggi ferðamanna og vernd náttúru í huga. Þá þarf að horfa til aukinnar samhæfingar stofnana á sviði náttúruverndar en fyrirhuguð þjóðgarðastofnun verður stórt skref í þá átt. Stofnun þjóðgarðs á miðhálendinu, sem stefnt er að á kjörtímabilinu samkvæmt stjórnarsáttmála, ætti einnig að geta falið í sér tækifæri til aukinnar samhæfingar en kallað á samráð við sveitarfélög og aðra hagsmunaaðila.

Þá þarf að huga að samhengi í stjórnun áfangastaða og stöðunnar heilt yfir, t.d. varðandi straum erlendra ferðamanna inn í landið (gegnum flugvelli og hafnir) og um landið. Mikilvægir liðir í því samhengi eru m.a. væntanlegt verkefni um sjálfbærniviðmið sem tekur til þróunar viðmiða fyrir landið sem heild og móton nýrrar eigendastefnu fyrir Isavia sem boðuð er í stjórnarsáttmála. Einnig má nefna stefnumótun um áherslur í markaðssetningu Íslands erlendis og vinnu við nýja ferðamálastefnu.

Lokaorð

Vonir standa til að efni skýrslu þessarar og umræður í kjölfar framlagningar hennar geti orðið til þess að grunnur verði lagður að öflugu skipulagi við stjórnun áfangastaða sem byggist á vísindalegri þekkingu. Ísland hefur alla burði til þess að geta skipað sér í fremstu röð á þessu sviði líkt og það hefur gert á sviði stjórnunar í sjávarútvegi. Ef ferðamannalandið

Ísland á að viðhalda ímynd sinni sem náttúruperadísa og styrkja hana þurfa allir að leggjast á eitt. Eins og skýrsla þessi sýnir hefur þolmörkum af vissu tagi nú þegar verið náð á sumum stöðum fyrir töluverðu síðan. En með þróun skipulags eins og hér hefur verið lýst má stuðla að því að ferðaþjónustan geti haldið áfram að auka lífsgæði þjóðarinnar, á grundvelli hugmyndafræði sjálfbærrar þróunar.

Viðauki – samantekt niðurstaðna þolmarkarannsókna

Alls hafa 32 ferðamannastaðir og -svæði á Íslandi verið rannsökuð með tilliti til þolmarka ferðamennsku. Rannsóknirnar eru 58 og eru þá ekki með taldar allar óutgefnar lokaritgerðir nemenda á háskólastigi. Á fimm stöðum (þjóðgarðinum Snæfellsjökli, Skaftafelli, Landmannalaugum, Lónsöræfum og við Lakagíga) var gerð tilraun til nokkuð heildstæðrar úttektar á þolmörkum ferðamennsku þar sem tekið var tillit til náttúru, innviða, ferðamanna og heimamanna/ferðaþjónustuaðila. Í öðrum tilfellum var einungis könnuð ein hlið þolmarka. Flestar þeirra tóku fyrir félagsleg þolmörk ferðamanna á ferðamannastöðum á hálendi og láglendi Íslands, en rannsóknir á samfélagslegum áhrifum hafa verið að sækja í sig veðrið undanfarin ár. Nokkrir staðir hafa verið rannsakaðir oftar en einu sinni og samanburður gerður á milli ára (tafla I).

Tafla I: Rannsóknir á þolmörkum ferðamennsku 1998–2015

Ár	Ferðamannastaður	Inn-viðir	Ferða-menn	Heima-menn	Nátt-úran
1998	Landmannalaugar*				X
1999–2001	Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull	X	X	X	X
2000	Langisjór		X		
2001	Þjóðgarðurinn Skaftafell	X	X	X	X
2002	Jökulsárgljúfur		X		
2002	Mývatnssveit		X		
2003	Landmannalaugar	X	X	X	X
2003	Lónsöræfi	X	X	X	X
2003	Landmannalaugar og Lónsöræfi Samanburður		X		
2007	Laki	X	X	X	X
2009	Kerlingarfjöll		X		
2009	Hveravellir		X		
2009	Landmannalaugar		X		
2011	Hrafntinnusker		X		
2011	Landmannahellir		X		
2011	Eldgjá		X		
2011	Öldufell		X		
2011	Álftavatn		X		
2012	Friðland að Fjallabaki (samanburður)		X		
2013	Skaftafell		X		
2013	Mývatnssveit		X		
2013	Jökulsárgljúfur		X		
2013	Lónsöræfi		X		

Ár	Ferðamannastaður	Inn-viðir	Ferðamenn	Heima-menn	Nátt-úran
2013	Langisjór		X		
2013	Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull*	X			
2013	Stór-Fjallabak		X		
2013	Laki, umfjöllun um stöðuna 2007		X		
2013	Kjölur, umfjöllun um stöðuna 2008		X		
2013	Askja		X		
2013	Kverkfjöll		X		
2014–2015	Djúpalónssandur		X		
2014–2015	Geysir		X		
2014–2015	Þingvellir		X		
2014–2015	Hraunfossar		X		
2014–2015	Þórsmörk		X		
2014–2015	Jökulsárlón		X		
2014–2015	Seltún		X		
2014–2015	Sólheimajökull		X		
2015	Ísland			X	
2017–	Ísland			X	
2017–	Suðurland			X	

*Lokaritgerðir á háskólastigi.

Íslenskir rannsakendur hafa fyrst og fremst nýtt þolmarkahugtakið sem regnhlífarhugtak um sjálfbæra þróun ferðamannastaða sem gera út á náttúrutengda ferðamennsku og útvist. Í heildstæðum rannsóknum hefur verið unnið með eftirfarandi skilgreiningu: Polmörk ferðamennsku er „*sá fjöldi gesta sem svæði getur tekið á móti áður en neikvæðra áhrifa fer að gæta, hvort heldur er náttúrulegt umhverfi, upplifun ferðamanna eða viðhorf heimamanna*“.²³⁴ Þar er veikasti hlekkurinn láttinn ráða, þ.e. ef polmörkum eins þáttar er náð er polmörkum ferðamennsku náð.²³⁵ Hins vegar hefur sá annmarki háð rannsóknum á polmörkum ferðamennsku á Íslandi að ekki er búið að marka stefnu fyrir ferðamannastaðina sem hafa verið til rannsóknar eða skilgreina polmörk ásættanlegra breytinga. Rannsóknirnar hafa því ekki getað úrskurðað um hvort polmörkum svæða sé náð eða ekki. Því hafa rannsóknirnar frá upphafi ekki getað úrskurðað um polmörk á þeim grunni heldur fyrst og fremst verið hugsaðar sem hluti af nauðsynlegri upplýsingaöflun fyrir stefnumörkun, markmiðssetningu og ákvarðanir um viðmið þolmarka viðkomandi svæða.²³⁶ Hér verður greint frá niðurstöðum þolmarkarannsóknanna sem og grunnrannsókna og athugana á álagi vegna ferðamennsku sem hafa farið fram á Íslandi samhliða og sem þóttu gefa vísbindingar um stöðu mála á þeim tímapunkti í eftirfarandi röð: polmörk náttúru, polmörk innviða, félagsleg polmörk ferðamanna, félagsleg polmörk heimamanna, og samantekt niðurstaðna.

Þolmörk náttúru

Til þessa hafa sex rannsóknir á þolmörkum náttúrunnar gagnvart umferð ferða- og útvistarfólks farið fram á Íslandi. Eins og flestar erlendar rannsóknir á þolmörkum náttúru ferðamannastaða sem höfðu farið fram áður en íslensku rannsóknirnar hófust, beindust þær að gróðri og jarðvegi.²³⁷ Annað sem hafði einkennt fyrri rannsóknir var að vatn, dýralíf og andrúmsloft hafði lítið verið rannsakað í tengslum við umferð ferðamanna og útvistarfólks, þrátt fyrir að vera ekki síður mikilvægir þættir með tilliti til þolmarka. Flestar rannsóknanna höfðu verið takmarkaðar við einn stað og aðeins takmakaðan hluta þess vistkerfis. Algengast er að erlendar rannsóknir á álagi ferðamanna á náttúru séu byggðar á nákvæmum mælingum eða notist við sjónrænt mat á áhrifum þar sem stuðst er við ástandskvarða.²³⁸

Við upphaf íslensku þolmarkarannsóknanna höfðu athyglisverðar niðurstöður þegar komið fram. Rannsóknir sýndu að ekki skyldi vanmeta áhrif lítilar umferðar á náttúruna. Nánast allar vistkerfislegar rannsóknir á þolmörkum náttúru ferðamannastaða sýndu „curvi-linear“ samband á milli fjölda ferðamanna og áhrifa á náttúruna, þ.e.a.s að áhrifin eru ekki í réttu hlutfalli við notkunina, heldur hlutfallslega langmest fyrst þegar umferð hefst á svæðinu, jafnvel þótt um litla umferð sé að ræða.²³⁹ Aukin umferð bætir hlutfallslega minna við áhrifin en bætir í engu að síður. Einnig var mat manna að áhrifin reynast oft mun meiri og víðtækari en virðist í fyrstu. Vistkerfið er flókið og áhrif ferðamennsku á náttúruna er keðjuverkandi. Þannig geta áhrif af álagi vegna ferðamennsku breytt sambandinu á milli ákveðna hluta innan vistkerfis t.d. getur eyðing yfirborðsþekju (lauf, gróður og yfirborðsjarðvegur) á ákveðnu svæði hrint af stað keðjuverkun sem veldur breytingum á vatnsbúskap á því svæði. Annað sem kom fram var að mikilvægt væri að vanda val á viðmiðum. Ef rannsaka skal t.d. áhrif ferðamennsku á vatnsgæði þá er tilhneiting til að velja mannhverf viðmið (t.d. coliform-gerla). En rannsóknir hafa sýnt að ferðamennska getur haft mun alvarlegri áhrif eins og varanlegar efnabreytingar á vatni (t.d. í fjallavötnum Sierra Nevada). Einnig kom fram að neikvæð áhrif ferðamennsku skrifast oft á lélega hönnun og stjórn svæða. Aðgerðir eins og áburðardreifing og gróðursetning til að bæta skemmdir af völdum umferðar ferðamanna á náttúruna hafa reynst vel. Einnig skiptir hönnun og staðsetning göngustíga og tímastjórn á umferð miklu máli í því hvar og hvenær áhrifin verða. Léleg hönnun og stjórnun útvistar-svæða valda gjarnan meiri skemmdum á vistkerfinu.²⁴⁰

Fjallabakssvæði 1998

Frumkvöðull þolmarkarannsókna á Íslandi er Kristín Ásgeirsdóttir sem framkvæmdi rannsókn til BS-prófs í landfræði á þolmörkum náttúru gagnvart hestaferðamennsku á Fjallabakssvæðinu árið 1998.²⁴¹ Hún kannaði umgengni hestaferðamanna um landið, hvort reynt væri að sneiða framhjá viðkvæmum svæðum og eins rannsakaði hún hvort gróður eða jarðvegur yrði fyrir áhrifum. Hún gerði þátttökumathugun á sjö daga skipulagðri hestaferð með leiðsögn, tók viðtöl við landverði og lagði spurningalista fyrir þátttakendur í hestaferðinni. Niðurstöður Kristínar gáfu vísbendingar um að umgengni hestaferðamanna við landið væri slæm. Oft var riðið utan vega en hestastóðið hefur tilhneigingu til að breiða úr sér um viðáttuna nema riðið sé um niðurgraflna vegi. Ekki var hugað að náttúrunni eða viðkvæmum vistkerfum við val á ferðaleið, eða þegar hópurinn áði og/eða skipti um hesta. Gróðurinn fór illa þegar hópurinn reið yfir landið, tættist upp og eins boldi hann illa traðkið í stoppum. Sér í lagi voru áhrifin áberandi mikil þegar riðið var yfir mosa. Einnig sáust merki um eyðileggingu á stígum af völdum hestaumferðar. Kristín mat það svo að **þolmörkum gróðurs og**

jarðvegs væri náð á Fjallabakssvæðinu, þ.e. að svæðið væri of viðkvæmt að þessu leyti fyrir umferð hestaferðamanna.

Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull, Skaftafell, Lónsöræfi og Landmannalaugar 2001–2003

Á árunum 1999–2003 gerði dr. Guðrún Gísladóttir landfræðingur fjórar rannsóknir á þolmörkum náttúrunnar sem hófst á rannsókn í þjóðgarðinum Snæfellsjökli. Rannsóknirnar voru hluti af heilstæðri úttekt á þolmörkum ferðamennsku í þjóðgarðinum Snæfellsjökli, þjóðgarðinum Skaftafelli, í friðlandi á Lónsöræfum og friðlandi að Fjallabaki sem allt eru vinsælir ferðamannastaðir á Íslandi. Til rannsóknar voru áhrif umferðar ferða- og útvistar-fólks á gróður og jarðveg göngustíga og nærumhverfis þeirra. Markmið rannsóknanna var að fá yfirlit yfir heildarástand göngustíga og á ákveðnu svæði innan rannsóknasvæðanna, þ.e. í Beruvíkurhrauni (í þjóðgarðinum Snæfellsjökli), Skaftafellsheiði (í þjóðgarðinum Skaftafelli), gönguleiðum í nágrenni Múlaskála (í Lónsöræfum) og í Landmannalaugum (friðland að Fjallabaki). Ástand merktra stíga og stíga mótaðra af umferð ferðamanna var kannað. Nákvæmar mælingar voru gerðar með 250 m millibili á breidd stígs, breidd áhrifasvæðis, fjölda hliðarstíga, halla og stefnu stígs og landsins umhverfis sem allt eru þættir sem geta gefið vísbindingar um ástand. Jafnframt var gróður og jarðvegur stígs greindur sem og vatnsinnihald og kolefnisinnihald jarðvegs og metið út frá því hvort ástandið væri stöðugt, í afturför eða í framför með tilliti til gróður- og jarðvegsrofs og gróðurframvindu. Miðað var við að þolmörkum væri náð ef gróður var farinn að láta á sjá og náði sér ekki á strik á milli álagstíma, jarðvegsrof virkt, stígar farnir að breikka og dýpka og hliðarstígar að myndast. Niðurstöður á athugunarstöðunum voru eftirfarandi:

Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull 2001

Göngustígurinn sem valinn var til rannsóknar í Beruvíkurhrauni liggur um mosáþembu.²⁴² Stígurinn var merktur en annars mótaður af fjögurra ára umferð ferða- og útvistarfólks. Rannsóknin sýndi að mosáþemba á yfirborði hrauns þolir umferð traðks afar illa. Rannsóknin sýndi marktækan mun á gróðurþekju í stíg og á viðmiðunarsvæðinu eftir einungis fjögurra ára umferð. **Metið var að þolmörkum náttúrunnar væri þegar náð að þessu leyti.** Þess væri ekki langt að bíða þar til allur gróður hyrfi af stígnum sér í lagi þar sem stígur liggur um halla.

Þjóðgarðurinn í Skaftafelli árið 2001²⁴³

Aætluð umferð 147.000 ferðamenn.

Göngustígarnir sem valdir voru til rannsóknar á Skaftafellsheiði voru mótaðir af umferð ferða- og útvistarfólks og lágu um tvö ólik gróðurlendi, þ.e. lyngmóa og mosáþembu. Niðurstöður voru á þá leið að **flestallur gróður á svæðinu þolir traðk ferðafólks mjög illa.** Vísbindingar fundust um að mosi og fléttur væru sérlega viðkvæm og einu tegundirnar sem virðast þola traðk sæmilega eru grös, sem er í samræmi við niðurstöður erlendra rannsókna. Þó sýndi rannsóknin fram á að ekki væri nóg að horfa á einstakar tegundir því þolmörk þeirra færðu eftir gróðurlendinu sem þær vaxa í. **Rannsóknin sýndi að mosáþemba hefur mun lægri þolmörk en lyngmói við svipað álag og allt bent til að þolmörkum mosáþemu væri náð í Skaftafelli.** Mosi er ein algengasta plöntutegund á Íslandi og moslendi er að finna á mörgum vinsælum ferðamannastöðum sem þarf að huga vel að við skipulag umferðar um svæðin.²⁴⁴ Áhrifasvæði/hnignunarsvæði var einnig mun breiðara í því gróðurlendi og stígar breiðastir. Ástæðan var einkum rakin til samspils mosáþembu og eldfjallajarðvegs sem endurspeglast í hnignun á vatns- og kolefnisinnihaldi jarðvegsins sem hefur áhrif á frjó-

semi hans. Jarðvegurinn undir mosaþembu virðist einnig vera viðkvæmari gagnvart umferð ferðafólks en jarðvegurinn undir lyngmóa. Fylgni fannst á milli gerðar gróðurlendis og breiddar stíga þar sem viðkvæm gróðurlendi (mosaþemba, votlendi, lyngmói og grasmói) höfðu tilhneicingu til að vera með mun breiðari stíga en graslendi og bersvæða gróðurlendi og auðnir. Myndun hliðarstíga átti sér helst stað í lyngmóa, votlendi og mosaþembu. **Hluti** af stígakerfinu var í hnignun og þeir því farnir fram úr eðlislagum þolmörkum. Talið var að þann lærðom mætti draga af rannsókninni að beina umferð ferðamanna um gróðurlendi sem þola hana betur eða byggja göngustíga um viðkvæm gróðurlendi.

Lónsöræfi 2001²⁴⁵

Áætluð umferð 1.600 ferðamenn.

Þolmörkum göngustíganna var náð á göngustígunum frá Illakambi að Múlaskála, megináðkomuleið að Lónsöræfum, frá bílastæði að þjónustusvæði. Einnig á göngustígunum um Stórahnaus og frá Múlaskála í Leiðartungur. Álagið var rakið til umferðar gangandi ferðafólks og ferðafólks á hestum, einnig er eitthvað um að sauðfé og hreindýr fari um göngustígana. Djúpir stígar mynduðust helst í kjarrlendi, skóglendi og lyngmóa. Hluta af eyðileggingunni mátti rekja til ferðamanna, sem freistuðust til að hlaupa niður skriðurnar í stað þess að fara um stígana, og hestaferðamanna, en landið var talið illfært fyrir hesta og umferðin hafði eyðilagt stíga og farið illa með land við Múlaskála. Landeigendum var bent á að land Lónsöræfa hentaði ekki fyrir hestaferðamennsku.

Friðland að Fjallabaki (Landmannalaugar) 2003²⁴⁶

Áætluð umferð 60.000 ferðamenn.

Víða bar á sliti af völdum umferðar ferðamanna og þolmörkum stíga var náð á þónokkrum stöðum, svo sem þar sem ferðamenn fara upp á Laugahraun frá skála Ferðafélags Íslands. Þar er mosaheiði sem er afar viðkvæm og þar hefur myndast töluvert af hliðarstígum. Eins þar sem komið er niður af Laugahrauni vestan megin, á leiðinni upp á Suðurnámur og hluta af leiðinni um Frostastaðavatn, Stút og Ljótápoll. Gönguleiðin um Stút var sérlega slæm. Viðkvæm mosaheiðin var illa leikin enda höfðu gönguleiðir hvorki verið stikaðar né byggðar upp. Ein lausn var talin að léttá á álaginu um viðkvæm svæði með því að fjölgja gönguleiðum og þar með dreifa gangandi ferðafólki yfir stærra svæði eins og hefur komið fram í ábendingum landvarða um margra ára skeið. **Göngustígurinn um Laugahraun, þar sem álagið var mest, virtist hins vegar ráða nokkuð vel við álagið enda hafði hann verið byggður upp víða, en samkvæmt niðurstöðum þótti mikilvægt að halda honum vel við því álagið væri slíkt að lítið mætti út af bera svo hann færi ekki fram úr þolmörkum.** Allt um kring er viðkvæm mosaheiði sem er mjög viðkvæm fyrir traðki. Álag á göngustíga og umhverfi Landmannalauga var rakið til gönguferðamennsku en einnig hestaferðamennsku. Á athugunartímabilinu frá 30. júlí til 23. september árið 2000 fóru 5.840 manns um Laugahraunsstíginn. **Rannsakandi tekur í sama streng og gert var í rannsókn á Fjallabakssvæðinu 1998 um þolmörk umhverfisins í tengslum við hestaferðamennsku.** Viðkvæmt vistkerfið í nágrenni Landmannalauga bæri þess merki að skemmast auðveldlega við umferð hestaferðamanna og að nauðsynlegt væri að stýra þeirri umferð ef leyfa eigi hana í friðlandinu. Huga þyrfti að heildarskipulagi ferðamennsku á svæðinu og hugsa hlutina í samhengi. Í því sambandi var nefnt að einnig yrði að gera ráð fyrir akandi umferð. Flestir kæmu á svæðið á bílum og að bílaumferðin gæti verið skaðræðisvaldur fyrir umhverfið ef áfram héldi sem horfði en talið var að um 10% þeirrar umferðar væru utan vega.

Laki 2007

Áætluð umferð 8.500 ferðamenn.

Árið 2007 var unnin rannsókn á þolmörkum umhverfis við Laka, sem var hluti af heildstæðu mati á þolmörkum ferðamennsku á svæðinu.²⁴⁷ Þrjár aðrar rannsóknir fóru fram samtímis á Lakasvæðinu: á umferð ferðamanna, upplifun ferðamanna og viðhorf ferðalþjónustu-aðila sem gera út á svæðið (ígildi heimamanna). Eins og gert hafði verið í framangreindum rannsóknum var athuguninni beint að stígum en önnur rannsóknaraðferð notuð. Hannað var flokkunarkerfi og ástandskvarði fyrir mat á göngu-, hjóla- og reiðstígum og lagður grunnur að flokkun slóða, vega og annarra innviða sem byggðist á sjónrænu mati að erlendri fyrirmynd. Hugmyndin var að þessi aðferð byði upp á einfaldari, hraðvirkari og víðtækari leið til að meta heildarástand ferðamannastaða sem næði bæði til náttúrulegs og manngerðs umhverfis (aðstöðu fyrir ferðamenn) og hvort ásýnd lands og umhverfis sýndi vísbendingar um að þolmörkum umhverfis væri náð. Polmörkin voru skilgreind sem sá fjöldi ferðamanna sem hvort tveggja hið náttúrulega og hið manngerða umhverfi þolir áður en ástand þess breytist á þann hátt að gæði þess hnigna af völdum álags frá ferðamönnum. Eftirfarandi matsþættir voru til skoðunar: Breidd stígs, breidd áhrifasvæðis, fjöldi hliðarstíga, dýpt stígs, gerð gróðurlendis og ástand gróðurþekju í stíg, sem og skemmdir jarðmyndanna. **Niðurstöður voru á þá leið að þolmörkum gagnvart gangandi umferð ferðamanna væri náð á premur fjölförnustu göngustígunum.**²⁴⁸ Ástand þeirra einkenndist af breiðu áhrifasvæði, skemmdum á jarðmyndunum, mörgum hliðarstígum, jarðvegs- og gróðureyðingu með virku rofi á undirlagi sem var farið að molna undan álaginu. **Eini stígrinn sem var undir þolmörkum er sá sem liggur umhverfis Lakasvæðið en hann er ekki fjölfarinn. Þar mátti einnig sjá skemmdir á jarðmyndunum og virkt rof.** Stígr var við Tjarnargíg var einnig metinn. Sá stígr var að mestu leyti lokaður fyrir umferð vegna eyðileggingar gróðurs af völdum ferðamanna. Sá hluti var langt yfir þolmörkum. Hluti af honum var uppbyggður árið 2006 og var ástand hans metið undir þolmörkum fyrir gönguferðamennsku. Rannsóknin staðfesti einnig fyrri niðurstöður um að gróðurlendi skipti málí þegar kemur að álagsþoli. Í rannsókninni kom fram að þar sem óuppbryggði hluti stígsins lá um mólendi var ástandið gott en slæmt ástand var þar sem hann lá um mosaþembu og staðfestar þar með fyrri niðurstöður frá Skaftafelli, Lónoræfum og Landmannalaugum, um að gróðurlendi þoli álag af gangandi umferð ferðamanna misvel og mikilvægt væri að beina umferð um útvistarsvæði um gróðurlendi sem pola hana betur. Þannig mætti hækka þolmörk útvistarsvæða. Einig var bent á að uppbrygging göngustíga, takmörkun á umferð og tímabundin lokun svæða hefur einnig þau áhrif.

Bingvellir og friðland að Fjallabaki 2015

Um er að ræða grunnrannsókn á áhrifum traðks gönguferðamanna á náttúruna²⁴⁹ Með það að markmiði að auka skilning á viðbrögðum íslenskra vistkerfa við á lagi af völdum ferðamennsku voru til skoðunar helstu vistkerfi á láglendi (Bingvellir) og hálandi Íslands (friðland að Fjallabaki). Tilraunir voru gerðar á mólendi, moslendi og graslendi sem eru algengustu vistgerðategundir athugunarsvæðanna. Áhrif voru metin af umferð göngumanna sem gengu um 20 m langt svæði, fyrst án göngustafa og svo með göngustöfum. Þol vistkerfanna gagnvart 25, 75, 200 og 500 göngumanna var kannað. Niðurstöður voru þær að mólendi var í öllum tilfellum marktækt viðkvæmara fyrir á lagi af völdum gönguferðamanna en graslendi hvað varðar allar mældar breytur (breytingar á þversniði stígs, gróðurþekju, þéttni og raka jarðvegs). Niðurstöðurnar staðfestu fyrri niðurstöður um að gróðurlendi eru

misálagsþolin gagnvart umferð gangandi ferðamanna og graslendi er harðgerðast. **Einnig var álag gönguferðamanna minna á vistkerfin með göngustafi í hönd en ekki.** Það var mat rannsakenda að við það dreifist álagið meira á meðan álag staflausra göngumanna einangraðist meira við miðju stígs og við það virtist jarðvegurinn þéttast meira.

Seltún 2016

Áætluð umferð 250.000 ferðamenn.

Vinsæll áfangastaður ferðamanna í Krýsuvík er brennisteins- og leirhverasvæðið Seltún. Samkvæmt sjónrænni úttekt árið 2016²⁵⁰ var staðan á svæðinu sú að það hefði ekki þolað þá miklu umferð sem þangað kæmi. Stórkostlegar náttúruskemmdir voru orðnar á svæðinu af völdum ferðamanna og stígar í mjög slæmu ásigkomulagi sem að mati rannsakanda helguðust bæði af traðki en einnig af lélegri hönnun stíga. Nánast ekkert var um varnaðarorð til ferðamanna um að stíga ekki inn á viðkvæm hverasvæðin eða halda sig inn á stígunum vegna eigin öryggis.

Tvö salerni voru á staðnum sem önnuðu ekki umferð á sumrin og á veturna voru þau lokuð. Staðsetning bygginga og bílastæða þótti of nálægt hverasvæðinu og trufla sjónræna heild. Talið var að skemmdirnar í Seltúni væru dæmigerðar fyrir þann mikla skaða/tjón sem hefði orðið eða væri í þann veginn að verða á vinsælum ferðamannastöðum víða um land vegna vaxandi álags af völdum ferðamanna, og undirstrikuðu jafnframt mikilvægi faglegra aðgerða til verndunar á gróðri og jarðvegi. Þessu til stuðning var nefnt að hönnun stíga í Seltúni hefði t.d. stuðlað að miklu vatnsrofi og það ásamt á lagi af traðki ferðamanna hefði valdið viðtækum landsskemmdirum. Ástandið kallaði á tafarlausar úrbætur að mati rannsakanda og fagþekkingu á uppbyggingu innviða á ferðamannastöðum, allt frá skipulagi og hönnun til framkvæmda í sátt við náttúruna.²⁵¹ Athugunin kemur heim og saman við ályktanir erlendra sérfræðinga eftir áratugarannsóknir á þolmörkum náttúrunnar um að léleg hönnun og staðsetning göngustíga og léleg hönnun á útvistarsvæðum almennt bjóði upp á enn frekari skemmdir á vistkerfinu.²⁵²

Vatnsnes 2016

Vatnsnes er helsta selaskoðunarsvæði Íslands. Engar þolmarkarannsóknir hafa verið gerðar á selum með tilliti til ferðamennsku. Nýleg rannsókn sérfræðinga hjá Selasetri Íslands, Hafrannsóknastofnun og Háskóla Íslands gaf hins vegar til kynna að selaskoðun ferðamanna á Vatnsnesi hefði neikvæð streituvaldandi áhrif á hegðunarmynstur sela og geri þá varari um sig.²⁵³ Það er áhyggjuefni í ljósi vaxandi áhuga á selaskoðun og fjárfestingar í greininni. Rannsakendur kalla eftir stjórnunar- og verndaráætlun fyrir dýralíf- og náttúrlífsskoðun á Íslandi. Að þeirra mati þarf stjórn ferðamannastaða að taka mið af þörfum dýralífsins og hafa þá í fyrirrumí. Byggja þurfi á þverfaglegum rannsóknnaðferðum og þekkingargrunni þegar á að meta hvers konar samspil ferðamanna og villtra dýra sé viðeigandi.²⁵⁴

Rauður og appelsínugulur listi Umhverfisstofnunar 2017

Umhverfisstofnun hefur eftirlit með friðlýstum svæðum á Íslandi. Árið 2017 voru þau 114 talsins og mörg hver meðal vinsælustu áfangastaða ferðamanna, svo sem friðland að Fjallabaki, Geysir og Dyrhólaey. Stofnunin gefur árlega út skýrslu um ástand friðlýstra svæða. Þar fyrir utan hefur stofnunin gefið út skýrsluna „Rauður listi – svæði í hættu“ á tveggja ára fresti síðan 2010. Í þeirri skýrslu, sem byggð er á ástandsskýrslum, er því forgangsraðað hvaða svæði eru undir mestu á lagi og í brýnustu þörf fyrir aðgerðir. Rauð svæði eru þau sem eru í verulegri hættu að tapa verndargildi sínu eða hafa tapað því að hluta til.

Appelsínugul svæði eru í hættu að tapa verndargildi sínu og þarfnaст aðgerða til að snúa þeirri þróun við. Margir þættir geta haft neikvæð áhrif á verndargildi friðlýstra svæða en áhrif mannlegra umsvifa eru hvað mest hvað það varðar.

Samkvæmt rauða listanum 2017²⁵⁵ eru eftirfarandi friðlýst svæði undir sérstaklega miklu á lagi, og það nær öll vegna álagas af völdum ferðamennsku eða útvistar:

Tafla II: Svæði á rauðum lista Umhverfisstofnunar

Rauð svæði	Appelsínugul svæði
Friðland að Fjallabaki	Dettifoss
Geysir	Dverghamrar
Helgustaðanáma	Dynjandi
Reykjanesfólkvangur	Dyrhólaey
Verndarsvæði Mývatns & Laxár	Geitland
Skógafoss	Grábrókargigur
	Gullfoss
	Kringilsárrani
	Rauðhólar
	Skútustaðagígar
	Ströndin við Stapa og Hellna
	Surtarbrandsgil
	Teigarhorn

Vinsælir ferðamannastaðir á Suðurlandi og Norðurlandi eru áberandi á válistanum en jafnframt minna sóttir staðir á öðrum svæðum sem eru sérstaklega viðkvæmir, t.d. vegna merkilegra náttúrufyrirbæra eins og steinamýndana. Meðal þess sem er nefnt sem veikleikar og ógnanir þessara staða eru viðkvæm vistkerfi, fjölgun ferðamanna, lenging ferðamannatímabilsins (þ.e. svæðin fá ekki tíma til að jafna sig), aukin starfsemi afþreyingarfyrirtækja, slæm umgengni (s.s. utanvegaakstur, rusl, grjóttínsla og skemmdir á mosa), skortur á innviðum, landvörslu, skiltum og stýringu. Einnig er nefndur skortur á rannsóknum á þolmörkum, fjölda ferðamanna og ferðahegðun sem og skortur á skipulagi, samstarfi, áætlunum og framtíðarsýn fyrir staðina. Álag af völdum sívaxandi umferðar ferðamanna bæði á náttúru og innviði er viðvarandi vandamál, sem ekki hefur tekist að ná almennilega utan um og stýra þannig að náttúru eða öryggi ferðamanna sé ekki stefnt í hættu. Mikið er um gróður- og jarðvegsprof á svæðunum. Ástandið er slæmt t.d. við Geysi og á Gullfosssvæðinu þar sem gróður er viðkvæmur og jarðvegur gjarnan blautur. Þar við bætist að svæðin eru nálægt hálandisbrúninni þar sem vaxtartími gróðurs er stuttur. Tækifærin liggja hins vegar í sterkum innviðum og stjórnun. Öll svæðin geta tekið við talsverðri umferð ferðamanna ef innviðir eru sterkir og umferð ferðamanna, bæði gangandi og vélknúinni er faglega stjórnað t.d. með: (1) úrbótum í stjórnun; (2) úrbótum í öryggismálum; (3) aukinni upplýsingagjöf; (4) landvörslu eða umsjón árið um kring; (5) skipulagðri vöktun; (6) dreifingu ferðamanna og bílaumferð; (7) takmörkun á umferð; (8) göngustígagerð og afmörkun svæða og lokun villustíga; (9) gerð stjórnunar- og verndaráætlunar; (10) gerð deiliskipulags; (11) tilfærsla á tjaldstæðum, bílastæðum; og (12) tímabundnum lokunum.

Í ástandsskýrslunni má enn fremur sjá ábendingar um mörg friðlýst svæði sem ekki eru á rauðum lista en þar sem tekið er fram að bæta megi aðgengi, aðstöðu, merkingar og áætlanir í ljósi fjölgunar ferðamanna. Umhverfisstofnun vinnur að gerð nýs verkfærис, *ástandsmats*, sem verður tekið í notkun á árinu 2018. Það byggist á einkunnakerfi að erlendri fyrirmynnd og mun gera samanburð á ástandi og öryggi milli svæða og ára sem og forgangsröðun verndaraðgerða auðveldari. Upplýsingarnar verða jafnframt aðgengilegri og mun ástands-matið geta nýst á öllum ferðamannastöðum, ekki bara á þeim stöðum sem Umhverfisstofnun hefur umsjón með. Sérfræðingar stofnuninnar sjá fyrir sér að þessar upplýsingar geti nýst við mat á áhrifum ferðapjónustu, við gerð áætlana um uppbryggingu og stýringu á ferðamannastöðum sem og við voruþróun og markaðssetningu í ferðapjónustu.²⁵⁶ Vistgerðaflokkun Náttúrufræðistofnunar Íslands yrði jafnframt mikilvægt innlegg í slíka vinnu en stofunin hefur nýlega lokið við að skilgreina, flokka og kortleggja vistgerðir á landi, í fersku vatni, fjöru og sjó samkvæmt alþjóðlegum aðferðum, sem jafnframt gefa mikilvægar upplýsingar um verndargildi lands og aðrar hagnýtar upplýsingar um náttúru landsins.²⁵⁷ Þess ber að geta að svæði utan friðlýstra svæða eru undir eftirliti viðkomandi sveitarfélaga. Auk þess sinnir Landgræðsla ríkisins eftirliti og vernd á jarðvegi og gróðri á landsvísu og Skógrækt ríkisins hefur umsjón með þjóðskógum landsins. Þessar stofnanir búa yfir mikilvægum (staðbundnum) upplýsingum sem geta nýst þegar upplýstar ákvarðanir eru tekna um sjálfbæra landnotkun ferðamannastaða og svæða og um viðmiðunarmörk/polmörk ásættanlegra breytinga.

Samantekt og ályktanir

Mjög er vandað til verka í rannsóknum á polmörkum náttúru Íslands – um er að ræða fáar en vandaðar rannsóknir. Í öllum tilfellum hafa þær verið hluti af stærri þolmarkarannsóknum eins og þolmarkafræðin leggja upp með. Eins og algengt er í erlendum rannsóknum hafa rannsóknirnar einkum beinst að jarðvegi og gróðri. Byggt hefur verið á grunnrannsóknum á íslenskum jarðvegi og erlendum rannsóknum á álagi á gróður og jarðveg vegna ferðamennsku og síðan byggjast rannsóknirnar hver á annarri í tímaröð þannig að mikilvæg þekking hefur safnast upp um t.d. hvaða gróðurlönd á Íslandi eru viðkvæmari en önnur gagnvart umferð ferðamanna, einkum gangandi umferð.

Þessar rannsóknir hafa sýnt fram á að gróðurlendi Íslands eru misálagsþolin gagnvart umferð ferðamanna. Graslendi er harðgerðast en moslendi er viðkvæmasta gróðurlendið. Tæknin sem notuð er til að ferðast virðist einnig hafa áhrif á þol gróðurs gagnvart traðki. Vísbendingar fundust um að göngustafir minnka álag gönguferðamanna á gróðurlendi.

Þá er athyglisvert að strax á árunum 2001–2003 er komið fram að svæði eins og Skaftafell, Lónsöræfi og Landmannalaugar eru komin að þolmörkum hvað náttúru varðar. Náttúran á helstu álagstöðum innan þeirra nær ekki að jafna sig á milli álagstíma og viss svæði eru í hnignun. Það sama má segja um ástandið við Lakagíga sem var til skoðunar árið 2007. Í tvígang hefur verið bent á eyðileggingu af völdum fjölmennra hestaferðahópa á gróðurlönd og stíga.

Engar frekari þolmarkarannsóknir af þessu tagi liggja fyrir. Ástandsmat Umhverfisstofnunar á friðlýstum svæðum veitir nýjustu upplýsingar um ástand friðlýstra svæða. Válistar Umhverfisstofnunar sýna svart á hvítu hvaða friðlýst svæði eru beinlinis í hættu árið 2017 vegna umferðar ferðamanna. Samkvæmt þeim lista er ástandið verst á vinsælum ferðamannastöðum eins og í Landmannalaugum og við Geysi, Skógarfoss og Mývatn sem öll eru á rauðum lista Umhverfistofnunar. Ástandið er ekki mikið betra við Dettifoss, Dverghamra, Dynjanda, í Dyrhólaey, Geitlandi, Grábrókargígum, við Gullfoss, á Kringilsárrana, við

Rauðhóla, Skútustaðagíga, á ströndinni við Stapa og Hellna, í Surtarbrandsgili eða við Teigarhorn.

Athuganir í Seltúni gefa mögulega vísbindingar um hvernig ástandið er á vinsælum ferðamannastöðum í náttúru Íslands sem og skort á þekkingu hvað varðar hönnun á innviðum. Erlendar úttektir á þróun náttúrutengdra ferðamannastaða hafa einmitt hnykkt á mikilvægi þess að hönnun taki mið af náttúrulegum ferlum og því hvernig notendumir sjálfrir tengjast aðstæðum í hlutverki ferðamannsins.²⁵⁸

Þrátt fyrir brotakennar upplýsingar gefur framangreint vísbindingar um viðkvæmni íslenskrar náttúru og dýralífs gagnvart umferð ferðamanna og að þörfin fyrir aðgerðir er brýn. Þessar upplýsingar má nýta til að beina umferð ferðamanna um þau svæði/gróðurlönd sem þola umferðina betur. Slíkar aðgerðir hafa alla burði til að hækka þolmörk ferðamannastaða. Stýra þyrti umferð hestaferðamanna frá Lónsöræfum og Friðlandi að Fjallabaki. Ekki síst vegna þess að ferðamenn virðast ómeðvitaðir um skaðann sem ferðamennskan veldur á umhverfið. Hið villta dýralíf sela hefur einnig sýnt viðkvæmni gagnvart heimsóknum ferðamanna.

Takmarkanir

Mjög fáar rannsóknir hafa verið gerðar á þolmörkum náttúru Íslands og nær allar á náttúruverndarsvæðum. Örfá svæði hafa verið til skoðunar. Niðurstöður eru takmarkaðar við gróðurfar og jarðveg í og við göngustíga á tilteknu rannsóknasvæði innan þeirra en ekki svæðin í heild sinni. Miðað hefur verið við að fjölmennasta svæðið endurspegli veikasta hlekkinni í keðjunni. Hins vegar má ekki vanmeta áhrif tiltölulega lítlar umferðar á náttúruna. Ekkert er heldur vitað um keðjuverkandi áhrif þeirrar hnignunar á vistkerfi athugunastaðanna. Nýjustu upplýsingar um ástand náttúru Íslands á ferðamannastöðum takmarkast við friðlýst svæði í umsjón Umhverfisstofnunar. Svæði utan þeirra lögsögu eru í umsjón sveitarfélaga eða landeigenda. Ekki er vitað til þess að sveitarfélög á Íslandi hafi staðið fyrir þolmarkarannsóknum en ýmsar rannsóknir eru gerðar á umhverfi og lífríki á þeirra vegum, svo sem fuglatalningar, úttekt á lífríki vatna, mengunarmælingar. Þessar rannsóknir, ásamt vistgerðaflokkun og útbeiðslukort Náttúrufræðistofnunar má nýta til að fá innsýn í ástand afmarkaðra svæða og marka ferðamennsku á því svæði stefnu og viðmiðunarmörk þolmarka.

þolmörk innviða

Á árunum 2001–2013 fóru fram sex rannsóknir á þolmörkum innviða gagnvart ferðamennsku. Rannsóknasvæðin voru fimm: Skaftafell, Landmannalaugar, Lónsöræfi, Laki og þjóðgarðurinn Snæfellsjökull. Fimm rannsóknir voru framkvæmdar sem hluti af heildstæðri rannsókn á þolmörkum ferðamennsku í Snæfellsjökulsþjóðgarði, í Skaftafelli, Landmannalaugum, á Lónsöræfum og við Laka. Sjötta rannsóknin er nemendaritgerð til BS-prófs í ferðamálafræði við Háskólann á Hólum þar sem þolmörk innviða í þjóðgarðinum á Snæfellsnesi voru til rannsóknar. Í rannsóknunum er þolmarkahugtakinu beitt sem regnhlífarhugtaki fyrir sjálfbæra þróun viðkomandi ferðamannastaðar. Rannsóknaraðferðir voru mjög ólíkar, og hugmyndafræðin til að meta þolmörk var einnig ólík, en flestar höfðu að markmiði að rannsaka framboð og ástand innviða á ferðamannastöðunum þar sem áherslan var á þjónustu og efnislega innviði þ.e. hvernig innviðir anna núverandi eftirspurn og hvernig ástand þeirra þola núverandi umferð.

Par fyrir utan eru kynntar rannsóknir og kannanir sem eru til þess gerðar að skapa þekkingu á eiginleikum ferðamennskunnar er varða innviði, þar á meðal stjórnun. Slík þekking

getur nýst við ákvarðanatöku sem miðar að sjálfbærri þróun ferðamannastaða á Íslandi og svæða er varða innviði ferðaþjónustunnar.

Margar erlendar rannsóknir á þolmörkum innviða sem voru undanfarar íslensku rannsóknanna beindu athyglinni að stjórnun og skipulagi ferða- og útvistarsvæða, einkum og sér í lagi hvaða stjórnunaraðferðir virka til að halda svæðum innan þolmarka.²⁵⁹ Samkvæmt fræðilegri úttekt á því hafa stjórnendur í stórum dráttum um fjórar leiðir að velja: (1) takmarka umferð til að minnka notkun; (2) draga úr álagi af vaxandi umferð með því að auka framboð t.d. gönguleiða og þannig dreifa álaginu víðar um svæðið; (3) breyta leyfilegri landnotkun; og/eða (4) auka þolið með því að herða auðlindina.²⁶⁰ Ýmsum stjórnunaraðferðum má síðan beita til að ná þessu fram. Beinar aðferðir einblína á atferli gesta og leyfa lítið eða ekkert valfrelsi (lögbundin leyfi og umgengnisreglur (og viðurlög/sektir) eru dæmi um þetta). Óbeinar stjórnunaraðferðir reyna aftur á móti að hafa áhrif á hegðun gesta og viðhalda í leiðinni ákveðnu valfrelsi. Upplýsingagjöf og fræðsla, göngustígur, léttar girðingar og aðgangseyrir er dæmi af þessu tagi. Svæðisbundið skipulag þar sem kveðið er á hvers konar ferðamennska og þjónusta fyrir hana má vera á svæðinu og hvar er undanfari beggja.²⁶¹ Það er óskrifuð regla að það að nota frekar óbeinar stjórnunaraðferðir sé betra sé þess nokkur kostur.²⁶² Mikilvægt er að vita hvort og hvernig hinar ýmsu aðferðir til að halda útvistar- og ferðasvæðum innan þolmarka skila sér til gesta, t.d. hvernig það leggst í fólk að þurfa að sækja um lögbundið leyfi (e. *mandatory permits*), greiða aðgangseyri (e. *user fees*) og fleira.²⁶³ Áherslan til að byrja með var á að fá fram viðbrögð fólks í tengslum við upplýsingagjöf og fræðslu, hvernig þeim finnst að þurfa að panta sér pláss (e. *reservation systems*), taka þátt í happdrætti eða borga aðgangseyri til að komast inn á ákveðinn áfangastað.²⁶⁴ *Sanngirni* virðist vera mjög mikilvæg breyta í þessu samhengi en sterk jákvæð fylgni hefur t.d. fundist á milli vilja til að láta af hendi greiðslu (e. *Willingness To Pay, WTP*) og örugg vitneskja um að peningarnir verða notaðir til að styrkja og vernda viðkomandi svæði.²⁶⁵ Ein rannsókn hefur farið fram á Íslandi á viðhorfum ferðamanna til aðgangseyris að náttúru Íslands. Greint verður frá henni og öðrum íslenskum rannsóknum á innviðum og niðurstöðum þeirra í tímaröð.

Skraftafell 2001

Áætluð umferð 147.000 ferðamenn

Í Skraftafelli var gerð lífsferils/lífshlaupsgreining á áfangastaðnum af svipuðum toga og kynnt var í 2. kafla sem gerir ráð fyrir að allir áfangastaðir fari í gegnum ákveðna þróun frá uppgötvun til hnignunar.²⁶⁶ Aðferðin felst í því að greina stöðu eftirspurnar, framboðs, hlutverk dreifingaraðila og samkeppni, en staða þeirra á að geta sagt til um þróunarstöðu svæðisins. Stuðst var bæði við spurningalistu og viðtöl. Niðurstöður úr þeirri greiningu voru notaðar til að ákvarða um þolmörk innviða í víðri skilgreiningu þess orðs. **Niðurstöður voru þær að þolmörkum innviða var ekki náð.** Aukinn ferðamannastraumur til svæðisins hafði kallað á aukna ferðaþjónustu sem hafði vaxið hratt í nágrenni þjóðgarðsins. Gistirými hafði verið byggt upp í stórum stíl og annaði nánast eftirspurn nema á háönn þegar eftirspurnin fór stöku sinnum fram úr framboði. Metið var að varlega þyrfti að fara í sakirnar hvað varðaði uppyggingu innviða. Svæðið sýndi þegar merki um að vera á mörkum annars og þriðja stigs, þ.e.a.s. á vaxtarskeiði og þróunarstig væri að taka við. Talið var að svæðið ætti möguleika á að halda í vaxtarstigið en til þess þyrfti styrka heimastjórn, sterka frumkvöðla og nýsköpun í heraði þannig að sköpunarkrafturinn og sérkenni þjónustunnar hyrfi ekki í krafti hagræðingar. Haga þyrfti seglum þannig að heimamenn héldust í hlutverki eigenda og gestgjafa og að atvinnugreinin yrði þáttur í að skapa blómlegan efnahag heimamanna.

Lónsöræfi 2003

Áætluð umferð 1.600 ferðamenn

Árið 2003 var unnin rannsókn á þolmörkum innviða í Lónsöræfum sem hluti af heildstæðri rannsókn á þolmörkum ferðamennsku í Lónsöræfum (friðlandi í Stafafjöllum).²⁶⁷ Kannað var samspil framboðs og eftirspurnar eftir þjónustu á svæðinu með því að athuga framboð innviða og þjónustu í Lónsöræfum, notkun þeirra og notaður ákveðinn staðal til að meta stöðu þeirra, þar á meðal hvernig þeir mættu þjónustukröfum gesta einnig með tilliti til hans.²⁶⁸ Gengið var út frá því að innviðir væru bæði grunninnviðir (t.d. vegakerfi, lagnir o.fl.) og innviðir ferðaþjónustu (gistirými, veitingastaðir, afþreying). Ákveðið var samkvæmt skilgreiningu að ef innviðir næðu ekki að anna eftirspurn eða væru farnir að láta á sjá af völdum ferðamennsku væri þolmörkum svæðisins að þessu leyti náð.²⁶⁹ **Niðurstöður voru á þá leið að þolmörkum innviða væri náð á háannatíma, einkum varðandi salernis-aðstöðu, upplýsingar, viðhald stíga og vega í kringum Múlaskála.** Engin salerni eru við bílastæðið á Illakambi þar sem bílum/rútum er lagt áður en genginn er síðasti spörlurinn að skála sem er dágóður spölur. Fram kom að mikið væri kvartað undan þurrsalernum við Múlaskála vegna ólyktar. Viðhald á göngustígum hafði ekki farið fram vegna skorts á starfsmönnum. Samkvæmt áherslum í skipulagi fyrir sveitarfélagið Hornafjörð eiga Lónsöræfi að vera griðland göngufólks. Öll upphbygging og þjónusta á að vera einföld í sniðum og miða að þörfum þess hóps.²⁷⁰ Markmiðin fyrir svæðið liggja því fyrir en ekki hefur verið tekin afstaða til þolmarkahugtaksins eða mörkuð viðmið um ásættanlegar breytingar á svæðinu í kjölfar notkunar.

Landmannalaugar 2003

Áætlaður fjöldi 60.000 ferðamenn

Árið 2003 var gerð sams konar rannsókn í Landmannalaugum og á Lónsöræfum. **Niðurstöður voru á þá leið að þolmörkum innviða var náð í Landmannalaugum á háannatíma (yfir sumarið) hvað varðar gistirými, eldunaraðstöðu, hreinlætisaðstöðu, upplýsingagjöf, merkingar og viðhald stíga og heitu laugarnar.**²⁷¹ Í rannsókninni kom fram að gestir notuðu í þessari röð göngustígana, laugina og salernin mest af öllum innviðum (75–80% gesta) en fast á eftir kom fjallaskálinn. Troðningur virtist ríkja í laugunum og einnig herjuðu fuglasníkjudýr á baðgesti sem valda útbrotum. Gisting í skála var uppseld langt fram í tímann. Þrengsli í eldhúsi ollu því að hópar nýttu gjarnan sína eigin eldhúsþíla. Mikill tími landvarða fór í að stýra bílaumferð og laga sár eftir utanvegaakstur. Bílastæði virtust anna eftirspurn en mikið var um að fólk æki út fyrir merktar leiðir. Víða sáust sár í gróðri vegna hestaumferðar. Landverðir höfðu ekki náð að sinna viðhaldi og merkingum á stígum eins og þyrfti. Töluverð hestaumferð var á svæðinu en engar skipulagðar reiðleiðir fyrir hana. Nýjar slóðir höfðu myndast eftir göngufólk og hestaferðafólk utan bíslóða sem einnig gaf vísbendingar um þrengsli og skipulagsleysi. Upplýsingagjöf var ábótavant, einkum vegna tímaleysis landvarða og aðstöðuleysis til að sinna henni. **Skipulagsleysi virtist einkenna svæðið og aðkoman þótti óaðlaðandi.** Fram kom í rannsókninni að ekki væri mikið búið að framkvæma af því sem væri sett fram í skipulagsáætlunum. Það sjónarmið var ríkjandi að aðstaðan í Landmannalaugum annaði ekki eftirspurn ferðamanna og hún væri heldur ekki af því tagi sem mætti búast við í náttúruperlu á hálandi Íslands. Ferðaþjónustuðilar sem lento í úrtakinu voru farnir að forðast svæðið á sumrin vegna mannfjöldans í Landmannalaugum og skipuleggja ferðir annað.

Ástand vega og slóða á hálandi Íslands 2005

Árið 2005 vann hópur á vegum umhverfisráðherra athugun á ástandi/polmörkum vega og slóða í óbyggðum Íslands.²⁷² Þar kom fram að utanvegaakstur færi vaxandi sem var skýrt með vaxandi umferð á hálandi Íslands, sérlega öflugum farartækjum, ónógum merkingum og vegakortum sem væru misjöfn að gæðum auk þess sem erlendum ferðamönnum virtust gefnar rangar upplýsingar um að það mætti aka utan vega á Íslandi. Það aftur gaf í skyn að ferðaþjónustuaðilar væru ekki meðvitaðir um að að utanvegaakstur væri bannaður á Íslandi.²⁷³ Niðurstöður athugunarinnar voru m.a. á þá leið að margir slóðar í óbyggðum Íslands væru komnir að polmörkum. Skýringin er sú að margir hverjir voru gerðir til að sinna smölnun á haustin. Umferðin er mun meiri en upphaflega var gert ráð fyrir og stendur mun lengur og hefst á vorin þegar slóðarnir þola ekki álag. Það hefur leitt af sér mikið rof og torfærur sem gerir að verkum að ferðamenn fara að aka utan vega til að forðast holur og skurði. Afleiðingar eru alvarlegar og áberandi gróðurskemmdir vittr og breitt um hálandið.

Laki 2007

Áætluð umferð 8.500 ferðamenn

Meðfram rannsókn á ástandi göngustíga í Lakagígum (sjá kaflann um þolmörk náttúru) var gerð úttekt á manngerðu umhverfi. Nefnt var að uppbygging bjónustu geti umturnað landslagi svæða ef ekki væri vandað til verka þannig að mannvirkir félú inn í landslagið eða skertu ekki upplifun gesta. Rannsóknin var að erlendri fyrirmynnd²⁷⁴ og takmörkuð við hvernig innviðir anna umferð gesta sem heimsækja svæðið. Kannað var hvort innviðirnir stæðust gæðakröfur gesta og hvort fráveita úrgangs mætti bæði væntingum ferðamanna og færi vel með náttúruna. Niðurstöður voru á þá leið að innviðir á Lakasvæðinu mættu á lagi af umferð ferðamanna að nokkru leyti. Innviðir við Laka væru einfaldir í sniðum sem væri það sem ferðamenn og ferðaþjónustuaðilar vildu. Umhverfislega skiluðu innviðir að nokkru leyti því sem til var ætlast. Fram kom að umferð ferðamanna væri beint á svæðin í kringum fjallið Laka og Tjarnargíg þar sem væru bílastæði og merktar gönguleiðir sem verði á sama tíma önnur svæði fyrir umferð. Uppbyggður göngustígar og trépallur við Tjarnargíg verði viðkvæman gróður, jarðveg og berggrunn. Nýtt salernishús sem byggt var við bílastæðið við Tjarnargíg hefði sannað gildi sitt þar sem salernispappír væri hættur að sjást á svæðinu, einnig hefði uppsetning áningaráborða á báðum svæðum komið í veg fyrir að ferðamenn settust í brekkurnar og spilltu viðkvæmum gróðri. Hins vegar var mikið um skemmdir meðfram vegum svæðisins vegna utanvegaaksturs. Vegir væru mjóir og erfitt að mæta umferð úr gagnstæðri átt. Einnig var ástand náttúrulegra göngustíga farið fram úr þolmörkum. Svæðið bar ekki þá umferð sem fer um svæðið og fer hnignandi. Talið var að ýmsar aðgerðir væru í stöðunni til að verja svæðið og halda því inni sem ferðamannastað. Takmarka mætti umferð, dreifa henni betur og stjórna með umgengnisreglum og einfaldri uppbyggingu. Þannig myndi t.d. ákvörðun um einstefnu á hringveginn um Lakasvæðið hjálpa til við að verja náttúruna með því að koma í veg fyrir að bílar þyrftu að mætast um svæðið og einnig auka umferðaröryggi vegfarenda. Einnig væri hægt að takmarka umferð ferðamanna við sumartímann þannig að gróðri yrði hlíft við umferð þegar hann er viðkvæmastur. Eins væri hægt að byggja stærri hluta göngustígakerfisins upp svo það annaði meiri umferð ferðamanna, en álitamál hvort það hæfði ímynd og ásýnd svæðisins sem víðernis á hálandi Íslands.

Gullfoss og þjóðgarðurinn í Skaftafelli 2008

Árið 2008 var gerð fyrsta íslenska rannsóknin á því hvort ferðamenn væru tilbúnir til að greiða aðgangseyri að náttúru Íslands.²⁷⁵ Spurningar um vilja til að greiða aðgangseyri hafa verið hluti af íslenskum þolmarkarannsóknum, en miklar erlendar rannsóknir höfðu þá farið fram á stýringarleiðum innan áfangastaða, ekki síst greiðslu aðgangseyris að náttúruverndarsvæðum. Rannsóknin fór fram við Gullfoss og í þjóðgarðinum í Skaftafelli þar sem ferðamenn svöruðu spurningalistum. Niðurstöður voru á þá leið að **yfir 90% aðspurðra voru tilbúnir til að greiða aðgangseyri að þessum stöðum stöðum að því gefnu að gjaldið færí í viðhald og uppbyggingu á staðnum. Hófegt gjald myndi almennt ekki fæla fólk frá þeim.** Fólk var tilbúið til að greiða hærra verð fyrir aðgang að Skaftafelli en Gullfossi. Hins vegar kom fram ákveðinn breytileiki í svörun eftir menntunarstigi, aldri, búsetu, fjárhagsstöðu, hversu vant fólk var að borga slíkt gjald, hversu oft það hafði komið til Íslands áður og hvaða viðhorf það hafði til náttúruverndar. Vísbendingar, þó ekki sterkar, fundust um að lágtekjufólk myndi mögulega sleppa heimsókn en umhverfissinnar myndu upplifa aðgangseyri á jákvæðan hátt sem er í samræmi við niðurstöður erlendra rannsókna á þessu sviði.²⁷⁶ Niðurstöður eru einnig í samræmi við niðurstöður úr þolmarkarannsókn í Skaftafelli árið 2001 þar sem hreiningjar/náttúrusinnar (þeir sem þola litla röskun á umhverfinu til að njóta þess) voru í meirihluta þeirra sem voru tilbúnir til að greiða aðgangseyri að Skaftafelli.²⁷⁷

Landmannalaugar 2011

Áætluð umferð 120.000 ferðamenn

Árið 2011 var gerð rannsókn þar sem skoðuð voru viðhorf hagsmunaaðila (ferðamanna, ferðajónustuaðila, fulltrúa sveitarfélags og skipulagsfyrvalda) til skipulags og þolmarka Landmannalauga.²⁷⁸ Viðhorf þeirra voru metin í ljósi fyrri rannsókna á þolmörkum svæðisins, opinberra reglugerða og stefnu er varðar þróun friðlands að Fjallabaki til framtíðar. Helstu niðurstöður voru á þá leið að uppbygging innviða hefði átt sér stað á svæðinu til að mæta auknum ferðamannastraumi en við uppbyggingu á svæðinu hefði lítið samráð verið haft við friðlandsnefnd þrátt fyrir skýr ákvæði laga. Ólíkir hagsmunir tengdir viðskiptum, skipulagi, fjármunum og náttúruvernd kölluðust á sem hefði reynst erfitt að sætta. Í rannsókninni kom einnig fram að viðhorf ferðamanna til skipulags í Landmannalaugum er byggt á grunni verndunar á náttúrunni og ferlum hennar sem þeir eru komnir til að upplifa. Einig kom fram að viðhorf þeirra væru nánast í fullu samræmi við umhverfisstefnu Ferðamálastofu og viðhorf sem komu fram hjá fulltrúa Umhverfisstofnunar. Talið var mikilvægt að tekið væri tillit til óska ferðamanna og bent á, í ljósi þekkingar sérfræðinga Umhverfisstofnunar á náttúrulegum ferlum, að stofnunin gæti lagt línur um hvernig best mætti standa að náttúruvernd á svæðinu og þannig tryggja rekstrargrundvöll svæðisins til framtíðar.

Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull 2013

Vorið 2013 var gerð rannsókn á þolmörkum innviða í þjóðgarðinum Snæfellsjökli.²⁷⁹ Markmið rannsóknarinnar var að kanna hvort innviðir og skipulag í þjóðgarðinum hefðu náð að þróast í takt við aukinn ferðamannastraum og hvort þolmörkum innviða væri náð. Höfundur tók eftirtalda þætti fyrir: aðgengi, afþreyingu, akvegi, bílastæði, gistiljónustu, göngustíga, merktar gönguleiðir, reiðleiðir, samgöngur, hreinlætisaðstöðu, og upplýsinga- og veitingaþjónustu og reiknaði út hversu mörgum gestum framboð innviða gæti annað (sætafjöldi á veitingastöðum, gistirými o.s.frv.). Þolmörk voru metin út frá nýtingu. Niðurstöður voru á þá leið að þolmörkum innviða væri víða náð og að bregðast þyrfti við

fljótt og vel svo að þjóðgarðurinn uppfyllti kröfur gesta. Á sumrin væru innviðir fullnýttir (t.d. bílastæði við Vatnshelli og salerni við Djúpalónssand) og **þjóðgarðinum fari hnignandi í þessu sambandi.** Víða væri pottur brotinn. **Salerni önnuðu ekki þeim fjölda ferðamanna sem heimsækja svæðið.** Fjölgja þyrfti salernum og þau þyrftu að vera opin allt árið. Bent var á að salernisaðstöðu vantaði tilfinnanlega við Vatnshelli þar sem væru skipulagðar skoðunarferðir með leiðsögn og einnig fyrir fólk sem fer á jökul (t.d. við Sönghelli) en á þessum svæðum hafði mikið borið á salernispappír og úrgangi af manna völdum. Einnig var bent á að **eftirsturn væri eftir þjónustu sem ekki væri til staðar eins og skipulögðum gönguferðum** um þjóðgarðinn með leiðsögn þar sem aðalmarkhópur svæðisins væri fólk sem vill ganga um svæðið og/eða á jökul. Gestastofan var opin á tímabilinu frá apríl til september sem gestum þótti of stuttur tími. Kvartað var undan því að merkingar vantaði fyrir þjóðgarðinn, ferðamenn væru óvissir hvenær þeir eru í þjóðgarðinum og hvenær ekki. **Vegir væru ekki hannaðir fyrir ferðafólk sem vildi njóta útsýnisins; vegaxlir, útskot og bílastæði vantaði.** Vegur upp að jöklí væri einbreiður og við jökulröndina þar sem göngufólk færi úr bílum væri ekkert bílastæði. Á þessari leið var því mikið um utanvegaakstur. Skipaferðajónustuaðilar kvörtuðu undan því að göngustígur væru ekki gerðir fyrir mikla umferð og gætu hreinlega verið hættulegir (t.d. göngustígur í Skarðsvík). Einnig kom fram að léleg aðstaða væri á vegum fyrir hjólandi umferð og merkingar vantaði á reiðleiðir en umferð hesta um þjóðgarðinn væri takmörkuð og leyfisskyld. **Salernismálin og aðstöðuleysi almennt voru farin að fæla skipaferðajónustuaðila frá svæðinu.** Greint var frá því að skipaferðamönnum hefði fækkað um 50% á milli ára. **Svæðið nytí hins vegar vaxandi vinsælda ferðamanna.** Mikilvægt væri að koma innviðamálum í lag sem fyrst.

Vatnsnes 2014–2017

Nýleg rannsókn sýnir fram á að selaskoðun ferðamanna á Íslandi getur verið streituvaldur, einkum virðist vera mikil truflun frá fjölskyldufólki (sjá umfjöllun í kafla um þolmörk náttúru). Truflun frá umhverfinu getur skapað streitu hjá selum sem getur haft hegðunarbreytingar í för með sér og truflað möguleika þeirra til að komast af. Einnig hefur komið fram að hegðun ferðamanna virðist skipta máli í viðbrögðum selanna, hægar hreyfingar og rólegheit virtust ekki trufla selina eins mikið og hegðun þeirra sem komu á svæðið með meiri ákefð.²⁸⁰ Gerð var tilraun á Vatnsnesi sumarið 2012 sem hafði að markmiði til að kanna hvort hægt væri að hafa áhrif á atferli ferðamanna við selaskoðun með upplýsingagjöf. Skilti með (a) vinsamlegum tilmælum til ferðamanna um viðeigandi hegðun á selaskoðunarsvæðinu og (b) þar sem útskýringar fylgdu tilmælunum var komið fyrir á rannsóknarstað. Viðmiðunarhópur fékk engar upplýsingar eða tilmæli um hegðun. Þátttakendur voru 2.440. Atferli ferðamannanna eins og handahreyfingar, raddhæð og hegðunarmynstur var skráð. Helstu niðurstöður voru þær að hægt er að hafa jákvæð áhrif á atferli ferðamanna við selaskoðun með vinsamlegum tilmælum um hegðun sem tekur tillit til dýralífsins. Skilti með nánari útskýringum skiluðu mestum árangri.²⁸¹

Úlfarsfell og Eldhraun 2017

Árið 2017 stóð Landgræðsla ríkisins fyrir könnun á viðhorfum ferðamanna til hönnunar innviða á ferðamannastöðum í náttúru Íslands.²⁸² Verkefnið er hluti af samvinnuverkefni sem unnið er að í fimm löndum sem miðar að því að efla fagþekkingu í náttúruvernd og uppyggingu á áfangastöðum ferða- og útvistarfólks. Könnunin fór fram á Úlfarsfelli í Mosfellsbæ og í Eldhrauni í Skaftárreppi þar sem bæði Íslendingar og erlendir ferðamenn svoruðu spurningalistum. Íslendingar voru í miklum meirihluta svarenda á Úlfarsfelli en

erlendir ferðamenn voru í meirihluta í Eldhrauni. **Niðurstöður voru á þá leið að notendur beggja svæðanna vildu sjá náttúrulegt yfirbragð á uppbyggingu innviða en höfnuðu nútímalegri hönnun og framandi efnun í náttúrunni** s.s. plasti, stáli og malbiki. Einungis 2% töldu að nútímaarkitektúr ætti heima á svæðunum. Niðurstöðurnar gefa vísbindingar um óskir ferðamanna og útvistarfolks um æskilegt yfirbragð innviða.

Ísland

Árið 2017 mátu Samtök iðnaðarins ástand og framtíðarhorfur grunninnviða íslenska hagkerfisins.²⁸³ Eftirfarandi innviðir voru kannaðir: flugvellir, hafnir, vegir, fráveitur, hitaveitur, vatnsveitur, orkuflutningur, úrgangsmál, og fasteignir ríkis og sveitarfélaga (skólar, sjúkrahús, o.fl.). Ástand og framtíðarhorfur voru metin til einkunnar á bilinu 1 til 5. Markmið verkefnisins var að lýsa stöðunni og draga fram þarfir og lausnir sem tryggðu gæði innviða og framtíðarstarfsemi og efldu þar með samkeppnishæfni landsins.

Helstu niðurstöður voru í stuttu máli eftirfarandi: Ástand innviða á Íslandi var metið mjög mismunandi. Meðaleinkunn innviða var 3 sem telst viðunandi en ekki gott ástand. Hafnir landsins og alþjóðaflugvellir, fyrir utan Keflavíkurflugvöll, eru dæmi um innviði sem fengu einkunnina 3. Hvað **hafnir** varðar er nokkur óvissa um ástandið vegna gagnaþurrðar. Ástandsumsögn tók til hafna sem anna samanlagt 70% heildarflutninga um hafnir landsins. Horft var til ytri ástands hafnarmannvirkja, einnig þátta er lúta að öryggi, afkastagetu, gæðum viðlegu- og löndunarkanta, athafnasvæða á landi, dýpis í höfn og innsiglingarleið. Heilt yfir þótti ástandið nokkuð gott. Við mat á **flugvöllum** var fyrst og fremst horft til flugbrauta, flughlaða, akbrauta, öryggissvæða, fasteigna, bílastæða og flugstjórnartækja. Heilt yfir þótti ástandið gott en misgott. Versta ástand á flugbrautum var á Egilsstaðaflugvelli. Fram kom að þörf hefði myndast fyrir staðkun flugstöðvanna í kjölfar aukins ferðamannastraums auk þess sem leka og myglu í fasteignum á Reykjavíkurflugvelli hefði ekki verið sinnt sem skyldi. Til að mæta nýjum reglugerðum þyrfti að fjárfesta í nýjum aðflugsljósnum og stækka flughlöð, bæði til að mæta kröfum um varnir gegn olíumengun (Reykjavík) og til að flugvellirnir gætu þjónað sem varaflugvellir í millilandaflugi. Einnig þótti kominn tími á endurnýjun á ýmsum nauðsynlegum tækjakosti, svo sem snjóruðningstækjum, sanddreifara og hálkuvörnum. Hvað varðar framtíðarhorfur þá var talið að innanlandsflugvellir aðrir en Keflavíkurflugvöllur myndu mögulega ekki standast kröfur og þarfir eftir 10 ár ef fram héldi sem horfði.

Aðrir innanlandsflugvellir og lendingarstaðir þóttu í verra ástandi og fengu 2 í einkunn. Flugbrautir víða um land þarfust lagfæringer, svo sem yfirborðslagfærингa (Vestmannaeyjar), endurnýjunar eða skipta á klæðningu (Bíldudalur, Ísafjörður), endurbyggingar flugbrautar að hluta (Þórshöfn), endurnýjunar ónýts burðarlags (Þingeyri, varaflugvöllur Ísafjarðar). Á Ísafirði þarf að lagfæra sjávarvarnargarð svo að sjógangur brjóti ekki niður öryggissvæðið með tilheyrandi lokun og öryggissvæði í Vestmannaeyjum þarfust verulegrar lagfæringer. Komið er að viðhaldi á húsnæði bæði á Höfn og á Bíldudal. Veðurmælibúnað þarf að endurnýja á nær öllum stöðum, ljósabúnað á Hornafirði, og aðflugsbúnað á Gjögri. Einnig er nefnt að tækjakostur á Þingeyri er engan veginn viðunandi.

Astand innviða sem tengdust söfnun og flutningi **úrgangs** og ástand **fasteigna í almannaeigu** þótti einnig viðunandi og fékk 3 í einkunn. Úrgangsmálin voru metin eftir ástandi búnaðar og tækja annars vegar og hins vegar því að þjónusta og aðstaða til flokkunar væri í samræmi við lög og reglugerðir. Nokkuð gott ástand þótti á búnaði og tækjum en móttöku- og flokkunarstöðvar voru komnar til ára sinna. Hlutfall urðaðs úrgangs var 20% sem er hærra en víða erlendis. Þörf er á nýjum urðunarstað utan Reykjavíkursvæðisins. Annað vandamál er að stór hluti sorps kemur enn óflokkaður frá heimilum sem gerir að

verkum að t.d. pappír, plast, gler, ýmis spilliefni og lífrænn úrgangur er urðaður. Til að mæta þessu þyrfti að fjárfesta í ílátum og söfnumartækjum sér í lagi fyrir lífrænan úrgang. Þokkalegt ástand er á tækjum og mannvirkjum flokkunarstöðva sem takar við forflokkudum úrgangi. Endurnýting á flokkuðum úrgangi fer að stórum hluta fram erlendis nema endurvinnsla á timbri og jarðefnum, jarðgerð lífræns úrgangs og endurnýting á iðnaðarúrgangi. Hægt væri að endurnýta úrgang mun betur t.d. nýta matarolíu og úrgangsfitu til lífdísilframeiðslu. Eins væri hægt að draga úr úrgangi. Umhverfisvitund hefur aukist í landinu en ekki virðist bóla á að hún sé farin að rjúfa tengslin á milli íbúaþróunar og hagvaxtar. **Ástand fasteigna í eigu ríkisins** var yfirfarið nýlega af umsjónaraðila og fékk að meðaltali 4 á eigin kvarða sem þýðir gott ástand. Heildstætt yfirlit yfir fasteignir í eigu sveitarfélaga liggur ekki fyrir en algengt hefur verið að sveitarfélög hafi frestað viðhaldi á samdráttartímum sem hefur skapað aukna viðhaldsþörf. Umræða um raka og myglu hefur einnig haft áhrif á viðhorf samfélagsins til viðhalds og forgangsröðunar verkefna.

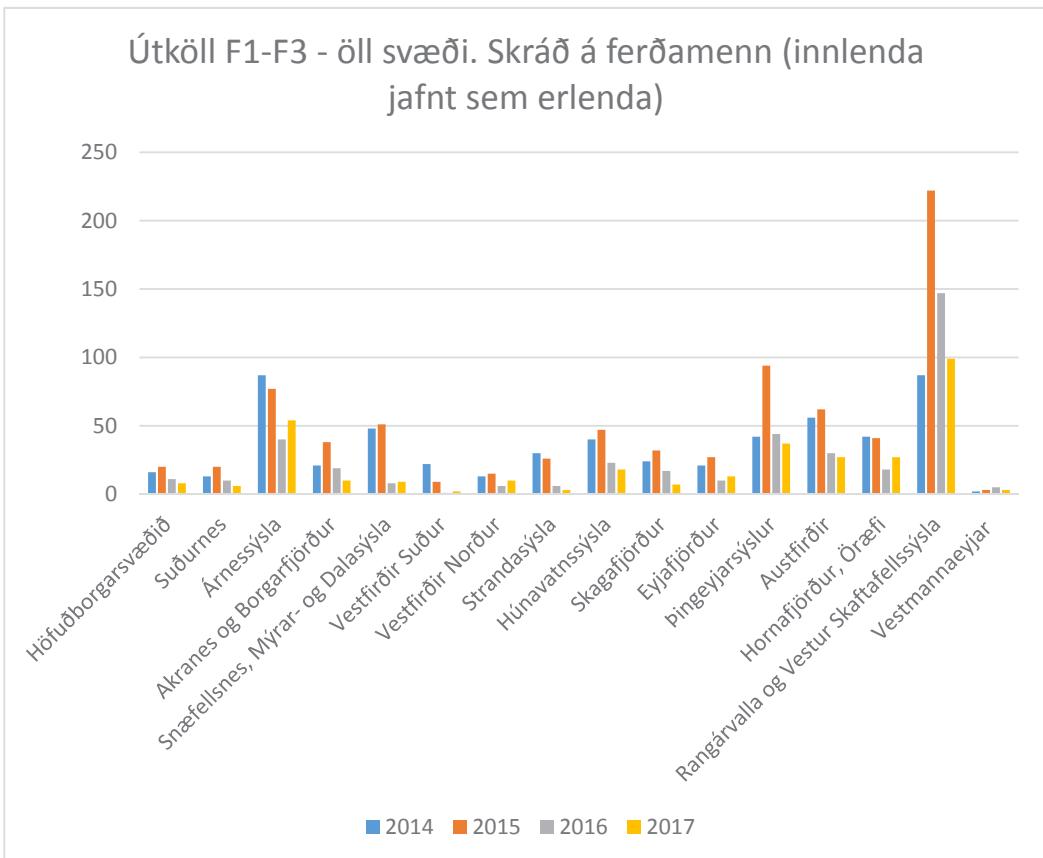
Raforkuflutningur og dreifing, sem og **vatnsveitur** fengu hvort um sig 3,5 í einkunn. Dreifikerfi rafmagns er í góðu ástandi í þéttbýli en í dreifbýlinu er talin þörf á að byggja upp kerfið svo það geti afhent þriggja fasa rafmagn. Takmarkanir eru á flutningskerfi orku og á ákveðnum stöðum er ekki hægt að anna óskum notenda um aukna notkun vegna þeirrar takmörkunar. Hvað varðar **vatnsveitur** landsins þá þykir ástand stærri vatnsveitna almennt í góðu ásigkomulagi og gæði vatns mjög mikil. Innra eftirlit sér til þess að viðhaldi og eftirliti sé framfylgt. Sveitarfélög á Norðurlandi hafa haft frumkvæði af innleiðingu verkferla fyrir viðbragðsáætlanir vegna mengunarslysa. Minni vatnsveitur standa vettir og mun færri af minni vatnsbólunum eru í góðu ásigkomulagi. Niðurstöður rannsóknar sýna saurmengun í 3–8% sýna, sér í lagi þar sem berggrunnur er mjög þéttur, vatnsöflun er erfiðari og yfirborðsvatn þar af leiðandi algengara. Leiddar eru að því líkur að fjárfestingar- og endurnýjunarþörf sé meiri hjá þeim en hjá stóru vatnsveitnum og að innleiðing innra eftirlits sé skemmrá á veg komin. Inni í þessu mati eru ekki vatnsveitur sem þjónusta sumarhúsabyggðir og ferðamannastaði þar sem íbúaföldinn nær ekki 50 manns og/eða kúabú er ekki til staðar. Slíkar vatnsveitur eru ekki eftirlitsskyldar. Hinn öri vöxtur í fjölda ferðamanna kallar á breytt regluverk og eftirlit á gæðum og notkun neysluvatns.

Að mati sérfræðinganna sem Samtök iðnaðarins leituðu til **standa vegir landsins og fráveitur verst að vígi með 2 í einkunn**. Þau mannvirki eru illa á sig komin og viðhaldsþörf orðin slík að það stefnir starfsemi þeirra í hættu. **Hættulega vegkafla** má t.d. finna víða um land sem lúta ekki lágmarksþiðnum um ástand yfirborðs sem tengist hrörnun slitlags, hjólfaramyndun, burðarþoli, kantskemmdum o.fl. Samkvæmt fyrilliggjandi gögnum er líklegt að sveitarfélagavegir séu í ívið verra ásigkomulagi en þjóðvegir landsins. Ef ekkert er að gert verður erfitt að uppfylla gæðakröfur til öryggis, aðgengis og umferðarflæðis. Hvað **fráveituna** varðar ríkir óvissa um ástand lagna, sér í lagi á landsbyggðinni. Skólpdreinsun er stutt á veg komin og að mati Samtaka iðnaðarins eiga Íslendingar langt í land með að standa við skuldbindingar sínar í tengslum við þátttöku í Evrópska efnahagssvæðinu. Einungis fimm af 15 þéttbýlissvæðum sem eru undir eftirliti Umhverfisstofnunar (vegna mikils umfangs skólps) fullnægja kröfum um skólpdreinsun. Árið 2010 var talið að fjórðungur landsmanna byggi við enga skólpdreinsun með tilheyrandi mengun. Talið er að mikil magn plasts fari með óhreinsuðu skólpi og ekki er talið útilokað að mengun frá fráveitum hafi þegar haft áhrif á viðkvæm vistkerfi. Dæmi um það er Mývatn þar sem ofauðgun hefur mælst í vatni undanfarin ár. Mikil sóun á verðmætum, næringarefnum og orku fylgir auk þess losun lífræns úrgangs í fráveitur. Tafarlausra viðbragða er þörf til að viðhalda sjálfbærri virkni.²⁸⁴

Hitaveitur, orkuvinnsla og Keflavíkurflugvöllur fengu hins vegar 4 í ástandseinkunn sem var hæsta einkunn sem var gefin. Ástand þeirra þykir gott og eðlilegt viðhald mun halda þeim í horfinu.

Björgunarsveitir

Með vaxandi umferð ferðamennsku á Íslandi hefur skapast mikið álag á almannajónustu. Skýrt dæmi um það eru útköll hjá björgunarsveitum landsins sem hafa aukist til muna síðastliðin fjögur ár (mynd I). Fjöldi útkalla hefur verið mestur á landsvísu á Suðurlandi, þ.e. í Rangárvallasýslu og V-Skaftafelssýslu sem og í Ánessýslu. Norðurland er annað mesta álagssvæðið.



Mynd I: Útköll hjá Slysavarnarféluginu Landsbjörg skráð á innlenda og erlenda ferðamenn á árunum 2014–2017²⁸⁵

Samantekt og ályktanir

Rannsóknir á ástandi innviða ferðamannastaða hafa sannað gildi sitt með því að gefa innssýn í hvernig þeir virðast anna umferð ferðamanna á þeim tíma þegar rannsóknirnar fara fram. Ástandsmat Samtaka iðnaðarins á grunninnviðum landsins gefa til kynna að víða er pottur brotinn og að ástand vega og fráveitna sé verst. Þetta má að hluta til rekja til aukins álags af hinum vaxandi fjölda ferðamanna og þjónustunni sem hefur skapast í kringum þá.

Ástandið kemur niður á ferðamönnum og heimamönnum. Til að ferðamennska og þjónusta henni tengd geti þróast á sjálfbærar hátt þurfa innviðir (þar með talið regluverk) standast viðmið sem ferðamannastöðum eru sett bæði hvað umhverfi og upplifun ferðamanna varðar. Aðgerða er þörf sem stuðlar að öryggi ferðamanna á vegum landisns og flugvöllum. Tryggja þarf að neysluvatn sé heilnæmt og frárennslismál anni auknu álagi svo fátt eitt sé nefnt.

Niðurstöður þolmarkarannsókna sýndu að innviðir í þjóðgarðinum í Skaftafelli virtust anna ferðamannastraumnum árið 2001 og það sama átti við um Lakasvæðið árið 2007 fyrir utan vegakerfið við Lakagíga þar sem umtalsverð náttúruspjöll hafa orðið á svæðinu vegna utanvegaaksturs. Sama vandamál var að finna á vegslóðum í óbyggðum Íslands þegar ástand þeirra var athugað árið 2005. **Afleiðingar utanvegaaksturs eru alvarlegar og má sjá áberandi gróðurskemmdir vitth og breitt um hálandið.** Rannsakandi á Lakasvæðinu taldi víst að einstefna á hinum einbreiða vegi myndi koma í veg fyrir frekari landspjöll að miklu leyti. Takmörkun á umferð við ákveðinn árstíma og mögulega á fjölda akandi ferðamanna á hálandinu gæti komið í veg fyrir frekari náttúruspjöll á hálandi Íslands.

Athygli vekur að árið 2003 var þolmörkum innviða náð í Lónsöræfum og í Landmannalaugum, og í þjóðgarðinum Snæfellsjökli árið 2013. Í öllum tilfellum sýndu ferðamannastaðirnir skýr merki um að að ráða ekki við umferð ferðamanna. Mikilvægar upplýsingar komu fram í rannsóknunum um hvar pottur væri brotinn, en spurningar vakna um hvort og hvernig brugðist hafi verið við. Engar formlegar rannsóknir á ástandi innviða fylgdu í kjölfarið í Lónsöræfum, við Laka eða í þjóðgarðinum Snæfellsjökli. Rannsókn í Landmannalaugum árið 2011 sýndi að heilmikil uppbygging hafði átt sér stað á svæðinu til að mæta aukinni eftirspurn en rannsóknin gekk ekki út á að kanna hvernig innviðir mæta eftirspurn gesta. Hins vegar sýndu niðurstöðurnar að uppbygging hefði farið fram án þess að tekið væri tillit til allra hagsmunaaðila, sem talin var hættuleg þróun þar sem hún fær á svig við opinbera stefnu um framtíð Fjallabakssvæðisins og óskir ferðamanna ef hún gengi á að-dráttarafl svæðisins fyrir ferðamennsku með uppbyggingu sem skaðar ímynd og framgang náttúrunnar. Ályktunin er í fullu samræmi við þróáða verkferla sem miða að sjálfbærri þróun ferðamannastaða og fjallað er um annars staðar í skýrslunni.

Pessi rannsókn og rannsókn á viðhorfi til aðgangseyris er dæmi um rannsókn sem getur gefið mikilvægar upplýsingar um viðhorf ferðamanna og þannig undirbyggt ákvarðanatökur í slíku verkferli. Það sama má segja um vísbindingarnar sem fundust hjá Landgræðslu ríkisins um óskir ferðamanna um náttúrulegan arkitektúr. Þær niðurstöður eru í fullu samræmi við grunnrannsóknir sem hafa farið fram á því hvernig ferðafólk tengist aðstæðum og upplifir þær á ferðalagi um náttúru Íslands þar sem fundist hafa endurteknar vísbindingar um að ímynd náttúrunnar og Íslands sem ferðamannalands setji skýr mörk um hvað má og hvað má ekki vera í náttúrunni þannig að náttúran standi undir því að bjóða upp á kjöraðstæður fyrir alls kyns náttúrutengda ferðamennsku.²⁸⁶ Niðurstöður Landgræðslunnar og rannsóknar í Landmannalaugum eru auk þess í fullu samræmi við það sem löngum hefur komið fram í erlendum rannsóknum um að oft er mikið ósamræmi á milli þess sem stjórnendur ferðamannasvæða (og jafnvel ferðaþjónustuaðilar) halda að ferðamenn vilja og þess sem þeir raunverulega vilja, og þetta hnykkir á mikilvægi þess að taka tillit til notenda, og byggja á vísindalegum niðurstöðum, þegar ákvarðanir eru teknar um hönnun, efnisval og yfirbragð innviða og annað er varðar uppbyggingu og þróun áfangastaða.²⁸⁷

Takmarkanir

Mjög takmarkaðar rannsóknir hafa verið gerðar á þolmörkum innviða á ferðamannastöðum á Íslandi. Notaðar hafa verið mjög ólíkar aðferðir og viðmið til að ákvarða þolmörk.

Í flestum tilfellum er um að ræða athuganir á framboði andstætt eftirspurn sem byggjast á veikum þekkingargrunni. Einnig byggjast þessar rannsóknir ekki hver á annarri, heldur er um að ræða grunnt stöðumat á einangruðum svæðum. Ekki hefur verið byggð upp þekking á þessum málaflokki með markvissum hætti sem skipulagsyfirlöld svæða geta nýtt sér og hægt er að miðla um landið, t.d. hvort og hvernig núverandi innviðir þjóna því markmiði að styðja við ferðamennsku sem fer fram á svæðinu, vernda auðlindina og þar með ferðamanna-staðinn á sjálfbærar hátt. Hvað virkar best til að stýra umferð ferðamanna og hvað ekki? Hvernig samræmast niðurstöðurnar fyrri rannsóknum, bæði innlendum og erlendum, á þessu sviði? Hverju bæta rannsóknirnar við þekkinguna sem fyrir er? Rannsakendur á þolmörkum hafa t.d. lítið sem ekkert tekið út hönnun mannvirkja sem tekur tillit til eðlis ferðamennsku eða eðlis náttúrulegra ferla náttúrufyrirbæranna sem verið er að vernda, hvort mannvirkin sem fyrir eru standast náttúrufarslegar aðstæður á Íslandi (veður, veðrun, vatnsrennslí, rof) og einnig upplifun ferðamanna, sbr. kannanir Landgræðslu ríksins á arkitektúr innviða á ferðamannastöðum í náttúru Íslands og úttektir á innviðum og náttúru Seltúns. Samkvæmt framangreindu virðist skorta næmi fyrir því að taka þurfi tillit til eðlis ferðamennsku og náttúrulegra ferla við uppbyggingu innviða. Slíkt næmi hefur alla möguleika til að ýta undir jákvæða upplifun ferðamanna og vernda náttúruna fyrir álagi þar sem það vinnur með henni og upplifuninni sem ferðamenn sækjast eftir að upplifa.

Félagsleg þolmörk ferðamennsku – ferðamenn

Á árunum 1999–2016 fóru fram rannsóknir og viðhorfskannanir á 32 ferðamannastöðum og svæðum sem var ýmist ætlað að meta hvort félagslegum þolmörkum ferðamennsku væri náð eða kanna viðhorf, upplifun og ánægju ferðamanna. Markmið flestallra rannsóknanna var að kanna hvort ferðamennska á staðnum væri mögulega farin að skerða jákvæða upplifun og líðan ferðamanna og þannig vinna gegn sjálfri sér. Rannsóknir af þessum toga tengjast vaxandi viðurkenningu á því að samskipti ferðamanna við aðra ferðamenn, þjónustuaðila og heimamenn, sem og ástand lands og innviða skipta máli. Það hvernig útvistar- og ferðamannasvæði er notað og því stjórnað getur haft mjög mikil áhrif á ferðamenn og hvað þeir fá út veru sinni á svæðinu.

Í yfirliti á niðurstöðum erlendra rannsókna á félagslegum þáttum þolmarka ferðamennsku²⁸⁸ sem birt var stuttu áður en þolmarkarannsóknir hófust hér á landi, kom fram að þegar mætti draga eftirsarandi lærðom af þeim rannsóknum:

Í fyrsta lagi að ekki er hægt að setja samasemmerki á milli fjölda ferðamanna og upplifunar á mannþróng. Mannþróng er hugtak sem er háð einstaklingsbundinni skynjun og persónulegum dómi um að á ákveðnum stað sé of margt fólk. Viðteknar hugmyndir virðast ríkja um kjöraðstæður í þessu sambandi sem hefur áhrif á hvernig fólk dæmir aðstæður á vettvangi. Útbreiddur skilningur virðist ríkja um þessar hugmyndir. Einstaklingar virðast eiga auðvelt með að segja fyrir um eðlilegan fjölda ferðamanna fyrir mismunandi ferðamannastaði. Á víðernum (e. *wilderness*) er markmiðið að komast úr alfaraleið þar sem fáir (ef einhverjir) ferðamenn eru á ferli, þar sem ímyndin og markmiðin sem henni tengjast marka ákveðinn staðal um kjöraðstæður fyrir víðerni. Vinsæl sólarströnd á hins vegar að vera bæði aðgengileg og yfirfull af fólk sem með veru sinni undirstrikar vinsældir svæðisins og gefur vísbendingar um að vera komin/n á „réttan“ stað.²⁸⁹

Í öðru lagi varðar skynjun á mannþróng í þessu sambandi ekki eingöngu fjölda ferðamanna. Ýmsar breytur er varða stað og stund virðast hafa áhrif á persónulegt mat á mannþróng.²⁹⁰ Meginástæða fyrir þátttöku í ferð og kjöraðstæður í tengslum við hana er dæmi um

atriði sem hefur mjög mikil áhrif þegar ferða- og útvistarfólk upplifir stað og stund og dæmir aðstæður sínar neikvæðar eða jákvæðar með tilliti til mannþrengsla. Þeir sem segja að meginhvati að baki ferðinni sé að „komast í burtu frá öðru fólk“ eru líklegri til að upplifa mannþröng í sömu aðstæðum en þeir sem nefna „til að ferðast í hóp“. ²⁹¹ Þriðja atríðið sem rannsóknir höfðu sýnt var að staðsetning samskipta skiptir einnig máli.²⁹² Rannsóknir sýna að ferðamenn sem sækjast eftir að ferðast um víðerni virðast þolinmóðari gagnvart því að hafa aðra ferðamenn í kringum sig á útjaðri þjónustusvæða en á þjónustusvæðum eða þegar komið er út í villta náttúru.

Fjórði áhrifafáttur á upplifun ferðamanna á vettvangi er ferðamátinn sem virðist geta haft áhrif á hvernig menn skynja og dæma aðstæður. Það virðist skipta máli hvernig aðstæður á vettvangi passa við óskir tengdar ferðamatánum. Jafnframt benda niðurstöður eindregið til þess að ferðamenn séu þolinmóðari gagnvart öðrum ferðamönnum sem stunda sams konar ferðamennsku og þeir sjálfir. Þegar menn skynja mismun í þá veru skapast grundvöllur fyrir hagsmunaárekstra og það virðist ýta undir að fólk skynji og dæmi ferðamannasvæði yfirhlaðin af ferðamönnum eða ofnotuð í neikvæðri merkingu. Einnig virðist vera ákveðinn samhljómur meðal útvistarfólks með svipaðar þarfir, óskir fyrir kjöraðstæður, hvenær menn skynja/dæma aðstæður sem mannþröng og hvenær ekki.

Rannsakendur og stjórnendur náttúruverndarsvæða og víðerna hafa því verið í vandræðum með að ákveða hvað á að mæla þegar verið er að kanna skynjun á mannþröng í náttúrutengdri ferðamennsku. Í upphafi var áherslan lögð á að mæla ánægju (e. *user satisfaction*) byggða á þeirri tilgátu að eftir því sem fjöldi ferðamanna vex, því minni væri ánægjan á vettvangi.²⁹³ Hins vegar fannst ekki eindregin fylgni á milli þéttleika gesta og ánægju þeirra þótt fjöldinn hafi vissulega áhrif.²⁹⁴ Marktæk fylgni fannst heldur ekki á milli þess hve oft menn hittu aðra ferðamenn (e. *number of contacts*) af sama notkunarhópi og ánægju útvistarfólks nema hjá þeim sem fylgja merktum slóðum, einkum á víðernum en það fólk virðist vera mjög viðkvæmt fyrir að hitta annað fólk á leið sinni.²⁹⁵ Eins hafði fundist jákvæð og marktæk fylgni á milli hversu oft menn hittu ferðamenn sem tilheyra öðrum notkunarhópum og skynjun á mannþröng. Eftir því sem þeir hittu þá oftar, þeim mun líklegri voru þáttakendur til að segja að þeir skynjuðu mannþröng og dæmu staðinn yfirhlaðinn af fólk í neikvæðum skilningi (e. *crowded*). **Þessar niðurstöður gefa ákveðnar vísbindagar um að til að skapa kjöraðstæður fyrir náttúrutengda ferðamennsku og þar með stuðla að ánægju gesta þurfi að skipuleggja og stýra ferðamannasvæðum eftir ferðamatum.**²⁹⁶

Einvera virðist einnig vera mjög mikilvæg breyta í ánægju gesta sem sækjast eftir að ferðast um víðerni (e. *wilderness*).²⁹⁷ Fundist hafa sterk tengsl á milli upplifunar á mannþröng og þess hversu mikla þörf ferðamenn hafa á þeirri stundu fyrir að upplifa einveru.²⁹⁸ Því mikilvægara sem það er að vera einn með sjálfüm sér, því meiri áhrif hefur það á viðhorf til annarra ferðamanna og það hefur aftur áhrif á ánægju með ferðina.²⁹⁹ Því sterkari sem þörfin er fyrir einveru og því erfiðara sem það er að komast í slíkar aðstæður, því minni líkur eru á að það fólk upplifi einveru og þeim mun líklegara að það upplifi mannþröng og óánægju.³⁰⁰

Par sem útvist og ferðalög er eithvað sem menn taka þátt í af fúsum og frjálsum vilja, er einnig í eðli mannsins að nýta alls kyns aðferðir til að sætta sig við aðstæður og gera sem best úr hlutum.³⁰¹ Mæling á heildaránægju gesta (e. *overall satisfaction*) segir því lítið um hvað ferðamönnum finnst um fjölda annarra á svæðinu, eða hvort menn skynja mannþröng. Upplifun á mannþröng virðist þurfa að rannsaka í samhengi við kjöraðstæður á vettvangi fyrir ákveðna ferðamennsku og ferðamáta og t.d. í tengslum við þörf einstaklingsins fyrir einveru.³⁰²

Í þeim rannsóknum á félagslegum þolmörkum ferðamanna sem hafa farið fram á Íslandi til þessa var í flestum tilfellum um einhliða rannsóknir að ræða, fyrir utan áðurnefndar rannsóknir í þjóðgarðinum Snæfellsjökli 1999–2001, Skátafelli 2000–2001, Lónsöraefum og Landmannalaugum 2000–2003, og á Lakasvæðinu 2007. Í þessum rannsóknum eru félagsleg þolmörk ferðamanna skilgreind sem: *Mesta mögulega notkun svæðis ádur en notkunin leiðir af sér óviðunandi skerðingu á upplifun gesta umfram tiltekin viðmiðunarmörk.*³⁰³ Eins og aðrar íslenskar rannsóknir á þolmörkum hafa rannsóknirnar farið fram án þess að búið væri að marka opinber viðmiðunarmörk byggð á markmiðum og stjórnun ferðamannastaðanna sem voru til skoðunar. Frá upphafi hefur því verið litið á þessar rannsóknir sem leið til að afla nauðsynlegra upplýsinga um viðhorf ferðamanna til ýmissa þátta sem hægt er að nýta við markmiðssetningu, skipulag og stjórnun ferðamannastaðanna sem um ræðir. Í einhverjum tilfella var um þjónusturannsóknir að ræða sem höfðu að markmiði að afla upplýsinga um ástand á ákveðnum ferðamannasvæðum.³⁰⁴ Við rannsóknir á félagslegum þolmörkum ferðamennsku hefur í mörgum tilfellum verið beitt blandaðri rannsóknaraðferð (spurningalistar og viðtöl og/eða dagbækur). Í þeim tilfellum þegar félagsleg þolmörk ferðamennsku hafa verið metin hefur það verið gert með hliðsjón af heildaránægju ferðamanna með dvölinu á viðkomandi ferðamannastað og hvort þeir upplifa of marga ferðamenn á áfangastaðnum.³⁰⁵ Í einhverjum tilfellum var einnig litið til þess hvernig viðhorf og væntingar ferðamanna til náttúru, þjónustu og aðstöðu falla að aðstæðum á vettvangi.³⁰⁶ Yfirleitt eru þáttakendur spurðir á aðallþjónustusvæði viðkomandi ferðamannastaðar. Í sumum tilfellum voru svör ferðamanna einnig greind eftir að búið var að skipta þáttakendum í hópa eftir ákveðnum viðhorfskvarða (e. *purist scale*) sem ýmsir fræðimenn hafa notað við rannsóknir á víðernum og náttúruverndarsvæðum til að varpa ljósi á víðermisupplifanir.³⁰⁷ Sá kvarði miðast við að greina viðhorf ferða- og útvistarfolks á víðernum í hópa eftir mismunandi þjónustukröfum og hversu viðkvæmt fólk er fyrir röskun/uppbryggingu á náttúrunni. Samkvæmt kvarðanum eru ferðamenn flokkaðir í mikla náttúrusinna (e. *strong purists*), náttúrusinna (e. *moderate purists*), almenna ferðamenn (e. *neutralists*) og þjónustusinna/borgarsinna (e. *urbanists/non-purists*) eftir því hvernig þeir svara sérhönnuðum spurningum.³⁰⁸ Það einkennir borgarsinna í hópi ferðamanna á víðernum að þeir kalla frekar eftir merkingum á gönguleiðum sem og áhugaverðum stöðum. Þeir gera ekki eins miklar kröfur um fámmenni og náttúrusinnar sem vilja sem minnst af innviðum, þjónustu og ummerkjum um aðra ferðamenn í tilburðum sínum til að komast út úr alfaraleið og upplifa ósnortna náttúru og kyrð.³⁰⁹ Nær allar rannsóknirnar gerði dr. Anna Dóra Sæþórsdóttir, prófessor við Háskóla Íslands, ásamt samstarfsaðilum. Greint verður frá niðurstöðum rannsóknanna eftir landsvæðum og ferðamannastöðum innan þeirra í tímaröð.³¹⁰

Af öðrum rannsóknum af svipuðum toga má nefna svokallaða „ferðavenjukönnun“ á meðal erlendra ferðamanna árið 2016 á vegum Rannsóknamiðstöðvar ferðamála og Rannsóknaseturs Háskóla Íslands á Húsavík. Spurningakönnunin er hluti af stærra verkefni sem er ekki skilgreint sem þolmarkarannsókn en þar má engu að síður greina ákveðna þætti sem tengjast þolmörkum eins og ánægjustig erlendra ferðamanna og athugasemdir þeirra tengdar upplifun. Auk Stykkishólms hefur könnunin verið gerð á eftirfarandi ferðamannastöðum á Íslandi: Mývatnssveit 2014–2017, Húsavík 2014–2017, Siglufirði 2015 og 2017, Höfn í Hornafirði 2015, Ísafirði 2016, Seyðisfirði 2016, Egilsstöðum 2016, Borgarnesi 2017, Akureyri 2017, og Reykjavík 2017. Á sumum áfangastöðum hefur samhliða farið fram spurningakönnun á meðal heimamanna til að kanna viðhorf þeirra til ferðaþjónustunnar og ferðamennskunnar á viðkomandi svæði. Markmið ferðavenjukönnunarinnar eru: (1) Að greina hvað helst einkennir erlenda gesti hvers svæðis. (2) Að kanna ferðavenjur erlendra

gesta á hverjum stað. (3) Að kanna meginástæðu gestanna fyrir vali á áfangastað. (4) Að kanna almenna ánægju gesta eftir svæðum. (5) Að kanna útgjöld erlendra gesta á hverjum stað og áætla umfang atvinnugreinarinnar út frá þeim. (6) Að kanna tölfraðilegan mun á ofantöldu milli svæða þar sem þess gefst kostur.³¹¹ Könnunin einskorðast við sumargesti.

Gerð verður grein fyrir birtum rannsóknaniðurstöðum í yfirlitnu hér á eftir. Þess ber að geta að niðurstöður fyrir Stykkishólm, Seyðisfjörð, Egilsstaði og Ísafjörð 2016 hafa ekki verið birtar. Auk þeirra verða kynntar niðurstöður annarra rannsókna og kannanna sem hafa sömu eða svipuð markmið og rannsóknirnar á þolmörkum ferðamanna á Íslandi sem þóttu gefa mynd af stöðu málal.Þ.e. að afla upplýsinga um ánægju ferðamanna og viðhorf þeirra til aðstæðna á ákveðnum ferðamannastöðum sem hægt er að nýta við markmiðssetningu, skipulag og stjórnun.

Vesturland

Djúpalónssandur 2014–2015

Polmarkarannsókn á vegum Ferðamálastofu sumar og haust 2014 og vetrur 2015 þar sem teknir voru fyrir átta vinsælir ferðamannastaðir á Suður- og Vesturlandi. Markmið rannsóknarinnar var að kanna: (1) hvert aðdráttarafl staðanna er, hvernig ferðamenn skynja staðina, hversu ánægðir þeir eru með heimsókn sína, hvort aðrir ferðamenn hafi áhrif á upplifun þeirra og hvort ferðamenn sjá ummerki um skemmdir á náttúrunni vegna ferðamennsku; (2) hvort greina megi árstíðabundinn mun á fyrrgreindum atriðum; og (3) hver fjöldi ferðamanna á hverjum stað er og hvernig hann dreifist eftir tíma (þ.e. yfir árið, viku og á sólarhring).³¹² Spurningalistar voru lagðir fyrir ferðamenn. Alls söfnuðust 1.110 svör, þar af 724 svör yfir sumartímum sem var rúmlega fjórðungur þeirra sem heimsóttu svæðið meðan á gagnasöfnuninni stóð. Bílatalningar fóru fram frá sumri 2014 til sumars 2015. **Samkvæmt þeim var áætlað að tæplega 75 þúsund ferðamenn hefðu heimsótt Djúpalónssand á tímabilinu frá júlí 2014 til júní 2015.** Miklar árstíðasveiflur virðast vera í aðsókn. Á háönn var dagsumferðin að meðaltali 140–170 bílar en yfir hávetur fór meðaltalið í 6–8 bíla.

Helstu niðurstöður eru eftirfarandi: Umtalsverð aukning varð í aðsókn á milli áranna 2014 og 2015. Fjöldi ferðamanna var tæplega 17 þúsund í júní og 25 þúsund í júlí 2015 sem samsvarar 39% og 48% aukningu í júní og júlí á milli ára.³¹³ Áætlud heildarumferð ferðamanna á tímabilinu var 75 þúsund ferðamenn. **Náttúran hafði (mikil) áhrif á komuna hjá 85–88% svarenda og enginn marktækur munur var á milli árstíða.** Um 90% ferðamanna yfir sumarið lýstu yfir áhuga á að upplifa kyrrð. Ánægja gesta var almenn og mikil með náttúru Djúpalónssands, en **96–99,5% þátttakenda voru ánægð eða mjög ánægð með náttúruna sem svæðið skartar.** Þátttakendur voru marktækt ánægðari með náttúruna að hausti en að sumri. Litlu færri eða 90–92% voru ánægð með dvölinu á svæðinu og enginn marktækur munur var á milli árstíða.

Hvað varðar ástand náttúrunnar urðu 30–38% þátttakenda vori við rusl, 31–46% ferðamanna tóku eftir einhverjum gróðurskemmdum og 46–63% tóku eftir rofi úr göngustígum og marktækt meira yfir sumartímum en á öðrum árstínum. 26–32% þátttakenda tóku eftir einhverjum skemmdum á jarðmyndunum en enginn marktækur munur var á umfangi þess milli árstíða.

Ríflega helmingur eða 53–67% svarenda voru ánægð með þjónustuna og enginn marktækur munur var á þeiri afstöðu á milli árstíða. Af afstöðu þátttakenda til innviða má nefna að 88–90% þátttakenda voru ánægð með göngustígana á svæðinu. Marktækt færri voru ánægðir með þá um veturinn en hinrar árstíðirnar. Af því sem spurt var um var einna mest óánægja með salernisaðstöðuna, og marktækt meira um veturinn þegar 33% voru

(mjög) óánægð. Ferðamenn við Djúpalónssand og Sólheimajökul skáru sig úr hvað varðar neikvæða afstöðu til salerna og voru marktækt óánægðari en ferðamenn við Geysi, Jökulsárlón, Hraunfossa, í Þórsmörk, í Seltúni og á Þingvöllum. 90% ferðamanna þótti staðurinn aðgengilegur og öruggur. Meirihluta svarenda fannst Djúpalónssandur skarta hreinu (95–97%) og fallegu (84–89%) náttúrulegu umhverfi og enginn marktækur munur var á viðhorfum ferðamanna í þessa veru eftir árstíðum, nema hvað svæðið þótti marktækt fallega í augum ferðamanna að hausti en að sumri. Um 83–92% svarenda fannst svæðið vera öruggt en ferðamönnum sem heimsóttu svæðið að vetrí þótti það marktækt síður öruggt en ferðamönnum sem heimsóttu það á öðrum árstíma. Svæðið þótti einnig kyrrlátara að hausti en sumri, en 90–97% gesta höfðu þá skoðun að kyrrð væri einkennandi fyrir svæðið. Um 83–91% fannst svæðið aðgengilegt en um veturinn þótti Djúpalónssandur afskekktari en um sumarið.

Um 11% gesta fannst of margir ferðamenn um sumarið og sögðu það trufla upplifun sína á svæðinu. Um haustið og veturinn var svarhlutfall óánægðra 3% og 5% og þótti svarendum marktækt færri ferðamenn um haustið en á öðrum árstínum. Um 15% þáttakenda um sumarið höfðu komið á Djúpalónssand áður og um 70% þeirra fannst umferðin hafa aukist á svæðinu frá því að þeir komu síðast. Um fimmtungi þáttakenda fannst fjöldi ferðamanna vera meiri en þeir áttu von á, en meirihlutinn bjóst við þessum fjölda. Mikill meirihluti ferðamanna hafði áhuga á að koma aftur. **Það var mat höfunda að polmörkum svæðisins væri ekki náð, á þeim forsendum að ekki væri búið að marka svæðinu stefnu varðandi til hvaða ferðamanna og ferðamenndu það ætti að höfða.**

Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull 2016

Könnun á vegum Ferðamálastofu veturinn 2015–2016 og sumarið 2016. Niðurstöður sýna að meirihluta þáttakenda fannst ferðamannafjöldinn hæfilegur. **Rúmlega 11% þáttakenda veturinn 2015–2016 og rúmlega 20% sumarið 2016 töldu fjölda ferðamanna (of) mikinn.**³¹⁴

Hraunfossar 2014–2015

Hraunfossar í Gráhrauni eru annar af átta vinsælum áfangastöðum ferðamanna sem Ferðamálastofa lét rannsaka með tilliti til félagslegra þolmarka ferðamenndu 2014–2015.³¹⁵ Á því tímabili var áætlað að tæplega 124 þúsund ferðamenn hefðu heimsótt Hraunfossa. Talningin sýndi mikinn aðsóknarmun eftir árstíðum. Um hávetur 2015 komu um 14–26 bílar á dag en 240–330 bílar á dag yfir hásumarið á undan. Fram kom mikil aukning í sumarumferð 2014 og 2015 þegar fjöldi ferðamanna í júní jókst úr rúmlega 19 þúsund í rúm 25 þúsund ferðamenn eða um 31%. Í júlí komu 29 þúsund ferðamenn sumarið 2014 en 40 þúsund árið eftir sem er 37% aukning í júlí. Maímaðuður var hástökkvari vorsins með 48% aukningu á milli ára.³¹⁶

Heildarártaksstærð var 2.096, þar af 1.277 ferðamenn yfir sumartímann sem var 25% svarhlutfall gesta á gagnasöfnunartímanum.³¹⁷ **Náttúran hafði (mikil) áhrif á komu 79–85% þáttakenda á svæðið.** Rúmlega 18% svarenda að sumri höfðu komið áður. Af þeim sem höfðu komið áður fannst meirihlutanum hafa fjölgað á svæðinu. Meira en 90% ferðamanna taldi Hraunfossa aðgengilegan ferðamannastað og var marktækur munur á aðgengileika að hausti og vetri. 82–89% fannst svæðið mjög fallegt en síður fallegt að sumri en á öðrum árstíma. Það þótti hreint og náttúrulegt hjá yfirgnæfandi meirihluta (89–92%). Flestir svarendur töldu Hraunfossa vera öruggan áfangastað en 2–6% upplifðu óöryggi og marktækt fleiri að sumri en á öðrum árstínum. Flestum eða 79–96% fannst ríkja kyrrð á svæðinu en

marktækt meiri kyrrð fannst að hausti og vetri en að sumri. 2% ferðamanna tóku eftir mjög miklu rusli við Hraunfossa á öllum árstínum. Heldur fleiri eða 4–6% tóku eftir miklum skemmdum á gróðri og 1–4% skemmdum á jarðmyndunum sem var í báðum tilfellum marktækt meira yfir sumartímann en á öðrum árstínum. Rof úr göngustígum þótti 7–9% (mjög) mikið en marktækt minna um haustið en á öðrum árstínum. **Um 89–91% þáttakenda voru ánægð með dvölinu.** Ferðamenn voru marktækt ánægðari með dvölinu um veturinn en sumarið. Enn fleiri, eða 95–98%, ferðamanna voru ánægð með náttúruna og marktækt meiri ánægja mældist að hausti og vetri en að sumri. Minni ánægja var með þjónustuna á svæðinu en einungis 54–57% ferðamanna töldu sig ánægð eða mjög ánægð með hana og enginn marktækur munur reyndist vera á milli árstíða. Mest óánægja var með salernisaðstöðuna þar sem rúm 39–55% voru (mjög) óánægð. Ferðamenn sem heimsóttu Hraunfossa að sumri voru marktækt óánægðari en þeir sem heimsóttu svæðið á öðrum árstínum. Hvað varðar aðra þjónustuþætti var meirihluti svarenda ánægður með skiltin (76–79%) og merkingar á áhugaverðum stöðum (76–82%). Þá voru ferðamenn að sumri marktækt óánægðari með merkingar en ferðamenn að hausti. Um 76–91% svarenda voru bílastæðin að skapi og 86–91% svarenda voru ánægð með ástand göngustíga. Ánægjan með þessa innviði var marktækt meiri að hausti og vetri en að sumri.

Meirihluta ferðamanna við Hraunfossa finnst ferðamannafjöldinn hæfilegur en **2–14% fannst (of) margir ferðamenn vera á svæðinu og ferðamannafjöldinn þótti marktækt meiri að sumri en að hausti og vetri. Undir 10% ferðamanna að sumri fannst aðrir ferðamenn trufla upplifun sína.** Meirihluti þáttakenda á þeim árstíma átti von á þessum fjölda en álíka margir svöruðu að þeir hafi átt von á færri eða fleiri ferðamönnum. Um 4–15% fannst fjöldi hópferðabífreiða og hópferðamanna (of) mikill. Ferðamönnum að sumri þótti hópferðabílar og hópferðamenn marktækt fleiri að sumri en á öðrum árstínum. Um 80% þáttakenda í sumarkönnuninni höfðu áhuga á að heimsækja Ísland aftur. Höfundar mátu það svo að **polmörkum Hraunfossa væri ekki náð, fyrst og fremst út af því að ekki væri búið að marka til hvaða ferðamanna og ferðamennsku svæðið ætti að höfða.** Engar upplýsingar liggja fyrir um hvaða áhrif fjölgun ferðamanna hafði á upplifun ferðamanna við Hraunfossa sumarið 2015.

Húsafell 2016

Viðhorfskönnum á vegum Ferðamálastofu. Erlendir ferðamenn í Húsafelli voru spurðir um upplifun á fjölda ferðamanna. Alls fengust 443 svör að vетri og 684 að sumri. Niðurstöður sýndu að rúmlega 80% svarenda um veturinn 2015–2016 þótti ferðamannafjöldinn ásættanlegur í Húsafelli en tæplega 10% þótti hann (of) mikill.³¹⁸ **Um sumarið 2016 var hlutfall óánægðra tæplega fjórðungur svarenda** og 69% fannst fjöldinn ásættanlegur.³¹⁹

Borgarnes 2017

Áðurnefnd ferðavenjukönnun Rannsóknamiðstöðvar ferðamála og Rannsóknaseturs Háskóla Íslands á Húsavík fór fram í Borgarnesi 2017. Þáttakendur voru 405. Fyrstu niðurstöður hafa verið birtar á Mælaborði ferðajónustunnar. Þar kemur fram að rúmlega 30% svarenda voru búin að ákveða að koma í Borgarnes áður en þeir komu til landsins en rúmt 41% tók þá ákvörðun eftir komuna til landsins. Ekki kemur fram ástæða fyrir komu en megin tilgangur hjá 96% svarenda var að vera í frii og 56% svarenda ætluðu að stunda ljósmyndun, rúm 36% ætluðu á safn og 32% í sund í Borgarnesi. Niðurstöður er varða ánægju gesta eru þær að um **87% ferðamanna voru ánægð með heimsóknina í Borgarnes.**

nes, þar af tæplega 30% mjög ánægð. Líttil hluti eða tæp 13% var hlutlaus og óánægðir náðu ekki 1% svarenda. Ekki kemur fram hvað ferðamenn eru ánægðir eða óánægðir með.³²⁰

Vestfirðir

Viðhorfskannanir 2000–2013

Árið 2000 stóð Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða fyrst fyrir spurningakönnun á meðal erlendra ferðamanna sem hafði að markmiði að fá innsýn í óskir, viðhorf og ferðahegðun ferðamanna á Vestfjörðum til að undirbyggja ákvarðanatökur um þróun Vestfjarða sem áfangastaðar ferðamanna.³²¹ Í könnuninni kom fram að Vestfirðir væru á réttri leið í þróun ferðamennsku. Vísbendingar fundust um að svæðið stæði undir væntingum ferðamanna hvað aðdráttarafl varðaði. Það sem dró fólk á svæðið var náttúran í sinni breiðstu mynd, friður og ró, gott veður, gróðurinn, sagan og mannlífið. Slæmir vegir þóttu hluti af ímynd svæðisins og sumir héldu að þeir væru enn verri. Viðmót Vestfirðinga þótti gott og þjónusta fékk almennt góða einkunn. Ruslatunnur, salerni og áningastaðir voru nefnd í tengslum við úrbætur til framfara sem og lengri opnunartími verslana og bensínstöðva. Einnig komu fram vísbendingar um að Vestfirðir hefðu aðdráttarafl fyrir fólk sem hefur tímaminn fyrir sér (14 nætur að heiman að meðaltali) og virtust því ekki vera áfangastaður þeirra sem stoppa stutt á Íslandi. Parna væri mögulega markaðstækifær sem hægt væri að vinna með. **Pegar könnunin var endurtekin sumarið 2003 voru helstu niðurstöður þær að áfram tengdu ferðamenn ímynd Vestfjarða við hríkalega náttúru og fallega fjallasýn.**³²² Almenn ánægja var með aðstæður og þjónustu. Helst var kvartað undan slæmum samgöngum. Frekar hátt hlutfall gesta hefur komið til Íslands áður (2 af 3 erlendum ferðamönnum). Athyglisvert þykir einnig hátt hlutfall í endurkomum á Vestfirði, en 14% af erlendum ferðamönnum og 77% af þeim íslensku höfðu komið til Vestfjarða áður. Flestir gisti í 4–7 nætur. Vinsælasta afþreyingin var sund og gönguferðir. Samkvæmt viðhorfunum sem komu fram í könnuninni voru vinsælustu áfangastaðir ferðamanna Ísafjörður, Patreksfjörður, Hólmavík og Látrabjarg, minjasafnið að Hnjóti, safnið á Hrafnseyri, Galdrasýningin á Ströndum og Sjóminjasafnið í Neðstakaupstað á Ísafirði. Nánast allir þátttakendur, eða 98%, töldu að þeir myndu mæla með Vestfjörðum sem ferðamannastað sem ber vott um að svæðið hafi staðið vel undir væntingum.

Nýjasta viðhorfskönnunin meðal erlendra ferðamanna á Vestfjörðum fór fram árið 2013.³²³ Í henni kemur fram að markhópurinn er enn sá sami og það sama má segja um hvaða afþreyingu ferðamenn taka sér fyrir hendur. Vinsælustu áfangastaðirnir eru Látrabjarg og Dynjandi. Meðaldvalartími hjá meirihluta gesta er styttri en áður eða 2–4 nætur. Þó er ennþá stór hópur fólks (35%) sem dvelur í 5–8 nætur. Ferðamenn virðast mjög ánægðir með áfangastaði Vestfjarða, sér í lagi hvað varðar ástand vega, upplýsingar og merkingar, aðgengi, öryggismál og almennt ástand ferðamannastaða. Einnig kemur fram mikil almenn ánægja á meðal ferðamanna með hvernig staðið er að ferðaþjónustu á Vestfjörðum. Svæðið stendur undir þeim upplýsingum sem ferðamenn fengu um svæðið og væntingum þeirra.

Ísafjörður 2015–2016

Í könnun Ferðamálastofu veturinn 2015–2016 og sumarið 2016 er spurt um afstöðu til fjölda ferðamanna á Ísafirði. Alls fengust 415 svör frá erlendum ferðamönnum sem höfðu heimsótt Ísafjörð veturinn 2015–2016 og 654 ferðamenn sem komu til Ísafjarðar sumarið 2016. Niðurstöður sýndu að 80,7% svarenda um veturinn þótti ferðamannafjöldinn hæfilegur en tæplega 7,4% þótti hann (of) mikill.³²⁴ Um sumarið 2016 fannst 18.4% (of) margir ferðamenn á svæðinu og 69% hæfilegur fjöldi.³²⁵

Norðurland

Mývatnssveit 2001 og 2013

Árið 2001 voru félagsleg þolmörk ferðamennsku í Mývatnssveit rannsökuð.³²⁶ Gagnsöfnun fór fram í Dimmuborgum sumarið 2001. Þátttakendur voru 746. Helstu niðurstöður voru: Tæplega helmingur ferðamanna í Mývatnssveit voru hópferðamenn. Skipting þátttakenda í viðhorfshópa sýndi að 11% væru náttúrusinnar, 50% almennir ferðamenn og 39% þjónustusinnar. Níu af hverjum tíu lögðu (mjög) mikið upp úr því að upplifa óraskaða náttúru og kyrro. Það var þeim mjög mikilvægt að náttúran væri óröskað og í meðallagi mikilvægt að geta gengið um án þess að það séu mannvirki og fáir aðrir ferðamenn á ferli. Afstaða til upphbyggingar var í stórum dráttum sú að ferðamenn í Mývatnssveit lögðu upp úr því að hafa merkingar á skoðunarverðum stöðum og gönguleiðum, sem bykja nokkuð sjálf-sagðir innviðir, sem og skipulögð tjaldstæði. Þar að auki töldu 60% þátttakenda hótel og bensínstöðvar, 50% verslun og 70% fjallaskála til æskilegra innviða við Mývatn. Meirihluti þátttakenda hafði þá skoðun að helst væru það fjallaskálar, stígar myndaðir af göngumönnum og sauðfé, lagðir göngustígir og vegslóðar sem mættu vera til staðar í náttúrunni án þess að hún missti gildi sitt sem ósnortin viðerni. Önnur mannvirki fengu mun minna fylgi og skemmdir á náttúrunni eins og gróðurskemmdir og ummerki um utanvegaaskstur þóttu síst stemma við þessa ímynd. Hlutfallslega flestum fannst fjöldi ferðamanna í Mývatnssveit hæfilegur en 19% fannst hann of mikill. Ekki var spurt út í ánægju ferðamanna.

Rannsóknin var endurtekin árið 2013 með 1637 þátttakendum.³²⁷ Vísbendingar fundust um að þónokkrar breytingar hefðu átt sér stað í ferðamennskunni á svæðinu. Hópferðamenn voru fjölmennari en áður en fækkað hafði í hópi ferðamanna sem kemur á eigin vegum. Einnig hafði göngumönnum sem áður höfðu mælst tæp 5% gesta fækkað um tæplega helming. **Ferðamenn á Mývatnssvæðinu lögðu ennþá mest upp úr því að upplifa ósnortna náttúru, kyrro og ró og tengdu við þá upplifun margvísleg góð áhrif (innri ró, aukna orku), en marktakt færri ferðamönnum fannst mikilvægt að hafa merktar gönguleiðir og lagða göngustíga. Einnig fundust vísbendingar um að þeir legðu ekki eins mikið upp úr fámenni.** Meirihlutanum fannst það ennþá (mjög) mikilvægt en það fjölgæði marktakt í þeim hópi sem fannst það lítið eða alls ekki mikilvægt eða úr 29% í 36%. **Eins fækkaði þeim marktakt sem lögðu upp úr því að geta gengið um náttúruna án þess að sjá mannvirki, ummerki um utanvegaaskstur eða ummerki eftir aðra ferðamenn.** Hins vegar var viðhorf gesta til hótel, verslana, og bensínstöðvar marktakt neikvæðara en 2001.

Hvað varðar viðhorf til aðstæðna á vettvangi, þá fannst **tæpum 97% ferðamanna ósnortin náttúra einkenna aðráttarafl svæðisins, og fjallaskálar, stígar myndaðir af umferð manna og dýra, lagðir göngustígir, vegslóðar, girðingar, vegir og gestastofur (í þessari röð) væru helst þau mannvirki sem myndu ekki ganga á þann eiginleika.** Ekki var hægt að gera samanburð á þessu atriði á milli ára þar sem ekki var spurt um þetta 2001. **Almennt fannst fólk fjöldi á svæðinu hæfilegur** en svörin sýndu meira umburðarlyndi gagnvart fjölda ferðamanna þar sem þeim fækkaði marktakt sem fannst þeir of margir. **Mjög mikil ánægja var með heimsóknina en 90% ferðamanna voru ánægð eða mjög ánægð og vísuðu flestir í náttúruupplifunina.** Væntingar til aðstöðu og þjónustu stóðust einnig prýðilega sem fengu 4,16 og 4,23 af 5 mögulegum. **99% ferðamanna voru ánægð eða fullkomlega ánægð með aðstöðuna.** Helstu umkvörtunarefnin voru veðrið, fjölmenni, hávaði, umferð og 20% gesta fundu fyrir truflun af rútuumferð (sem var ekki spurt um áður). Ánægjuraddir tjáðu sig m.a. um náttúruupplifun, frið, ró og orkugjöf sem fólk fann fyrir á svæðinu og þær frelsistilfinningar sem fylgdu því að dvelja á

Íslandi. Engar marktækjar breytingar fundust á hlutfallslegrí skiptingu ferðamanna í viðhorfshópa. Í Mývatnssveit sumarið 2013 voru engir eindregnir náttúrusinnar, 10% náttúrusinnar, 46% almennir ferðamenn og 44% þjónustusinnar en þær vísbindingar sem fundust um breytt viðhorf ferðamanna virðast endurspeglar meira aðstæður og þarfir hópferðamanna en áður, svo sem meira umburðarlyndi gagnvart fjölda ferðamanna.

Mývatnssveit 2015–2016

Í könnun Ferðamálastofu veturinn 2015–2016 og sumarið 2016 var spurt um afstöðu til fjölda ferðamanna í Mývatnssveit. Alls fengust 512 svör frá erlendum ferðamönnum að vetri og 966 að sumri. Niðurstöður sýndu að tæp 74% svarenda um veturinn 2015–2016 þótti ferðamannafjöldinn ásættanlegur en tæplega 15% þótti hann (of) mikill.³²⁸ Um sumarið 2016 var hlutfall óánægðra mun hærra eða um 33% og hlutfall þeirra sem fannst fjöldinn ásættanlegur var rétt rúm 61%.³²⁹

Mývatnssveit 2015 og 2017

Ferðavenjukönnun Rannsóknamiðstöðvar ferðamála og Rannsóknaseturs Háskóla Íslands á Húsavík fór fram sumarið 2015. Þáttakendur voru 477. **Áætlað var að 303 þúsund ferðamenn hefðu heimsótt Mývatnssveit árið 2015.**³³⁰ Helstu niðurstöður voru þær að náttúrufegurð Mývatnssvæðisins dró stærstan hluta svarenda (39%) á svæðið og 19% nefndu jarðhitann og eldvirknina og 3% fuglalífið. Tæplega 75% svarenda voru ákveðin í að skoða Mývatnssveit fyrir komuna til landsins og hjá rúnum 2% var hún ástæðan fyrir komunni til landsins. Flestir (59%) ferðast með bílaleigubíl og um fjórðungur ferðamanna er hópferðamenn. **94% ferðamanna voru ánægð með heimsóknina þar af 55% mjög ánægð, 4% hlutlaus og tveir ferðamenn óánægðir.** Þegar ánægjan var borin saman við önnur svæði sem voru til rannsóknar sumarið 2015 kom í ljós að marktækt fleiri ferðamenn í Mývatnssveit voru mjög ánægðir en ferðamenn á Húsavík og á Höfn í Hornafirði. Nefnd voru eftirfarandi atriði sem mætti laga: skortur á upplýsingum, sér í lagi kortum og merkingum á gönguleiðum (9%), skortur á hreinlætisaðstöðu á svæðinu, sér í lagi salernum í tengslum við vinsælar gönguleiðir (7%), viðhald á göngustígum við vinsæla áfangastaði og á gönguleiðum mætti vera betra (5%), nokkrir kvörtuð undan verðlagi (5%), veðri (8%), flugum (2%), fjölda ferðamanna (4%) og smæð bílastæða (2%). Ferðamenn lýstu einnig yfir ánægju sinni með svæðið og fannst allt gott (16%), sumir nefndu fugurðina sem svæðið skartar (3%), og vingjarnlegt viðmóti heimamanna (2%).

Könnunin var endurtekin sumarið 2017. Þáttakendur voru 424. Fyrstu niðurstöður hafa verið birtar á Mælaborði ferðajónustunnar. Samkvæmt þeim voru tæp 80% svarenda búin að ákveða að heimsækja Mývatnssveit áður en þeir komu til landsins. Megintilgangurinn var frið (97%). Tæplega 73% svarenda ætluðu í gönguferð án leiðsagnar og næstflestir eða um 54% í náttúrubað. **Hvað varðar ánægju gesta má segja að ástandið sé nokkuð breytt. Um 96% ferðamanna voru ánægð með heimsóknina í Mývatnssveit, en mun færri mjög ánægð eða tæplega 30%, 4% voru hlutlaus og 0,25% sögðust vera mjög óánægð.**³³¹ Ekki er vitað hvort munurinn frá 2015 er marktækur. Ekki kemur fram hvað ferðamenn eru ánægðir eða óánægðir með sumarið 2017.

Jökulsárgljúfur 2002 og 2013

Polmarkarannsókn.

Á árunum 2001–2002 voru félagsleg þolmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum í Jökulsárgljúfrum rannsökuð. Spurningalistum var dreift á meðal ferðamanna í Ásbyrgi, Vesturdal og

við Dettifoss í júlí 2001 og fengust 1.111 svör. Niðurstöður voru eftirfarandi:³³² 70% þátttakenda voru erlendir ferðamenn og 17% þeirra höfðu komið ádur í þjóðgarðinn. 44% þátttakenda voru í skipulagðri hópferð og ferðuðust með hópferðabifreið. Næstflestir ferðuðust í bílaleigubíl eða fólksbíl á eigin vegum. Mjög fáir ferðamenn komu gangandi og enn færri hjólandi eða á hestum. Vinsælasta afspreytingin í þjóðgarðinum var gönguferðir, ljósmyndun og náttúruskoðun af ýmsu tagi. **Gestir þjóðgarðsins lögðu mest upp úr því að upplifa óraskaða náttúru og kyrrð.** Lithu minna vægi fékk að sjá ekki ummerki eftir utanvegakstur, merkingar á áhugaverðum stöðum og gönguleiðum. **Það var í meðallagi mikilvægt að það væru fáir aðrir ferðamenn.** Skipting ferðamanna í viðhorfshópa sýndi að 19% ferðamanna voru náttúrusinnar, 66% almennir ferðamenn og 16% þjónustusinnar. Í hópi Íslendinga var hlutfallið (7-65-27) en hjá erlendu ferðamönnum (25-66-9). **Enginn marktækur munur var á viðhorfi hópanna til svæðisins sem þótti almennt fremur náttúrulegt, kyrrt, óspillt og hreint.** Náttúrusinnar í hópnum tóku marktækt meira eftir gróðurskemmdum, skemmdum á jarðmyndunum og rofi úr göngustígum en þjónustusinnar. Eins voru náttúrusinnar marktækt minna sáttir við að hitta aðra ferðamenn og fannst fjöldi ferðamanna mikill á svæðinu, en meirihluta gesta fannst fjöldinn hæfilegur. **Almenn ánægja var meðal ferðamanna með náttúru, aðstöðu og merkingar í þjóðgarðinum, hins vegar voru þjónustusinnar marktækt ánægðari með þjónustuna og óánægðari með ástand náttúrunnar en náttúrusinnar og almennir ferðamenn.** Náttúrusinnar voru mótfallnari hótelum, gistiheimilum og tjaldstæðum í þjóðgarðinum en aðrir hópar. Tjaldstæði þóttu þó æskilegri en hótel og gistiheimili. Allir hópar voru mótfallnir virkjunum í þjóðgarðinum sem meirihlutanum þótti fremur eða mjög óæskilegar. Margir, 57%, lýstu yfir ánægju með náttúrufegurðina, vingjarnlegt viðmóti fólk og hve allt hefði gengið snurðulaust fyrir sig. Þeir sem höfðu yfir einhverju að kvarta nefndu flestir (12%) hávaða frá fólk, rútum og fellihýsum, að ferðahópar væru of stórir, drykkjulæti Íslendinga og misrämi á milli vökutíma Íslendinga og útlendinga. Þeim erlendu fannst Íslendingar vaka of lengi fram eftir og þeim íslensku fannst þeir erlendu fara of snemma á fætur.

Rannsóknin var endurtekin árið 2013 með 965 þátttakendum.³³³ Þá hafði þjóðgarðurinn í Jökulsárgljúfrum sameinast Vatnajökulsþjóðgarði. Niðurstöður rannsóknarinnar sýndu breytt viðhorf og þarfir. Hlutföll ferðamanna eftir ferðamáttum var svipað, meirihlutinn eða tæp 50%, er hópferðamenn, næst á eftir koma íslenskir og erlendir ferðamenn á eigin vegum. Gangandi voru rúm 4% en önnur umferð, svo sem á hjóli eða á hestum, var hverfandi. Engar breytingar komu fram varðandi hvað ferðamönnum fannst mikilvægst að upplifa á svæðinu, en þeir lögðu langmest upp úr að upplifa óraskaða náttúru og yfir 60% fannst mikilvægt að sjá fáa aðra ferðamenn og hafði fjöldað marktækt í þeim hópi. Þeim fækkaði hins vegar marktækt sem fannst mikilvægt að hafa lagða göngustíga á þessu svæði, að sjá engin merki um utanvegakstur og að geta gengið án þess að sjá mannvirkir þótt meirihluti þátttakenda teldi það mikilvægt. Viðhorf til virkjana, verslunar og bensínstöðva var ennþá mjög neikvætt en það fækkaði marktækt í þeim hópi sem finnst þessi mannvirkir óæskileg. Fleiri lögðu hins vegar áherslu á að geta tjaldað hvar sem er og verða ekki varir við aðra á tjaldstæðinu en sí breyting var ekki marktæk. Rúmlega 94% aðspurðra fannst ósnortin víðerni vera hluti af aðráttaraflí svæðisins og töldu að fjallaskálar, stígar myndaðir af dýrum og fólk, göngustígar, vegslóðar, girðingar, vegir og gestastofur/þjónustumiðstöðvar (í þessari röð) mættu vera á svæðinu án þess að það missti þann eiginleika. Þó ber að geta þess að einungis riflega fjórðungur svarenda nefndi þjónustumiðstöð en yfir 80% fjallaskála. **Mikil ánægja var meðal ferðamanna með heimsóknina þar sem 92% voru ánægð eða mjög ánægð. Mest var ánægjan með náttúruna.** Margir sögðu hana hafa haft sterk áhrif á sig og nefndu feg-

urðina, andstæðurnar, fjölbreytnina og litadyrðina í því sambandi. Þess ber þó að geta að þó nokkur hópur, 10–25% svarenda, hafði nokkuð eða mjög mikil orðið var við skemmdir á jarðmyndunum, rusl, traðk eftir hestaumferð, gróðurskemmdir, ummerki um utanvegaakstur og rof í göngustígum. Hvað áhrif af upplifuninni varðar var nefnt að upplifunin gæfi innri frið og ró, orku og auðmýkt (þegar menn upplifa smæð sína gagnvart náttúrunni). Eins var minnst á frelsistilfinningar sem fylgja því að dvelja á Íslandi. Þegar á heildina er litið stóðst náttúran sannarlega væntingar ágætlega (12%) eða fullkomlega (80%). Náttúran fékk 4,77 í meðaleinkunn af 5 mögulegum. **Meirihluta þátttakenda þótti fjöldi ferðamanna hæfilegur en 16% fannst of margir ferðamenn á svæðinu sem er 5% hærra hlutfall en árið 2000.** Umferð vélknúinna ökutækja þótti 31% svarenda of mikil. Þjónustuþátturinn og aðstaðan stóðst væntingar ágætlega sem endurspeglast í einkunninni 4,21 og 4,17 af 5 mögulegum. Pau sjónarmið komu fram í ljósi vaxandi ferðamennsku að aðstöðu vantaði víða þótt menn væru almennt ánægdir með aðstöðuna í Jökulsárgljúfrum. Því var metið að þolmörkum væri ekki náð á svæðinu, einkum vegna þess að ekki væri búið að ákveða hvaða ferðamennsku ætti að þjóna á svæðinu og skilgreina viðmiðunar-mörk. Þátttakendur voru sjálfir á því að setja þyrfti skýrar umgengnisreglur (og nefndu í því sambandi slæmt ástand við Dettifoss) og betra aðgengi mætti vera að landvörðum, en 12% svarenda fannst aðgengi að þeim of lítið. Eins væri gott að geta fengið upplýsingar um veður og borgað minna fyrir þjónustu eins og sturtur og aðgang að internetti. Skiptar skoðanir voru þó um ágæti þess að bjóða upp á aðgang að interneti á þessu svæði.

Árið 2013 greindust engir eindregnir náttúrusinnar í Jökulsárgljúfrum, 9% náttúrusinnar, almennir 47% og 44% þjónustusinnar. Gögnum ber hins vegar ekki saman um hlutfallslega skiptingu ferðamanna í viðhorfshópa árið 2002. Í skýrslumni frá 2002 er svörum ferðamanna skipt í þrennt og útkoman var 19% náttúrusinnar, 66% almennir ferðamenn og 16% þjónustusinnar. Í birtum niðurstöðum frá árunum 2013³³⁴ og 2014³³⁵ er þátttakendum skipt í fernt og hlutfallið er 1% eindregnir náttúrusinnar 9%, náttúrusinnar, 50% almennir ferðamenn og 40% þjónustusinnar. Unnið var með síðarnefndu tölurnar (1-9-50-40) fyrir árið 2002 í samanburðinum sem gerður var 2013 og fannst þá enginn marktaetur munur á hlutfallslegri skiptingu ferðamanna í viðhorfshópa. Ekki fengust skýringar á þessu ósamræmi. Vegna þessarar óvissu er ekki hægt að segja til um breytingar á hlutfallslegri skiptingu ferðamanna í viðhorfshópa í Jökulsárgljúfrum. Ákveðin teikn eru hins vegar á lofti um að markhópurinn hafi breyst ef litið er til samanburðarins sem gerður var á viðhorfum ferðamanna frá 2002 og 2013 sem sýnir marktaekar breytingar á viðhorfi til mannvirkja, þ.e. að fjölgæð hafi í þjónustusinnahópi í Jökulsárgljúfrum á kostnað náttúrusinna.

Dettifoss í Jökulsárgljúfrum 2016

Ferðamálastofa kannaði viðhorf erlendra ferðamanna til fjölda ferðamanna við Dettifoss í Jökulsárgljúfrum veturinn 2015–2016 og sumarið 2016. Þátttakendur voru 483 í vetrarkönnuninni og 966 að sumri. **Niðurstöður sýndu að rétt rúmlega 78% svarenda um veturinn 2015–2016 þótti ferðamannafjöldinn ásættanlegur en tæplega 13% þótti hann (of) mikill.**³³⁶ Sumarið 2016 var hlutfall óánægðra mun hærra eða um 32% og 58% þótti fjöldi ferðamanna við Dettifoss ásættanlegur.³³⁷

Siglufjörður 2015 og 2017

Siglufjörður er einn af ellefu áfangastöðum þar sem farið hafa fram ferðavenjukannanir Rannsóknamiðstöðvar ferðamála og Rannsóknaseturs Háskóla Íslands á Húsavík. Helstu niðurstöður 2015 voru eftirfarandi: Áætlað var að 40–50 þúsund ferðamenn hefðu heimsótt

Siglufjörð árið 2015. **94% ferðamanna voru ánægð eða mjög ánægð með heimsóknina á Siglufjörð.** Um 5% voru hlutlaus en enginn var óánægður. Þegar ánægjan var borin saman við önnur svæði sem voru til rannsóknar sumarið 2015 kom í ljós að marktækt fleiri ferðamenn voru mjög ánægðir á Siglufjörði en á Húsavík og á Höfn í Hornafirði. Um 19% ferðamanna kvörtuðu undan skorti á upplýsingum, t.d. að markaðsefni bæjarins vantaði á fleiri tungumálum, aðgengilegar upplýsingar um nálægð bæjarins við heimskautsbaug, götuskilti sem vísuðu fólk á áhugaverða staði og helstu þjónustustaði eins og hótel, bensínstöð og upplýsingamiðstöð. Um 9% ferðamanna þótti framboð af mat úr héraði ekki standast væntingar. Tæplega 5% gerðu athugasemdir við tjaldstæði bæjarins og tær 4% söknuðu heitira lauga og meiri afþreyingarmöguleika. Ferðamenn lýstu einnig yfir ánægju sinni með svæðið. 17% nefndu fegurðina sem svæðið skartar, 12% lýstu yfir ánægju með heimsóknina, 10% nefndu hve söfnin væru góð og tæplega 3% þóttu sturtur og almenningssalerni í mjög finu ásigkomulagi.³³⁸

Könnunin var endurtekin árið 2017 með 396 þátttakendum. Fyrstu niðurstöður hafa verið birtar á Mælaborði ferðapjónustunnar. Megintilgangur rúmlega 98% svarenda var að vera í frii. Ekki var spurt um ástæðu fyrir komunni til Siglufjarðar en tæplega 62% svarenda ætluðu að skoða söfn. Niðurstöður sýndu mjög svipaðar niðurstöður þegar horft var á ánægju gesta með heimsóknina. Örlítið herra hlutfall mjög ánægðra gesta eða 55,3% er jákvæð breyting. Hlutfall ánægðra var 3,9%, 4% voru hlutlaus, og örlítill hluti eða 0,5% var óánægður og 0,25% var mjög óánægður. Ekki er vitað hvort munurinn er marktækur á milli ára. Ekki kom fram hvað ferðamenn voru ánægðir eða óánægðir með.³³⁹

Akureyri 2016 og 2017

Í könnun Ferðamálastofu á viðhorfum erlendra ferðamanna var spurt um afstöðu til fjölda ferðamanna á Akureyri veturni 2015–2016 og sumarið 2016. Svör þátttakenda voru 536 í vetrarkönnuninni og 993 gild svör bárust frá þeim sem heimsóttu Akureyri sumarið 2016. Niðurstöður sýndu að tæplega 75% svarenda um veturni 2015–2016 þótti ferðamannafjöldinn á Akureyri ásættanlegur og tæplega 11% þótti hann (of) mikill.³⁴⁰ Hlutfall óánægðra var hins vegar 20% þátttakenda sumarið 2016 og mun færri en áður eða 58% svarenda þótti ferðamannafjöldinn á Akureyri ásættanlegur.³⁴¹

Á Akureyri fór í fyrsta skipti fram ferðavenjukönnun á vegum Rannsóknamiðstöðvar ferðamála og Rannsóknaseturs Háskóla Íslands á Húsavík á meðal erlendra ferðamanna sumarið 2017. Þátttakendur voru 490. Ekki er um þolmarkarannsókn að ræða heldur spurningakönnun sem tengist ýmsum þáttum sem varða þolmörk, t.d. ánægju ferðamanna með heimsóknina. Fyrstu niðurstöður hafa verið birtar á Mælaborði ferðapjónustunnar. Þær sýna að flestir eða 58% ferðuðust til Akureyrar á bílaleigubíl, 18% með skemmtiferðaskipum og í hópi svarenda voru tær 14% hópferðamenn. Tæplega 77% höfðu ákveðið að heimsækja Akureyri áður en þeir komu til landsins og 96% svarenda voru komin til Akureyrar í frii. Ástæða fyrir komunni til Akureyrar er ekki tilgreind en flestir, 66–69%, ætluðu að taka ljósmyndir og fara á veitingahús/kaffihús. Ferðamenn voru afar ánægðir með heimsóknina á Akureyri. Tæplega 99% voru ánægð, þar af um 57% mjög ánægð og enginn óánægður. Rúmlega 1% svarenda var hlutlaust.³⁴²

Húsavík 2015–2017

Húsavík er annar áfangastaður þar sem ferðavenjukannanirnar hafa farið fram. Þátttakendur sumarið 2015 voru 523. Helstu niðurstöður könnunarinnar voru birtar árið 2016.³⁴³ Áætlað er að 194 þúsund ferðamenn hafi heimsótt Húsavík árið 2015. Hvalir og hvalaskoð-

un drógu stærstan hluta svarenda (68%) á svæðið og 75% svarenda ætluðu í hvalaskoðun. Rétt rúm 70% svarenda voru ákveðin að koma á Húsavík fyrir komuna til landsins og hjá rétt undir 1% var Húsavík ástæðan fyrir komunni til landsins. Flestir (76%) ferðast með bílaleigubíl og 7% ferðamanna voru hópferðamenn, 6% komu með áætlunarrútu og 6% á eigin bifreið. Tæp 90% ferðamanna voru ánægð með heimsóknina, þar af 40% mjög ánægð, 10% hlutlaus og 1% (mjög) óánægð. Það sem ferðamenn nefndu um það sem dró úr ánægju þeirra var slæmt veður og niðurfelling hvalaskoðunarferða, markaðsvæðing svæðisins sem væri orðin sýnileg og hátt verðlag. Einnig var kvartað undan skorti á bílastæðum. Þeir sem voru ánægðir rómuðu helst fegurð svæðisins og dásamlegar hvalaskoðunarferðir.

Könnunin var endurtekin sumarið 2017. Þáttakendur voru 411. Fyrstu niðurstöður hafa verið birtar á Mælaborði ferðapjónustunnar. Megintilgangur rúmlega 95% svarenda var að vera í fríi. Ekki var spurt um ástæðu fyrir komunni til Húsavíkur en rúm 77% svarenda ætluðu í hvalaskoðun. Hvað varðar ánægju gesta kom Húsavík mjög vel út. Tæplega 98% ferðamanna voru ánægð með heimsóknina til Húsavíkur, og mun fleiri mjög ánægðir en svöruðu könnuninni árið 2015 eða tæplega 67%, rúm 2% voru hlutlaus og enginn óánægður.³⁴⁴ Ekki er vitað hvort munurinn er marktaetur á milli ára. Ekki kom fram hvað ferðamenn voru ánægðir eða óánægðir með.

Austurland

Seyðisfjörður

Ferðamálastofa kannaði viðhorf erlendra ferðamanna til fjölda ferðamanna á Seyðisfirði veturninn 2015–2016 og sumarið 2016. Þáttakendur voru 428 í vetrarkönnuninni og 777 að sumri. Niðurstöður voru þær að 79% svarenda um veturninn 2015–2016 þótti ferðamannafjöldinn ásættanlegur en um 8% þótti hann (of) mikill.³⁴⁵ Um sumarið 2016 var hlutfall óánægðra mun herra eða 20% og 67% svarenda þótti fjöldi ferðamanna á Seyðisfirði ásættanlegur.³⁴⁶

Suðurland

Höfn í Hornafirði 2015

Sumarið 2015 fór fram ferðavenjukönnun á Höfn í Hornafirði. Þáttakendur voru 550. Helstu niðurstöður könnunarinnar voru birtar árið 2016.³⁴⁷ Í þeim kemur fram að áætlað er að 273 þúsund ferðamenn hafi heimsótt Höfn árið 2015. Helsti tilgangur ferðarinnar var hjá flestum, eða 86% svarenda, að vera í fríi. Helsta ástæða sem svarendur nefndu fyrir komunni var að Höfn væri viðkomustaður á hringferð um landið, 18% nefndu jökla, jökullón og þjóðgarð og 8% nefndu fegurð náttúrunnar og landslagið. Flestir, eða 46% ætluðu að gæða sér á mat úr heraði, 41% að stunda ljósmyndun, 39% ætluðu í göngutúr og 19% áætlaði að ganga á jöklum. Rétt rúm 52% svarenda voru ákveðin að koma á Höfn fyrir komuna til landsins. Enginn sagði að Höfn væri ástæðan fyrir komunni til landsins. Flestir (74%) ferðuðust með bílaleigubíl og 5% ferðamanna voru hópferðamenn, 10% komu með áætlunarrútu og 5% á eigin bifreið. Rúmlega 82% ferðamanna voru ánægð með heimsóknina þar af 28% mjög ánægð, 16% hlutlaus og 1% (mjög) óánægð. Það sem ferðamenn nefndu sem dró úr ánægju þeirra var aðstaðan á tjaldstæðinu (sturtur, netsamband og fjöldi ferðamanna), stuttur opnunartími verslana, hátt verðlag, skortur á upplýsingaskiltum og slæmu veðri. Ferðamenn rómuðu helst fegurð staðarins.

Skaftafell 2001

Árið 2001 fór fram þolmarkarannsókn í Skaftafelli.³⁴⁸ Áætluð umferð ferðamanna var 147.000 ferðamenn á ári. Niðurstöður voru á þá leið að **félagslegum þolmörkum væri ekki náð**. Um 80% gesta voru ánægð eða mjög ánægðir með dvölinu á svæðinu. Mikilvægast fannst gestum að upplifa óraskaða náttúru og njóta kyrðar. Tæplega 85% ferðamanna töldu ósnortið viðerni vera hluti af aðráttaraflí svæðisins. Ríflega 70% voru fullkomlega ánægð eða ánægð með náttúru svæðisins. Ekki reyndist marktækur munur á ánægju ferðamanna eftir viðhorfshópum. Væntingar gagnvart náttúru stóðust vel (4,25 af 5) en væntingar til þjónustu síður (3,43 af 5). Miðað við svör ferðamanna ætti uppbygging að vera einföld og hófleg, hótel- og gistihúsabyggingar myndu skerða væntingar ferðamanna til svæðisins. Fjórðungi gesta fannst of margir ferðamenn vera á svæðinu og þegar meðtal allra svara er skoðað þótt ferðamannafjöldinn heldur of mikill. Ekki reyndist marktækur munur á svörum ferðamanna eftir að búið var að greina þáttakendur í viðhorfshópa. Í Skaftafelli taldist einungis 1% svarenda til eindreginna náttúrusinna, 18% töldust til náttúrusinna, 47% til almennra ferðamanna og 34% til þjónustusinna. Í hópi náttúrusinna voru flestir, eða 34%, óánægðir með ferðamannafjöldann og mun fleiri í þeirra hópi tóku eftir gróðurskemmdum af völdum ferðamanna á svæðinu. Sú ályktun var dregin í ljósi niðurstaðna að vel hefði tekist til við að viðhalda ímynd um ósnortna náttúru svæðisins. Skaftafell höfðaði til allra viðhorfs-hópa en ekki mætti mikið út af bregða til að svæðið hætti að höfða til náttúrusinna.

Rannsóknin var endurtekin árið 2013 með 1420 þátttakendum.³⁴⁹ Engar marktækjar breytingar fundust á hlutfallslegri skiptingu ferðamanna í viðhorfshópa þótt aðeins hefði fjölgæð í hópi þjónustusinna á kostnað náttúrusinna. Í Skaftafelli sumarið 2013 voru 2% eindregin náttúrusinnar, 15% náttúrusinnar, 47% almennir ferðamenn og 37% þjónustusinnar. Hóperðamenn voru rétt um helmingur ferðamanna og marktækt fjölmennari en 2001. Einnig fækkaði marktækt í hópi ferðamanna á eigin vegum. Gönguferðamenn mældust tæp 5% gesta. **Ferðamenn í Skaftafelli lögðu ennþá mest upp úr að upplifa ósnortna náttúru, kyrrð og ró en vísbendingar fundust um að þeim fannst það marktækt ekki eins mikilvægt og áður. Viðkvæmni gagnvart því að sjá mannvirkni, ummerki um utanvegaakstur eða aðra ferðamenn minnkaði einnig marktækt þó að ennþá væru þessi atriði mikilvæg. Sjónarsker var nefnt sem dæmi um stað í slæmu ásikomulagi.** Ennþá lögðu ferðamenn í Skaftafelli mikið upp úr því að hafa merktar gönguleiðir og lagða göngustíga en það mældist marktækt minna mikilvægt en áður. Hins vegar voru engar breytingar á mikilvægi þess að sjá fáa aðra ferðamenn sem þótti ennþá mikilvægt en um fjórðungi svarenda fannst það lítið eða alls ekki mikilvægt. Viðhorf gesta til slitlagðra vega, brúa yfir vatnsföll og virkjana mældist marktækt jákvæðara en árið 2003 en á hinn bólgin fækkaði marktækt í þeim hópi sem var hlynntur hótelum (úr 59% í 37%) og bensínstöðvum (62% í 45%) og fannst þau æskileg eða mjög æskileg. Hvað varðar viðhorf til aðstæðna á vettvangi, þá fannst 97% ferðamanna ósnortin náttúra einkenna aðráttarafl svæðisins, og helst væru það fjallaskálar, stígar myndaðir af umferð manna og dýra, lagðir göngustígar, vegslóðar, girðingar og gestastofur/þjónustumiðstöðvar sem myndu ekki ganga á þann eiginleika. Marktækt aukið fylgi fengu stígar myndaðir af umferð, lagðir göngustígar vegslóðar og girðingar. **Almennt fannst fólk fjöldi á svæðinu hæfilegur en svörin sýndu meira umburðarlyndi þar sem þeim fækkaði marktækt sem fannst of margir (úr 28% í 16%). Mjög mikil ánægja var með heimsóknina en 92% ferðamanna voru ánægð eða mjög ánægð og jókst ánægjan marktækt frá árinu 2001. Flestir nefndu náttúruna í því sambandi (fékk 4,78 af 5 mögulegum) sem stóðst væntingar ágætlega eða fullkomlega hjá 96% svarenda.** Menn vísuðu gjarnan í náttúrufegurð, andstæður, litadýrð og fjölbreytni

í landslaginu. Einnig kom fram ánægja með hve Íslendingum hefði tekist vel að halda náttúrunni ósnortinni (e. *pure*). Menn nefndu að þeir upplifðu meiri innri frið og ró, aukna orku og hversu dásamlegt það væri að geta upplifað að vera einn með sjálfum sér í náttúru Íslands (átti ekki við þjónustusvæðið í Skaftafelli). Þjónustan og aðstaðan í Skaftafelli stóðst einnig væntingar ferðamanna og marktækt betur en áður (fékk 4,22 af 5). Hinir óánægðu kvörtuðu helst undan eyðileggingu á náttúrunni, verðlagi á sturtugjaldi og nettengingu og 7% þátttakenda fannst of lítið aðgengi að starfsmönnum þjóðgarðsins.³⁵⁰

Ferðamálastofa kannaði viðhorf erlendra ferðamanna til fjölda ferðamanna í Skaftafelli veturinn 2015–2016 og sumarið 2016. Þátttakendur voru 658 í vetrarkönnuninni og 1.026 að sumri. Niðurstöður sýndu að 77% svarenda um veturinn 2015–2016 þótti ferðamannafjöldinn ásættanlegur en 14% svarenda þótti ferðamannafjöldinn (of) mikill.³⁵¹ Um sumarið 2016 var hlutfall þeirra sem fannst fjöldi ferðamanna (of) mikill tæp 28% og 63% svarenda þótti hann ásættanlegur.³⁵²

Jökulsárlón 2014

Jökulsárlón er þriðji staðurinn af átta vinsælum áfangastöðum ferðamanna sem Ferðamálastofa létt rannsaka með tilliti til félagslegra þolmarka ferðamennsku 2014–2015. Árið 2014 var áætlað að tæplega 344 þúsund ferðamenn heimsótt Jökulsárlón.³⁵³ Mikill munur er á umferð eftir árstíðum. Á háannatíma komu ca. 900–1.000 bílar að meðaltali á dag, en um hávetur datt meðaldagsumferðin niður í 80–100 bíla. Talningar sýndu mikla aukningu ferðamanna, sér í lagi utan háannar árið 2015. Fjöldi ferðamanna í janúar jókst úr tæplega 4.300 í tæpa 8.600 ferðamenn eða um 101%. Í maí 2015 komu um 37.600 sem er 72% aukning. Minnst var aukningin milli ára í júlí þegar fjöldinn óx um 4% úr rúmlega 84 þúsundum í tæp 88 þúsund.³⁵⁴

Alls fengust 3.100 þátttakendur í spurningakönnunina, þar af 1.894 sumarið 2014. Niðurstöður voru þessar helstar:³⁵⁵

Um 84–91% svarenda töldu að náttúra Jökulsárlóns hefði (mjög) mikil áhrif á þá ákvörðun að koma á staðinn og marktækt meiri á komu vetrar- en sumargesta. Sumir, eða rúmlega 14% svarenda að sumri, höfðu komið áður og svipað hlutfall hafði áhuga á að koma aftur til Íslands. Af þeim sem höfðu komið áður fannst 80% hafa fjölgæð á svæðinu. Um 2–4% þátttakenda fannst svæðið (frekar) óaðgengilegt og marktækt óaðgengilegra að sumri og vetri en að hausti. Um 2–4% fundu til óþryggis í Jökulsárlóni en ferðamönnum að hausti fannst svæðið marktækt öruggara en ferðamönnum sem heimsóttu Jökulsárlón að sumri eða vetri. Allflestum, eða 91–95% þótti svæðið náttúrulegt en ferðamönnum að sumri þótti það marktækt manngerðara en ferðamönnum sem heimsóttu það á öðrum árstínum. 83–93% gesta fannst það fallegt og marktækt fallegast að hausti. Á milli 2–4% þótti svæðið sóðalegt og marktækt sóðalegra að sumri en á öðrum árstínum. Mun færri, eða um 60% ferðamanna, töldu svæðið kyrrlátt og um 4–19% svarenda fannst það (frekar) hávært og marktækt háværara þótti svæðið að sumri en á öðrum árstínum. Meirihluti svarenda varð lítið sem ekkert var við skemmdir á Jökulsárlónssvæðinu af völdum ferðamanna, en 6–11% þátttakenda nefndu að þeir hefðu tekið eftir (mjög) miklu rofi úr göngustígum, 3–7% gróðurskemmdum, 2–5% skemmdum á jarðmyndunum og 3–5% tóku eftir mjög miklu rusli. Í öllum tilfellum urðu ferðamenn marktækt meira varir við þessi umhverfisáhrif yfir sumarið en á öðrum árstínum. Þegar spurt var um ánægju gesta voru 96–98% þátttakenda (mjög) ánægð með náttúruna (marktækt ánægðari um haustið og veturinn en sumarið) og um 87–89% voru ánægð með dvölina (marktækt ánægðari um haustið en um sumarið). Hlutfallslega minni hópur, eða um 70–81%, var (mjög) ánægður með þjónustuna á svæðinu

(marktaekt óánægðari að sumri en á öðrum árstínum). Af innviðum sem spurt var um voru 59–76% (mjög) ánægð með salernisaðstöðu, 59–69% voru ánægð með skilti, 61–75% með merkingar á skoðunarverðum stöðum, 70–82% með bílastæði, 69–75% með göngustíga. Rannsóknin greindi marktaekt minni ánægju með alla framangreinda innviði að sumri en á öðrum árstínum. **Meirihluta ferðamanna við Jökulsárlón finnst ferðamanna-fjöldinn hæfilegur en 8% (haust), 16% (etur) og 35% (sumar) þótti (of) margir ferðamenn á svæðinu, marktaekt fleirum að sumri en að hausti og vetri, og marktaekt fleirum að vetri en að hausti.** Tæplega 20% svarenda að sumri fannst vera annarra ferðamanna trufla upplifun sína. Meirihluti þáttakenda átti von á þessum fjölda en um 20% svoruðu að þau hefðu átt von á færri og tæplega 30% áttu von á fleiri ferðamönnum í Jökulsárlóni. Enn stærra hlutfall var óánægt með bílaþjöldann á svæðinu. Um 7–31% fannst fólksbifreiðar (of) margar og marktaekt fleiri að sumri en á öðrum árstínum. 14–38% svarenda þótti fjöldi hópferðabifreiða og 19–38% hópferðamanna of mikill og marktaekt fleiri um sumarið en á öðrum árstínum. Hópferðabifreiðar þóttu marktaekt færri að hausti til. Var það mat höfunda að **þolmörkum Jökulsárlóns væri ekki náð, fyrst og fremst af því að ekki væri búið að marka til hvaða ferðamanna og ferðamenntsku svæðið ætti að höfða.** Hins vegar gáfu niðurstöðurnar vísbendingar um að komið væri að þolmörkum hjá hluta markhópsins sem heimsækir Jökulsárlón.

Í könnun Ferðamálastofu veturn 2015–2016 og sumarið 2016 var spurt um afstöðu til fjölda ferðamanna við Jökulsárlón. Alls fengust 817 svör frá erlendum ferðamönnum að vetrí og 1.113 að sumri. Niðurstöður sýndu að tæpum 70% svarenda um veturn 2015–2016 þótti ferðamanna-fjöldinn ásættanlegur en rúmlega 22% þótti hann (of) mikill.³⁵⁷ Um sumarið 2016 þótti 40% svarenda fjöldi ferðamanna (of) mikill og rétt tæplega 55% svarenda þótti fjöldinn hæfilegur.³⁵⁸

Sólheimajökull 2014–2015

Sólheimajökull er fimmri staðurinn af átta vinsælum áfangastöðum ferðamanna á Suður- og Vesturlandi sem var rannsakaður með tilliti til félagslegra þolmarka ferðamennsku 2014–2015.³⁵⁹ Spurningalistum var dreift í júlí og október 2014 og febrúar 2015. Úrtaksstærð var 2.758, þar af fengust 464 þáttakendur að sumri eða 20% þeirra sem heimsóttu Sólheimajökul á gagnasöfnunartímanum. Fjöldi ferðamanna var metinn út frá bílatalningum á umferð frá nóvember 2014 til október 2015. Á þeim tíma var áætlað að rúmlega 192 þúsund ferðamenn hefðu heimsótt Sólheimajökul. Vísbendingar fundust um að umferðin væri breytileg eftir árstíðum. Mun fleiri komu yfir sumartímann en yfir veturninn. Á háönn komu 150–200 bílar að meðaltali á dag, en um hávetur var meðaldagsumferðin 26–40 bílar. Samkvæmt bílatalningunum komu fæstir í janúar 2015 eða rétt rúmlega 6.100 ferðamenn, í mars var fjöldinn rétt rúmlega 12.000, 19.600 í júní og rúmlega 26.700 í júlí 2015. Einungis var hægt að bera saman tölur frá júní og júlí 2014 og 2015, en þær sýndu 8% og 2% aukningu í þessum mánuðum milli ára.³⁶⁰

Helstu niðurstöður viðhorfskónnunarinnar voru eftirfarandi:³⁶¹ Á bilinu 69–84% töldu að náttúran hefði haft (mjög) mikil áhrif á komu ferðamanna á staðinn. Rúmlega 7% þeirra sem svoruðu spurningalista að sumri höfðu komið áður. Af þeim fannst um 70% hafa fjölgæð á svæðinu. Meirihluta ferðamanna fannst svæðið mjög aðgengilegt en 6–7% fannst það mjög afskekkt. Sólheimajökull ásamt Þórsmörk eru þau svæði sem ferðamönnum þóttu marktaekt afskekktust af öllum rannsóknasvæðunum átta. Um 94–95% þátttanda fannst svæðið mjög náttúrulegt, 93% hreint og nær öllum eða 97% fannst Sólheimajökulssvæðið (mjög) fallegt. Heldur færri, eða um 88–90% finnst svæðið kyrrlátt (enginn munur) og á bilinu 83–85%

fannst svæðið mjög öruggt. Enginn marktækur munur var á þessum viðhorfum eftir árstíðum. Meirihluti ferðamanna varð ekki mikið var við skemmdir á náttúrunni af völdum ferðamanna, um 62–68% þátttakenda nefndu að þeir hefðu tekið eftir rofi úr göngustígum (ekki marktækur munur), 34–44% töku eftir gróðurskemmdum, um 40% töku eftir skemmdum á jarðmyndunum og 31–37% töku eftir rusli. Enginn marktækur árstíðamunur var á þessum viðhorfum nema hvað varðar rusl og gróðurskemmdir sem ferðamenn að sumri urðu marktækt meira varir við en ferðamenn að vetri. **Mikill meirihluti þátttakenda eða 95–97% var (mjög) ánægður með náttúruna, 68–70% voru (mjög) ánægð með þjónustuna (ekki marktækur munur) og 87–91% voru ánægð með heimsóknina.** Enginn marktækur árstíðamunur mældist á ánægju gesta nema hvað varðar ánægju með heimsóknina sem var marktækt meiri um veturninn en um sumarið. Nokkur óánægja var með salernisaðstöðu en 20–27% svarenda voru (mjög) óánægðir með hana og marktækt óánægðari að vetri en á öðrum árstínum. Hvað varðar aðra innviði voru 60% (mjög) ánægð með skiltin, 61–65% (mjög) ánægð með merkingar á skoðunarverðum stöðum (ekki marktækur munur), 83–87% (mjög) ánægð með ástand göngustíga og 71–74% voru (mjög) ánægð með bílastæði. Enginn marktækur munur var á viðhorfum ferðamanna eftir árstíðum nema til ástands göngustíga sem ferðamenn að hausti voru marktækt ánægðari með. **Meirihluta svarenda fannst ferðamannafjöldinn hæfilegur en 9–13% fannst hann (of) mikill og þótti fjöldinn marktækt meiri að sumri og vetri en að hausti. Um 10% ferðamanna að sumri fannst vera annarra ferðamanna trufla upplifun sína.** Meirihluti þátttakenda að sumri átti von á þessum fjölda en tæplega fjórðungi svarenda fannst þeir fleiri en þeir áttu von á. 24–30% þótti fjöldi hópferðamanna (of) mikill, 21–24% finnst hópferðabifreiða (of) margar, og 5–7% fannst fjöldi fólksbifreiða (of) mikill. Enginn marktækur árstíðamunur var á þessum viðhorfum nema hvað varðar fjöldi fólksbifreiða sem ferðamönnum að sumri þótti marktækt fleiri en ferðamönnum á öðrum árstínum. **Rannsakendur mátu það svo að polmörkum Sólheimajökuls væri ekki náð, fyrst og fremst út af því að ekki væri búið að marka til hvaða ferðamanna og ferðamennsku svæðið ætti að höfða.**

Sólheimajökull þótti náttúrulegasti en jafnframt óöruggasti áfangastaðurinn af þeim átta sem voru til skoðunar og var eini staðurinn þar sem var ekki marktækur munur á viðhorfi til fjölda ferðamanna á milli árstíða. Hins vegar var ánægja mikil á þessu svæði og marktækt meiri ánægja á veturna.

Pórsmörk 2014–2015

Þórsmörk er fjórði staðurinn af átta vinsælum áfangastöðum ferðamanna á Suður- og Vesturlandi sem Ferðamálastofa létt rannsaka með tilliti til félagslegra þolmarka ferðamennsku 2014–2015.³⁶² Spurningalistum var dreift í Húsadal. Heildarúrtaksstærð var 535. Af þeim voru 446 þátttakendur að sumri, sem reyndust vera 43% af heildarfjölda ferðamanna í Húsadal á meðan gagnasöfnun stóð yfir. Fjöldi ferðamanna var metinn út frá bíatalningum á umferð í Húsadal en þangað fór um briðjungur af umferðinni í Þórsmörk. Yfir veturninn virðist umferð ferðamanna detta að miklu leyti niður. Samkvæmt talningunni komu 19–36 bílar að meðaltali í Húsadal á dag, en um hávetur var meðaltalsgildið 1,5–3,5 bílar.³⁶³ Samkvæmt talningu frá júní til desember 2014 var áætlað að 7.901 ferðamenn hefðu komið akandi í Húsadal. Í þessari tölu eru ekki þeir sem koma gangandi á svæðið. Þeir sem ganga „Laugaveginn“ enda ferðina ýmist í Húsadal, Langadal eða í Básu. Árið 2013 fór fram talning á Laugaveginum sem sýndi að 5.100 ferðamenn gengu framhjá talningartækinu á háönn og 2.100 að hausti sama ár.³⁶⁴

Helstu niðurstöður voru eftirfarandi:³⁶⁵ Náttúran hafði (mjög) mikil áhrif á komu 79–90% svarenda en munurinn var ekki marktækur milli árstíða. Rúmlega 11% svarenda að sumri höfðu komið áður. Af þeim sem höfðu komið áður fannst um 65% hafa fjölgað á svæðinu. Um 10–28% fannst Þórsmörk afskekkt (ekki marktækur munur eftir árstíðum), 90–95% þótti Þórsmörk örugg, 3–4% fann fyrir óþyrggi að sumri og vetrí en enginn að hausti. Enginn marktækur munur var á milli viðhorfa til öryggis eða hversu afskekkt/aðgengilegt það er eftir árstíðum. Um 91–100% þátttanda fannst Þórsmörk náttúruleg. Um 92–98% fannst svæðið hreint, 78–98% fannst það fallegt og 84–93% finnst svæðið kyrrt. Svarendum fannst svæðið marktækt náttúrulegra, hreinna, fallegra og kyrrara að vetrí og hausti en um sumarið. 4% svarenda að sumri töldu að Þórsmörk væri mjög hávær ferðamannastaður. Hvað varðar skemmdir á náttúrunni af völdum ferðamanna urðu menn marktækt meira varir við þær að sumri en á öðrum árstínum. 22–75% þátttakenda tóku eftir rofi úr göngustígum, 17–52% gróðurskemmdum, 13–43% skemmdum á jarðmyndunum og 14–48% tóku eftir rusli eftir ferðamenn. **Hvað ánægju varðar voru 88–92% svarenda ánægð með dvölinu og enginn marktækur munur var á ánægjunni eftir árstíðum.** Það sama má segja um ánægju með náttúru og þjónustu en mikill meirihluti svarenda, eða 78–93%, var mjög ánægður með náttúruna og 80–83% voru ánægð með þjónustuna í Þórsmörk. Hvað varðar ánægju með innviði, þá voru 5–17% óánægð með skilti sem er marktækt meiri óánægja en á öllum hinum stöðunum sem rannsóknin nádi til. 42–67% voru ánægð og ekki greindist marktækur munur á ánægjunni milli árstíða. 52–71% voru ánægð með merkingar á skoðunarverðum stöðum, 72–81% með salernisaðstöðu og 30–69% voru ánægð með bílastæði og var ánægjan með þessa innviði marktækt meiri að hausti en að sumri. Ánægð með göngustíga voru 63–98% svarenda og marktækt færri í hópi þátttakenda að vetrí en á öðrum árstínum. **Meirihluta svarenda fannst ferðamannafjöldinn hæfilegur í Þórsmörk en 2–14% fannst hann (of) mikill og fjöldinn þótti marktækt meiri um sumarið en á öðrum árstínum.** Rúmum 10% svarenda um sumarið fannst vera annarra ferðamanna trufla upplifun sína. Meirihluti þátttakenda að sumri átti von á þessum fjölda en um 20% svöruðu að ferðamenn á svæðinu væru fleiri en þeir áttu von á. 5–11% fannst fjöldi erlendra ferðamanna of mikill og 4–28% þótti fjöldi hópferðamanna vera (of) mikill, og marktækt fleiri höfðu þá skoðun að sumri en að hausti. 0–16% fannst (of) margir fólksbílar vera á svæðinu, yfir sumarið þótti fólksbílfafjöldinn marktækt meiri en á öðrum árstínum. Fjöldi hópferðabifreiða fannst 2–13% (of) mikill en munurinn var ekki marktækur á milli árstíða. Niðurstaða rannsóknarinnar var að þolmörkum Þórsmerkur væri ekki náð, fyrst og fremst út af því að ekki væri búið að marka til hvaða ferðamanna og ferðamennsku svæðið ætti að höfða.

Geysir 2014–2016

Geysir er sjötti staðurinn af átta vinsælum áfangastöðum ferðamanna á Suður- og Vesturlandi sem Ferðamálastofa létt rannsaka með tilliti til félagslegra þolmarka ferðamennsku 2014–2015.³⁶⁶ Spurningalistum var dreift í ágúst og október 2014 og aftur í mars 2015. Úrtaksstærð var 7.683, þar af 2.594 ferðamenn að sumri sem voru 12% af heildarfjölda ferðamanna á því gagnasöfnunartímabili. Eins og á öðrum stöðum var fjöldi ferðamanna metinn út frá talningum akandi umferðar frá sumri 2014 til sumars 2015. Áætlaður fjöldi á því tímabili var rúmlega 1.100.000 ferðamenn. Bilatalningarnar gáfu vísbendingar um að umferðin væri breytileg eftir árstíðum. Mun fleiri heimsóttu Geysi yfir sumartímann en yfir veturinn. Á háönn komu 900–1.200 bílar að meðaltali á dag, en um hávetur var meðalumferð á dag tæp 200–320 bílar. Niðurstöður sýndu fæstar heimsóknir í janúar 2015 eða rétt rúm

57.600 ferðamenn, í mars var fjöldinn rétt rúmlega 80.300, 138.300 í júní og tæplega 154.800 í águst 2015. Talningin sýndi mikla aukningu í aðsókn á milli ára í þeim mánuðum sem voru til samanburðarhæf gögn. Um er að ræða tölur frá seinni hluta árs 2014 og 2015 sem sýndu 2% aukningu í júlí en 16% í ágúst,³⁶⁷ 29% í september, 47% í október og 39% í nóvember 2015 miðað við sama tíma árið áður.

Helstu niðurstöður viðhorfsrannsóknarinnar voru eftirfarandi:³⁶⁸ Um 71–80% svarenda töldu að náttúran hefði haft (mjög) mikil áhrif á heimsóknina á Geysi, marktækt mest hjá þeim sem komu að sumri og minnst hjá þeim sem komu um haustið. Um 14,5% summarþáttakenda höfðu komið áður. Af þeim fannst um 70% hafa fjölgad á svæðinu síðan þau komu síðast. Um 45–59% ferðamanna fannst svæðið mjög aðgengilegt en ferðamönnum að vetri þótti svæðið marktækt afskekktara. Litlum hluta ferðamanna eða 3–7% þótti staðurinn óörruggur og marktækt síður öruggur að vetri en á öðrum árstínum. Á **bilinu 6–21% svara-enda taldi Geysissvæðið (frekar) hávært og ferðamönnum að sumri fannst það marktækt háværara en ferðamönnum á öðrum árstínum.** Á bilinu 92–93% þótti Geysissvæðið mjög hreint, 92–94% fannst það fallegt og marktækt fallegra að hausti en á hinum árstínum, en 5–11% þótti Geysissvæðið manngert og marktækt manngerðara að sumri en á öðrum árstínum. Meirihluti ferðamanna varð var við skemmdir á náttúrunni af völdum ferðamanna, en 51–67% nefndu að þau hefðu tekið eftir rofi úr göngustígum og var marktækur munur á milli allra árstíða, mest um sumar, minnst að vetri. Um 32–53% tóku eftir skemmdum á gróðri (marktækt fleiri að hausti en á öðrum árstínum), 33–47% tóku eftir skemmdum á jarðmyndunum (marktækt fleiri að sumri en á öðrum árstínum) og 36–43% tóku eftir rusli (marktækt minna að vetri). Meirihluti ferðamanna, 85–87%, var ánægður með ferðina og ekki reyndist marktækur munur á milli árstíða hvað það varðar. **Mikill meirihluti þáttakenda, 94–96%, var (mjög) ánægður með náttúru Geysissvæðisins.** Um 76–86% svara-enda voru (mjög) ánægð með þjónustuna. **Ferðamenn að hausti voru marktækt ánægðari en ferðamenn að sumri.** Afstaða til innviða sem spurt var um var í stórum dráttum jákvæð. Um 77–81% ferðamanna voru (mjög) ánægð með ástand göngustíga (og marktækt meiri ánægja fannst hjá ferðamönnum að hausti en á öðrum árstínum, 69–74% ferðamanna voru (mjög) ánægð með skiltin og marktækt ánægðari að hausti en að vetri, 72–82% voru ánægð með bílastæði, 76% voru (mjög) ánægð með merkingar á skoðunarverðum stöðum (marktækt minni ánægja að vetri en á öðrum árstínum), 77–84% ferðamanna (mjög) ánægð með salernisaðstöðu, og marktækt ánægðari að vetri en á öðrum árstínum.

Meirihluta svarenda fannst ferðamannafjöldinn hæfilegur við Geysi, hins vegar var hátt hlutfall eða 10–36% sem fannst hann (of) mikill (marktækur munur var á skynjun á fjölda á milli allra árstíða – þ.e. fjöldinn þótti marktækt mestur að sumri en minnstar að vetri). Um 20% þáttakenda að sumri fannst vera annarra ferðamanna trufla upplifun sína. Meirihluti þeirra átti von á þessum fjölda en um 20% svarenda fannst fjöldi ferðamanna fleiri en þeir áttu von á. Þar fyrir utan voru þó nokkrir ferðamenn við Geysi ósáttir við fjölda bifreiða á svæðinu, en 7–26% fannst fjöldi fólksbifreiða (of) mikill og marktækt fleiri að sumri. 15–37% fannst fjöldi hópferðabifreiða (of) mikill (flestar um sumarið og fæstar um haustið). Að sama skapi þótti 18–39% fjöldi hópferðamanna (of) mikill. Fjöldi hópferðabifreiða og hópferðamanna þótti marktækt meiri að sumri en að hausti. Rannsakendur mátu það svo að þolmörkum Geysissvæðisins sem áfangastaðar ferðamanna væri ekki náð, fyrst og fremst út af því að ekki væri búið að marka til hvaða ferðamanna og ferðamennsku svæðið eigi að höfða. Hins vegar virtist hluti af markhópnum vera að nálgast sín þolmörk ef litið var til niðurstaðna.

Af rannsóknarstöðunum átta sem voru til skoðunar (Þórsmörk, Seltún, Jökulsárlón, Þingvellir, Sólheimajökull, Hraunfossar, Djúpalónssandur, Geysir) var ánægja gesta með ferðina marktaekt minnst við Geysi en marktaekt mest á Djúpalónssandi. Sama má segja um ánægju með göngustíga sem var marktaekt minnst við Geysi sem deildi þeim niðurstöðum með Jökulsárlóni á flest öllum árstínum. Geysir þótti manngerðasta, ljótasta og háværasta svæðið og fjöldi ferðamanna þótti marktaekt meiri þar en á hinum athugunarstöðunum á nánast öllum árstínum.

Í könnun Ferðamálastofu veturinn 2015–2016 og sumarið 2016 er spurt um afstöðu til fjölda ferðamanna á Geysissvæðinu. Alls fengust svör frá 1.371 erlendum ferðamanni að vetri og 1.470 að sumri. Niðurstöður sýndu að tæpum 70% svarenda um veturinn 2015–2016 þótti ferðamannafjöldinn ásættanlegur en tæplega 28% þótti hann (of) mikill.³⁶⁹ Um sumarið 2016, þótti 54% þátttakenda ferðamannafjöldinn (of) mikill á Geysissvæðinu og hlutfall þeirra sem fannst fjöldinn ásættanlegur var rétt rúm 43%.³⁷⁰

Gullfoss 2016

Í sömu könnun og nefnd var að framan var spurt um afstöðu ferðamanna til fjölda ferðamanna við Gullfoss. Þátttakendur voru 1.344 veturinn 2015–2016 og sumarið 2016 töku 1.455 þátt í könnuninni. Niðurstöður voru á þá leið að tæpu 71% svarenda um veturinn 2015–2016 þótti ferðamannafjöldinn ásættanlegur við Gullfoss en um fjórðungi svarenda þótti ferðamannafjöldinn við Gullfoss (of) mikill.³⁷¹ Sumarið eftir voru þeir enn fleiri eða tæplega 51% svarenda þótti ferðamannafjöldinn (of) mikill en tæplega 49% töldu hann ásættanlegan.³⁷²

Þingvellir 2014–2015

Þingvellir eru sjöundi staðurinn af átta vinsælum áfangastöðum ferðamanna á Suður- og Vesturlandi sem voru rannsakaðir með tilliti til félagslegra þolmarka ferðamennsku 2014–2015.³⁷³ Spurningalistum var dreift við gestastofuna á Hakini, við Nikulásargjá (Peningagjá) og við Kastala í júní og um mánaðarmótin september–október 2014 og aftur í febrúar 2015. Úrtaksstærð var 3.261. Fjöldi ferðamanna var metinn út frá bílatalningum á Hakini. Fjöldi ferðamanna frá júlí 2014 til júní 2015 var áætlaður rúmlega 578.100. Mikill munur virðist vera á umferðinni eftir árstíðum. Á háönn komu 500–700 bílar að meðaltali á dag, en um hávetur var umferðin 110–180 bílar. Í júlí 2014 var áætlaður fjöldi ferðamanna rúmlega 96.300, í janúar 2015 rúmlega 23.500 manns og í júlí 2015 98.300 sem var 2% aukning frá árinu áður. Straumurinn óx tölувart seinni part ársins 2015. Í september 2015 komu tæp 71.300, í október 56.300 og nóvember 37.700 sem er 28, 46 og 39% aukning frá árinu á undan.³⁷⁴

Helstu niðurstöður viðhorfskönnunar voru eftirfarandi:³⁷⁵ Um 75% gesta töldu að náttúran hefði haft (mjög) mikil áhrif á komuna til Þingvalla. 12% þátttakenda að sumri höfðu komið áður og 60% þeirra fannst hafa fjölgæð á Þingvallasvæðinu. Meirihluta þátttakenda fannst Þingvellir náttúrulegt svæði, 87–92% fannst það öruggt, 81–86% fallegt en marktaekt minna náttúrulegt, öruggt og fallegt að sumri en á öðrum árstínum og náttúrulegast, fallegast og óöruggast að vetri. Á bilinu 52–65% fannst svæðið aðgengilegt og marktaekt aðgengilegast að sumri. 95% þótti svæðið hreint og 79–89% þótti kyrrð einkenna Þingvelli en 3–8% svarenda fannst það hávært. Marktaekur munur var á milli árstíma þar sem ferðamönnum að sumri fannst svæðið háværara en ferðamönnum sem heimsóttu svæðið á öðrum árstínum. Ferðamenn að hausti fundu marktaekt meiri kyrrð á Þingvöllum en þeir sem heimsóttu Þingvelli á öðrum árstínum. Meirihluti ferðamanna varð var við einhverjar

skemmdir á náttúru af völdum ferðamanna, 38–50% tóku eftir rofi úr göngustígum, 21–43 tóku eftir gróðurskemmdum, 20–30% tóku eftir skemmdum á jarðmyndunum, og 24–31% tóku eftir rusli af völdum ferðamanna. Í öllum tilfellum urðu ferðamenn að sumri marktækt meira varir við þessi atriði en á öðrum árstínum, minnst að vetri. **Mikill meirihluti allra svarenda, eða 95%, var (mjög) ánægður með náttúruna og rúmlega 87–89% voru ánægð með heimsóknina. Mun minni hópur, eða tær 62–67%, var (mjög) ánægður með þjónustuna á Þingvöllum og marktækt ánægðari að vetri en að sumri.**

Pegar spurt var um ástand innviða var frekar mikil óánægja með salernisaðstöðu, hlutfall (mjög) óánægðra var 15–17% og (mjög) ánægðra 53–57%. Enginn marktækur munur var á afstöðu svarenda eftir árstínum, heldur ekki hvað varðar skiltin á svæðinu en 67–70% voru (mjög) ánægð með þau. Mest ánægja var með göngustíga, 86–88% voru ánægð og svarendur að sumri voru marktækt ánægðari en að vetri. 71–78% voru ánægð með bílastæðin og ferðamenn að sumri og hausti voru ánægðari en ferðamenn að vetri. 71–75% (mjög) ánægð með merkingar á áhugaverðum stöðum, sérlega þeir sem heimsóttu svæðið um haustið en þeir voru marktækt ánægðari en vetrargestirnir. Ánægja með göngustíga var marktækt meiri á Þingvöllum en á samanburðarsvæðunum sjö.

Meirihluta svarenda fannst ferðamannafjöldinn hæfilegur á Þingvöllum en 6–20% þótti hann (of) mikill og greindist marktækur munur á viðhorfi milli árstíða. Ekki kemur fram hvenær, en hlutfallslega flestum svarendum þóttu (of) margir á Þingvöllum að sumri (20%) og næst á eftir að vetri (13%). **Um 12% svarenda að sumri fannst vera annarra ferðamanna trufla upplifun sína.** Meirihluti þáttakenda að sumri átti von á þessum fjölda en rúmlega fimm tungi svarenda fannst fjöldi ferðamanna á svæðinu meiri en þeir áttu von á og 5–13% svarenda fannst fjöldi fólksbíla (of) mikill. Ferðamönnum að sumri fannst fólksbíla-fjöldinn marktækt meiri en ferðamönnum á öðrum árstínum. Enn fleirum eða 12–23% þáttakenda þótti fjöldi hópferðabreiða (of) mikill og 14–26% fannst fjöldi hópferðamanna (of) mikill. Í báðum tilfellum þótti fjöldinn marktækt mestur að sumri og minnstur að hausti. **Rannsakendur mátu það svo að þolmörkum Þingvalla væri ekki náð, þó svo að nokkuð stórum hluta ferðamanna fyndist fjöldi ferðamanna og bifreiða mikill, fyrst og fremst út af því að ekki væri búið að marka til hvaða ferðamanna og ferðamenndu svæðið ætti að höfða.**

Hálendið

Lónsöræfi 2000–2003

Þáttakendur í rannsókn sem gerð var á félagslegum þolmörkum ferðamanna í Lónsöræfum voru 95.³⁷⁶ Í skipulagsdrögum og friðlýsingarákvæðum fyrir Lónsöræfi kemur fram að nýta skuli landið sem gönguland, uppbygging þar sé háð leyfisveitingu, sem eigi að taka mið af náttúruvernd og að bjóða göngumönnum að ferðast um svæðið án truflunar frá skarkala daglegs lífs. Viðmið um þolmörk hafa ekki verið mörkuð. Áætluð umferð ferðamanna var 1.600 ferðamenn. Niðurstöður rannsóknarinnar voru á þá leið að **félagslegum þolmörkum væri ekki náð.** Ferðamenn voru almennt mjög ánægðir með dvölina í Lónsöræfum (4,21 af 5). Um 96% þáttakenda taldi ósnortna náttúru sem hluta af að-dráttaraflí svæðisins. Þáttakendur voru almennt sammála um að uppbygging eins og hótel, gistihús og þjónustumannvirki væri ósættanleg á ósnortnum víðernum, en 86% svarenda voru sátt við fjallaskála og 76% stíga myndaða af umferð ferðamanna. Almenn ánægja ríkti meðal þeirra með náttúruna í Lónsöræfum (4,55 af 5) en ferðamenn voru síður ánægðir með þjónustu á svæðinu (3,82). Ferðamenn kvörtuðu helst undan þurrsalernisaðstöðu vegna ólyktar og eins þótti sumum gönguleiðir/stígar erfiðir og hættulegir (sbr. umfjöllun í kafla

um þolmörk innviða). Hvað varðar fjölda ferðamanna á Lónsöræfum þótti hann almennt hæfilegur. Niðurstöður viðhorfshópaskiptingar svarenda sýndu að 15% þáttakenda töldust eindregnir náttúrusinnar, 40% náttúrusinnar, 27% almennir ferðamenn og 18% þjónustusinnar.³⁷⁷ Ekki reyndist marktækur munur á viðhorfum þeirra til framangreindra atriða en niðurstöður bentu til að væntingum náttúrusinna væri mun betur fullnægt á Lónsöræfum en þjónustusinna sem gáfu svæðinu marktækt lægri einkunn (8,86 af 10) en hreiningjar (9,40 af 10). Sú ályktun var dregin að svæðið virtist höfða til allra viðhorfshópa, þó að vísbandingar væru um að það hallaði á þjónustusinna, en með þeim fyrirvara þó að úrtakið hefði verið lítið og þörf væri á að taka niðurstöðum með fyrirvara.

Rannsóknin var endurtekin árið 2013.³⁷⁸ Þáttakendur voru 56 og 21 tóku þátt í viðtalsrannsókn. Niðurstöður voru m.a. nýttar í verkefnið „Áætlun um ferðamennsku á miðhálendi Íslands“ sem unnið var fyrir Ferðamálastofu.³⁷⁹ Vísbandingar fundust um að þónokkrar breytingar hefðu orðið á ferðamennsku Lónsöræfa. Í Lónsöræfum ferðuðust marktækt fleiri gangandi en árið 2000 eða tæp 90% ferðamanna. Í hlutfallslegri skiptingu ferðamanna í viðhorfshópa hafði fjölda í almenna hópnum sem taldist 54% á kostnað náttúrusinna sem voru 13% og þjónustusinna sem voru 18%. Þó breyttist ekki hlutfall eindreginna náttúrusinna sem hélst 15%. Það var mat allra þáttakenda að ósnortin víðerni væru hluti af aðdráttaraflí staðarins og upplifðu þau sem slík. 94% þótti mjög mikilvægt að öðlast slíka upplifun og 87% töldu það vera ástæðuna fyrir heimsókn. Kyrrð var annar mjög mikilvægur þáttur í upplifun ferðamanna og í viðtolum kom fram að hana væri erfitt að upplifa í heimalandi erlendu ferðamannanna. **Náttúruupplifunin var sterkust og gjarnan tengd náttúrufegurð, fjölbreytni og andstæðum sem var að finna í náttúrunni. Dvölin í náttúrunni kallaði fram innri frið, ró og aukna orku. Íslenskir ferðamenn nefndu aðgengi að kyrrð og ró sem mikilvæg lífsgæði. 96% ferðamanna töldu svæðið hafa staðið undir væntingum þeirra til kyrrðar. Gestir Lónsöræfa vildu halda í mjög einfalda uppbyggingu og takmarkaða þjónustu.** Þeim fannst mikilvægt að hafa fjallaskála og merktar gönguleiðir og að geta gengið án þess að sjá ummerki eftir aðra ferðamenn en lögðu litla áherslu á lagða göngustíga eða áningarástaði í náttúrunni. Þetta voru jafnframt þeir innviðir sem máttu vera til staðar án þess að ósnortin víðerni glötuðu eiginleikum sínum að þeirra mati. Eina marktæka breytingin í viðhorfum ferðamanna til æskilegra eða óæskilegra mannvirkja var viðhorf til slitlagðra vega sem var ívíð jákvæðara árið 2013 en þótti enn óviðeigandi. Viðhorfið var ívíð neikvæðara en áður til bensinstöðva og hótela (92% mótfallin) en munurinn var ekki marktækur. Í Lónsöræfum voru 88% ferðamanna ánægð. **Náttúran stóðst væntingar hjá nánast öllum (fékk 4,92 af 5 mögulegum en var 4,7).** Mjög fáir urðu varir við gróðurskemmdir, skemmdir á jarðmyndunum, traðk eftir hesta, ummerki eftir utanvegaakstur og rusl, en um 10% tóku eftir rofi úr göngustígum. Um 80% ferðamanna voru ánægð með aðstöðu og þjónustu á svæðinu sem þótti standast væntingar ágætlega eða fullkomlega. Rannsóknin merkti einnig marktæka aukningu í ánægju ferðamanna á þessum þáttum frá árinu 2001. Tæplega 30% ferðamanna fannst mikilvægt að fáir aðrir ferðamenn væru á svæðinu, og einungis 2% ferðamanna upplifðu sig í fjölmenni á athugunartímabilinu. **Mikill meirihluti (90%) taldi fjölda ferðamanna hæfilegan.** Eins þótti meirihluta svarenda fjöldi hópferðabifreiða, göngumanna og hestamanna hæfilegur, en könnunin merkti einnig óánægju í þessa veru, t.d. fannst 20% ferðamanna hestamenn of margir og svipuðum fjölda fannst þeir of fáir. Vélvædd umferð er bönnuð í friðlandinu en óánægja gæti tengst umferð á Illakambi sem er aðalinnkomusvæði að Lónsöræfum. Í viðtolunum kom fram að göngulandið þótti erfitt þeim sem ættu erfitt með að fóta sig í skriðum og nokkrir upplifðu óöryggi í fámenninu. Mikið öryggi þótti í því að

hafa landverði á svæðinu. Ekkert var minnst á salernin sem þóttu mikið vandamál árið 2003 sem gaf í skyn að búið væri að laga þann þátt. Í samantekt kemur fram að náttúra svæðisins, aðgengi að svæðinu og hversu erfitt landið er yfirferðar vinni gegn því að Lónsöræfi fari fram úr þolmörkum hvað ferðamenn varðar. Í Lónsöræfum sé kjörið gönguland fyrir þá sem kjósa frumstæða þjónustu á ferðalögum sínum og vilja reyna á sig í krefjandi göngulandi.³⁸⁰

Laki 2007

Árið 2007 var gerð rannsókn á félagslegum þolmörkum ferðamanna í Lakagígum. Fjöldi ferðamanna var áætlaður út frá bílatalningum. Þátttakendur voru 397 ferðamenn sem svoruðu spurningalistum og 19 tóku þátt í viðtalsrannsókn. Niðurstöður voru þær helstar að ferðamenn kæmu á Lakasvæðið fyrst og fremst til að skoða stórbrotna náttúru, landslag og jarðfræðiminjar frá Skaftárelendum. Fjöldi ferðamanna var áætlaður 8.500 á ári. Langflestir komu akandi á svæðið. Nær allir, eða 99% ferðamanna, voru ánægðir með heimsóknina í Laka. Ánægja þeirra tengdist fyrst og fremst náttúrunni og eiginleikum víðerna, en um 90% ferðamanna töldu náttúruna hafa fullkomlega staðist væntingar. Fámennið á svæðinu vakti einnig ánægju hjá gestum, 80% ferðamanna voru mjög sátt við fjöldann en 9% þátttakenda fannst fjöldinn of mikill. 3% gesta kvartaði undan háu verðlagi, gisti- og salernisaðstöðu sem þótti óviðunandi. Lélegar merkingar á gönguleiðum og ástand vega var einnig nefnt. Almenn viðkvæmni/neikvæðni fannst gagnvart röskun á náttúru með frekari uppybyggingu mannvirkja, svo sem virkjana, bensínstöðva, hótela og veitingastaða. Samkvæmt skiptingu svara í viðhorfshópa voru 19% þátttakenda náttúrusinnar 55% almennir ferðamenn og 26% þjónustusinnar. Byggt á almennri ánægju gesta með svæðið og fjölda ferðamanna var talið að þolmörkum svæðisins væri ekki náð, hins vegar gætu þau 9% sem fannst of fjlómennt á svæðinu bent til þess að þolmörkum kröfuhörðustu gestanna yrði brátt náð.

Laki 2013

Talningar á umferð ferðamanna sýndu að árið 2013 heimsóttu 15 þúsund ferðamenn Lakasvæðið sem var 76% aukning frá árinu 2007.³⁸¹ Engar rannsóknir á viðhorfum ferðamanna hafa farið fram í Laka síðan 2007.

Stór-Fjallabakssvæðið

Landmannalaugar 2000

Árið 2000 fór fram þolmarkarannsókn í Landmannalaugum með 546 þátttakendum. Niðurstöður voru birtar árið 2003.³⁸² Í fyrstu umferð greiningar voru svör þátttakenda ekki greind eftir viðhorfshópum. Helstu niðurstöður voru eftirfarandi:

Áætluð umferð ferðamanna árið 2000 var 60 þúsund manns. 90% þátttakenda fannst ósnortin víðerni vera hluti af aðdráttarafli svæðsins. Fjallaskálar og stígar myndaðir af umferð ferðamanna, vegslóðar og lagðir göngustígir talist það helsta sem mætti vera í náttúrunni svo að svæði missti ekki gildi sitt sem ósnortin víðerni. Önnur ásýndarbreyting og uppybygging þótti óæskileg, hvort sem það tengdist beinni þjónustu við ferðamenn (hótel, gistiþús, þjónustumiðstöðvar) eða ekki (virkjunarmannvirki og háspennulínur). **Almenn ánægja ríkti meðal þátttakenda með náttúru friðlandsins þar sem rúmlega 85% töldu hana hafa staðist væntingar og 75% fullkomlega. Hins vegar stóðst þjónustan ekki væntingar nema hjá riflega helmingi gesta og 3% voru mjög óánægð með þjónustuna.** Þegar menn voru spurðir um æskileg mannvirkji á stað eins og Landmannalaugum þóttu fjallaskálar, salerni og tjaldstæði æskilegust, þar á eftir malarvegir og slitlagðir vegir, skiptar

skoðanir voru um ágæti hótel- og veitingareksturs, en girðingar, bensínstöðvar og virkjanir þóttu óæskileg mannvirki. **Meirihluta gesta, 68%, þótti ferðamannafjöldinn á svæðinu og dreifing hans hæfilegur en fimmþungur gesta upplifði fjölmenni og þar af fannst einum af hverju tíu alltof margir ferðamenn vera í Landmannalaugum.** Samt sem áður, þegar á heildina er litið, var mikill meirihluti, eða níu af hverjum tíu, ánægður eða mjög ánægður með dvölina og 8% þátttakenda voru mjög óánægð. Óánægja ferðamanna með þjónustu og fjölda ferðamanna á svæðinu kom því ekki niður á ánægju gesta með heimsóknina. Á þeim forsendum var niðurstaðan sú að félagslegum þolmörkum ferðamennsku væri ekki náð í Landmannalaugum, en bent var á að 20% ferðamanna upplifðu fjölmenni sem væri ákveðin vísbinding um að þolmörkum þess hóps, þ.e. fimmþungi gesta, hefði verið náð. Svör þátttakenda endurspegluð meirihluta almennra ferðamanna. Viðhorfshópaskipting svara sýndi að 3% þátttakenda voru eindregnir náttúrusinnar, 26% náttúrusinnar, 47% almennir ferðamenn og 24% þjónustusinnar.³⁸³ Tiltölulega fáir voru í hópi náttúrusinna í Landmannalaugum miðað við önnur ferðamannasvæði á hálandinu, svo sem Lónsöræfi og Langasjó, þar sem náttúrusinnar voru 55% og 59%, enda reyndist marktækur munur á viðhorfum þeirra til mannvirkja í náttúrunni þar sem ferðamenn í Landmannalaugum voru mun umburðarlyndari gagnvart þeim. Það er í takt við þarfir almennra ferðamanna og þjónustusinna og er mögulega skýringin á hinni miklu ánægju meðal ferðamanna í Landmannalaugum þrátt fyrir að svæðið standi ekki undir væntingum hvað þjónustu varðar.

Viðhorfskönnum 2003

Árið 2003 var gerð skoðanakönnun á meðal ferðamanna í Landmannalaugum um afstöðu til mannvirkja og þjónustu í friðlandi að Fjallabaki og á miðhálendi Íslands.³⁸⁴ Spurt var um allar gerðir gististaða, mannvirkri tengd áningu og fræðslu, þjónustu, umferðarmannvirki og virkjanamannvirki. Þátttakendur voru 212. **Af þeim mannvirkjum sem voru til staðar í friðlandinu og á hálandinu og þátttakendum var mest í nöp við voru virkjanamannvirki, malbikaðir vegir og kofar í einkaeign nefndir.** Af þessum mannvirkjum þóttu þátttakendum háspennulínur verstar. Af því sem ekki var þegar til staðar á hálandinu og í friðlandinu og þátttakendur voru mest á móti voru hótel og meirihlutinn vildi auk þess ekki gistiheimili, veitingastaði eða viðgerðaþjónustu. Það sem ferðafólk finnst eiga heima á hálandinu og vildi gjarnan fá meira af er (í þessari röð) fræðsluskilti, bekkir og borð, vegvisar, fjallaskálar, landverðir, læknispjónusta, brýr, bensínstöðvar, tjaldstæði, upplýsingamiðstöðvar og verslanir. Vísbindigar fundust um að viðhorf ferðamanna virtust tengjast ferðamáta, sem er í takt við erlendar rannsóknir. Þeir sem ferðast á einkabílum virtust samþykkja fleiri gerðir mannvirkja en þeir sem komu til Landmannalauga í rútum. Eins komu fram séróskir hjá tilteknunum hópum. Gönguferðamenn kölluðu t.d. eftir upplýsingum um fleiri gönguleiðir á hálandi Íslands og göngukortum á ensku. Þá komu fram vísbindigar um að þeir sem höfðu mestu ferðareynsluna á hálandinu væru almennt meira á móti mannvirkjum og þjónustu á hálandinu.

Polmarkarannsókn 2009

Árið 2009 var rannsóknin á félagslegum þolmörkum frá 2000 endurtekin í Landmannalaugum með þátttöku 1.105 einstaklinga sem svöruðu spurningalistu og viðtöl voru tekin við 24 ferðamenn. Niðurstöður nýttust í stefnumótunarverkefnið „Áætlun um ferðamennsku á miðhálendi Íslands“.³⁸⁵ Hlutfallsleg skipting ferðamanna í viðhorfshópa leiddi í ljós að 20% ferðamanna voru náttúrusinnar eða eindregnir náttúrusinnar, 58% almennir ferðamenn og

22% þjónustusinnar. Viðhorf ferðamanna í Landmannalaugum endurspegluðu meirihluta almennra ferðamanna. Aðrar niðurstöður voru þessar helstar: 92,1% töldu ósnortin víðerni hluta af aðdráttaraflri staðarins. Yfir 90% fannst mjög mikilvægt að upplifa óraskaða náttúru og litlu færri sögðu það vera ástæðu fyrir heimsókninni. Upplifun á kyrrð var einnig mjög mikilvægur þáttur hjá um 80% svarenda og rúm 60% töldu mikilvægt að geta gengið um án þess að verða vör við mannvirki önnur en fjallaskála. Vegslóðar og lagðir göngustígur voru einnig taldir í lagi. Vegir, þjónustumiðstöðvar, virkjanamannvirki, ummerki um utanvega-akstur og hótel þóttu 80–95% þátttakenda ekki mega vera til staðar til þess að líta mætti á svæði sem „ósnortin víðerni“. Þegar kom að viðhorfi til mannvirkja á Landmannalauga-svæðinu fengu þessi mannvirki mun meiri fylgi. 42% töldu æskilegt að þar væri veitingastaður og litlu færri, eða 38%, hótel auk þess sem 40% töldu bensínstöð æskilega. Einnig var jákvætt viðhorf til uppbryggðra malarvega þar sem 37% fannst þeir æskilegir og um helmingur í lagi. Um 45% ferðamanna finnst mikilvægt að sjá fáa aðra ferðamenn. **Um 90% ferðamanna í Landmannalaugum voru ánaegð.** Hjá 90% gesta stóð náttúran undir væntingum og fékk nánast fullt hús stiga hvað væntingar ferðamanna varðar og um 65% töldu hana standast væntingar ágætlega eða fullkomlega. Stórum hópi eða 37% ferðamanna fannst fjöldi ferðamanna of mikill í Landmannalaugum. Þrátt fyrir að meirihlutinn sé ánaegður þótti stórum hópi of margir ferðamenn á staðnum sem benti til að þolmörkum sumra ferðamanna væri náð í Landmannalaugum.

Tölfræðilegur samanburður á svörum ferðamanna í Landmannalaugum 2000 og 2009 leiddi í ljós að samsetning markhópsins sem heimsækir Landmannalaugar hafði breyst.³⁸⁶ Náttúrusinnum í hópnum hafði fækkað úr 29% í 20%, hins vegar hafði fjölgæð úr 47% í 58% í hópi almennra ferðamanna.³⁸⁷ Árið 2009 voru einnig fleiri ferðamenn ósáttir við fjölda ferðamanna í Landmannalaugum en frá árinu 2000 hafði þeim fjölgæð úr 22% í 37%. Breytingin er tölfræðilega marktæk. Fjölmenni er helsta umkvörtunarefni ferðamanna í Landmannalaugum. Hlutfall óánægðra var 5–6% og var óbreytt frá árinu 2000. Flestir ferðamanna sumarið 2009 voru þó ánaegðir með dvölinu, einkum var ánaegja meðal þeirra sem voru að koma í fyrsta sinn. 90% svarenda töldu náttúru svæðisins standa undir væntingum en þeim hafði marktækt fækkað frá árinu 2000 sem benti til þess að svæðið væri farið að láta undan síga. Enda kom á daginn að fleirum finnst svæðið sóðalegt. Þjónustukröfur höfðu einnig aukist, andstaða við mannvirki minnkað og þarfir sveigst meira að manninum og þörfum hans á kostnað náttúrunnar. **Pessi sjónarmið sem endurspeglar viðhorf ferðamanna í Landmannalaugum árið 2009 eru frábrugðin ríkjandi sjónarmiðum annarra ferðamannastaða á hálandi Íslands.** Vísbendingar um slíkan mismun fundust fyrst árið 2003 við samanburð á niðurstöðum þolmarkarann-sókna í Landmannalaugum og á Lónsöræfum.³⁸⁸

Viðhorfskönnum 2016

Í viðhorfskönnum Ferðamálastofu veturinn 2015–2016 og sumarið 2016 voru erlendir ferðamenn spurðir um afstöðu til fjölda ferðamanna í Landmannalaugum. Alls fengust 429 svör frá erlendum ferðamönnum að vetri og 810 að sumri. Niðurstöður sýndu að tæpum 83% svarenda veturinn 2015–2016 þótti ferðamannafjöldinn ásættanlegur en 9% þótti hann (of) mikill.³⁸⁹ **Um sumarið 2016 var hlutfall þeirra sem þótti fjöldi ferðamanna (of) mikill um 34% og hlutfall þeirra sem fannst fjöldinn hæfilegur var rétt rúmlega helmingur eða 57%.**³⁹⁰

Hrafntinnusker 2011

Árið 2011 fór fram rannsókn í Hrafntinnuskeri á viðhorfum ferðamanna.³⁹¹ Rannsóknin var hluti af verkefninu „Áætlun um ferðamennsku á miðhálendi Íslands“. Hrafntinnusker er þekktur áfangastaður á „Laugaveginum“, gönguleiðinni sem liggar á milli Landmannalauga og Þórsmerkur. Þátttakendur í spurningakönnun voru 366 og 22 töku þátt í viðtalsrannsókn. Niðurstöður voru þessar helstar: Hrafntinnusker reyndist fyrst og fremst áfangastaður gönguferðamanna. Hlutfallsleg skipting ferðamanna í viðhorfshópa leiddi í ljós að 29% ferðamanna væru náttúrusinnar eða eindregnir náttúrusinnar, 58% almennir ferðamenn og 13% þjónustusinnar. **Yfir 96% ferðamanna töldu ósnortin víðerni hluta af aðdráttaraflí svæðisins.** Nálægt 95% fannst mjög mikilvægt að upplifa óraskaða náttúru á ferðalaginu og litlu færri fannst mikilvægt að upplifa kyrrð. Annar mjög mikilvægur þáttur hjá um 65% þátttakenda var að geta gengið um án þess að verða vör við mannvirki önnur en fjallaskála. Um 10% fannst það hins vegar lítið eða alls ekki mikilvægt. Hvað varðar mannvirki sem mættu vera til staðar án þess að ósnortin víðerni töpuðu eiginleikum sínum sem slík töldu um 80% þátttakenda að fjallaskálar teldust til þeirra mannvirkja, tæp 50% voru einnig hlynnt lagningu göngustíga og um 30% svarenda vegslóða. Önnur mannvirki, svo sem vegir, þjónustumiðstöðvar, virkjanamannvirki, hótel og ummerki um utanvegaakstur, fengu lítið sem ekkert fylgi. Hvað varðar viðhorf til mannvirkja sem voru þegar á svæðinu endurspeglæði afstaðan viðhorf þeirra til ósnortinna víðerna. Tæpum 80% fannst hótel, veitingastaðir, bensínstöðvar og virkjanir (mjög) óæskileg mannvirki. Heldur minni andstaða var gegn gestastofu og uppbyggðum malarvegi en 60% þátttakenda þóttu slík mannvirki (mjög) óæskileg. Tæplega 60% ferðamanna fannst (afar) mikilvægt að sjá fáa aðra ferðamenn. **Yfir 95% ferðamanna í Hrafntinnuskeri voru (mjög) ánægð.** Náttúran fékk nánast fullt hús stiga hvað væntingar ferðamanna varðaði. Enginn var óánægður með náttúruna sem slíka. Hins vegar töku um 20% ferðamanna eftir (mjög) miklu rofi úr göngustígum, um 10% töku eftir (mjög) miklum gróðurskemmdum og ummerkjum eftir utanvegaakstur og um 5% töku (mjög) mikið eftir traðki eftir hestasferðir. **Um 60% ferðamanna fannst frumstæð aðstaðan standast væntingar og um 65% voru ánægð með þjónustuna í Hrafntinnuskeri.** Helstu umkvörtunarefnin voru þurrsalerni (vegna ólyktar) sem þóttu ekki standast nútímakröfur, þrengsli í skála, fjöldi ferðamanna almennt og fjöldi hópferðabifreiða. Könnunin leiddi í ljós að **40% ferðamanna í Hrafntinnuskeri fannst ferðamannafjöldinn almennt mikill eða of mikill á svæðinu**, og fjöldi göngu-manna var um 35% ferðamanna ekki að skapi. Um 25% fannst fjöldi hópferðabifreiða mikill eða of mikill og um 10% var fjöldi hestamanna ekki að skapi. Höfundar lögðu til að hægt væri að stika fleiri gönguleiðir, byggja skála og göngubrýr og þannig dreifa álaginu svo að leiðir í kring gætu höfðað til náttúrusinna. Einnig væri ráð að banna trúss og þar með takmarka fjölda á Laugaveginum við þá sem geta boríð viðlegubúnaðinn.

Álfavatn 2011

Álfavatn er annar þekktur áfangastaður á Laugaveginum. Þar eru tvö saeluhús og tjaldstæði í umsjón Ferðafélags Íslands. Við Álfavatn fór fram sams konar rannsókn og í Hrafntinnuskeri sem lýst var hér að framan.³⁹² 220 ferðamenn svoruð spurningakönnun. Helstu niðurstöður voru eftirfarandi: Í hlutfallslegri skiptingu ferðamanna í viðhorfshópa voru 25% ferðamanna náttúrusinnar eða eindregnir náttúrusinnar, 53% almennir ferðamenn og 21% þjónustusinnar. **Rúmlega 93% töldu ósnortin víðerni hluta af aðdráttaraflí staðarins og svipuðu hlutfalli ferðamanna fannst mjög mikilvægt að upplifa óraskaða náttúru og kyrrð í ferðinni.** Um 70% ferðamanna fannst einnig mikilvægt að geta gengið um án

pess að verða vör við mannvirki önnur en fjallaskála. Tæp 80% ferðamanna töldu að fjallaskálar teldust til mannvirkja sem mættu vera á ósnortnum víðernum án þess að þau glötuðu þeim eiginleika. Tæp 50% töldu að lagðir göngustígar væru viðeigandi og tæp 40% nefndu vegslóða, en önnur mannvirki, t.d. vegir, þjónustumiðstöðvar, virkjanamannvirki, ummerki um utanvegaakstur og hótel/gistihús, fengu hverfandi fylgi sem viðeigandi mannvirki á ósnortnu víðerni. Hvað varðar mannvirki á þessum áfangastað voru 80% ferðamanna mjög hlynnt fjallaskálum en önnur mannvirki, t.d. akbrýr, uppbyggðir malarvegir, bundið slitlag, heilsársvegir, bensínstöðvar, veitingastaðir, gestastofur, hótel og virkjun, þóttu 60–85% ferðamanna óæskileg eða mjög óæskileg. Tæpum helmingi svarenda fannst (mjög) mikilvægt að sjá fáa aðra ferðamenn. **Hvað varðar ánægju gesta með dvölinu voru 99% ferðamanna ánægð.** Náttúran stóðst væntingar 98% ferðamanna ágætlega eða fullkomlega. Samt sem áður töldu 20% ferðamanna sig hafa orðið vör við (mjög) mikiof rof úr göngustígum, og tæp 10% voru (mjög) mikiof varir við gróðurskemmdir og ummerki eftir utanvegaakstur. **Tæplega 80% ferðamanna voru ánægð með aðstöðuna og þjónustuna þegar spurt var um hvernig þessi atriði stóðust væntingar.** Flestum, eða um 60% ferðamanna við Álfavatn, fannst mannfjöldinn á svæðinu hæfilegur, en tæp 30% fannst mannfjöldinn (allt)of mikill. Um 20% ferðamanna fannst fjöldi gönguferðamanna og hópferðabifreiða (allt)of mikill.

Landmannahellir 2011

Rannsóknin við Landmannahelli tilheyrir sömu rannsókn og fór fram á svipuðum tíma í Hrafntinnuskeri og Álfavatni á „Laugaveginum“ sem og við Öldufell og í Eldgjá. Þátttakendur við skálann í Landmannahelli voru 188 sem svörðu spurningalista og 21 tóku þátt í viðtalsrannsókn.³⁹³ Niðurstöður voru þær helstar að hlutfallsleg skipting ferðamanna í viðhorfshópa leiddi í ljós að 31% ferðamanna væru náttúrusinnar eða eindregnir náttúrusinnar, 44% almennir ferðamenn og 26% þjónustusinnar. **Tæplega 96% töldu að aðdráttarafl staðarins tengdist ósnortnum víðernum.** Yfir 90% þátttakenda fannst mjög mikilvægt að upplifa óraskaða náttúru í ferðinni. Upplifun á kyrrð var annar mikilvægur þáttur hjá um 85% svarenda og hjá 50% svarenda var mikilvægt að geta gengið um án þess að verða vör við mannvirki önnur en fjallaskála. Um 50% ferðamanna við Landmannahelli fannst vegslóðar og lagðir göngustígar ásættanlegir en þjónustumiðstöðvar /gestastofur, virkjanir, hótel/gistihús og ummerki um utanvegaakstur þóttu þeim aftur á móti mjög óviðeigandi á ósnortnum víðernum. Hvað varðar viðhorf til mannvirkja á þessum áfangastað fannst yfir 80% þátttakenda fjallaskálar æskilegir eða mjög æskilegir, og tæplega 40% þátttakenda fannst uppbyggðir malarvegir (mjög) æskilegir. Heldur fleiri voru á móti slíkri vegalagningu. Um 60%–80% svarenda fannst einnig virkjanir, veitingastaðir, bensínstöðvar (mjög) óæskileg á þessu svæði. Hins vegar voru 40% andvíg gestastofu sem voru álíka margir og töldu hana æskilegt mannvirki. **Rúmlega helmingi svarenda finnst mikilvægt að sjá fáa aðra ferðamenn.** Heilt yfir voru um 95% ferðamanna ánægð með heimsóknina og enginn taldi sig óánægðan. **Yfir 90% töldu náttúruna hafa staðist væntingar ágætlega eða fullkomlega en menn urðu þó nokkuð varir við skemmdir.** Um 20% ferðamanna urðu vör við (mjög) mikil ummerki eftir utanvegaakstur, 15% traðk vegna hestaferða og um 10% tóku eftir miklum eða mjög miklum gróðurskemmdum. **70% ferðamanna voru ánægð með aðstöðuna á svæðinu með tilliti til þess hvernig hún stóð undir væntingum og litlu færri voru ánægðir með þjónustuna í þessu sambandi.** Ferðamenn töldu að bæta mætti bæði salerni og sturtur. Meirihlutanum fannst mannfjöldi við Landmannahelli hæfilegur, en um 20% ferðamanna fannst mannfjöldinn (of) mikill. Tæp 40% fannst

fjöldi hópferðabifreiða (allt)of mikill. Það sama má segja um fjölda göngumanna og hestamanna sem um 20% svarenda þótti (allt)of mikill. Ferðamenn við Landmannahelli voru mun andvígari uppbyggingu innviða í náttúrunni en ferðamenn í Landmannalaugum fyrir utan afstöðu þeirra til fjallaskála sem var mun eindregnari og í takt við svör ferðamanna á öðrum ferðamannastöðum á hálandi Íslands.

Öldufell 2011

Við Öldufell var gögnum um viðhorf ferðamanna safnað sumarið 2011 í tengslum við möguleg áhrif fyrirhugaðrar virkjunar í Hólmsá á ferðamennsku og útvist á svæðinu.³⁹⁴ Því var ekki um eiginlega þolmarkarannsókn að ræða en sams konar spurningalisti var lagður fyrir og í þolmarkarannsóknunum. Gögnum var safnað við Hólmsárfossa. Þátttakendur í spurningakönnun voru 58 og 22 töku þátt í viðtalsrannsókn. Helstu niðurstöður voru eftirfarandi: Leiðin að Öldufelli er hluti af Fjallabaksleið syðri og er fyrst og fremst farin akandi. Sumarið 2011 fóru 1.400 bifreiðar um þessa leið. Meirihluti ferðamanna, eða rúmlega 90%, taldi að ósnortin náttúra væri hluti af aðdráttarafla svæðisins og 83% nefndu landslagið. **Mikilvægast fannst ferðamönnum á þessu svæði að geta upplifað óraskaða náttúru, en um 95% fannst það frekar eða mjög mikilvægt. Tæpum 90% fannst frekar eða mjög mikilvægt að upplifa kyrrð og um 60% fannst frekar eða mjög mikilvægt að geta gengið án þess að sjá mannvirki og sjá fáa aðra ferðamenn.**³⁹⁵ Hvað varðar mannvirki í ósnortinni náttúru sem ganga ekki á gildi hennar sem slíkrar voru ferðamenn við Öldufell hlynntastir fjallaskálum (fengu 3,94 af 5 (5=mjög hlynntur)), næstar í röðinni voru akbrýr sem fengu 2,79 af 5 mögulegum. 60% voru fylgjandi fjallaskálum, litlu færri vegslóðum og tæp 50% lögðum göngustígum. Önnur mannvirki, t.d. vegir, miðlunarhlón, rafmagnslínur, merki um utanvegaakstur, stíflumannvirki og þjónustumíðstöðvar, fengu á bilinu 2–15% fylgi þar sem vegir fengu mest og þjónustumíðstöðvar minnst. Virkjanir á þessu svæði fengu einkunnina 1,7 af 5. Hvað varðar uppbyggingu á þessu svæði voru flestir andvígir frekari uppbyggingu. Af þeim sem svöruðu spurningalistum voru tæplega 70% hlynnt fjallaskálum, hins vegar voru 52% mótfallin betri vegi og uppbyggðum malarvegum, 59% voru (mjög) andvíg bundnu slitlagi. Um 60% svarenda töldu sig ekki hefðu ferðast viðar um svæðið ef á svæðinu væru betri vegir. Um 80% voru andvíg virkjun á svæðinu en 14% hlynnt. Tæplega 30% fannst virkjanir hafa þau áhrif á náttúruna að hún sé ekki lengur náttúruleg, 17% nefndu að þær skemmdu landslagið, 15% nefndu að svæðið missti aðdráttarafl og hefði skaðleg áhrif á umhverfið. Meirihluti svarenda var einnig andvígur háspennulínum á svæðinu (57%) og almennt á hálandi Íslands (64%). Um 9% svarenda voru (mjög) hlynnt háspennulínum á svæðinu og á hálandi Íslands. Meirihluti ferðapjónustuaðila var á móti virkjun og háspennulínum á svæðinu. Um 66% ferðamanna töldu sig (mun) síður koma ef af virkjun yrði. Marktaekur munur var á milli afstöðu náttúrusinna í þessa veru en annarra viðhorfshópa þar sem svæðið yrði þá ekki lengur ósnortið, eyðilegði landslag (28%) og hefði áhrif á upplifun (9%). 45% þátttakenda voru (eindregnir) náttúrusinnar, 53% almennir ferðamenn og 2% töldust þjónustusinnar.³⁹⁶ **Meirihluti þátttakenda (óháð viðhorfshópaskiptingu), eða 96%, var (mjög) ánægður með dvölinu á svæðinu í þáverandi mynd. Náttúran stóðst væntingar 98% ferðamanna. Um 70–75% þátttakenda töldu aðstöðu og þjónustu hafa staðist væntingar sínar. Meirihlutinn var ánægður með frumstæðar aðstæður. Flestum þátttakendum þótti ferðamannafjöldi hæfilegur en tæpum 20% finnst (of) margir vera á svæðinu, nærri 30% finnst (of) margir hópferðabifreiðar vera á svæðinu og um 10% nefndu gönguferðamenn og hestaferðamenn í þessu sambandi. Hvað varðar ástand lands töldu um 10% þátttakenda sig hafa tekið eftir (mjög) miklu rofi úr**

göngustígum, ummerki eftir utanvegaaksur og litlu færri tóku eftir (mjög miklum) gróðurskemmdum og traðki vegna hestafærða. Engin skálagisting er á svæðinu og telja rannsakendur það standa í veki fyrir betri nýtingu á svæðinu sem að þeirra mati er vannýtt.³⁹⁷

Langisjór 2000 og 2013

Árið 2000 var framkvæmd lítil þolmarkarannsókn við Langasjó þar sem 19 manna gönguhópur frá ferðafélaginu Útvist svaraði spurningalista áður en hann hélt ferð sinni áfram í átt að Hólaskjóli. Ekki var gerð eiginleg skýrsla en niðurstöður voru birtar í skýrslu þar sem samanburður var gerður á upplifunum ferðamanna á vinsælum ferðamannastöðum á hálandi (Landmannalaugar, Lónsöræfi, Langisjór) og láglendi Íslands (Skaftafell, Mývatns-sveit, Jökulsárgljúfur).³⁹⁸ Skoða þarf niðurstöðurnar með fyrirvara þar sem um mjög lítið úrtak var að ræða en niðurstöður voru m.a. þær að skipting ferðamanna í viðhorfshópa sýndi að 24% voru eindregnir náttúrusinnar, 35% náttúrusinnar, 35% almennir ferðamenn og 6% þjónustusinnar. Allir þátttakendur (100%) töldu (mjög) mikilvægt að upplifa óraskaða náttúru og 95% fannst mikilvægt að upplifa kyrrð og ró. Einnig lögðu svarendur mikla áherslu á að geta gengið um án þess að sjá mannvirk. Fjallaskálar og stígar myndaðir eftir umferð göngumanna og dýra voru það helsta sem taldist mega vera til staðar á ósnortnum viðernum án þess að það skemmdi gildi þeirra. Allir þátttakendur (100%) voru ánægðir með dvölina og nær allir voru mjög ánægðir með náttúruna, einungis 1% óánægð. Ánægja með þjónustustig svæðisins var einnig mikil en 11% voru óánægð.

Árið 2013 var rannsóknin endurtekin. Þátttakendur í spurningakönnun voru 138. Auk þess voru tekin 19 viðtöl við ferðamenn. Niðurstöður voru mjög áþekkar þeim sem komu fram árið 2000.³⁹⁹ Skipting ferðamanna í viðhorfshópa sýndi hins vegar fækjun í náttúrusinnahópnum árið 2013 en breytingin var ekki marktæk. Skiptingen 2013 var var þannig að 10% voru eindregnir náttúrusinnar, 31% náttúrusinnar, 48% almennir ferðamenn og 11% þjónustusinnar. Nær öllum eða 99% svarenda fannst (mjög) mikilvægt að upplifa óraskaða náttúru og 91% svarenda þótti mjög mikilvægt að upplifa kyrrð og ró á svæðinu. Þátttakendur kusu áfram einfalda og fábrotna aðstöðu (fjallaskála, tjaldstæði og óupphyriggða malarvegi) og töldu það hluta af upplifuninni. Um 80% töldu að fjallaskálar mættu vera á svæðinu án þess að ósnortin náttúra missti það gildi, sem og stígar myndaðir af göngumönnum og sauðfé. Svarendur voru marktækt minna ánægðir með dvölina en árið 2000 þar sem hlutfall óánægðra óx úr 1% í 3%. Ánægjan var hins vegar mjög mikil í hópnum. Nær öllum, eða 99%, þótti náttúran standast væntingar ágætlega og fullkomlega og 94% töldu væntingar til að upplifa kyrrð hafa staðist ágætlega og fullkomlega. Ánægja með þjónustu var marktækt meiri en hafði mælst árið 2000 þar sem hlutfall óánægðra fíll úr 11% í 1%. Eins og árið 2000 voru fleiri Íslendingar í úrtakinu en erlendir ferðamenn. Um 4% svarenda 2013 fannst fjöldinn (of) mikill en 11% fannst fjöldi bæði íslenskra og erlendra ferðamanna (of) líttill. **Meirihluta þátttakenda fannst ferðamannafjöldi hæfilegur. Um 15% fannst fjöldi vélvæddrar umferðar (of) mikil.** Í viðtölunum var rætt um upplifun ferðamanna. Þar kom fram að náttúruupplifun væri sterkust og hefði umbreytingarmátt á líðan, fólk upplifði aukinn innri frið og ró, einnig aukna orku. **Niðurstaðan var að aukin umferð ferðamanna virtist ekki vera farin að hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna við Langasjó.**⁴⁰⁰

Eldgjá 2011

Árið 2011 var gerð rannsókn á viðhorfum ferðamanna í Eldgjá til fyrirhugaðrar raflínu sem mögulega átti að reisa í tengslum við Hólmsárvirkjun.⁴⁰¹ Ekki var um eiginlega þolmarkarannsókn að ræða en sambærilegur spurningalisti var lagður fyrir ferðamenn. Hægt er að ferðast að Eldgjá á bílum, en svæðið er vinsælt gönguland þar sem Eldgjá er t.d. einn af hápunktum „Strústsstígs“, gönguleiðar sem liggur meðfram Hólmsá, um Eldgjá og Fögrufjöll. Þátttakendur í spurningakönnun voru 437 og auk þess voru tekin 20 viðtöl við ferðamenn. Niðurstöður nýttust einnig í verkefni Ferðamálastofu „Áætlun um ferðamennsku á mið-hálendi Íslands“.⁴⁰²

Helstu niðurstöður viðhorfskönnumnarinnar voru eftirfarandi: Hlutfallsleg viðhorfs-hópaskipting var að 18% ferðamanna væru náttúrusinnar eða eindregnir náttúrusinnar, 58% almennir ferðamenn og 24% þjónustusinnar. **Um 91% ferðamanna töldu ósnortin víðerni hluta af aðráttaraflí svæðisins og fannst mjög mikilvægt að upplifa óraskaða náttúru og kyrrð á ferðalaginu.** Annar mjög mikilvægur þáttur hjá um 60% þátttakenda var að geta gengið um án þess að verða varir við mannvirki önnur en fjallaskála. Hvað varðar mannvirki sem mættu vera til staðar á ósnortnum víðernum án þess að skaða eiginleika þeirra sem slíkra töldu um 70% þátttakenda að fjallaskálar teldust til þeirra mannvirkja og tæp 60% lögðu einnig blessun sína yfir lagða göngustíga og vegslóða. Önnur mannvirki, t.d. vegir, þjónustumiðstöðvar, virkjanamanvirki og hótel, og ummerki um utanvegaakstur, fengu á bilinu 10–25% fylgi. Hvað varðar viðhorf til mannvirkja almennt á þessu ferðamannasvæði sýndu meðaltalstölur að menn voru mjög hlynntir fjallaskálum en önnur mannvirki á listanum voru ekki samþykkt. Skiptustu skoðanirnar voru greimilega gagnvart akbrúum, uppbyggðum malarvegum og gestastofum sem komust næst því að vera á meðal þess sem menn voru hlynntir. Tæpum 60% fannst hótel, veitingastaðir og bensínstöðvar, (mjög) óæskileg mannvirki. Heldur minni andstaða var gegn gestastofu og uppbyggðum malarvegi en 40% þátttakenda póttu slík mannvirki (mjög) óæskileg. Mest andstaða var gegn virkjunum en tæplega 80% ferðamanna fannst þær (mjög) óæskilegar í þessu umhverfi. Tæplega 60% fannst (mjög) mikilvægt að sjá fáa aðra ferðamenn. **Nær allir, eða 99% ferðamanna í Eldgjá, voru (mjög) ánægðir.** Öllum þátttakendum í rannsókninni fannst náttúran standa undir væntingum, þar af um 98% ágætlega eða fullkomlega. Þó tóku 20% ferðamanna eftir (mjög) miklum ummerkjum um utanvegaakstur og 5–10% þátttakenda tóku eftir (mjög) miklum gróðurskemmdum og traðki vegna hestaferða. Tæplega 70% þátttakenda fannst aðstaðan standast væntingar og um 65% voru ánægð með þjónustuna í Eldgjá. Tæplega 20% ferðamanna í Eldgjá fannst ferðamannafjöldinn almennt (allt)of mikill á svæðinu. Rétt undir 30% fannst fjöldi hópferðabifreiða (of) mikill og um 10% var fjöldi göngumanna og hestamanna ekki að skapi.

Hveravellir og Kerlingarfjöll (Kjölur) 2008

Árið 2008 var gerð rannsókn á viðhorfum ferðamanna á Kili.⁴⁰³ Ekki var um að ræða þolmarkarannsókn heldur var markmiðið að kanna hvers konar ferðamennska færi fram á Kili og hvernig ferðamenn upplifðu aðstæður og ferðalagið á svæðinu, sem og að fá fram viðhorf þeirra til æskilegrar uppbyggingar á Kili. Átti könnunin að afla upplýsinga um þáverandi ferðamennsku og útivist á svæðinu til að undirbyggja ákværðanatöku um nýtingu. Hugmyndir hafa verið um byggingu hálendismiðstöðvar og hótel í Hveravöllum. Rannsóknasvæðin á Kili voru tvö: Hveravellir þar sem þátttakendur í spurningakönnun voru 525 og 14 tóku þátt í viðtalsrannsókn og Kerlingarfjöll þar sem lagðir voru spurningalistar fyrir 128

ferðamenn og tekin voru sjö viðtöl. Af helstu niðurstöðum má nefna að aðráttarafl svæðisins var stórbrotin náttúra svæðisins: landslag, fjöll, jöklar og hverir sem og sú upplifun sem menn tengdu við dvölinu. Í því sambandi nefndi fólk t.d. kyrrð og ró, að vera í fríi, stunda útvist og göngur og upplifa spennu. Mikilvægast fyrir ferðamenn á Kili var að upplifa óraskaða náttúru, og kyrrð og ró (4,56 og 4,45 af 5 mögulegum). Þar á eftir komu merkingar á skoðunarverðum stöðum, að sjá ekki ummerki um utanvegaakstur, merktar gönguleiðir, skipulögð tjaldstæði, að ganga án þess að sjá mannvirkni, að hafa fáa aðra ferðamenn á svæðinu og að sjá ekki ummerki eftir aðra. Gestum Hveravalla fannst marktækt mikilvægara en gestum Kerlingarfjalla að hafa merkingar á skoðunarverðum stöðum. Rúmlega 78% aðspurðra töldu að fjallaskálar mættu vera á svæðinu án þess að ganga á „ósnortið víðerni“, 67% vegslóða og 64% stíga myndaða af sauðfé og menn en annað fékk mun minna fylgi. Af því sem fékk minnst fylgi voru rafmagnslínur með 8,1%, hótel og gistiheimili með 7,9%, stíflumannvirki með 7,2% og ummerki eftir utanvegaakstur með 5,6%.

Vísbendingar fundust um ólíkar þarfir tengdar ferðamátum. Þeim sem ferðuðust gangandi, hjólandi og ríðandi þótti mikilvægara að geta ferðast án þess að sjá mannvirkni en þeim sem óku og þeir tóku einnig marktækt meira eftir skemmdum á náttúrunni. Þeim sem ferðuðust akandi fannst hins vegar mikilvægara en öðrum að hafa göngubrýr. Ferðamennirnir sýndu almenna andúð gegn frekari uppbyggingu á Kili og voru (í þessari röð) mest andvígir eftirfarandi mannvirkjum: virkjanamannvirkjum, hótelum/gistiheimilum, bensinstöðvum, bundnu slitalagi, heilsársvegi, akbrúum og uppbyggðum malarvegum. Þjónustusinnar í hópnum voru þó marktækt hlynntari þeim en náttúrusinnar. **Í viðtölunum kom eindregin skoðun meirihlutans að viðhalda þyrfti náttúrulegu útliti svæðisins og halda í víðernisupplifunina þrátt fyrir aukinn ferðamannastraum.** Halda þyrfti svæðinu eins og það er og halda í óuppbryggðan malarveg af því að hann væri hluti af þeirri upplifun að ferðast um víðerni. Fólk var á móti hótelbyggingum og þjónustumiðstöðvum, allflestir vildu halda þjónustustigini áfram lágu en hafa það sem væri í boði í frábæru standi.

Vinsælustu ferðamannastaðirnir á Kili eru Hveravellir og Kerlingarfjöll, en ferðamenn ferðuðust hins vegar viða um svæðið og nefndu Hvítárnes, Hveradali, Þjófadali, Snækoll, Loðmund og Þverbrekknamúla. Ferðamenn höfðu í hyggju að taka ljósmyndir, baða sig í heitri laug, ganga eða aka um svæðið og skoða jarðfræðifyrbrigði, fugla og plöntur svo eitthvað sé nefnt. **Ferðamenn voru nokkuð sáttir við fjölda ferðamanna á Kili, tæpum 88% fannst hann hæfilegur en 9% þótti fjöldinn of mikill. Viðmælendur voru andvígir fjölgun ferðamanna.** Eins kom það sjónarmið fram að vélvædd umferð væri of mikil.

Náttúra svæðisins stóð undir væntingum ferðamanna (4,56 af 5 mögulegum) en þjónustan (3,75 af 5) og aðstaðan (3,77 af 5) síður. Ástand náttúrunnar þótti 79% svarenda vera gott eða mjög gott. Afstaða þeirra sem höfðu komið áður var hins vegar neikvæðari en þeirra sem voru að heimsækja svæðið í fyrsta skipti. **Í viðtölunum kom fram að sumum fannst Hveravellir vera farnir að láta á sjá vegna ferðamennsku.** Tölfraðilega marktækur munur var einnig á viðhorfum náttúrusinna og þjónustusinna í úrtakinu hvað varðaði væntingar til ferðarinnar í heild og þjónustu þar sem náttúrusinnum þótti upplifun í ferðinni standa betur undir væntingum sínum en þjónustusinnum. Eins voru náttúrusinnar marktækt ánægðari með þjónustuna en almennir ferðamenn og þjónustusinnar. Daggestir voru einnig marktækt óánægðari með aðstöðuna á Kili en næturgestir. Af þessu má ráða að Kjöllur höfði meira til náttúrusinna sem vilja upplifa náttúruna sem náttúrulegasta og gera litlar þjónustukröfur.

Askja 2013

Árið 2012–2013 fór fram rannsókn í Öskju á viðhorfum ferðamanna.⁴⁰⁴ Markmið rannsóknarinnar var ekki að meta hvort félagslegum þolmörkum svæðisins væri náð heldur var rannsóknin hluti af verkefninu „Áætlun um ferðamennsku á miðhálendi Íslands“. Þátttakendur í spurningakönnun voru 664 og 20 tóku þátt í viðtsrannsókn. Helstu niðurstöður voru þessar: Áætluð umferð ferðamanna í Öskju var 20.000 ferðamenn á ári. Í Öskju koma margir dagsferðamenn frá Mývatnssvæðinu. Hlutfallsleg skipting ferðamanna í viðhorfshópa leiddi í ljós að 65% ferðamanna væru náttúrusinnar eða eindregnir náttúrusinnar, 29% almennir ferðamenn og 6% þjónustusinnar. **Viðhorf ferðamanna við Öskju endurspegluðu meirihluta náttúrusinna.** 92,3% töldu ósnortin víðerni hluta af aðdráttaraflí staðarins. Yfir 95% fannst mjög mikilvægt að upplifa óraskaða náttúru og rúm 87% sögðu það vera ástæðu fyrir heimsókninni. Upplifun á kyrrð var einnig mjög mikilvægur þáttur hjá um 90% svarenda og tæp 65% töldu mikilvægt að geta gengið um án þess að verða vör við mannvirki önnur en fjallaskála. Vegslóðar fannst þeim einnig í lagi. Þjónustumiðstöðvar og gestastofur þóttu aftur á mjög óviðeigandi á ósnortnum víðernum og það sama má segja um virkjanamannvirki og raflinur, ummerki um utanvegaakstur og hótél og gistihús. 17% þátttakenda fannst óviðeigandi mannvirki sem þau vissu af á víðerninu en sáust ekki frá athugunarsvæðinu trufla upplifun þeirra mikið eða mjög mikið. Yfir 90% ferðamanna við Öskju voru mjög ánægð. Náttúran stóð nánast fullkomlega undir væntingum ferðamanna. Undir 10% ferðamanna í Öskju tóku eftir skemmdum á jarðvegmyndunum, gróðurskemmdum, rusli, traðki eftir hesta eða rofi úr göngustígum en tæp 20% tóku eftir ummerkjum um utanvegaaksstur. Um 75% ferðamanna fannst aðstaðan frumstæð og tæpum 80% fannst þjónustan standast væntingar ágætlega eða fullkomlega. Menn voru ánægðir með frumstæða aðstöðu. Helstu umkvörtunarefnin voru þurrsalerni (vegna ólyktar) og fjöldi ferðamanna og hópferðabifreiða. 13% fannst mannfjöldinn og fjórðungi fjöldi hópferðabifreiða of mikill. Örtröðin á bílastæðinu við Vikraborgir, þar sem flestir leggja sem ætla að ganga að Viti og Öskjuvatni er náttúrusinnum, fjölmennasta markhópnum, ekki að skapi. Bílastæðið virðist gjarnan fyllast yfir hádaginn. Bílastæðið er ekki hannað fyrir umferð hópferðabifreiða og ekkert skipulag er á umferðinni.

Kverkfjöll 2013

Árið 2012–2013 fór fram sams konar rannsókn í Kverkfjöllum og gerð var í Öskju.⁴⁰⁵ Þátttakendur í spurningakönnun voru 149 og 20 ferðamenn tóku þátt í viðtsrannsókn. Niðurstöður voru þær helstar að áætluð umferð í Kverkfjöll var 6.000 ferðamenn á ári. **Hlutfallsleg skipting ferðamanna í viðhorfshópa leiddi í ljós að 64% ferðamanna væru náttúrusinnar eða eindregnir náttúrusinnar, 35% almennir ferðamenn og 1% þjónustusinnar.** Niðurstaðan er vísbending um að náttúrusinnar einkenni markhóp Kverkfjalla. Flestir gистu í 1–2 nætur og virtist dvalarlengd fara eftir því hversu mikið menn ætluðu að ganga og skoða. Þeir sem skoðuðu hverasvæðið í Hveradal gистu yfirleitt í 2 nætur. Flestir virtust nýta sér leiðsögn landvarða og fara með þeim í skipulagðar ferðir. Yfir 95% töldu ósnortin víðerni hluta af aðdráttaraflí staðarins og fannst mjög mikilvægt að upplifa óraskaða náttúru og rúm 82% sögðu það vera ástæðuna fyrir heimsókninni. Upplifun á kyrrð var annar mjög mikilvægur þáttur og um 70% ferðamanna fannst mikilvægt að geta gengið um án þess að verða vör við mannvirki önnur en fjallaskála. Eins og ferðamönnum í Öskju fannst meirihluta ferðamanna Kverkfjalla vegslóðar í lagi. Þjónustumiðstöðvar/gestastofur þóttu aftur á móti óviðeigandi mannvirki á ósnortnum víðernum og það sama mátti segja um

virkjanamannvirki og raflínur, ummerki um utanvegaakstur og hótel og gistihús. 20% svarenda töldu óviðeigandi mannvirki sem þau vissu af á viðerninu en sáust ekki frá athugunarsvæðinu trufla upplifun þeirra mikið eða mjög mikið. **Heilt yfir töldu yfir 90% ferðamanna sig ánægð með heimsóknina en 5% voru óánægð.** Yfir 90% töldu náttúruna hafa staðist væntingar ágætlega eða fullkomlega en menn urðu þó nokkuð varir við skemmdir. Um 30% ferðamanna urðu vör við ummerki eftir utanvegaakstur, 15% rof úr göngustígum, um 10% tóku eftir rusli, gróðurskemmdum og traðki eftir hestaumferð og 2% urðu vör við skemmdir á jarðmyndunum. Allt eru þetta þættir sem fara fyrir brjóstið á náttúrusinnum. Um 75% ferðamanna voru ánægð með aðstöðu á svæðinu og ívið fleiri voru ánægðir með þjónustu þegar spurt var um hvernig þessi atriði stóðust væntingar. Þeim finnsta einfaldleikinn kostur og vildu ekki frekari uppbyggingu. Flestum ferðamönnum í Kverkfjöllum, um 60%, finnsta mikilvægt að það væru fáir aðrir ferðamenn á svæðinu, en 14% ferðamanna fannst mannfjöldinn of mikill, sem er athyglisverð niðurstæða í ljósi þess að svæðið er víðfeðmt og helst verða menn varir hver við annan á skálasvæðinu. Um 25% fannst fjöldi hópferðabifreiða of mikill. Mjög fáir settu út á fjölda hestamanna og göngumanna. Kverkfjöll eru utan alfaraleiðar og margir sækja sérstaklega í það og að upplifa afskekkt svæði. Nokkir upplifðu óöryggi í þeirri upplifun að vera svo fjarri byggð og einir með sjálbum sér sem eru hins vegar aðstæður í anda markhópsins. Rannsakendur töldu að mögulega gætu Kverkfjöll tekið við fleiri ferðamönnum vegna þess hve víðfeðmt svæðið er, en varlega þyrfti að fara í sakirnar til að mæta þörfum markhópsins sem þegar kvartaði undan fjölda ferðamanna og hópferðabifreiða og huga bæri einnig að þeim mörkum sem innviðir setja svæðinu.

Reykjanesskagi

Seltún 2014–2015

Seltún er áttundi ferðamannastaðurinn sem Ferðamálastofa léti rannsaka með tilliti til félagslegra þolmarka ferðamennsku 2014–2015.⁴⁰⁶ Spurningalistum var dreift í ágúst og nóvember 2014 og aftur í mars 2015. Úrtaksstærð var 2.016, þar af 854 þátttakendur að sumri eða 21% af heildarfjölda ferðamanna á þeim athugunartíma.

Áætlaður fjöldi ferðamanna út frá bílatalningum í Seltúni frá júlí 2014 til júní 2015 var tæplega 122.300. Umferðin virðist breytileg eftir árstíðum. Á háönn komu 250–350 bílar að meðaltali á dag, en um hávetur 22–37 bílar. Mun fleiri heimsóttu Seltún yfir sumartímann en yfir veturninn og mikil fjölgun var á milli ára. Aðsóknin í júní, ágúst og október 2014 var áætluð 18.300, 21.200 og 5.700 ferðamenn. Árið eftir komu 22.300 í júní, 27.300 í ágúst og tæp 8.400 október sem jafngildir 22, 29 og 47% aukningu á milli ára.⁴⁰⁷

Helstu niðurstöður viðhorfskönnum voru eftirfarandi:⁴⁰⁸ Náttúran hafði (mjög) mikil áhrif á komu um 73–83% ferðamanna til svæðisins og marktækt meiri á þá sem komu um sumarið en þá sem komu um haustið. Um 12% sumargesta höfðu komið áður. Meirihluta þeirra (rúmum 70%) fannst hafa fjölgð á svæðinu. Meirihluta ferðamanna þótti Seltún aðgengilegt (65%), náttúrulegt (90–92%), öruggt (87–90%), fallegt (95–96%) og hreint (91–97%). Ferðamönnum að sumri þótti það marktækt hreinna en á öðrum árstínum. Meirihlutanum fannst kyrrð einkenna svæðið. Ferðamönnum að hausti fannst marktækt kyrrlátara en ferðamönnum á öðrum árstínum. **Hvað varðar ástand svæðisins og skemmdir af völdum ferðamanna tóku 23–37% þátttakenda eftir rusli eftir ferðamenn, 33–45% skemmdum á gróðri, 35–38% skemmdum á jarðmyndunum og níu af hverjum tíu (86–92%), þátttakenda tóku eftir rofi úr göngustígum.** Ferðamenn að sumri urðu í flestum tilfellum marktækt meira varir við þessar brotalamir en ferðamenn á öðrum árstínum.

Mikill meirihluti þátttakenda, eða rúm 95–97%, var (mjög) ánægður með náttúruna og um 89–91% voru ánægð með heimsóknina. Ferðamenn við Seltún voru marktækt óánægðari með heimsóknina í samanburði við ferðamenn á öðrum vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Einungis 49–56% þátttakenda voru (mjög) ánægð með þjónustu og þátttakendur að vetri voru marktækt ánægðari en þeir sem heimsóttu svæðið að sumri. Af þeim innviðum sem spurt var um var minnst ánægja með salernisaðstöðu, en marktækt fleiri, eða 61%, voru (mjög) ánægðir með salernisaðstöðu að sumri en á öðrum árstínum þegar 36% voru sátt. Átta af hverjum tíu ferðamönnum voru almennt (mjög) ánægðir með skilti og merkingar á skoðunarverðum stöðum. Enginn marktækur munur var á viðhorfi ferðamanna eftir árstíðum. Ívið fleiri (82–90%) voru (mjög) ánægðir með ástand göngustíga (ferðamenn marktækt ánægðari að hausti en að sumri) og bílastæði (ferðamenn að sumri marktækt ánægðari en ferðamenn að vetri). **Meirihluta svarenda fannst ferðamannafjöldinn hæfilegur en 5–10% fannst hann (of) mikill og þótti ferðamönnum að sumri hann marktækt meiri en ferðamönnum á öðrum árstínum. Um 5% ferðamanna að sumri fannst vera annarra ferðamanna trufla upplifun sína.** Meirihluti þeirra átti von á þessum fjölda en um fjórðungi allra svarenda að sumri fannst ferðamenn fleiri en þeir áttu von á. 4–9% þótti fjöldi fólksbifreiða (of) mikill (og marktækt fleiri að sumri en á öðrum árstínum), 9–14% þótti fjöldi hópferðabifreiða (of) mikill, (marktækt færri um haustið en á hinum árstínum) og 11–15% fjöldi hópferðamanna (of) mikill (marktækt fleiri um sumarið en um haustið). Rannsakendur mátu það svo að þolmörkum Seltúns væri ekki náð, fyrst og fremst út af því að ekki væri búið að marka til hvaða ferðamanna og ferðamennsku svæðið ætti að höfða.

Höfuðborgarsvæðið

Frá árinu 2004 hefur Höfuðborgarstofa staðið fyrir könnunum á viðhorfi ferðamanna í Reykjavík. Könnunin er hluti af viðameiri viðhorfskönnun, *Dear Visitors*, sem lögð hefur verið fyrir erlenda brottfararfárþega í Leifstöð árið um kring og á Seyðisfirði að summarlagi. Í viðhorfskönnuninni sem viðkemur Reykjavík er m.a. spurt um komur ferðamanna, gisti-nætur, afþreyingu og álit ferðamanna á afþreyingunni sem var stunduð. Að beiðni Höfuðborgarstofu voru teknar saman niðurstöður frá 2004–2016 sem byggjast á u.p.b. 40.000 svörum.⁴⁰⁹ Gerður var greinarmunur á ferðamönnum sem koma yfir sumartímann og þeim sem koma utan þess tíma. Helstu niðurstöður sem gefa visbendingar um fjölda ferðamanna, dreifingu þeirra og ánægju eru eftirfarandi: Ferðamönnum í Reykjavík hefur fjölgæð gríðarlega á þessu tímabili og álag á innviði og samfélag hefur verið samkvæmt því. Fjölgunin endurspeglast m.a. í fjölda gistenáttu sem voru áætlaðar 1,3 milljónir á tímabilinu september 2005 til ágúst 2005 en nærri 5,2 milljónir árið 2016 en taka verður með í reikninginn að hver ferðamaður gisti að meðaltali 3,1–3,4 nætur að summarlagi og 3,4–4 nætur að vetrarlagi á tímabilinu. Að jafnaði er talið að 86–91% erlendra sumargesta og 91–95% vetrargesta hafi gist í Reykjavík á tímabilinu. Á árinu 2016 er áætlað að 1.338 þúsund ferðamenn hafi farið á veitingahús í Reykjavík, um 1 milljón ferðamanna verslaði í höfuðborginni, 613 þúsund sótti söfn og sýningar, 623 þúsund fóru í dagsferð frá Reykjavík, 523 þúsund fóru í sund/spa, 449 þúsund tóku þátt í næturlífinu, 223 þúsund fóru á listviðburð, og áætlað er að 273 þúsund hafi tekið þátt í skipulagðri ferð innan Reykjavíkur (hjólaferðir, gönguferðir, ökuferðir). Aðsóknaraukning í þessa afþreyingu er 3,9–5,2-föld frá árinu 2004. Ferðamenn hafa gefið þessum þáttum einkunn á skalanum 0–10 sem gæti gefið visbendingar um ánægju þeirra. Sundlaugar/spa og ferðir utan Reykjavíkur hafa ávallt haft vinninginn með 8,4–8,6 í meðaleinkunn árið 2016. Þar á eftir

koma listviðburðir með 8–8,4 í meðaleinkunn og veitingastaðir með meðaleinkunnina 7,8 sem fóru hæst í 8,1 árið 2013. Flest önnur afþreying fékk einkunn á bilinu 7,4–8,1 nema verslanir sem hafa ávallt rekið lestina í gegnum árin og fengu 6,9–7 í meðaleinkunn árið 2016. **Samkvæmt samantektinni var ánægja með afþreyingu innan höfuðborgarsvæðisins mest árin 2012–2013 en hefur síðan farið heldur lækkandi.** Spurt hefur verið um reynslu ferðamanna af dvölinni. Árið 2016 telja 85% ferðamenn að sumri og 96% ferðamanna að vetri að dvölín hafi verið frábær (40% að sumri og 45% að vetri) eða góð (um 40% að sumri og 45% að vetri), 5–13% sæmileg og 0–2% slæm. Yfirgnæfandi meirihluti sumargesta eða í kringum 95% í gegnum öll árin og allt að 99% vetrargesta segjast geta mælt með Reykjavík sem áfangastað ferðamanna.

Viðhorfskönnum 2016

Í könnun Ferðamálastofu veturinn 2015–2016 og sumarið 2016 voru erlendir ferðamenn spúðir um afstöðu til fjölda ferðamanna í Reykjavík. Alls fengust 1.660 svör frá erlendum ferðamönnum að vetri og 1.734 að sumri. Niðurstöður sýndu að tæpu 81% svarenda veturinn 2015–2016 þótti fjöldi ferðamanna í Reykjavík ásættanlegur og tæplega 16% þótti hann (of) mikill.⁴¹⁰ Sumarið eftir var hlutfall þátttakenda sem þótti ferðamannafjöldinn (of) mikill í Reykjavík 33,5% og tæpum 65% þótti ferðamannafjöldinn ásættanlegur.⁴¹¹

Ferðavenjkönnum 2017

Sumarið 2017 fór í fyrsta skipti fram ferðavenjkönnum meðal erlendra ferðamanna í Reykjavík. Þátttakendur voru 867. Fyrstu niðurstöður hafa verið birtar á Mælaborði ferðabjónustunnar. Þær sýna að flestir, eða 41% þátttakenda, ferðuðust til Reykjavíkur á bíla-leigubíl, og næstflestir eða 24%, með áætlunar bíl. Í hópi svarenda voru einnig tæplega 18% hópferðamenn. Rétt rúmlega 81% svarenda hafði ákveðið að heimsækja Reykjavík áður en þeir komu til landsins og 91% svarenda kom til Reykjavíkur í frí. Ástæða fyrir komunni til Reykjavíkur er ekki tilgreind en 58% svarenda ætluðu að fara á veitingahús/kaffihús og 52% á söfn. Ferðamenn voru ánægðir með heimsóknina. Tæplega 91% var ánægt, þar af um 46% mjög ánægð. Tæp 8% svarenda voru hlutlaus og rúmlega 1% (mjög) óánægt. Ekki er tilgreint nánar hvað ferðamenn voru ánægðir eða óánægðir með.⁴¹²

Ísland

Atferlisrannsókn 2003–2007

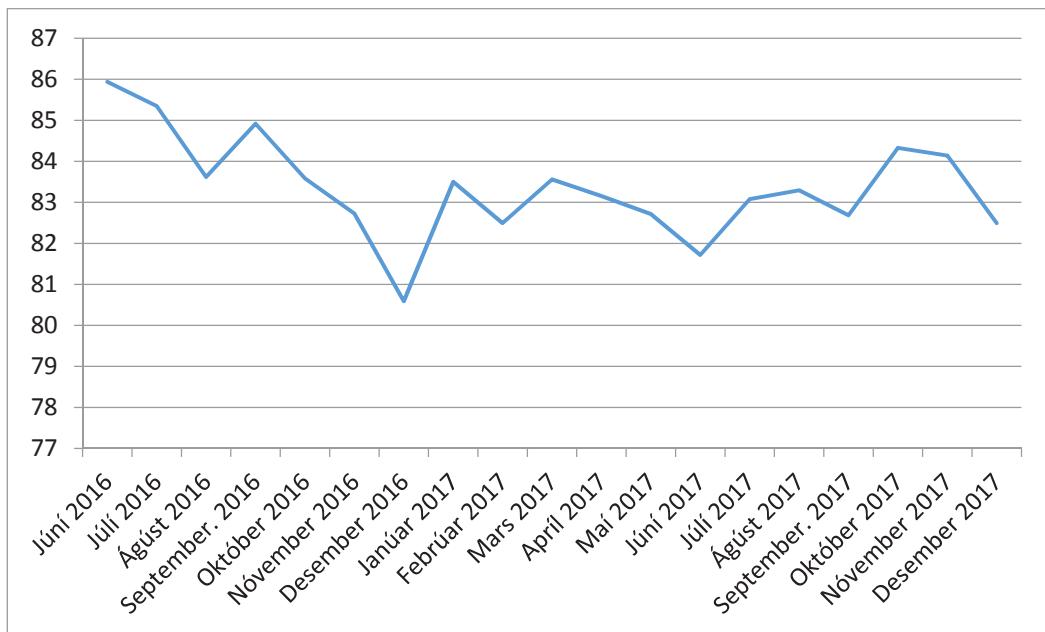
Á árunum 2003–2007 fór fram rannsókn á upplifun ferðamanna á ferð um Ísland.⁴¹³ Ferðamenn heimsóttu m.a. Þingvelli, Geysi, Gullfoss, Kjöl, Skagafjörð, Akureyri, Mývatns-sveit, Námaskarð, Snæfell, Vatnajökul, Lónsöræfi, Höfn, Jökulsárlón, Kirkjubæjarklaustur, Vík, Dyrhólaey, Skógarfoss, Seljalandsfoss og Reykjavík. Hluti af verkefinu var langtíma-atferlisrannsókn sem skoðaði feril erlendra göngu- og jeppaferðamanna frá draumnum um að fara í ferðalag til Íslands, ferðalagið sjálft og aftur heim í hið venjubundna líf sem gaf færi á að rannsaka aðráttarafl Íslands, upplifun ferðamanna á vettvangi, hvort og hvernig upplifun og skynjuð líðan einstaklinga breyttist, og hvað hefði áhrif á það. Rannsóknin hafði að markmiði að safna nýjum upplýsingum um upplifun ferðamanna og grunneiginleika náttúrtengdrar ferðamennsku sem hægt er að nýta við markmiðssetningu, skipulag og stjórnun náttúrutengdra ferðamannastaða.

Niðurstöður voru þessar helstar: Rannsóknin skilaði nýjum upplýsingum um atferli, tilveru, upplifun og líðan ferðamanna sem laðast að náttúrulegu umhverfi og staðfesti jafnframt niðurstöður ýmissa erlendra rannsókna á þessu sviði.⁴¹⁴ Niðurstöður staðfestu t.d. fyrri

niðurstöður um þátt endurnýjandi áhrifa ferðalagsins fyrir líðanina (e. *recovery experiences*) í hvatanum að baki yndisferðalögum.⁴¹⁵ Ferðamenn fóru í ferðalagið m.a. til að öðlast betri líðan og komast um stundarsakir í burtu frá amstri hversdagsins. **Einnig fundust vís-bindingar um að ferðalagið væri ein leið sem fólk notar (bæði meðvitað og ómeðvitað) til að eiga við streitu.** Tengsl fundust á milli aðstæðna sem þreyttu fólk í daglegu lífi og hvernig aðstæður ferðamenn kunnu að meta á ferðalaginu. Í verkefninu kom auk þess fram að (1) aðráttarafl náttúrunnar fyrir ferðamennsku skapaðist af ímyndinni sem náttúran bærí og að ímynd Íslands sem ferðamannaland tengdist hugmyndum um ósnortin víðerni (e. *wilderness*), rómantískum hugmyndum um náttúruna og hvað fólk fengi út úr því að vera þar og stunda sína útvist; (2) samneyti við náttúruna gæti haft góð áhrif á líðan einstaklinga; (3) aðstæður á vettvangi skiptu máli í endurnýjandi áhrifum náttúrunnar á líðanina en ekki síður hvernig fólk hugsar og meðtekur aðstæður sínar; (4) viðbrögð fólks og upplifun væri ávallt einstaklingbundin en viðteknar hugmyndir (þekkt viðmið um kjöraðstæður sem m.a. tengjast ímynd ferðamannastaðar hlutverki ferðamannsins og hlutverki samferðamanna og ferðapjónustuaðila, t.d. leiðsögumanna) hafa áhrif á hugsanagang fólks í þessu samhengi sem hafa áhrif á hvernig fólk metur aðstæður á vettvangi og hefur áhrif á hvort fólk upplifir aðstæður neikvætt eða jákvætt; (5) fólk er viðkvæmt fyrir „rangri“ uppbyggingu á náttúrunni og „rangri“ þjónustu (sem tengist ímynd); (6) upplifun á aðstæðum stýrist einnig af ferðamátanum. Ferðamátunum göngu og akstri fylgja ólíkar óskrifðar reglur og staðlar sem höfðu áhrif á almennt fas og hvernig ferðamenn upplifðu og tókust á við aðstæður (7) Niðurstöður sýndu jafnframt mikla ánægju og vellíðan þegar fólk sá og upplifði „fegurðina“ í aðstæðum sínum og samhlíða því skynjun á t.d. frelsi, friði, fegurð, ró, sátt, ánægjulegi spennu, gleði og hamingju. Slíkar skynjanir virtust spretta úr einstaklingsbundum tengslum við aðstæður sem einkennast ýmist af aðdáun, auðmýkt, virðingu, þakklæti, væntumþykju og ást.⁴¹⁶

Ferðamannapúlsinn

Í hverjum mánuði framkvæmir Gallup í samvinnu við Isavia og Ferðamálastofu mælingar á ánægju meðal erlendra ferðamanna sem fara frá Leifsstöð. Safnað er gögnum með netkönnun frá um 1500 ferðamönnum mánaðarlega, þar sem spurt er um: (1) heildaránægju með Íslandsferðina; (2) líkur á meðmælum; (3) uppfyllingu væntinga; (4) almenna gestrisni; og (5) hvort ferðin hafi verið peninganna virði. Gögnin eru m.a. notuð til að reikna út svokallaðan Ferðamannapúls eða heildaránægju gesta sem tölu á bilinu 0–100.⁴¹⁷ Markmiðið með verkefninu er að fylgjast með þróun frá mánuði til mánuðar. Heilt yfir má segja að ánægja erlendra ferðamanna á Íslandi sé á hægri niðurleið. Eftir þónokkra dýfu árið 2016 hefur þó hægst á þróuninni. Ánægja ferðamanna í desember 2017 (82,5) var t.d. marktækt meiri en í desember árið áður.⁴¹⁸



Mynd II: Ferðamannapúlsinn (heildaránaðgja erlendra ferðamanna) frá júní 2016 – desember 2017
Heimild: Gallup 2018⁴¹⁹

Viðhorfskönnum Ferðamálastofu 2016

Frá árinu 1997 hefur Ferðamálastofa staðið fyrir reglulegri gagnasöfnun meðal erlendra ferðamanna á Íslandi. Gögnin gefa vísbendingar um hvað einkennir markhópinn sem sækir Ísland heim, en einnig er spurt um upplifun ferðamanna af ferðinni og þeir beðnir um að meta gæði ýmissa þátta. Síðasta könnunin sem gerð var með þessum hætti fór fram árið 2016.

Helstu niðurstöður eru: **Flestir þátttakendur eða yfir 91% komu til Íslands í frí. Yfir veturinn 2015–2016 dvöldu þeir að meðaltali í 6,85 nætur en 10,33 nætur sumarið 2016.** Það var heldur herra hlutfall en hafði verið bæði að sumri og vetri undanfarin fimm ár. **Bílaleigubíllinn var algengasti ferðamáttinn og hafði sá ferðamáti farið vaxandi undanfarin fimm ár.** Sumarið 2016 ferðuðust 54% þátttakenda með bílaleigubíl (45,3% veturinn á undan og 32,7% sumarið 2011), 33,8% með áætlunar bíl (25,6% veturinn á undan, voru 46% sumarið 2011), og 27,3% ferðuðust með hópferðabil í skipulagðri ferð, (43,8% veturinn á undan, voru 36% sumarið 2011).

Flestir eða 57% svarenda sögðu að hugmyndin að Íslandsferð hafði sprottið upp úr almennum áhuga á náttúru eða á landinu. Þetta hlutfall hafði verið á bilinu 47–57% undanfarin fimm ár. Mikill meirihluti þátttakenda eða 83% sumarið 2016 og tæplega 74% þátttakenda veturinn á undan töldu að náttúran hefði haft mikil áhrif á ákvörðunina um að ferðast til Íslands. Næstalgengasta ástæðan fyrir Íslandsferð var að Ísland var einn af þessum áfangastöðum sem þá hafði alltaf langað að heimsækja en 57% þátttakenda veturinn 2015–16 og sumarið 2016 nefndu það sem skýringu. Mun færri eða um 33% svarenda nefndu menningu landsins og sögu í þessu sambandi. Þegar þátttakendur voru spurðir nánar út í hvað það var við íslenska náttúru sem heillaði þá sérstaklega nefndu tæp 49% fugurð, óspillta eða ósnerta náttúru, landslag eða óbyggðir, tæp 32% langaði að komast í tæri við

hraun og eldfjöll, rúm 24% nefndu fjölbreytni íslenskrar náttúru, 17,5% vildu upplifa jöкла og 16% fossa. Annað sem var nefnt en fókk minna fylgi var jarðfræðisaga, jarðeðlisfræði, jarðhiti, goshverir, dýra- og náttúrulíf, norðurljós, strendur, svartar sandstrendur, hafið, loftslag, hvalir, óspillt/ósnert náttúra, kyrrð og ró, allt við náttúruna, hestar og Bláa lónið. Nánast enginn munur er á milli árstíða, flestir segja að fegurð, óspillt eða ósnert náttúra, landslag eða óbyggðir sé það sem þeir eru að sækja út í náttúruna. Þetta fer vaxandi ef eithvað er (sumarið 2011 nefndu 34,4% þennan þátt). Mun fleiri eða um 25% þáttakenda veturinn 2015–16 vildu sjá norðurljósin en 4,6% sumarið 2016.

Hvað varðar ánægju gesta sumarið 2016 var mest ánægja með náttúrutengda afþreyingu sem fékk 8,83 af 10 mögulegum. Einnig voru þáttakendur tiltölulega ánægðir með ástand ferðamannastaða sem fékk 8,42 í einkunn. Þess ber þó að geta að þessi einkunn hafði ekki mælst lægri á undanförnum fimm árum. Aðrir þættir fengu lægri einkunn. Aðgengi að ferðamannastöðum fékk 8,32, áningastaðir og útsýnisstaðir 8,23, merkingar og upplýsingar fyrir ferðamenn 8,19, öryggisþættir (viðvaranir við hættum) fengu einkunnina 8,15 af 10, menningartengd afþreying fékk 8,14, merkingar á vegum og dvöl á gististað sem lengst var dvalið á 8,07. **Þættir sem fengu einkunn á bilinu 7,00–8,00 voru í þessari röð:** Þjónusta á veitingastöðum (7,98), vegakerfið í heild (7,92), háttsemi annarra ferðamanna (7,90), ástand vega (7,66) og hreinlætisaðstaða (7,5). Þess ber að geta að ánægja með hreinlætisaðstöðu hafði ekki mælst minni undanfarin fimm ár. Minnst ánægja var hins vegar með fjölda ferðamanna á ferðamannastöðum sem var eina breytan sem fékk minna en 7 í einkunn eða 6,92.

Rúmlega 80% þáttakenda töldu það afar eða frekar líklegt að þau myndu heimsækja Ísland aftur, enda stóð Íslandsferðin að mjög miklu eða frekar miklu leyti undir væntingum hjá 95% þáttakenda og hafði gert það að mestu undanfarin fimm ár. Þegar menn voru spurðir hvað var minnisstæðast úr ferðinni nefndu flestir náttúruna fyrst, þá jökullón og næst fólk eða gestrisni. Einnig var spurt hvaða þrjá þætti mætti helst bæta og nefndu flestir ástand vega, það að takmarka fjölda ferðamanna, og almenningssalerni. Meirihluti þáttakenda, eða tæplega 72%, var líklegr til að mæla með Íslandi sem áfangastað ferðamanna en gegn því. Ástæðan var fyrst og fremst talin vera einstök náttúra landsins, bæði einstök náttúrufyrirbrigði og eiginleikar náttúrunnar eins og fegurð og kyrrð, og hvað það gæfi manni að komast í þær aðstæður. Þegar spurt var um hvað þyrfти að gera til að menn væru líklegr til að mæla með Íslandi sem áfangastað fyrir ferðamenn var eftirfarandi m.a. nefnt: að lækka verðlag, stýra umferð á fjölmennum áfangastöðum betur, takmarka fjölda ferðamanna, hækka gæði á þjónustu og þjónustufólk mætti vera vinalegra.⁴²⁰

Landamærakönnun og netkönnun 2017

Ferðamálastofa, Hagstofa Íslands og Stjórnstöð ferðamála standa fyrir landamærakönnun sem er ætlað að afla ítarlegri þekkingar á viðhorfi og atferli erlendra ferðamanna á Íslandi en gert hefur verið hingað til með reglulegri gagnasöfnun og örum birtingum á niðurstöðum.⁴²¹ Könnunin samanstendur af tveimur hlutum, annars vegar spurningakönnun á meðal erlendra brottfararfárþega í Leifsstöð og hins vegar ítarlegri netkönnun í framhaldinu. Fyrirhugað er að birta niðurstöður úr spurningakönnuninni á Mælaborði ferðajónustunnar mánaðarlega og niðurstöður úr netkönnuninni eftir hverja árstíð. Könnunin hófst í fyrra og fyrstu niðurstöður fyrir tímabilið júlí–nóvember 2017 hafa þegar verið birtar. Þáttakendur voru rúmlega 15 þúsund. Helstu niðurstöður sem tengjast upplifun og liðan ferðamanna eru eftirfarandi:⁴²² Rúmlega 86% svarenda komu til Íslands í frí. Mikil ánægja mældist meðal ferðamanna með

dvölinna sem fékk að meðaltali 4,7 af 5 í einkunn á tímabilinu, nema í október þegar ánægjan mældist ívið hærri eða 4,8 af 5. Bretar og Norður-Ameríkanar virðast ánægðastir af öllum ferðamönum en þeir gáfu dvölinni að meðaltali 4,5 í einkunn.

Ferðamenn gefa einnig landssvæðum einkunn og skoraði Suðurland hæst þeirra með 4,8 af 5. Þar næst kom Norðurland með 4,7, Vestfirðir og Vesturland með 4,5, Austurland og Reykjavík með 4,4 og Reykjanes rak lestina með 4,3. Konur og þeir sem eru með tekjur undir meðallagi virðast ívið ánægðari með aðstæður á Íslandi. **Ánægja með ferðamannastaði** fékk á bilinu **8,0–8,6 af 10 mögulegum og mældist lægst í ágúst en hæst í nóvember 2017**. Spurt var um ýmsa þætti er varðar ferðamannastaði og þeim gefin einkunn frá **0–10**. Mest ánægja var með öryggi og almennt ástand sem fengu **8,8** en minnst ánægja var með fjölda ferðamanna, hreinlaetisaðstöðu og skipulag á fjölförnum ferðamannastöðum sem fengu **7,1, 7,9 og 8,2 af 10**. Aftur virðast Bretar og Bandaríkjameðal svarenda gefa hæstu einkunna. **Ánægja með vegakerfið mældist minnst í ágúst þegar það fékk 8,0 af 10 í einkunn og mest í nóvember þegar svarendur gáfu vegakerfinu 8,55 af 10**. Hvað varðar vegakerfið var mest ánægja með vegaöryggi og skilti og yfirborðsmerkingar sem fengu **8,5 af 10** en minnst ánægja var með ástand vega, upplýsingagjöf og aksturslag ökumanna sem fengu **7,9, 8,2 og 8,3 af 10**. Ferðamenn voru spurðir um líkur á endurkomu. Líkurnar voru meiri eftir því sem leið á árið. Sumargestir (júlí og ágúst) töldu rúmlega **70% líkur á því að koma aftur**, en jákvæðastir voru þeir sem komu í október og nóvember með **82,3%** og **81,3% líkur**. Hæsta meðaltalseinkunni kom frá Austur-Evrópubúum eða **87,1%**, en Norðurlandabúar fylgdu fast á eftir með rúm **83%**. Mið- og Suður-Evrópubúar voru lægstir en þeir töldu **70% líkur á endurkomu**. Enginn munur var á þessum viðhorfum eftir kyni en tekjulægstu svar-endurnir virðast líklegrir en aðrir til að koma aftur.

Samantekt og ályktanir

Þær rannsóknir sem þegar hafa þegar farið fram undir hatti félagslegra þolmarka ferðamensku á Íslandi og aðrar rannsóknir og viðhorfskannanir á upplifun ferðamanna á landinu gefa til kynna að samskipti ferðamanna við aðra ferðamenn, þjónustuaðila og heimamenn, sem og ástand lands og innviða og hvernig útvistar- og ferðamannasvæði eru nýtt og þeim stjórnað geti, haft mjög mikil áhrif á upplifun ferðamanna og hvað ferðamenn fá út úr ferðalaginu. Unnið hefur verið með þá skilgreiningu að þolmörk ferðamanna séu *mesta mögulega notkun svæðis áður en notkunin leiðir af sér óviðunandi skerðingu á upplifun gesta umfram tiltekin viðmiðunarmörk*.⁴²³ Þar sem ekki er búið að móta viðmiðunarmörk á ferðamannastöðum á Íslandi sem segja til um hvers konar ferðamensku þeir eiga að sinna og hver séu viðmiðunarmörk um ásættanlegar breytingar af völdum slíkrar starfsemi hafa rannsakendur í raun ekki haft forsendur til að meta hvort félagslegum þolmörkum sé náð eða ekki á þeim ferðamannastöðum sem hafa verið til skoðunar. Í staðinn hafa rannsakendur einkum litið á rannsóknirnar sem nauðsynlega upplýsingaöflun um ferðamensku sem fram fer á viðkomandi ferðamannastöðum og innsýn í stöðuna á athugunartíma, sem hægt er að nýta til að undirbyggja ákværðanir um/við markmiðssetningu, viðmiðunarmörk, skipulag og stjórnun. Rannsakendur hafa lagt áherslu á að greina (1) ánægju ferðamanna með náttúru, þjónustu og dvöl á viðkomandi ferðamannastað, (2) hvort ferðamenn upplifa of marga ferðamenn á afangastaðnum, og (3) hvernig viðhorf og væntingar þeirra til náttúru, þjónustu og aðstöðu falla að aðstæðum á vettvangi.⁴²⁴ Aðrar rannsóknir og viðhorfskannanir, svo sem ferðavenju-könnun Rannsóknamiðstöðvar ferðamála og Rannsóknaseturs Háskóla Íslands á Húsavík,

viðhorfskönnun Ferðamálastofu o.fl., hafa safnað upplýsingum um ánægjustig erlendra ferðamanna og upplifun á ýmsum þáttum.

Miklar upplýsingar hafa safnast um markhópinn sem sækir Ísland heim. Fjölmargir ferðamannastaðir hafa verið til skoðunar. Spurningalistar þolmarkarannsóknar hafa tekið litlum breytingum sem gerir að verkum að mikið af samanburðarhæfum gögnum hefur safnast í gegnum árin. Eins hafa rannsóknir verið endurteknar á sumum áfangastöðum, svo sem í Mývatnssveit, á Lónsöræfum og í Landmannalaugum, þannig að verðmæt þekking hefur skapast um þróun mála á þeim stöðum.

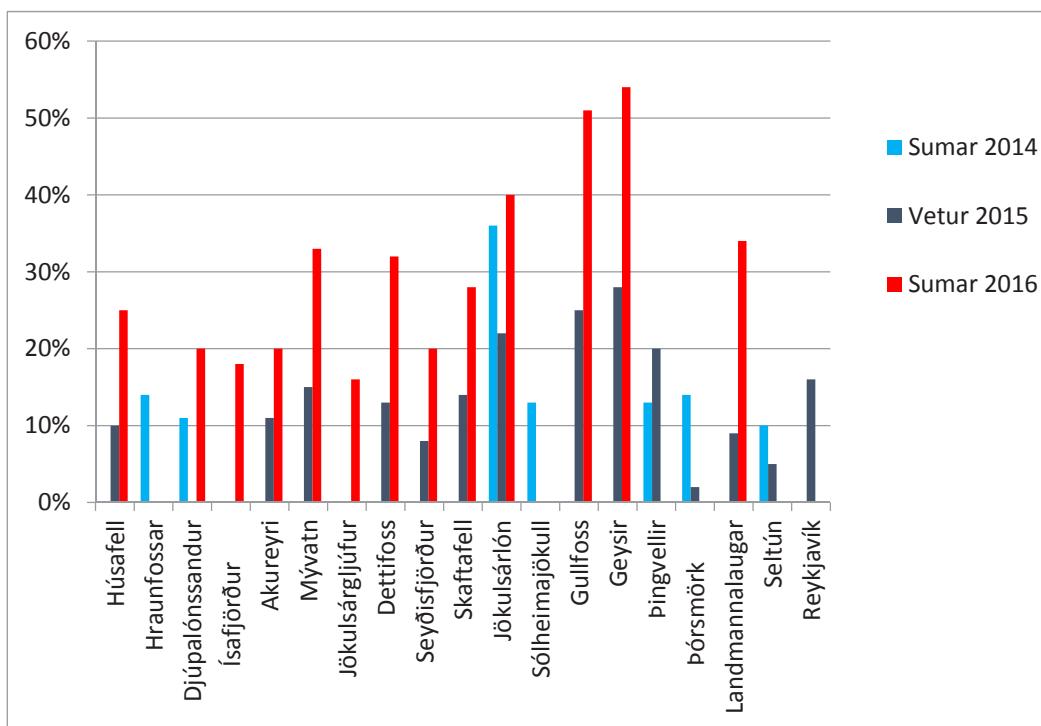
Rauði práðurinn í niðurstöðunum er að ferðamenn á Íslandi eru náttúruunnendur og fyrst og fremst komnir til að upplifa náttúru landsins. Ósnert náttúra, fegurð og kyrrð óbyggða og landslag, ásamt náttúrufyrirbrigðum eins og eldfjöllum, jöklum, norðurljósum og fossum er meðal þess sem menn nefna í þessu sambandi. Ferðamönnum er sérstaklega hugleikið að upplifa ósnortna náttúru og kyrrð. Þessir þættir einkenna aðdráttarafl allra ferðamannastaða sem hafa verið til rannsóknar í því tilliti og í flestum tilfellum (70–90%) er ósnortin náttúra ástæða fyrir komu ferðamanna á staðinn. Þegar á staðinn er komið bykir ferðamönnum einnig mikilvægast að fá tækifæri til að upplifa ósnortna náttúru og kyrrð og ró en hvort tveggja telst vandfundið að upplifa í eigin heimalandi. Íslenskir ferðamenn nefna að það komast út í náttúruna og upplifa fegurð og kyrrð sé hluti af þeim lífsgæðum sem fylgja því að búa á Íslandi. Vísbendingar hafa auk þess fundist um að aðdráttarafl náttúrunnar fyrir ferðamennsku og endurnýjandi og orkugefandi áhrif þess að dvelja í náttúrunni tengist streitu í daglegu lífi og að ferðalagið sé ein þeirra leiða sem fólk notar til að fara úr slíkum aðstæðum um stund og láta sér líða vel/betur.

Niðurstöður sýna mjög skýrt að löngunin til að upplifa ósnortna náttúru birtist á margvíslegan hátt í viðhorfum ferðamanna, væntingum og þörfum gagnvart aðstæðum á vettvangi. Ferðamenn sem sækja Ísland heim þola t.d. mjög takmarkaða uppbyggingu í náttúrunni svo að gangi sem minnst á þann möguleika að upplifa ósnortna náttúru og kyrrð úti í mörkinni. Niðurstöður eru því í takt við fræðin sem tengjast aðdráttarafl og þróun áfangastaða sem segja að þeir staðir sem byggjast á ímynd náttúru og víðerna laði að sér ferðamenn sem hafa tiltölulega litlar þjónustuþarfir en leggja mest upp úr að upplifa náttúruna ósnortna, kyrrð og ró.⁴²⁵ Fjallaskálar, stígar troðnir af mönnum og dýrum og lagðir göngustígar eru daemi um mannvirki sem síst ganga á upplifun ferðamanna á ósnortinni náttúru á Íslandi. Pónokkur breytileiki virðist þó vera eftir landsvæðum og hvar ferðamannastaðir eru staddir í þróunarferlinu. Ákveðnar vísbendingar eru um að eftir því sem ferðamannastaðir eru aðgengilegri og uppbyggðari fyrir (Landmannalaugar) eða nær byggð (Mývatnssveit) virðist umburðarlyndi ferðamanna aukast gagnvart æskilegri uppbyggingu, sem er í takt við aðrar rannsóknir á þessu sviði. Þó eru ákveðin mannvirki sem ferðamönnum á Íslandi þykja almennt óæskileg á svæðum sem eiga að skarta ímynd hins ósnortna, t.d. bensínstöðvar, viðgerðaverkstæði, hótel, veitingahús og virkjanir.

Þar sem viðhorfshópar hafa verið greindir er algengast að hinn almenni ferðamaður sé ráðandi á láglendi Íslands og á háleldinu ef frá eru talin Askja og Kverkfjöll. Einkennandi fyrir hinn almenna ferðamann eru hóflegrí væntingar til ástands náttúru, fámennis og þjónustu ef miðað er við væntingar náttúrusinna og þjónustusinna. Á háleldinu eru hins vegar náttúrusinnar stór hluti af markhópnum. Fjöldi þeirra spannar allt frá 19% til 65% þátttakenda.

Annað sem er einkennandi fyrir niðurstöðurnar og einnig í takt við erlendar rannsóknir á þessu sviði er að ferðamenn á Íslandi virðast almennt viðkvæmir gagnvart umferð annarra ferðamanna. Þeim finnst mikilvægt að geta ferðast um án þess að það séu margir aðrir ferða-

menn á svæðinu. Þetta kemur ekki á óvart og rímar einnig við meginaðráttarafl og ímynd Íslands sem ferðamannaland. Á víðernum og í ósnortinni náttúru býst fólk við fáum öðrum ferðamönnum.⁴²⁶ Það er hluti af ímynd náttúrunnar sem áfangastaðar ferðamanna. Þessi þörf kemur missterkt fram hjá ferðamönnum á Íslandi. Sér í lagi er þeim það mikilvægt sem ferðast um fáfarin svæði eins og Eldgjá, Langasjó og Lónsöræfi en ferðamenn á fjölmennari svæðum hafa einnig sín þolmörk í þessu sambandi. Strax árið 2001 fannst t.d. yfir fjórðungi þátttakenda í Skaftafelli ferðamannafjöldinn (of) mikill. Niðurstöður rannsóknanna sýna að ferðamenn á Íslandi eru í æ meira mæli ósáttir við fjölda ferðamanna. Nýjustu tölur frá vinsælum ferðamannastöðum vítt og breitt um landið sýna að 30–55% ferðamanna þykir fjöldi ferðamanna (of) mikill. Það eru skýr merki um mögulega skerðingu á upplifun þessara ferðamanna og að staðir eins og Gullfoss, Geysir, Jökulsárlón, Mývatnssveit, Dettifoss og Landmannalaugar séu ekki að bjóða þær aðstæður sem ferðamenn sækjast eftir að upplifa á Íslandi (mynd III).

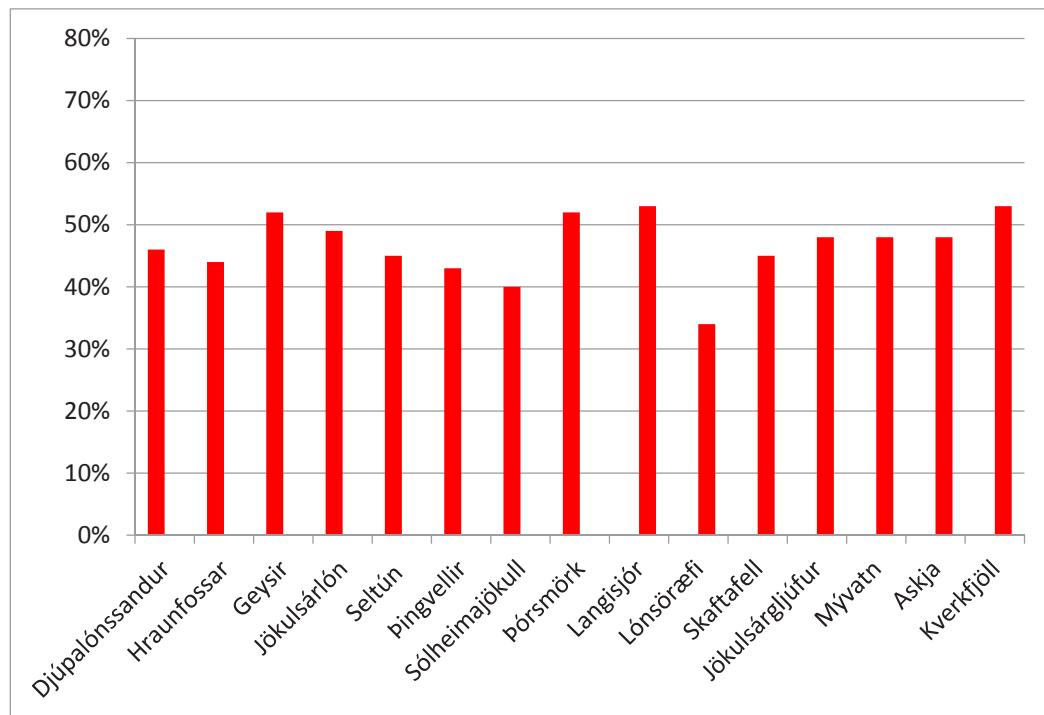


Mynd III: Hlutfall ferðamanna sem finnst (of) margin ferðamenn á ferðamannastaðnum sem þeir heimsækja á árunum 2014–2016

Allt eru þetta afar vinsælir ferðamannastaðir þar sem saman eru komnir náttúruunnendur sem ferðast með alls kyns ferðamátum sem mögulega gæti hafa ýtt undir upplifun á fjölda ferðamanna. Árstíðamunur á upplifun ferðamanna á fjölda ferðamanna er greinilegur en mun færri ferðamenn ferðast um Ísland á veturna en á sumrin. Viðhorf sumargesta árið 2014 og 2016 gefa vísbendingar um hvaða áhrif aukin umferð ferðamanna milli áranna tveggja hafði á upplifun ferðamanna.

Annað sem bendir til að ferðamannastaðir bjóði ferðamönnum ekki upp á kjöraðstæður á vettvangi er vaxandi umfang vélvæddrar umferðar ferðamanna. Þetta á bæði við um náttúrtengda ferðamannastaði á láglendi og hálendi Íslands. Dæmi eru um að allt upp undir 40% ferðamanna þyki hópferðabifreiðar of margar á viðkomandi ferðamannastað (Jökulsárlón og Geysir). Mikill hávaði getur fylgt bílaumferðinni sem gengur á skjön við þörfina fyrir að upplifa kyrrð og ró. Hávaði þykir ferðamönnum marktækt meiri við Geysi og Jökulsárlón í samanburði við upplifun ferðamanna á sex vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Á háleldinu varð vart við þessa óánægju við Landmannahelli og Öldufell 2011, og við Öskju 2013 þar sem 25–30% þáttakenda voru ósátt við fjölda hópferðabifreiða.

Heilt yfir (85–99%) eru ferðamenn mjög ánægðir með náttúruna sjálfa. Niðurstöður rannsóknanna sýna glöggt að ferðamenn eru hrifnir og ferðamannastaðirnir og landið í heild virðist ennþá standa undir væntingum hvað náttúruna varðar. Á einstaka stöðum hefur fundist marktækur munur á ánægju ferðamanna með náttúruna eftir árstíðum þar sem ferðamenn að sumri eru marktækt síður ánægðir en ferðamenn að vetri (Jökulsárlón) og hausti (Djúpalónssandur og Jökulsárlón). Eins hafa fundist vísbendingar um að ferðamannastaðir á Íslandi þyki náttúrulegri að vetri og hausti en að sumri (Geysir, Jökulsárlón, Þingvellir og Þórsmörk). Ferðamenn að hausti upplifa einnig marktækt meiri kyrrð á haustin en ferðamenn sem heimsækja vinsæla ferðamannastaði á Suður- og Vesturlandi á sumrin, t.d. Hraunfossa, Seltún, Sólheimajökul, og Þingvelli. Á þeim svæðum sem það hefur verið skoðað var oftar en ekki tilfellið að ferðamenn upplifðu marktækt minni náttúrufegurð á sumrin en á haustin og returna (sjá niðurstöður frá Hraunfossum, Þórsmörk, Þingvöllum, Geysi, Djúpalónssandi og Jökulsárlóni 2014–2015). Einnig ber að geta að þónokkuð er um að ferðamenn taki eftir skemmdum á náttúrunni eftir umferð ferðamanna. Umfang þess er misjafnt eftir svæðum en þar sem það var athugað tóku ferðamenn eftir ummerkjum um utanvegaakstur, rofi úr göngustígum, gróðurskemmdum og skemmdum á jarðmyndunum af völdum ferðamanna. Sumarið 2013 og 2014 urðu t.d. 35–53% ferðamanna vör við einhverjar gróðurskemmdir á ferðamannastöðum, bæði á hálendi og á láglendi Íslands (mynd IV).



Mynd IV: Hlutfall þátttakenda í hópi ferðamanna sem urðu varir við gróðurskemmdir á ferðamannastöðum sumarið 2013 og 2014

Á þeim stöðum þar sem hefur verið gerður tölfræðilegur samanburður milli árstíða virðist bera almennt meira á slíkum skemmdum á sumrin. Allt eru þetta vísbendingar um að náttúran á ferðamannastöðum hafi orðið fyrir (mismiklum) spjöllum vegna umferðar ferðamanna og að sumartíminn sé að verða verri tími en annar til að njóta íslenskrar náttúru. Það eru einnig skýr merki um hvernig ferðamennska sem byggist á upplifun á ósnortinni náttúru vinnur gegn sjálfri sér.

Jafnframt gefa niðurstöður til kynna að þjónusta hafi aldrei náð þeim hæðum í ánægju ferðamanna sem náttúra Íslands hefur náð. Yfirlitið sýnir að þjónusta á ferðamannastöðum virðist standast væntingar 53–92% ferðamanna sem endurspeglar mikinn mun eftir ferðamannastöðum og svæðum. Ákveðin teikn eru á lofti um að almenn ánægja ferðamanna með dvölinu sé frekar á undanhaldi eins og nýjustu niðurstöður viðhorfskannana eins og Ferðamannapúlsins og Ferðamálastofu gefa til kynna. Það virðist að einhverju leyti tengjast innviðum ferðamannastaða og grunninnviðum landsins. Samkvæmt viðhorfskönnun Ferðamálastofu telst ástand þeirra tiltölulega gott en hefur ekki mælst verra síðastliðin fimm ár. Af þeim innviðum sem ferðamenn tóku afstöðu til við brottför í Leifsstöð þótti vegakerfið í heild, ástand vega, skipulag á fjölmennum ferðamannastöðum og hreinlætisaðstaða síst standast væntingar. Niðurstöður er varða ánægju með salernisaðstöðu samræmast niðurstöðum þolmarkarannsóknanna en óánægja ferðamanna með salernismál hefur verið áberandi um langa hrið. Landshlutarnir og mismunandi áfangastaðir ferðamanna innan þeirra eru í mjög ólíku ástandi hvað þetta og önnur atriði varðar, enda staðbundnar aðstæður og umfang ferðamennsku ólík og áskoranir því ólíkar.

Á Suðurlandi hafa viðhorf ferðamanna verið könnuð á átta stöðum – á Höfn, í Skaftafelli, við Jökulsárlón, Sólheimajökul, í Þórmörk, við Geysi, Gullfoss og á Þingvöllum. Allt eru þetta vinsælir ferðamannastaðir á Suðurlandi en aðsóknin er mismikil. Mun fleiri ferðamenn heimsækja ferðamannastaðina að sumri en á öðrum árstínum. Á því ári þegar samanburðarrannsóknir voru gerðar á viðhorfum ferðamanna við Jökulsárlón, Sólheimajökul, Þórmörk, Geysi og á Þingvöllum var áætlað að 1.100 þúsund ferðamenn heimsæktu Geysi, 578 þúsund Þingvelli, 344 þúsund Jökulsárlón, 192 þúsund Sólheimajökul og tæplega 8 þúsund Þórmörk en talan fyrir Þórmörk inniheldur eingöngu þá sem koma akandi á svæðið, sem er minnihlutinn. Nýjustu tölur sýna að Suðurland virðist standa undir væntingum gesta að mörgu leyti. Á öllum ferðamannastöðum þar sem rannsóknirnar hafa farið fram eru níu af hverjum tíu ferðamönnum ánægðir með dvölinu nema á Höfn þar sem átta af hverjum tíu eru ánægðir. Meginaðráttarafl Suðurlands er ósnortin náttúra og kyrrð og minnst átta af hverjum tíu virðast fá að upplifa það. Flestallir ferðamenn eru ánægðir með náttúru ferðamannastaðanna. Hins vegar eru viðhorf ferðamanna til náttúrunnar á Suðurlandi ólík á milli ferðamannastaða. Svo virðist sem álagið af vaxandi fjölda ferðamanna sé farið að segja til sín, sér í lagi á stöðum eins og Jökulsárlóni og Geysi, þar sem ánægja með dvölinu var marktækt minnst. Það skal þó tekið fram að mun minni upplýsingar liggja fyrir um Gullfoss og Höfn en hina áfangastaðina og þeir staðir auk Skaftafells hafa ekki verið bornir tölfræðilega saman við aðra staði á láglendi Suðurlands. Áberandi munur er á svörum ferðamanna við Geysi miðað við flesta aðra staði hvað varðar upplifun á umhverfislegum þáttum. Vísbendingar fundust t.d. um að ferðamenn á Geysi væru marktækt minna ánægðir með náttúruna en ferðamenn með náttúru Þingvalla, Jökulsárlóns, Þórsmerkur og Sólheimajökuls. Ánægjan með náttúru á Geysissvæðinu var auk þess marktækt minni að sumri en á öðrum árstínum og það sama áti við ferðamenn við Jökulsárlón. Við Geysi og Jökulsárlóni urðu menn í meira mæli en á öðrum stöðum varir við rusl eftir ferðamenn. Einnig má nefna að tveir af hverjum þremur ferðamönnum við Geysi urðu varir við rof úr göngustígum af völdum ferðamanna yfir sumartímann og tæplega helmingur tók eftir einhverjum skemmdum á gróðri og á jarðmyndunum. Ánægja gesta með göngustíga var einnig marktækt minnst við Geysi og við Jökulsárlón en staðir eins og Þórmörk og Þingvellir stóðu vel að vígi. Geysir þótti jasnframt marktækt manngerðasta, ljótasta og háværasta svæðið.

Heilt yfir hefur meirihluti ferðamanna (62–86%) verið ánægður með þjónustu á Suðurlandi. Ferðamenn við Geysi og í Þórmörk voru marktækt ánægðari með hana en ferðamenn við Jökulsárlón, Sólheimajökul og á Þingvöllum. Afstaða til þeirra innviða sem spurt var um, göngustíga, bílastæða, skilta, merkinga og salernisaðstöðu, var einnig í stórum dráttum jákvæð hjá meirihluta ferðamanna. Sýnu minnst voru ferðamenn Suðurlands ánægðir með salernisaðstöðu og marktækt minnst ánægðir við Sólheimajökul. Ferðamenn í Þórmörk voru óánægðari en aðrir með skilti og merkingar á skoðunarverðum stöðum en ferðamenn annars staðar í landshlutanum. Ferðamenn á Höfn töldu að brotalamir ferðaþjónustunnar fælust m.a. í slæmri aðstöðu á tjaldstæði á Höfn, stuttum opnunartíma verslana, háu verðlagi, og aðgengi að upplýsingum. Í Skaftafelli nefndu ferðamenn einnig hátt verðlag og aðgengi að upplýsingum og starfsmönnum og eyðileggingu á náttúrunni. Það besta við austursvæðið töldu ferðamenn vera náttúrufegurðina. Í Skaftafelli nefndu ferðamenn einnig fjölbreytni í landslagi og hve Íslendingum hefði tekist vel að halda náttúrunni ósnortinni miðað við önnur lönd.

Ennþá er ráðandi viðhorf á Suðurlandi að fjöldi ferðamanna sé hæfilegur að vetri, en á sumrin þegar aðsóknin er mest virðist stór hluti ferðamanna vera kominn yfir þolmörk sín hvað þetta varðar. Almennt eru viðhorf neikvæðari á ferðamannastöðum á Gullna hringnum

og í Jökulsárlóni þar sem ferðamannafjöldinn er mikill, svæðin sem ferðamenn fara um eru tiltölulega afmörkuð og bundið við eitt meginádráttarafl eins og við Geysi, Gullfoss og Jökulsárlón þar sem riflega helmingur ferðamanna er á þeirri skoðun að ferðamenn séu (of) margir. Þingvellir koma mun betur út en þar er fimm tungur er ósáttur við fjölda ferðamanna að sumarlagi þegar umferð ferðamanna er mest. Ástandið er einnig skárra austur í Skaftafelli (28%), í Þórmörk (15%) og best við Sólheimajökul (13%) en tölur þaðan eru tveimur árum eldri en tölurnar frá Geysi, Gullfossi og Jökulsárlóni. Neikvæðnin í þessa átt virðist vaxa hratt. Í því sambandi er rétt að nefna að við Geysi jókst hlutfall óánægðra um nærrí fimm tung frá 2014 til 2016 þótt ekki sé vitað hvort aukningin hafi verið tölfræðilega marktæk. Hópferðamenn og hópferðabifreiðar eru auc þess byrni í augum margra. Þriggja ára gamlar tölur sýna að tæplega 40% ferðamanna að sumri og um 15% að vetrí þykir fjöldi hópferðabifreiða of mikill á Geysi og við Jökulsárlón. Þetta eru skýrar vísbendingar um að umfang ferðamennskunnar sé farið að setja sitt mark á möguleika Geysis og Jökulsárlóns til að bjóða upp á kjöraðstæður og það virðist vera farið að hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna á vettvangi, sér í lagi að sumarlagi. Árið 2014 kom fram að fimm tungur ferðamanna við Jökulsárlón og Geysi taldi ferðamannafjöldann á svæðinu trufla upplifun sína. Hlutfallið var lægra á öðrum stöðum á Suðurlandi þar sem spurt var um þennan þátt. Þegar á heildina er litið má segja að vaxandi aðsókn ferðamanna sé helsta ógn Suðurlands sem áfangastaðar náttúrutengdrar yndisferðamennsku.

A höfuðborgarsvæðinu er einnig einkennandi hin gríðarlega aukning sem orðið hefur á fjölda ferðamanna á síðastliðnum fimm árum. Ennþá virðist meirihluti ferðamanna ánægður með dvölinu á höfuðborgarsvæðinu bæði að sumri og vetrí, en í þeim könnunum þar sem samanburður er gerður á milli ára kemur skýrt fram að ánægjan hefur farið minnkandi á síðastliðnum fimm árum. Af þeirri afspreyingu sem ferðamenn stunda á höfuðborgarsvæðinu – fara á veitingahús eða kaffihús, versla, fara á söfn og í sund – er mest ánægja með sundlaugaferðir en minnst ánægja með verslun. Ennþá virðist meirihluti ferðamanna vera sáttur við fjölda ferðamanna á svæðinu, sér í lagi að vetrarlagi, en mælst hefur að þriðjungur ferðamanna virðist ósáttur við fjölda ferðamanna í höfuðborginni að sumri.

Á Reykjanesskaga er Seltún eini staðurinn sem hefur verið rannsakaður með tilliti til félagslegra þolmarka ferðamennsku. Umferð ferðamanna virðist fara hratt vaxandi þar um slóðir. Enn er hún mjög árstíðabundin og árið 2014–2015 var hún tíu sinnum meiri að sumri en vetrí. Meirihluti þátttakenda er ánægður með náttúru Seltúns og upplifir kyrrð. Þó ber að nefna að í tölfræðilegum samanburði á niðurstöðum Seltúns við sjö vinsæla ferðamannastaði á Suður- og Vesturlandi kom fram að ferðamenn sem heimsóttu Seltún að vetrí voru marktækt minna ánægðir með náttúruna en ferðamenn á flestum athugunarstöðunum. Eins var ánægja ferðamanna með ferðina marktækt minnst í Seltúni á öllum árstíðum miðað við aðra athugunarstaði ef Geysir er undanskilinn. Mögulega er ástand náttúrunnar farið að draga úr ánægju ferðamanna en níu af hverjum tíu tóku eftir rofi úr göngustígum yfir sumartímann. Eins kom fram að ánægja ferðamanna með þjónustu er svipuð og við Hraunfossa en þessir staðir komu verst út í samanburðinum. Óánaðga með salernisaðstöðu er mjög mikil við Seltún, sér í lagi að vetrí þegar einungis þriðjungur ferðamanna er sáttur. Þetta virðast vera helstu brotalamir svæðisins hvað upplifun ferðamanna varðar. Fjöldi ferðamanna var ekki farinn að trufla ferðamenn við Seltún að neinu marki á árunum 2014–2015. Níu af hverjum tíu virtust sáttir við ferðamannafjöldann og töldu hann marktækt minni við Seltún en ferðamenn á Geysi, við Jökulsárlón, á Þingvöllum og í Þórmörk.

Á Vesturlandi hefur gögnum verið safnað í þjóðgarðinum Snæfellsjökli og á Djúpalónsandi, við Hraunfossa, í Borgarnesi og Húsafelli. Ástand í landshlutanum virðist nokkuð

gott. Niðurstöður bera vott um mikla fjölgun ferðamanna en það er einkennandi fyrir þetta svæði hve aðsóknin virðist detta mikið niður yfir vetrartímann; allt niður í 4% af sumarumferðinni. Hins vegar eru ferðamenn afar ánægðir með náttúru á svæðinu á öllum árstínum og níu af hverjum tíu eru ánægðir með dvölinu á ferðamannastöðum á Vesturlandi. Eins og í öðrum landshlutum taka ferðamenn eftir skemmdum á náttúrunni af völdum ferðamanna en nokkuð stór hluti ferðamanna á Djúpalónssandi og við Hraunfossa verður var við rusl og skemmdir bæði á gróðri og á jarðmyndunum sem og rofi úr göngstígum. Af innviðum eru ferðamenn minnst ánægðir með salernisaðstöðu. Í tölfraðilegum samanburði við vinsæla ferðamannastaði á Suður- og Vesturlandi kom í ljós að ferðamenn við Djúpalónssand skáru sig úr hvað varðaði neikvæða astöðu til salerna og voru marktækta óánægðari en ferðamenn við Hraunfossa, sem og ferðamenn við Geysi, Jökulsárlón, í Þórmörk, í Seltún og á Þingvöllum. Mögulega hefur það haft áhrif á ánægju ferðamanna með þjónustu en riflega helmingur var ánægður með hana þar sem hún var mæld í landshlutanum og enginn marktækur munur á milli árstíða. Miðað við tölur frá 2014–2015 komu 75 þúsund ferðamenn á Djúpalónssand og 124 þúsund ferðamenn skoðuðu Hraunfossa. Sumarið 2014 voru níu af hverjum tíu ferðamönnum sáttir við fjölda ferðamanna á Djúpalónssandi en aðeins fleiri voru ósáttir við fjöldann við Hraunfossa, Munur á viðhorfum ferðamanna á svæðunum er ekki marktækur þrátt fyrir 60% aðsóknarmun sem er ákveðin vísbending um að náttúrusinnar séu fjölmennari í markhópi Djúpalónssands en þær tölur liggja ekki fyrir. Sumarið 2016 þótti fjórðungi ferðamanna of fjöldennt í Húsafelli.

Á Vestfjörðum hafa engar þolmarkarannsóknir verið gerðar en samkvæmt síðustu könnun Atvinnuþróunararfélags Vestfjarða frá árinu 2013 eru ferðamenn almennt ánægðir bæði með náttúru og þjónustu og hæstánægðir með fámennið og ástand ferðamannastaða. Ferðamenn virðast stoppa styttra á Vestfjörðum en áður var en þriðjungur ferðamanna dvelur í allt að átta daga. Þess ber þó að geta að þessar upplýsingar byggjast á fimm ára gömlum niðurstöðum. Ferðamannafjöldi hefur vaxið í landshlutanum síðan. Viðhorf ferðamanna gagnvart fjölda ferðamanna hefur hins vegar lítið verið kannað. Á Ísafirði, einum vinsælasta ferðamannastað Vestfjarða, kom fram að fimm tungi ferðamanna fannst fjöldi ferðamanna of mikill sumarið 2016.

Á Norðurlandi hafa viðhorf ferðamanna til aðstaðna á vettvangi verið skoðuð á Akureyri, Siglufirði, Húsavík, í Mývatnssveit, Jökulsárgljúfrum og við Dettifoss. Félagsleg þolmörk ferðamennsku hafa verið rannsokuð í Jökulsárgljúfrum og í Mývatnssveit, fyrst árið 2001 og aftur 2013. Í þessum landshluta sem öðrum laða ferðamannastaðir að sér náttúruunnendur sem sækjast eftir að upplifa ósnortna náttúru (97%) og náttúrusegurð, kyrð og ró sem helst í hendur við ýmsa afspreyingu og áhugamál. Mývatn og Jökulsárgljúfur laða að sér mikið af hópferðamönnum. Niðurstöður bera þess merki að ferðamannastaðirnir standi vel undir væntingum flestra ferðamanna. Nýjustu tölur frá hverjum stað fyrir sig sýna að níu af hverjum tíu eru ánægðir með dvölinu í Jökulsárgljúfrum og á Húsavík og enn fleiri á Siglufirði (95%), í Mývatnssveit (95%) og á Akureyri (99%). Tölfraðilegur samanburður á ánægju ferðamanna á Siglufirði og við Mývatn 2015 sýndi að ferðamenn við Mývatn eru marktækta ánægðari en ferðamenn á Siglufirði. Þess ber þó að geta að ánægja ferðamanna á Siglufirði hefur verið mæld síðan samanburðurinn var gerður og sýndi örlitla aukningu. Meirihluti ferðamanna er ánægður með náttúru og aðstöðu t.d. í Mývatnssveit 2013 þegar nær allir (99%) voru ánægðir með hana. Samanburður á niðurstöðum þolmarkarannsókna við Mývatn og Jökulsárgljúfur 2001–2013 sýndi engar breytingar á samsetningu markhóps hvað varðaði viðhorf gagnvart ástandi náttúru og þjónustu á víðernum en athyglisverðar breytingar fundust engu að síður á þörfum ferðamanna. Við Mývatn fundust skýrar vísbend-

ingar árið 2013 um að ferðamenn þar legðu minna en áður upp úr fámenni. Því var hins vegar öfugt farið í Jökulsárgljúfrum sem marktækt meira en áður virtust laða að sér ferðamenn sem vildu komast úr alfaraleið.

Þáttakendur á meðal ferðamanna í Mývatnssveit og í Jökulsárgljúfrum 2013 gerðu marktækt minni kröfur til þess að að geta gengið um náttúruna án þess að sjá mannvirki en ferðamenn sem tóku þátt í rannsókninni 2001. Viðhorf ferðamanna til hótel, verslana, og bensínstöðva var hins vegar marktækt neikvæðara en árið 2001. Helsta ógn svæðisins virðist tengjast vaxandi umferð ferðamanna. Þótti allt að þriðjungi ferðamanna rútuumferð við Mývatn og í Jökulsárgljúfrum (of) mikil. Meirihluta ferðamanna fannst fjöldi ferðamanna í Mývatnssveit (2015) og Jökulsárgljúfrum (2013) hæfilegur og ásættanlegur við Dettifoss (2015–2016) og á Akureyri (2015–2016). Nýjustu tölur gefa ákveðnar vísbendingar þar sem 16% ferðamanna í Jökulsárgljúfrum, 20% á Akureyri, 32% ferðamanna við Dettifoss og 33% ferðamanna í Mývatnssveit eru ósáttir við fjölda ferðamanna á þessum stöðum. Það sem helst skyggði á ánægju gesta við Mývatn var fjölmenni, hávaði og truflun af rútuumferð, auk þess að rekast á eyðileggingu á náttúrunni. Á þessu svæði er kallað eftir betra viðhaldi á göngustígum, betra aðgengi að nauðsynlegum upplýsingum og úrbótum á salernisaðstöðu bæði á þjónustusvæðum og í tengslum við vinsælar gönguleiðir. Í Jökulsárgljúfrum komu fram skýrar óskir um betra skipulag á fjölmennum ferðamannastöðum og að settar yrðu skýrar reglur um umgengni. Aðgengi að landvörðum var einnig ábóta-vant. Á Sigrufirði kvörtuð flestir undan aðgengi að nauðsynlegum upplýsingum og merkingum, en á Húsavík tengdist óánægjan niðurfellingu hvalaskoðunarferða og því hversu markaðsvæðing svæðisins væri orðin sýnileg. Þvert á svæði var ánægja gesta einkum tengd við upplifun á dásendum náttúrunnar.

Austurland er nánast óskriflað blað þegar kemur að rannsóknum á upplifun ferðamanna á aðstæðum. Viðhorf erlendra ferðamanna til fjölda ferðamanna á Seyðisfirði 2015–2016 bendir til að meirihluta ferðamanna þyki umferð ferðamanna ásættanleg þar um slóðir, en eins og annars staðar á Íslandi eru fleiri óánægðir með ferðamannafjölda að sumri en vetri. Sumarið 2016 var fimm tungur óánægður með fjölda ferðamanna á Seyðisfirði.

Á hálendinu hafa viðhorf ferðamanna verið rannsókuð í Lakasvæðinu, á Lónsöræfum, á Kili, við Öskju, í Kverkfjöllum og á Fjallabakssvæðinu. Síðastnefnda svæðinu tilheyra rannsóknir í Landmannalaugum, Hrafntinnuskeri, við Álftavatn, Langasjó, Eldgjá og á Öldufellsleið. Aðráttarafl hálendisins tengist fyrst og fremst þeirri ímynd sem viðernið (e. *wilderness*) stillir upp í hugum ferðamanna – að náttúran sé ósnert og sem minnst truflimöguleikann á því að upplifa segurðina, kyrrðina og endalausa víðáttuna ósnerta. Óskir ferðamanna á hálendinu endurspegla þetta í stórum dráttum. Meirihlutinn kýs einfalda uppbryggingu og frumstæð skilyrði og viðhorf þeirra og viðbrögð við aðstæðum á vettvangi endurspegla þessi atriði í mismiklum mæli þó.

Helstu niðurstöður frá austurhluta hálendisins, í Kverkfjöllum og Öskju sumarið 2013 eru þær að tveir af hverjum þremur ferðamanna eru náttúrusinnar sem er óvenju stórt hlutfall miðað við hálendisgesti. Þegar rannsóknir fóru fram var umferðin í Öskju um 20 þúsund ferðamenn á ári og 6 þúsund í Kverkfjöllum. Níu af hverjum tíu ferðamönnum voru ánægðir með dvölinu á svæðinu og ánægja með náttúruna var mikil, sér í lagi í Öskju þar sem nær öllum (99%) fannst hún standast væntingar. Það er einkennandi fyrir þessa ferðamannastaði að mikið var tekið eftir skemmdum á náttúrunni, einkum utanvegaakstri, en 20% ferðamanna í Öskju og 30% ferðamanna í Kverkfjöllum urðu vör við slíkt. Meirihluti ferðamanna á báðum stöðum var ánægður með frumstæða aðstöðu. Óánægja ferðamanna á austurhluta hálendisins tengdist einkum fjölda hópferðabifreiða og fjölda ferðamanna. Fjórðungi þótti

fjöldi hópferðabifreiða of mikill og 13–14% töldu að fjöldi ferðamanna væri meiri en hæfilegt þætti. Einnig skyggði skortur á stjórnun og skipulagi á bílastæði á ánægju ferðamanna við Öskju þar sem skapaðist gjarnan örtröð og þrengsli í tengslum við komur hópferðamanna.

Í friðlandi á Lónsöræfum á suðausturhluta hálandis Íslands eru ferðamenn almennt mjög ánægðir með hinum einföldu aðstæður á vettvangi. Á tímabilinu 2000–2013 fylgdaði marktækt í hópi gönguferðamanna í Lónsöræfum sem undirstrikar aðdráttarafl svæðisins sem slíks. Ferðamenn vilja halda í einfalda uppyggingu og takmarkaða þjónustu og sýndu viðkvæmni gagnvart skemmdum á náttúrunni. Samkvæmt niðurstöðum frá árinu 2013 stendur svæðið mjög vel undir væntingum ferðamanna hvað varðar náttúru og kyrrð. Átta af hverjum tíu voru ánægðir með þjónustu og aðstöðu sem var marktækt meiri ánægja en mældist meðal ferðamanna sem komu á svæðið sumarið 2001. Fátt skyggði á ánægju gesta á Lónsöræfum. Níu af hverjum tíu fannst fjöldi ferðamanna hæfilegur, einungis 2% of mikill, en helst má nefna að lítt hópur kvartaði undan að Lónsöræfi væru frekar erfitt gönguland.

Á suðursvæði hálandisins þar sem aðgengi er tiltölulega gott (Lakagígar, Landmannalaugar, Eldgjá) komu fram vísbendingar um hlutfallslega færri náttúrusinna í hópi ferðamanna en á austurhluta hálandis Íslands. Við Lakagíga árið 2007, var meirihluti þáttakenda almennir ferðamenn (55%), 19% náttúrusinnar og riflega fjórðungur þjónustusinnar, sem er svipað hlutfall og var í Landmannalaugum (2009) og Eldgjá (2011). Lakasvæðið stóð vel undir væntingum þessa hóps. Nær allir (99%) voru ánægðir með dvölinu og níu af hverjum tíu töldu náttúruna standast væntingar. Svör ferðamanna gefa hins vegar til kynna viðkvæmni gagnvart röskun á náttúru og uppyggingu og 9% ferðamanna töldu ferðamannafjöldann of mikinn þegar umferð var áætluð 8500 ferðamenn á ári. Síðan þá hefur umferðin vaxið mikið en hún var áætluð 15 þúsund árið 2013.

Á Stórvirkjuna má greina ákveðinn breytileika í svörum ferðamanna eftir svæðum. Minni kröfur til náttúrulegs ástands en meiri þjónustukröfur virðast eiga við um ferðamenn í Landmannalaugum en á svæðum eins og Landmannahelli, Hrafntinnuskeri og Álfavatni. Tölfraðilegur samanburður á svörum ferðamanna í Landmannalaugum 2000 og 2009 leiddi í ljós að samsetning markhópsins sem heimsækir Landmannalaugar breyttist á þessum árum.⁴²⁷ Náttúrusinnum fækkaði í hópnum. Sú ályktun er dregin af rannsakendum þolmarka að þessi breyting eigi sér skýringar í aukinni uppyggingu á svæðinu sem hafi breytt eðli ferðamannastaðarins. Þau telja að eftir breytinguna hafi Landmannalaugar ekki höfðað lengur til þess hóps ferðamanna sem gerir mestar gæðakröfur til náttúru og víðerna, og leggur mikið upp úr fámenni og að geta upplifað náttúruna án mannvirkja.⁴²⁸ Arið 2009 stóð náttúra Landmannalauga undir væntingum hjá níu af hverjum tíu ferðamönnum en ánægjan var marktækt minni en árið 2000. Ýmis teikn voru á lofti um að svæðið væri að láta undan síga. Jafnframt fundust vísbendingar um að þjónustukröfur hefðu aukist, andstaða við mannvirkni minnkað og þarfir sveigst meira að manninum og þörfum hans á kostnað náttúrunnar. **Þessi sjónarmið eru frábrugðin ríkjandi sjónarmiðum á öðrum ferðamannastöðum á hálandi Íslands.** Marktækt fleiri voru óánægðir með fjölda ferðamanna en riflega þriðjungi ferðamanna fannst hann meiri en gott þykir og jafnframt var helsta umkvörtunarefnið fjölmennið á svæðinu. Nýjustu tölur frá Landmannalaugum eru frá 2016 þegar 57% þáttakenda töldu ferðamannafjölda of mikinn.

Á öðrum athugunarsvæðum innan Stórvirkjuna, t.d. á Laugaveginum, gönguleiðinni á milli Landmannalauga og Þórsmerkur, var hlutfall gesta sem þykir mannfjöldinn (of) mikill í Hrafntinnuskeri (40%), Landmannalaugum (32%) og Álfavatni (26%) sem gefur ákveðnar vísbendingar um að sumarið 2011 hafi Laugavegssvæðið verið að

nálgast þolmörk sín.⁴²⁹ Ástandið var skárra í Eldgjá 2011 þar sem fimmungi gesta fannst fjöldi ferðamanna á staðnum meiri en gott þykir. Staðan var best við Langasjó þar sem 91–99% ferðamanna voru hæstánægð með hvernig svæðið stóðst væntingar í alla staði og einungis 4% ferðamanna fannst fjöldi ferðamanna of mikill. Ferðamenn finna einnig talsvert fyrir vélvæddri umferð, sér í lagi hópférðabifreiða, við Landmannahelli og Öldufell 2011, þar sem 25–30% þáttakenda eru ósátt við fjölda hópférðabifreiða. Engar nýrri rannsóknir eða kannanir liggja fyrir.

Á ferðamannastöðum á Kili, Hveravöllum og í Kerlingarfjöllum var hluti almennra ferðamanna hlutfallslega mestur og náttúrusinnar um þriðjungur gesta. Í svörum gesta komu fram vísbendingar um að svæðið höfðaði til þeirra sem gera miklar kröfur til náttúrunnar og hafa litlar þjónustukröfur. Meirihlutinn vill viðhalda náttúrulegu útliti svæðisins og halda í viðernisupplifunina þrátt fyrir aukinn ferðamannastraum. Átta af hverjum tíu fannst náttúran standast væntingar en þjónustan og aðstaðan síður. Allflestir vildu halda þjónustustiginu áfram lágu en hafa það sem er í boði í frábæru standi.

Heilt yfir endurspeglar viðhorf ferðamanna á Íslandi aðdráttarafl Íslands sem ferðamannalands og óskir meirihluta ferðamanna til kjöraðstæðna á vettvangi í því sambandi, þ.e.a.s. hvernig aðstæður á vettvangi mæta þörfum og væntingum sem ferðamenn gera til þeirra, byggðum á ímynd náttúrunnar sem ferðamannastaðar. Óánægja birtist ef hlutirnir standast ekki fyrirfram gefnar væntingar – fólk vill hafa hlutina í lagi og fá þar með það sem það eru komið til landsins að upplifa.

Rannsakendur telja að þeir markhópar sem heimsækja Geysi og Jökulsárlón séu að nálgast þolmörk sín en aðrir staðir séu líklega ekki komnir eins langt í þróunarferlinu.⁴³⁰ Þeir geta þess að þörf sé á næmi í skipulagi, uppbyggingu og þróun ferðamannastaða gagnvart aðráttarafli ferðamannastaða sem byggjast á ímynd og upplifun á ósnertri náttúru. Öll innigrip með framkvæmdum, nýjum byggingum, nýrri eða breyttri þjónustu og reglum hafa áhrif á þróun ferðamannastaða. Í kjölfarið breytast áfangastaðir. Rannsakendur á þolmörkum ferðamennsku halda því fram að markhópur Landmannalauga hafi til dæmis breyst í kjölfar uppbyggingar, að staðurinn höfði ekki lengur til þeirra sem vilja halda í sem náttúrulegastar aðstæður, leggja upp úr einfaldleika og vilja upplifa landið einir með sjálfum sér.⁴³¹ Landmannalaugar skera sig úr öðrum áfangastöðum á háleindinu að þessu leyti. Þolmarkarannsóknir byggjast á fræðum þar sem því er haldið fram að við frekari uppbyggingu á vin-sælum ferðamannastöðum breytist eðli þeirra; þeir geti tekið á móti meiri umferð og boðið meiri og betri þjónustu og við það fækki ferðamönnum í markhópnum sem gerir mestar kröfur til náttúrunnar sem og minni þjónustu og frumstæðari aðstæðna úr alfaraleið. Rannsakendur þolmarka á Íslandi telja að Landmannalaugar séu gott dæmi um slíkar breytingar og afleiðingar af stökkbreytingu í umferð ferðamanna. Rannsóknir þeirra sýna einnig að útkoman virðist ekki skila fleirum ánægju heldur þvert á móti. Miðað við þolmarkarfræðin gæti farið illa fyrir svæðum eins og Landmannalaugum, Geysi og Jökulsárlóni ef ekki verður gripið inn í.

Í viðtalsrannsóknum þar sem þáttakendur hafa getað tjáð skoðanir sínar ber á óþoli gagnvart fjölda ferðamanna og fram hafa komið skýrar óskir um betra skipulag á fjölmennum ferðamannastöðum og að settar séu skýrar reglur um umgengni. Þær niðurstöður eru í fullu samræmi við þau atriði sem ferðamenn nefna fyrir brottför í Leifsstöð í nýjustu rannsóknum Ferðamálastofu í sambandi við hvað Íslendingar megi bæta. Flestir nefndu takmörkun á fjölda ferðamanna, vegi landsins og almennningssalerni. Ferðamannafjölda bar aftur á góma þegar ferðamenn voru spurðir um hvað þyrfti að bæta á Íslandi til að þeir myndu frekar mæla með landinu sem ferðamannalandi. Svarið var að stýra umferð betur á

fjölmennum ferðamannastöðum, takmarka fjölda ferðamanna, lækka verðlag, auka gæði þjónustu og þjónustufólk mætti vera vinalegra. Þetta eru vísbindingar um hvar skórinн kreppir í íslenskri ferðajónustu og er í fullu samræmi við aðrar rannsóknaniðurstöður sem hafa verið kynntar í þessari skýrslu.

Takmarkanir:

Flestar rannsóknir sem hafa verið gerðar á upplifun ferðamanna á Íslandi eru viðhorfskannanir sem leitast ekki við að útskýra hvernig í pottinn er búið. Ekki hefur heldur verið farið í frekari greiningar á viðhorfum ferðamanna eftir staðsetningu, aðstæðum, megin tilgangi ferðar eða ferðamátum eins og fyrrí rannsóknir gefa tilefni til. Erlendar rannsóknir sýna að ferðamenn virðast viðkvæmari fyrir ferðamönum sem nýta annars konar ferðamáta en þeir sjálfir. Eins hefur það komið sterkt fram í rannsóknum á Íslandi þar sem hlutverk ferðamátans er skoðað sérstaklega að ferðamenn gera ólíkar kröfur til sjálfs sín og umhverfisins í takt við ferðamátann og þannig hefur hann áhrif á upplifun ferðamanna á vettvangi.

Í rannsóknum og viðhorfskönnum hafa verið notaðar mjög ólíkar aðferðir til að meta ánægju ferðamanna. Þolmarkarannsóknirnar spryja um ánægju með náttúru, þjónustu og dvöl á svæðinu og menn svara á kvörðuðum skala. Ferðamálstofa spry um ánægju með frambóð og gæði innviða og þjónustu og ferðamenn gefa einkunn, og Ferðamannapúlsinn reiknar út ánægju ferðamanna út frá: (1) heildaránægju með Íslandsferðina; (2) líkum á meðmælum; (3) uppfyllingu væntinga; (4) almennri gestrisni; og (5) hvort ferðin hafi verið peninganna virði. Engar af þessum rannsóknum eru samanburðarhæfar og horfa ber á samantekt niðurstaðna með þeim fyrirvara.

Í flestum viðhorfskönnum er ekki ljóst á hvaða vísindaþekkingu er byggt. Í rannsóknum er yfirleitt um að ræða grunnt stöðumat á einangruðum svæðum á ákveðnum tíma. Niðurstöður eru ekki ræddar í tengslum við þekkingargrunninn sem fyrir er, t.d. á upplifun, ánægju, atferli eða viðhorfum og þörfum fólks sem stundar náttúrutengda yndisferðamennsku, eða kynnt hvernig niðurstaðurnar bæta við þekkinguna sem fyrir er, t.d. hvað skapar ánægju ferðamanna á vettvangi? Hvernig samræmast niðurstaðurnar nýjustu rannsóknum á þessu sviði? Hverju bæta rannsóknirnar við þekkinguna sem fyrir er? Ýmsar grunnrannsóknir hafa verið gerðar sem hafa skilað mikilvægum upplýsingum um eiginleika náttúrutengdrar ferðamennsku á Íslandi og erlendis. Þessi þekking hefur ekki að neinu marki ratað inn í rannsóknir á þolmörkum ferðamanna eða viðhorfskannanir, þ.e.a.s. þær hafa ekki verið notaðar til að byggja upp vísindalegt bakland sem tengist náttúrutengdri ferðamennsku og íslenskum aðstæðum og myndu nýtast við túlkun niðurstaðna og uppfærslu á rannsóknar aðferð, og spurningalistum. Fyrir vikið hefur vísindaleg þekking á upplifun ferðamanna á Íslandi ekki byggst upp á aðgengilegan hátt.

Ef nýta á ánægju ferðamanna og upplifun á fjölda ferðamanna (mannþróng) sem mælikvarða um stöðu á félagslegum þolmörkum ferðamennsku og hvernig ferðamannastaðir og ferðajónusta standa undir væntingum ferðamannastaða er ljóst að þörf er á að byggja upp mun dýpri þekkingu á þessum fyrirbærum og tengja við fyrrí rannsóknir á þeim. Endurnýjandi áhrif ferðalaga (e. *recovery experiences*) sem undirliggjandi hvati yndisferðalaga gætu verið annar mælikvarði sem vert er að taka upp á Íslandi. Sállífeðlisfræðilegar mælingar á breytum sem segja til um andlega og líkamlega líðan fólks fyrir og eftir heimsókn gæti verið þessi óvífengjanlegi mælikvarði á hvernig ferðamannastaðir standast kröfur ferðamanna sem þá heimsækja. Þekking er að byggjast upp um í hvernig aðstæðum fólk liður vel og illa í tengslum við náttúrutengda ferðamennsku og útvist sem aftur byggist á

þekkingu sem þegar hefur safnast í vísindasamféluginu á áhrifum umhverfis á líðan fólks á síðastliðnum 50 árum og mikilvægt er að halda öflun slíkrar þekkingar áfram.

Félagsleg þolmörk ferðamennsku – heimamenn

Árangur og jákvæð þróun ferðapjónustu á áfangastað byggist á góðri samvinnu ferðapjónustu og opinberra aðila við heimamenn. Góð samskipti ferðamanna og heimamanna er annað grundvallaratriði ferðamennsku sem snertir báða aðila. Áhrifin af ferðamennsku og ferðapjónustu sem henni fylgir geta verið bæði jákvæð og neikvæð fyrir samfélög heimamanna. Erlendar rannsóknir sýna að ferðamennastraumur getur haft djúpstæð áhrif á líf og líðan heimamanna og heilu samfélögin.⁴³² Samkvæmt fyrstu rannsóknunum af þessu tagi á Íslandi vísa félagsleg áhrif til breytinga sem verða á lífi heimamanna í tengslum við ferðamennsku á heimasvæði þeirra.⁴³³ Talið er að félagslegum þolmörkum ferðamennsku sé náð þegar ferðamennska hefur haft áhrif á líf íbúa umfram þau mörk sem heimamenn telja viðunandi.⁴³⁴ „Viðunandi“ breyting er hins vegar háð einstaklingsbundinni skynjun og mati. Margt getur haft áhrif á viðhorf heimamanna í þessu sambandi, svo sem hvernig ferðapjónustan á svæðinu er starfrækt og hvert hún stefnir, uppruni gesta og menningarmunur heimamanna og ferðamanna, dvalarlengd ferðamanna, hvort heimamenn eru efnahagslega hádir ferðamennsku, fjarlægð á milli búsetu heimafólks og kjarnasvaða ferðapjónustu, hlutfall heimafólks og ferðafólks á tilteknu svæði, tengsl heimafólks vð sitt heimasamfélag, sem og félagsleg, pólitisk og umhverfisleg gildi svo eitthvað sé nefnt.⁴³⁵

Rannsakendur hafa farið ýmsar leiðir til að meta félagsleg áhrif ferðamennsku á samfélag heimamanna og viðhorf heimamanna til ferðamanna og ferðapjónustu. Algeng leið er að styðjast við svokallaðan áreitisskala sem byggist á þeirri kenningu að viðhorf heimamanna til ferðamanna séu vissulega misjöfn en þróist þó með nokkuð fyrirsjánlegum hætti í gegnum fjölgur stig, frá ánaegju/alsælu (e. *euphoria*), til áhugaleysis (e. *apathy*), til gremju (e. *annoyance*), og loks óvildar (e. *antagonism*) í takt við þróun ferðamannastaðar í átt að fyrirferðarmeiri ferðapjónustu og vaxandi umferð ferðamanna.⁴³⁶ Í nýlegri úttekt eru fjórum stigum áreitisskalans sem sjá má í eftirfarandi töflu gerð ítarleg skil.⁴³⁷

Tafla III: Áreitiskvarði Doxey

Stig á áreitiskvarða	Hvað það þýðir
Ánaegja (e. <i>euphoria</i>)	<p>Þegar gestir eru fáir og áfangastaður er að uppgötvest ríkir almenn ánægja meðal heimafólks með þá gesti sem koma. Heimafolk er bæði ákaft og viljut til að deila heimahögnum með gestum sínum. Gestir eru vel-komnir og þeim er tekið eins og vinum. Fjöldi gesta er óverulegur.</p> <p>Skipulag ferðapjónustu er í lágmarki. Þrátt fyrir litla eða enga markaðssetningu áfangastaðarins finna gestir einhverjar leiðir að honum. Nýir gestir heyra um verðandi áfangastaði gegnum orðstír þeirra (e. <i>word of mouth</i>) (Harrill, 2004). Þeir sem koma eru oft ævintýragjarnir og viðurkenna þá siði og venjur sem viðgangast í samfélagi gestgjafanna (Holloway, 1998).</p> <p>Nýum atvinnutækifærum, auknum tekjum og hækkandi eignavirði er gjarnan stillt upp sem ávinningi sem skapast vegna ferðapjónustunnar</p>

Stig á áreitiskvarða	Hvað það þýðir
	<p>(Gartner, 1996). Ef efnahagur er tiltölulega rýr í viðkomandi samfélagi eru hinar nýtilkomnu tekjur, sem verða til vegna gestanna, vel séðar og vega þær upp á móti t.d. lágum launum sem fyrir eru á svæðinu (Ryan, 2003).</p> <p>Gartner (1996) heldur því fram að ánægjustigið sé líklegra ef efnahagur í samfélagi hefur verið í lægð um tíma og fylgja ferðaþjónustu þá tækifæri til vaxtar og þenslu. Dæmi um slíkt gæti verið þegar einhver atvinnuvegur hverfur af svæði sem veldur atvinnuleysi og verður ferðaþjónusta eins konar andsvar við þeirri þróun. Stuðningur við ferðaþjónustu er byggður á von um batnandi efnahag en um leið er gert lítið úr félagslegum ókostum ferðaþjónustunnar (Gartner, 1996).</p>
Áhugaleysi (e. apathy)	<p>Þegar koma ferðafólks verður algengari dvínar ákefðin og þau vinalegheit sem einkenndu ánægjustigið. Vaninn tekur yfir. Doxey (í Ryan, 2003) segir sjálfur að almennt sé fátt heimafólk viðriðið ferðaþjónustuna á svæðinu. Ein birtingarmynd er að gestir sem koma nú tala jafnvel ekki tungumál heimamanna og hafa minni áhuga á síðum og venjum samfélagsins. Í rauninni missir flest heimafólk áhugann nema mögulega þeir, sem hafa sérhæft sig í að þjónusta gestina. Samskipti heimafólks og ferðafólks breytast frá því að vera á vinalegu nótunum yfir í að vera á almennum og formlegri nótum, þ.e. verða viðskiptalegs eðlis (Holloway, 1998). Eignavirði og vöxtur fyrirtækja heldur áfram að aukast, a.m.k. á ferðamannatímabilinu, en þó ekki á sama hraða og á ánægjustiginu (Gartner, 1996).</p> <p>Þegar vaninn gerir vart við sig fer heimafólk að gera sér grein fyrir vandmálum, sem skapast með vexti ferðaþjónustunnar, en það skeytir jafnvel ekki um þau. Einhverjir innan samfélagsins sjá sér leik á borði og finna sér viðskiptagrundvöll í þessu breytta umhverfi sem fylgir hinum aukna gestafjölda. Á þessu stigi eru fyrstu skrefin í markaðssetningu og skipulagi tekin. Þetta tímabil einkennist oft af því að sölubásar með stuttermbolum og minjagripum dúkka upp. Skipulagsákvarðanir sem eru teknar á þessu stigi snúast aðallega um rafmagns-, vatnsveitu- og samgöngumál á einstaka áfangastöðum (Harrill, 2004).</p>
Gremja (e. annoyance)	<p>Það kemur að því að áfangastaðurinn verður orðinn það mettaður af ferðafólk að heimafólk finnst sér í auknum mæli ýtt til hliðar á eigin heimsvæði. Þegar það gerist og heimafólk getur ekki lengur nýtt sér þjónustu í héraði á ákveðnum tímum eða allt árið getur það fundið fyrir gremju. Aframhaldandi vöxtur ferðamennsku, svo sem með fjölgun ferðafólks og/eða lengingu ferðamannatímabils, leiðir þannig til þess að almennt þykir ferðafólk frekar til ama en til hagsbóta. Samhliða þessum vexti viðurkennir heimafólk að samfélagið hefur tekið breytingum og viðhafðir siðir og venjur hafa breyst (Holloway, 1998). Áhyggjur heimafólks gagnvart ferðamennsku almennt aukast. Í lýsingum Ryan (2003) á gremjastigini má greina að í rauninni er ferðafólk orðið fyrir í hinu daglega amstri heimafólks. Hann segir m.a. (bls. 274): „Heimafólk stendur í biðröðum í verslunum. Margar verslanir skipta um hlutverk og minjagripaverslanir eru til lítilla nota fyrir heimamenn. Vegirnir eru fullir af bílum og það verður sífellt erfiðara fyrir heimafólk að leggja sínum bílum þar sem því hentar. Því finnst jafnvel eins og það búi á bílastæði þar sem hver</p>

Stig á áreitiskvarða	Hvað það þýðir
	einasti ferðamaður er einungis á svæðinu í stuttan tíma en heimafólk býr á svæðinu allan ferðamannatímann.“ Á þessu stigi fara frumkvöðlar í ferðabjónustu og opinberir markaðsaðilar að þróa fleiri segla eða aukið að-dráttarafl á áfangastaðnum og að efla grunngerð svo unnt verði að taka betur á móti auknum fjölda ferðafólks. Skipulagsaðgerðir snúast um að bæta grunngerð til þess að mæta auknum fjölda í stað þess að takmarka fjölgun (Ryan, 2003). Á þessu stigi fer áhugi utanaðkomandi aðila á ferðabjónustunni að aukast, hótel- og veitingahúsakeðjum fer fjölgandi og fara í samkeppni við þá aðila sem fyrir eru (Harrill, 2004). Fridgen (1991, í Harrill, 2004) bendir á að á þessu stigi fer að bera á því að ákveðnum svæðum er lokað fyrir ferðamönnum.
Óvild (e. antagonism)	<p>Á þessu stigi er áfangastaðurinn orðinn að áfangastað fjöldans (e. <i>mass tourist destination</i>). Heimafólk leynir ekki lengur óvild sinni gagnvart stöðugum straumi ferðafólks sem gerir kröfur og lítur á heimafólk sem leið til að mæta þörfum ferðafólks (Holloway, 1998). Ferðafólk er ekki lengur velkomið og getur hegðun heimafólks gagnvart því einkennst af öllu frá afskiptaleyssi til fjandskapar. Fridgen (1991, í Harrill, 2004) veitti því athygli að á þessu stigi hefur heimafólk staðalímyndir um ferðamenn og ferðamennsku á svæðinu en jafnframt breytist samsetning ferðamanna, sem sækir svæðið heim.</p> <p>Áfangastaðurinn heillar ekki lengur hið ævintýragjarna ferðafólk sem kom í upphafi heldur er hann drifinn áfram af gróðasjónarmiðum og fjöldakerðamennsku. Borið getur á óvild gagnvart ferðafólkí þar sem miklar samfélagsbreytingar hafa orðið vegna ferðamennsku og uppbyggingar ferðajónustu, sem oft hefur rutt heimafólkí og atvinnustarfsemi þess úr veki, t.d. þegar alþjóðlegar hótelkeðjur og flugfélög taka yfir ferðabjónustu á svæðinu og byggja upp fjöldakerðamennsku. Ferðajónustunni er kennt um allar þær breytingar sem hafa orðið á svæðinu (Ryan, 2003).</p> <p>Á þessu stigi getur áfangastaður orðið fyrir hnignun eða endurnýjun gegnum endurskipulagningu og markaðssetningu, sbr. líkan Butlers um lífsferil áfangastaða (Garay og Cànoves, 2011; Harrill, 2004; Faulkner og Tideswell, 1997).</p>

Samhliða áreitisskalanum hefur sumum rannsakendum þótt áhugavert að greina hvar viðkomandi áfangastaður virðist vera staddir í þróunarferlinu og er þá gjarnan stuðst við fyrرنefnt lífsferilmódel ferðamannastaða (sjá 2. kafla um tegundir álags) sem gerir einnig ráð fyrir línulegri þróun ferðamannastaða frá uppgötvun til blómaskeiðs til hnignunar og að heimafólk sýni aukin merki um ópol gagnvart ferðafólkí með vaxandi ferðamennsku.⁴³⁸ Í rannsóknnum bæði erlendis og hérlandis hafa niðurstöður sýnt að viðhorf fólkis til ferðamennsku og uppbyggingar á ferðamannasvæðum ráðast af hagsmunum sem einstaklingarnir verja í því samhengi. Á meðan hagsmunum heimamanna er hlíft og skynjaður ávinningur er meiri en tap eru viðhorfin jákvæð og öfugt.⁴³⁹

Samfélagslegu áhrifin endurspeglast í viðmóti heimamanna gagnvart ferðamönnum. Rannsakendur hafa í mörgum tilfellum notað áreitisskalan til að skoða viðmót og viðhorf heimafólks gagnvart ferðafólkí og ferðajónustu. Einnig hefur verið stuðst við viðurkennd kerfi til að flokka viðhorf heimamanna sem gerir ráð fyrir að þeir sem starfa við ferða-

þjónustu hafi önnur viðhorf til ferðamennsku en þeir sem koma lítið eða ekkert nálægt atvinnugreininni eða hafa lítil sem engin samskipti við ferðamenn.⁴⁴⁰ Virk þátttaka heimamanna í þróun og uppbyggingu ferðaþjónustu virðist sporna við neikvæðum viðhorfum í garð ferðamanna og því er mikilvægt að gert sé ráð fyrir henni í vinnulagi við skipulag ferðaþjónustu.⁴⁴¹ Yfirlýstur tilgangur rannsókna af þessu tagi er einmitt að hvetja til þess að niðurstöður séu nýttar til að skipuleggja ferðaþjónustu þannig að hún hafi sem jákvæðust áhrif á samfélag og umhverfi heimamanna og lágmarki neikvæð áhrif.

Hér verður gerð grein fyrir rannsóknum sem hafa farið fram á Íslandi á áhrifum ferðamennsku á samfélag heimamanna. Fimm rannsóknir hafa verið gerðar á félagslegum þolmörkum heimamanna. Fjórar þeirra voru þáttur í heildstæðum rannsóknum á þolmörkum ferðamennsku (á Snæfellsnesi, í nágrenni Skaftafells, Lónsöræfa og Landmannalauga). Nýjasta rannsóknin tekur fyrir þéttbýlisstaði Suðurlands, hún hófst haustið 2017 og stendur enn yfir. Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Hornafirði hýsir rannsóknina. Íslenskir rannsakendur hafa farið ólíkar leiðir til að meta félagsleg þolmörk heimamanna en í grunninn eiga þær sameiginlegt að kanna hvort og hvernig ferðamennska og ferðaþjónusta á ákveðnu svæði hafi áhrif á líf og líðan þess fólks sem þar býr og starfar og hvort og hvernig heimamenn una við þau áhrif og breytingar sem þau hafa í för með sér.

Aðrar rannsóknir á félagslegum áhrifum ferðamennsku og ferðaþjónustu eru þessar helstar: Árið 2014 stóð Ferðamálastofa fyrir könnun á viðhorfi Íslendinga til ferðaþjónustu og ferðamennsku á Íslandi sem var framkvæmd af sérfraðingum Félagsvísindastofnunar Háskóla Íslands. Í rannsókninni voru viðhorf landsmanna könnuð gagnvart fjöldi ferðamanna, samskiptum við ferðamenn, áhrifum ferðamennsku og ferðaþjónustu á samfélagið, áhrifum ferðamennsku á efnahag og umhverfi og viðhorf landsmanna til ástands innviða ferðamennsku. Rannsóknargögn voru síðan greind með tilliti til fræðilegrar umræðu og fyrri rannsókna á síðari stigum.⁴⁴²

Árið 2015 fór fram viðtalsrannsókn á vegum Ferðamálastofu á félaglegum áhrifum ferðamennsku og ferðaþjónustu á Ísafirði, Húsavík, Hellu og í 101 Reykjavík. Í rannsókninni var kannað: (1) hvaða skilning heimamenn leggja í hugtökin „ferðamennska“ og „ferðaþjónusta“ í sínu nánasta umhverfi; (2) hvernig heimamenn upplifa ferðamennsku á heimasvæði sínu; (2) hvernig samskiptum við ferðafólk er háttáð; og (4) hvaða sýn íbúar hafa á heimabæinn sem áfangastaðar ferðamanna. Eins voru gerðar vettvangsathuganir á atferli, nýtingu og umferð ferðamanna og heimamanna á sameiginlegum opinberum rýmum. Verkefninu var ætlað að afla grunnupplýsinga sem mætti á síðari stigum nýta við mörkun viðmiða um félagsleg þolmörk ferðamennsku. Sérfræðingar við ferðamáladeild Háskólans á Hólum sáu um mótu og framkvæmd þessa verkefnisins.⁴⁴³

Á árunum 2015–2016 fór fram rannsókn á vegum Rannsóknamiðstöðvar ferðamála og Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Akureyri á félaglegum áhrifum ferðamennsku á íbúa Siglufjarðar, Mývatnssveitar og Hafnar í Hornafirði. Rannsóknin fór fram samhliða ferðavenjukönnun meðal erlendra ferðamanna á þessum sömu stöðum. Staðirnir eiga það sameiginlegt að vera þekktir ferðamannastaðir þar sem mikil uppbygging ferðaþjónustu hefur átt sér stað. Rannsóknin kannaði: (1) samskipti við ferðamenn; (2) upplifun af ferðafólk; (3) áhrif ferðaþjónustu á samfélagið; (4) framtíðarsýn heimamanna og (5) stefna sveitarfélagsins í ferðamálaum.⁴⁴⁴

Árið 2017 fór Stjórnstöð ferðamála, fyrir hönd atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins, þess á leit við sérfræðinga Rannsóknamiðstöðvar ferðamála að endurtaka könnunina frá 2014 og kanna hvort einhverjar breytingar á viðhorfum landsmanna hefðu átt sér stað frá síðustu könnun. Sú könnun hófst í byrjun september 2017 og var unnin í samvinnu við

Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri. Í þeirri umferð var tekið 4.300 manna lagsskipt úrtak af öllu landinu, gögnin greind eftir búsetu, kyni, aldri, menntun, lengd búsetu á viðkomandi svæði, stöðu á vinnumarkaði og því hvort viðkomandi starfar við ferðapjónustu eða hefur áhuga á að starfa við atvinnugreinina. Fyrstu niðurstöður liggja fyrir og hafa verið greindar með tilliti til svæðisskiptingar markaðsstofa landshlutanna (sjö svæði). Niðurstaða úr greiningu sem tengist breytingum á viðhorfum frá 2014 til 2017 hefur ekki verið birt.

Að lokum er vert að nefna rannsóknir á viðhorfum heimamanna til ferðamennsku við Látrabjarg⁴⁴⁵ annars vegar og í Öræfum hins vegar.⁴⁴⁶ Hér á eftir verður grein fyrir helstu niðurstöðum rannsóknanna eftir landsvæðum í tímaröð.

Ísland

Viðhorf heimamanna til nýtingar á baðlaugum 2004

Í rannsókninni voru kannaðar 28 af þeim 40–50 náttúrulaugum sem talið er að séu á Íslandi. Kannað var viðhorf heimamanna til ferðamennsku sem er þegar til staðar og hvað þeim finnst um umfang hennar. Einnig var kannað viðhorf heimamanna til frekari þróunar ferðapjónustu í tengslum við laugarnar á þeirra landi og hvaða hugmyndir þeir hafa um uppbyggingu í umhverfi viðkomandi náttúrulaugar. Fengust svör frá 24 af 28. **Niðurstöður voru á þá lund að nær allir voru jákvædir gagnvart ferðapjónustu á sínu svæði, einkum vegna þeirrar atvinnusköpunar sem hún hefði í för með sér og einnig vegna þess að hún væri þáttur í því að viðhalda byggðinni.**⁴⁴⁷ Meiri hlutinn taldi að náttúrulaugar væru snar þáttur í aðráttaraflí síns héraðs, að umrædd laug væri þekkt og nýtt yfir sumartímann og í tólf tilfellum yfir allt árið. Nýting náttúrulauganna væri einkum í tengslum við náttúruupplifun og afþreyingu í náttúrulegu umhverfi, ekki til heilsubótar. Helmingur svarenda taldi nýtinguna mega vera meiri. Hvað varðar afstöðu til uppbyggingar á aðstöðu fyrir ferðamenn í kringum laugarnar vildi helmingur svarenda halda svæðunum sem náttúrulegustum og ekki byggja upp neina aðstöðu eða þjónustu. Menn gerðu sér grein fyrir viðkvæmni náttúrunnar og vissu að náttúrulegt svæði gæti ekki tekið við mikilli umferð. Engin uppbygging væri því þáttur í að viðhalda aðráttaraflinu. **Rannsakendur töldu heimamenn vera á alsælu/ánægju- eða áhugaleysisstigi áreitiskalans. Þeir sem höfðu þurft að eiga við drukkna einstaklinga eða óþrifnað í kringum gesti of mörgum sinnum höfðu misst þolinmæði en heilt yfir voru heimamenn jákvædir og vildu gjarnan sjá nýtingu á laugunum aukast eitthvað.**

Landskönnun 2014

Árið 2014 stóð Ferðamálastofa fyrir könnun á viðhorfum Íslendinga til erlendra ferðamanna og ferðapjónustu á Íslandi. Tekið var 2.000 manna tilviljunakennt úrtak úr þjóðskrá. Þátttakendur voru 1.167. Þar af bjuggu 64% svarenda á höfuðborgarsvæðinu, 14% í Kraganum og tæplega 22% á landsbyggðinni. 12% störfuðu við ferðapjónustu.

Helstu niðurstöður: Viðhorf landsmanna til fjölda ferðamanna var frekar jákvætt. Meiri hluta landsmanna (65%) þótti ferðamannafjöldinn hæfilegur yfir sumarmánuðina, en tæplega þriðjungi eða 21% þótti hann heldur mikill og 8% alltof mikill á þessum árstíma.⁴⁴⁸ Búast mátti við að einhverjir þeirra fyndu fyrir gremju í garð ferðamanna. Enginn marktækur munur var á viðhorfi landsmanna í þessa veru eftir búsetu. Yfir vetrartímann voru önnur sjónarmið á lofti en þá fannst færri eða 48% svarenda fjöldinn hæfilegur, 40% heldur fáir ferðamenn og 9% alltof fáir ferðamenn. Marktækur munur var á viðhorfum Íslendinga til fjölda ferðamanna að vetri eftir búsetu, þar sem landsbyggðafolki fannst marktækt oftar vera of fáir erlendir ferðamenn að vetri en höfuðborgarbúum. Eins var marktækur munur á við-

horfum þeirra sem unna við ferðapjónustu og þeirra sem höfðu engar beinar tekjur af greininni, þar sem seinni hópurinn var marktækt líklegri að finnast nóg um núverandi fjölda ferðamanna.

Heilt yfir var viðmót Íslendinga til ferðapjónustu frekar jákvætt. Meirihluti svarenda, eða 68%, taldi ferðapjónustu vera mikilvæga atvinnugrein og 30% settu hana undir hatt undirstöðuatvinnugreinar. Enginn marktækur munur var á þeirri afstöðu þegar búseta eða bakgrunnur svarenda var skoðaður. 76% töldu ferðapjónustu skapa (frekar) fjölbreytt störf en nær helmingur svarenda var á því að störfin séu (frekar) illa launuð. Nær allir, eða 96%, töldu ferðapjónustuna efla hagkerfið, 93% að hún bætti við fjölbreytileika mannlífsins og níu af hverju tíu að ferðapjónustuna takmarkaði aðgengi annarra að þjónustunni. Nær allir eða 92% voru ósammála þeirri fullyrðingu að ferðamenn gerðu samfélagið einsleitara.

Stór hluti heimamanna, 73–89%, taldi nærsamfélög sitt vera áfangastað ferðafólks, en þeir sem bjuggu á landsbyggðinni voru marktækt líklegri til þess að hafa þessa skoðun. Meirihluti svarenda, eða 78%, taldi komu ferðamanna efnahagslega innspýtingu fyrir sitt svæði og 91% taldi lífsgæði í sveitarfélagi sínu hafa batnað við komu ferðamanna. Nær öllum eða 96% líkaði vel að hafa samskipti við ferðamenn í sinni heimabyggð.

Af neikvæðari viðhorfum má nefna að rétt tæplega helmingur svarenda var frekar (37%) eða mjög sammála (10%) þeirri fullyrðingu að ferðamenn spilltu náttúru landsins og svipað hlutfall svarenda töldu að ferðamenn bættu aðgengi að náttúrunni og hjálpuðu okkur við að meta betur eigið land. Tæplega fjórðungi svarenda fannst ferðamenn spilla upplifun sinni af náttúru landsins. Þrír af hverjum fjórum töldu hið opinbera ekki hafa skýra framtíðarsýn fyrir íslenska ferðapjónustu en skiptari skoðanir voru gagnvart því hvort ferðapjónustufyrirtekin hefðu slíka sýn þar sem einn af hverjum þremur taldi svo vera og álíka margir svarendur töldu svo ekki vera. Einnig kom fram það sjónarmið að of hægt væri brugðist við vaxandi fjölda ferðamanna með innviðauppbryggingu. Skoðanir á því hvort auka ætti landkynningu til að laða að fleiri ferðamenn voru mjög skiptar þar sem 49% voru sammála en 43% ósammála.

Dr. Edward Huijbens og Eyrún Jenný Bjarnadóttir mátu það svo að Ísland sem áfangastaður ferðamanna væristatt á milli fyrra og annars stigs vaxtar á lífsferliskúfunni.⁴⁴⁹ Íslendingar virtust fyrst og fremst skynja ávinning af komum ferðamanna, sjá í þeim tæki-færi, virtust almennt taka ferðamönnum sem vinum og vera viljugir að deila heimahögnum með þeim. Auknar tekjur af ferðamönnum voru einnig vel séðar af Íslendingum sem litu að einhverju leyti á ferðapjónustuna sem bjargvætt eftir bankahrundið 2008. Þau drógu þá ályktun að Íslendingar væru líklega enn á ánægjustigi áreitisskalans (1. stigi) gagnvart ferðamönnum en farið væri að gæta pirrings gagnvart stjórnvöldum varðandi innviði ferðapjónustunnar.

Suðurland

Hofshreppur 2000

Polmarkarannsókn hefur verið gerð í tengslum við þjóðgarðinn í Skaftafelli. Umferð ferðamanna í Skaftafelli árið 2000 var áætluð 147 þúsund manns. Úrtak heimamanna var tekið í Hofshreppi. Í rannsókninni voru heimamenn flokkaðir eftir því hversu efnahagslega hádir þeir væru atvinnugreininni og áreitisskalinn notaður til að meta viðmót gagnvart ferðamönnum. Niðurstöður voru á þá leið að **polmörkum væri ekki náð**. Þau sjónarmið komu fram að heimamenn væru tiltölulega sáttir við atvinnugreinina og **jákvæð áhrif atvinnugreinarinnar virðast vera meiri en þau neikvæðu**. Niðurstöður voru í takt við viðhorfs-

hópaskiptinguna sem unnið var með og fyrri niðurstöður erlendra rannsókna. Því meira sem fjárhagur heimilis var háðari ferðamennsku, því jákvæðari og umburðarlyndari voru viðhorfin í garð ferðamennskunnar á svæðinu. Ferðamennskan virðist heldur ekki trufla líf þeirra sem ekki eru viðriðnir atvinnugreinina. **Sem dæmi um jákvæð áhrif nefndu heimamenn aukin atvinnutækifæri, auknar tekjur fyrir svæðið, bætta þjónustu** (t.d. nýja sundlaug) sem heimamenn njóta góðs af. Einnig var nefnt að áhugi ferðamanna á náttúrunni hefði hvatt til náttúruverndar og viðhéldi menningararfleifð svæðisins. Viðhorf íbúa voru samt blendin. Nokkrir nefndu sömu atriði á neikvæðan hátt, t.d. að heimsóknir ferðamanna hefðu neikvæð áhrif á náttúruna og að álag hefði aukist til muna á vegakerfið sem og almenna þjónustu. Íbúum þótti ókostur hve dreifing ferðamanna væri lítill um svæðið og hversu árstíðabundin ferðamennskan væri. Almennt þótti erlent ferðafólk kurteist og almennilegt fólk sem bæri virðingu fyrir náttúrunni. Viðhorf til íslenskra ferðamanna var verra en helmingi þátttakenda fannst þeir frekir og yfirgangssamir og tillitslausari í umferðinni en erlendir ferðamenn. Varðandi umfang ferðamennsku þótti 40% þátttakenda það hæfilegt og álíka stórum hópi fannst fjöldi ferðamanna of líttill en 20% fannst fjöldinn þegar orðinn of mikill. Einn af hvejum tíu íbúum taldi fjölgun ferðamanna í Skaftafelli hafa neikvæð áhrif á upplifun sína þar og að þeir myndu venja komur sínar þangað oftar ef ekki væri fyrir mannmergðina. Enginn heimamaður vildi meina að hann væri alveg hættur að koma í Skaftafell.

Sveitarfélagið Hornafjörður 2000

Í þessari rannsókn var kannað viðhorf heimamanna í nágrenni Lónsöræfa til umferðar ferðamanna.⁴⁵⁰ Úrtakið var tekið í Sveitarfélaginu Hornafirði árið 2000. Í rannsókninni voru heimamenn flokkaðir eins og áður eftir því hversu efnahagslega háðir þeir væru atvinnugreininni og áreitisskalinn notaður til að meta viðmót gagnvart ferðamönnum. Þolmörk voru metin út frá viðhorfi heimamanna til ferðamennsku og ferðamanna. Niðurstöður voru á þá leið að félagslegum þolmörkum væri ekki náð í sveitarfélaginu Hornafirði þar sem viðhorf heimamanna gefa til kynna að áhrif ferðamennsku séu að mestu jákvæð. Lítill viðhorfsmunur var á milli hópa sem starfa í greininni og þeirra sem gera það ekki. Heimamenn telja áhrifin að mestu jákvæð og töldu upp bætt atvinnutækifæri (einkum hjá konum og skólafólk), aukna þjónustu við heimamenn, aukna náttúruvernd og umhverfisvitund í heimabyggð og skerpingu sem hefði orðið á menningareinkennum sem væri af hinu góða. Fáein neikvæð atriði voru nefnd í tengslum við ferðamennsku eins og aukið álag á vegakerfi og þjónustu en mest virtist fara fyrir neikvæðni út af plássleysi í opinberum rýmum, svo sem sundlauginni, sem væri farið að fæla heimamenn frá. Sumir virtust skynja að sú uppbygging sem hefði farið fram á svæðinu væri frekar ætluð ferðamönnum en heimamönnum. Talið var að þolmörk svæðisins gætu því verið lág hvað þetta varðaði og spurning hversu mikið fleiri ferðamönnum væri hægt að taka á móti. Skiptar skoðanir eru um núverandi fjölda ferðamanna þar sem 30% svarenda fannst umfang ferðamennsku þegar vera orðið of mikið en 20% svarenda fannst það hins vegar of lítið. Ríkjandi viðhorf til ferðamanna virtust ennþá almennt jákvæð, sér í lagi til erlendra ferðamanna. Íslendingar fengu verri einkunn. Þeir þóttu kröfuharðari og tillitslausari viðskiptavinir. Rannsakandi lagði áherslu á að ferðaþjónustuna yrði að skipuleggja á markvissan hátt svo að hægt væri að koma í veg fyrir neikvæðu áhrifin sem komu fram í rannsókninni.

Ásahreppur, Hvolshreppur, Rangárvallahreppur og í Holta- og Landssveit 2001

Einnig var gerð rannsókn á þolmörkum ferðamennsku í Ásahreppi, Hvolshreppi, Rangárvallahreppi og í Holta- og Landssveit.⁴⁵¹ Markmiðið var að fá fram viðhorf íbúa í nágrenni Landmannalauga til ferðamennsku og ferðaþjónustu á svæðinu; greina vísbindingar um neikvæð og jákvæð áhrif ferðamennsku á heimamenn og meta út frá þeim hvort félagslegum þolmörkum væri náð. Á þessum tíma var áætlað að umferð ferðamanna í Landmannalaugum væri um 60 þúsund á ári. Tekið var 260 manna slembiúrtak og fékkst 76% svörun. **Helstu niðurstöður voru á þá leið að félagslegum þolmörkum heimamanna væri ekki náð.** Það mat byggðist á að almennt virtust heimamenn jákvædir gagnvart ferðamönnum og þau neikvæðu áhrif sem heimamenn nefndu virtust ekki vera farin að hafa áhrif á hegðun eða viðmót heimamanna gagnvart ferðamönnum. Fjórum af hverjum tíu íbúum finnst umfang ferðamennskunnar hæfilega mikið, en fjórðungi þátttakenda finnst það helst til of mikið og sama hlutfalli finnst það of lítið. Auknar tekjur og atvinnusköpun var það sem menn sáu jákvæðast við ferðaþjónustuna. Sjö af hverjum tíu fannst ferðaþjónustan hafa jákvæð áhrif á menningu svæðisins og fjórir af hverjum tíu töldu að ferðaþjónustan hefði jákvæð áhrif á náttúruna. Helmingur heimamanna taldi að þjónusta á svæðinu sem nýttist þeim sjálfum hefði aukist með ferðaþjónustu. Eins og hjá íbúum í Sveitarféluginu Hornafirði og í Hofshreppi var viðhorf þátttakenda til erlendra ferðamanna mun jákvæðara en til íslenskra ferðamanna. Þeir síðar nefndu þóttu kröfuharðari og tillitslausari viðskiptavinir en þeir erlendu. Annað sem skapaði neikvætt viðhorf gagnvart þáverandi ferðamennsku var aukið álag á vegakerfið og opinber rými sem tilheyrdu afþreyingu heimamanna. Nefnt var að sundlaugar bæru ekki umfang ferðamennskunnar betur en svo að 50% þátttakenda bæru við plássleysi á sumrin þegar ferðamanna-fjöldinn væri mestur. Eins var nefnt að vinnuálag væri geysimikið á háannatíma en rannsakandi taldi sig ekki finna að það skapaði neikvætt viðhorf til atvinnugreinarinnar. Hann mat það svo að jákvæðu áhrifin hefðu enn yfirhöndina og að heimamenn væru almennt á byrjunarstigi áreitisskalans, alsælir með stöðuna.

Höfn í Hornafirði 2015

Umferð ferðamanna á Höfn hefur farið mjög vaxandi undanfarin ár. Áætlað var að 303 þúsund ferðamenn hefðu heimsótt Höfn árið 2015. Þátttakendur í viðhorfskönnuninni voru 245. Auk þess voru tekin viðtöl við fimm einstaklinga. Niðurstöður voru þessar helstar: Íbúar á Höfn urðu tölувert varir við ferðamenn í sínu daglega lífi. Ríflega helmingi svarenda (55%) þótti fjöldi ferðamanna yfir sumartímann heldur eða alltof mikill en 40% fannst hann hæfilegur. Almennt þótti þátttakendum fjöldi ferðamanna hæfilegri á öðrum árstínum. Íbúar á Höfn voru sammála um mikinn hagrænan ávinning af auknum ferðamannastraumi til sveitarfélagsins. Ferðaþjónustan væri mjög atvinnuskapandi og hún hefði aukið fjölbreytni í atvinnulífinu til muna. Eins var nefnt að ferðamannastraumurinn hefði haft góð óbein áhrif á aðrar atvinnugreinar, svo sem byggingariðnað og aðfangaflutninga, sem hefðu bæði aukið umsvif og mannafla. Vandamál þessu tengt væri hins vegar að heimamenn mönnuðu ekki öll ný störf sem skapast. Þó nokkuð hefði verið flutt inn af erlendu vinnuafli sem ennþá hefði ekki náð að samlagast samféluginu nægilega vel. Íbúar voru nokkuð sammála um að ekkert væri út á ferðamennina sjálfa að setja, sem væru upp til hópa kurteist og gott fólk. Hins vegar voru sumir á því að ferðamannastraumurinn væri farinn að hafa áhrif á daglegt líf í bænum. Í því sambandi var nefnt að menn reyndu að forðast langar biðraðir í verslunum og sæta lagi þar sem vöruskortur ætti það til að myndast sem virtist vekja upp gremju meðal íbúa. Stærsta vandamálið væri skortur á húsnæði bæði til kaups og leigu. Erfitt væri að

keppa við stöndug ferðaþjónustufyrirtæki sem gjarnan sætu um húsnæði sem losnaði. Þannig væri ferðaþjónustan smám saman að taka yfir og hamla venjulegu fjölskyldufólk frá því að setjast að í bæjarfélaginu. Gisting ferðamanna í íbúðabyggð væri þar fyrir utan orðið vanda-mál þar sem íbúar yrðu fyrir talsverðu ónæði. Flestir svarendur töldu að álag á náttúru Íslands væri mjög mikið, uppbygging í ferðaþjónustu hefði verið of hæg og ástand innviða væri orðið bágborið. Sér í lagi voru heimamenn uggandi yfir ástandinu á vegakerfinu. Aðra innviði, t.d. ástand bílastæða, almenningssamgangna, skilta og merkinga, töldu íbúar vera undir meðallagi. Almannaþjónustu töldu þeir ekki ráða við umfang ferðamennsku. **Menn voru ekki á eitt sáttir um hvort ferðamennskan á svæðinu hefði haft góð áhrif á búsetu-skilyrði á Höfn, hvort sveitarfélagið hefði skýra framtíðarsýn varðandi ferðaþjónustuna eða hvort svæðið gæti tekið á móti fleiri ferðamönnum.** Eins var öryggi ferðamanna ákveðið áhyggjuefni heimamanna, einkum í sambandi við aðgengi að góðum upplýsingum t.d. um válynd veður og aðrar hættur sem gætu ógnað öryggi þeirra.⁴⁵²

Hella 2015

Í viðtalsrannsókn sérfraðinga ferðamáladeildar Háskólags á Hólum kom fram að íbúar Hellu hefðu almennt mjög jákvætt viðhorf til ferðaþjónustu og ferðamanna sem heimsæktu svæðið.⁴⁵³ Í hugum íbúa taldist ferðaþjónusta mikilvæg atvinnugrein sem skapaði bæði atvinnu og tekjur fyrir þorpið. Tilkoma hennar hefði aukið fjölbreytni starfa og hækkað þjónustustig við íbúa. Hella er markaðssett sem gegnumstreymistaður ferðamanna og viðmælendur rannsóknarinnar upplifðu heimabæinn sinn einmitt þannig. Upplifunin var að að-dráttarafl svæðisins fælist fyrst og fremst í að uppfylla frumparfir fólks sem væri á leiðinni eitthvert annað. Ferðamannastraumurinn í bænum var mestur við þjóðveginn þar sem verslunarkjarni bæjarins stendur eins og virkisveggur milli þjóðvegar og þorps. Þar mættust ferðamenn og heimamenn helst sem og í sundlaug þorpsins. Íbúar myndu mjög gjarnan vilja breyta þessu og að Hella kæmist á kortið sem áfangastaður sem vert væri að heimsækja og skoða. Íbúar vildu sjá ferðamenn stoppa lengur, fara víðar um samfélagið, að þeir sæju tækifæri í því að koma og skoða þorpið og kynna sér menningu og náttúru svæðisins. Viðmælendur vildu sjá sveitarfélagið beita sér markvissar í ferðamálum og setja þau meira á oddinn. Fjöldi ferðamanna er oft mikill á þjónustusvæðinu, en vegna þess hve ferðamenn eru á afmörkuðu svæði verða íbúar ekki mjög mikið varir við ferðamenn í daglegu lífi en eiga það til að forðast þjónustusvæðið eða verslunarkjarnann á álagstínum eða búa sig undir lengri bið.

Öræfasveit 2016

Í rannsókn árið 2016 var viðhorf heimamanna til ferðamennsku í Öræfum kannað.⁴⁵⁴ Rannsóknin skilaði þeirri athyglisverðu niðurstöðu að heimamenn virtust upplifa ferðamennsku í Öræfum og mikinn vöxt í greininni sem umhverfisálag af völdum ferðamanna og umhverfisvandamál í líkingu við önnur ofnyt á náttúrunni, svo sem beitarálag af völdum sauðfjárbúskapar, sem þyrfti að stjórna. Einnig kom fram að heimamenn mynduðu jafnframt sterkt og kærleiksrík tengsl við náttúruna á ákveðnum svæðum sem væru þeim afar kær og fram kom það sjónarmið að halda þyrfti ferðamönnum frá þeim svæðum.

Suðurland 2017

Endurtekning á viðhorfskönnum frá 2014 meðal íbúa á Suðurlandi haustið 2017. Í úrtaki spurningakönnunarinnar voru 807 manns og fékkst 44% svarhlutfall. Viðhorf íbúa gagnvart þeim áhrifum sem ferðamennska og ferðaþjónusta hefur haft á Suðurland voru heilt yfir

jákvæð.⁴⁵⁵ Níu af hverjum tíu svarenda fannst ferðamannastraumurinn auka fjölbreytileika mannlífsins, voru almennt sáttir við að samfélagið tæki einhverjum breytingum vegna ferðajónustunnar og voru stoltir af því að ferðamenn hefðu áhuga að heimsækja svæðið. Helmingi svarenda fannst ferðamenn hafa breytt íslensku samfélagi til hins betra sem er ívið hærra hlutfall en í svörum af öllu landinu. **Hins vegar var álagið af ferðamennskunni farið að segja til sín á Suðurlandi.** Þó svo að meirihluta svarenda eða rétt rúmlega helmingi þætti fjöldi ferðamanna hæfilegur á sumrin og 66% svarenda á veturna voru 42% svarenda á því að fjöldi ferðamanna væri orðinn frekar eða alltof mikill á sumrin og marktækt færri Sunnlendingum þótti ferðamenn of fáir á veturna ef miðað er við allt landið. Miðað við núverandi aðstæður töldu 37% íbúa að heimabyggðin væri fullmettuð af ferðamönnum og gæti ekki tekið á móti fleirum. Marktækt fleiri Sunnlendingar höfðu þessa skoðun en aðrir landsmenn sem tóku þátt í könnuninni.

Níu af hverjum tíu svarendum þótti ferðajónustan efnahagslega mikilvæg atvinnugrein. Þeir sem unnu við ferðajónustu eða höfðu áhuga á að vinna við greinina voru marktækt líklegri til að hafa þá skoðun. Rúmlega átta af hverjum tíu töldu að ferðajónusta hefði eft verslun á Suðurlandi sem eru marktækt fleiri en á öðrum stöðum á landinu og rúmlega helmingur íbúa taldi að koma ferðamanna hefði leitt til fjölbreyttari þjónustu sem heimamenn nýttu sér. Marktækt fleiri Sunnlendingum (29%) en íbúum annarra landshluta fannst ferðamenn takmarka aðgang annarra að þjónustu. Níu af hverjum tíu íbúum Suðurlands urðu varir við ferðamenn nánast daglega og einn af hverjum þremur taldi að ferðamenn yllu sér meira ónæði en áður, sem er marktækt fleiri en annars staðar á landinu. Um helmingur íbúa forðaðist að fara á staði þar sem vitað var að væru margir ferðamenn, og enn fleiri, eða rúmlega 61% íbúa, eru hræddari að keyra á þjóðvegum landsins út af vaxandi umferð ferðamanna. Þeir ásamt Austfirðingum skera sig úr hópi landsmanna hvað þetta atriði varðar.

Hvað varðar ástand innviða á Suðurlandi, þá töldu þrír af hverjum fjórum ástand almennингssalerna mjög slæmt og í versta ásigkomulaginu af öllum innviðum sem spurt var um. Sex af hverjum tíu þótti vegakerfið í slæmu ástandi en ástand göngustíga og gönguleiða í einna bestu standi. Af einstökum aðgerðum til úrbóta var t.d. nefnt að laga þyrfti innviði á hverjum ferðamannastað fyrir sig og að dreifa og stýra þyrfti álagi ferðamanna betur. Jákvað viðhorf til ferðajónustu á Suðurlandi tengdu flestir íbúar við efnahagsleg atriði eins og aukin atvinnutækifæri, auknar tekjur og þjónustu og samfélagsleg atriði eins og eflingu byggðar, fjölbreyttara mannlíf og betri lífsgæði, en sex af hverjum tíu nefndu hvort tveggja. Neikvað viðhorf voru flest tengd sóðaskap, átroðningi ferðamanna á náttúruna, og of miklum fjölda ferðamanna. Einnig var ástand vegakerfisins oft nefnt með neikvæðum formerkjum. Tæplega þriðjungur nefndi áhrif á eigin lífsgæði, svo sem langar biðraðir í verslunum, ónæði vegna heimagistingar og leiða á ferðamönnum.⁴⁵⁶

Suðurland 2017–

Yfirstandandi þolmarkarannsókn á Suðurlandi. Vegna umfangs er rannsóknasvæðinu skipt upp í þrjú svæði: Suðursvæði (Selfoss, Hveragerði, Eyrarbakki, Stokkseyri, Þorláks-höfn, Laugar/Reykholts og Flúðir), miðsvæði (Vestmannaeyjar, Hella, Hvolsvöllur, Vík og Kirkjubæjklaustur) og austursvæði (Höfn).⁴⁵⁷

Selfoss 2017–

Það sem Selfyssingum í hópi viðmælenda finnst jákvætt við ferðajónustuna eru auknar tekjur og atvinna og aukin verslun og þjónusta í heimabyggð. Einnig eru viðmælendur

ánægðir með þá uppbyggingu sem hefur orðið í gistingu fyrir ferðamenn á Selfossi. Hins vegar eru viðmælendur á Selfossi almennt á því að þar sé komið nóg af ferðamönnum, þá sérstaklega vegna álags sem skapast vegna umferðar í gegnum bæinn og álags á þjónustu (t.d. heilsugæslu) á svæðinu. Fjöldi ferðamanna sé orðinn of mikill. Einnig sakna viðmælendur smábærjarbragsins sem þeir töldu telja af bænum. Fleiri og fleiri fasteignir fara í heimagingingu og bærinn sé að breytast í þjónustubæ fyrir ferðamenn sem margir hverjur keyra bara í gagn. Í opinberum rýmum hafi skapast tungumálaerfiðleikar í samskiptum heimamanna og ferðamanna og einnig á milli heimamanna og erlends vinnuafls þar sem ekki er gerð krafa um að erlent vinnuafli sem sinnir þjónustustörfum tali íslensku.

Hveragerði 2017–

Hvergerðingum í hópi viðmælenda finnst jákvætt hve hinn aukni ferðamannastraumur hefur fært mikið líf í bæinn og honum hafi fylgt bæði aukin atvinna og uppbygging í bæjarféluginu. Hins vegar finna þeir fyrir álagi af völdum umferðar á lífsgæði sín. Aðgengi að verslunum sé verra, mikið álag sé á heilsugæslu, minna sé um félagslíf í bænum og síðast en ekki síst finnst þeim umgengni ferðamanna við náttúruna ábótavant. Ruslamál og salernismál finnast viðmælendum í ólestri og kalla eftir úrbótum.

Eyrarbakki 2017–

Það sem viðmælendum á Eyrarbakka finnst jákvæðast við ferðamenn og ferðaþjónustu á svæði þeirra er aukning í atvinnutækifærum og uppbygging á bæði veitingastöðum og gistingu í bæjarféluginu. Einnig þakka þeir ferðamennskunni að einhverju leyti að bærinn sé fallegrí nú en áður. Hins vegar finnst þeim fjölgun ferðamanna og álagið sem skapast af því í umferð á þjóðvegum og innanbæjar á Selfossi, þar sem þeir sækja bæði vinnu og þjónustu, neikvæð, sér í lagi finna þeir fyrir því á sumrin. Viðmælendur myndu gjarnan vilja fá fleiri ferðamenn á sumrin en einkum á veturna. Þeir myndu líka gjarnan vilja auka atvinnutækifæri tengd ferðaþjónustu. Þeir sem starfa við ferðaþjónustu í bæjarféluginu sækja flestir vinnu utan bæjarins.

Stokkseyri 2017–

Viðmælendum á Stokkseyri finnst jákvæðast við ferðaþjónustuna og vaxandi umferð ferðamanna auknar tekjur til bæjarfélagsins og betri almenningssamgöngur en strætóferðum hefur t.d. fjöldað. Þeim finnst aftur á móti neikvætt hve umferðin á Selfossi, þar sem þeir sækja bæði atvinnu og þjónustu, er orðin mikil og álagið í umferðinni á þjóðvegum. Eins er viðmælendum umhugað um náttúruna. Þeim þykir umgengni ferðamanna slæm og nefna í því sambandi bæði salernismál og hreinsun á rusli.

Þorlákshöfn 2017–

Í Þorlákshöfn finna viðmælendur einnig fyrir jákvæðum breytingum í kjölfar aukins ferðamannastraums í formi aukinna tekju- og atvinnumöguleika, meiri afpreyingar og meira lífs í bænum nú en áður. Hins vegar kvarta viðmælendur undan húsnaðisskorti og álagi í umferð. Annars vilja þeir mjög gjarnan auka ferðamannastraum til Þorlákshafnar. Enn sé ferðamennskan mjög bundin við sumarið og flestir sem vinna við ferðaþjónustu sækja vinnu utan bæjarins.

Flúðir 2017–

Á Flúðum eru heimamenn í hópi viðmælenda ánægðir með þá þróun sem orðið hefur í kjölfar aukins ferðamannastraums á svæðið. Þeir verða mjög varir við breytingar, bæði í efnahagslegu tilliti þar sem ferðaþjónustan er orðin mikilvæg atvinnugrein á svæðinu og eins hefur heilmikil uppbygging átt sér stað bæði í afþreyingu og gistingu. Óánægja viðmælenda tengist fyrst og fremst slæmri umgengni ferðamanna sem tengist bæði almenningssalernum og rusli. Eins finnst þeim álagið í umferð utanbæjar neikvætt.

Laugar og Reykholt í Bláskógabyggð 2017–

Anægja viðmælenda í Bláskógabyggð með ferðamenn og ferðaþjónustu tengist tekju- aukningu og aukinni þjónustu fyrir byggðina. Einnig eru þeir ánægðir með uppbyggingu á gistiðstöðu fyrir ferðamenn á svæðinu og svæðið í heild finnst þeim fallegra og betur hugsað um það en áður. Hins vegar finnst þeim álagið orðið heldur mikið og neikvætt og nefna í því sambandi verslanir í Bláskógabyggð og umferð á vegum. Viðmælendur hafa dregið úr heimsóknum á ferðamannastaði. Álag á björgunarsveitir er einnig nefnt með neikvæðum formerkjum.

Miðsvæði Suðurlands

Rannsakendum þykir erfitt að gefa eina sameiginlega mynd af niðurstöðum viðtala frá miðsvæði Suðurlands þar sem bæjarfélögin eru í mjög ólíkri stöðu. Þar skera sig sérstaklega úr Vík og Vestmannaeyjar en af mjög ólíkum ástæðum.

Vík 2017–

Á Vík er mikill straumur ferðamanna og þykir viðmælendum umferð ferðamanna orðin of mikil. Óánægja þeirra tengist vaxandi á lagi á þjónustu (verslun, heilbrigðisþjónustu, sjúkraflutninga, björgunarsveitir og lögreglu) sem anni ekki þeim mikla fjölda heimamanna og ferðamanna sem raun ber vitni. Eins eru þeir óánægðir með hækkandi verðlag, skort á húsnaði, skort á leikskólaplássi og starfsfólk, sér í lagi fagmenntuðu fólk. Bærinn hafi þurft að fá mikið af erlendu starfsfólk til að manna störf. Samskipti íbúa á Vík hafa breyst mikið með tilkomu ferðamanna og erlendra íbúa sem starfa við ferðaþjónustu og tilfinningin er sú að samfélagið sé að skiptast upp í hópa. Nýr samfélagshópur, erlendir íbúar, hefur myndast innan bæjarfélagsins. Fjölskyldufólk fækkar, félagslíf í bænum hefur minnkað og hvorki ungt fólk né útlendingar taka þátt í því. Þá höfðu viðmælendur áhyggjur af tungumálínusíðum í bænum er að jafnaði mun fleira erlent fólk en íslenskt og því mun meiri enska töluð í bæjarfélagini en íslenska. Þó nefna viðmælendur að bærinn hefði líklega lagst í eyði án ferðaþjónustunnar. Nú ríkir mikil hagsæld á Vík, meiri atvinnumöguleikar eru í boði og aukin fjölbreytni í þjónustu. Eins þykir sú uppbygging sem hefur orðið í bænum jákvæð og fasteignir eru verðmætari.

Vestmannaeyjar 2017–

Vestmannaeyjar skera sig úr varðandi ferðaþjónustu á Suðurlandi vegna takmarkaðra samgangna á svæðið. Ferðamennska í bænum er háð því að samgöngur gangi eðlilega fyrir sig. Oft verður röskun á flugi og Herjólfur gengur ekki reglulega á milli Eyja og lands á veturna þegar ekki er hægt að sigla frá Landeyjarhöfn. Stærsti hluti ferðamanna kemur því yfir sumartímann. Viðmælendum í hópi íbúa finnst heldur of margir ferðamenn koma á sumrin en vilja gjarnan fá fleiri ferðamenn til Eyja yfir vetrartímann. Áhrifin af sumarferðaþjónustunni eru þó að mati viðmælenda að mestu leyti góð þar sem atvinnumöguleikum

hefur fjöldað og fjölbreytni starfa hefur aukist, meira líf er í bænum og uppbygging í þjónustu (t.d. veitingastaðir, gistiðir) og afþreyingu (t.d. útisundlaug) þykir mjög jákvæð. Þó var nefnd sú tilfinning að uppbyggingin sem orðið hefur væri einungis miðuð að ferðamönnum þar sem miklu af þeirri þjónustu sem boðið er upp á sumrin er lokað á veturna (útisundlaug, veitingastaðir) og heimamenn geta því ekki nýtt sér hana á þeim tíma. Eins finnst viðmælendum neikvætt hve álag í umferð hefur aukist mikið, bæði innanbæjar og á þjóðvegum landsins sem þeir eiga leið um. Þó nokkuð er um vöruskort á álagstínum og eins nefna viðmælendur að opinber stefna sveitarfélagsins í ferðamálum sé þeim ekki skýr og því ekki vitað í hvað stefnir.

Hvolsvöllur 2017–

Á Hvolsvelli finna viðmælendur fyrir jákvæðum breytingum í kjölfar aukins ferðamannastraums í formi fjölbreyttari afþreyingar, uppbyggingar í gistingu og aukins (félags)lífs í bænum nú en áður. Hins vegar kvarta menn undan hækkandi verðlagi, húsnæðisskorti og á lagi í umferð á þjóðvegum. Einnig finnst viðmælendum neikvætt hve mikið álag sé á heilbrigðispjónustuna í heild, sér í lagi yfir sumartímann þegar heilsugæslan skiptist á að vera opin á Hvolsvelli eða Hellu. Þeir hafa einnig áhyggjur af á lagi á björgunarsveitarfólk og sjúkraflutningamenn.

Hella 2017–

Enn sjá viðmælendur á Hellu mikil tækifæri í ferðajónustu. Hún sé að skila sér til sveitarfélagsins í formi aukinna tekna og atvinnutækifæra. Unga fólkid sé farið að skila sér heim og uppbygging á húsnæði að aukast sem og aukning á gistiðri fyrir ferðamenn. Viðmælendur hafa helst áhyggjur af almenningssalernum og slæmri umgengni ferðamanna um náttúruna, þeir skilji eftir sig mikið af rusli. Endalaus straumur ferðamanna skapar að mati viðmælenda mikið álag á veitingastaði, verslun og heilsugæslu sem kemur niður á starfsfólki og heimamönnum. Engin upplýsingamiðstöð er í bænum sem þýðir að upplýsingamiðlun hefur færst yfir á aðrar þjónustueiningar með tilheyrandí á lagi. Eins hafa viðmælendur áhyggjur af húsnæðisskorti sem einkennir svæðið.

Kirkjubæjarklaustur 2017–

Viðmælendum á Kirkjubæjarklaustri finnst aukin hagsæld jákvæðasta breytingin sem fylgt hefur vaxandi umferð ferðamanna á svæðinu. Ferðajónusta er orðin undirstaða atvinnulífsins. Mikil uppbygging hefur átt sér stað í bænum og þjónusta við heimamenn hefur aukist. Í því sambandi nefna íbúar meira vöruúval í verslunum og lengri opnunartíma með jákvæðum formerkjum. Einnig finnst þeim hafa færst meira líf í bæinn. Það sem þeim finnst aftur á móti neikvætt er stefnuleysi sveitarfélagsins í ferðamálum og mikið álag á umferð, náttúru, þjónustu (t.d. sundlaug) og björgunarsveitir. Einnig finna menn fyrir minnkandi félagslífi í bænum og hafa áhyggjur af því að unga fólkid skili sér ekki heim úr námi.

Höfn 2017–

Á austursvæðinu (Höfn) voru viðmælendur almennt jákvæðir og meðvitaðir um áhrif ferðajónustu á sína heimabyggð. Þar er helst rætt um hversu mikilvæg ferðajónusta sé fyrir atvinnulíf og hagkerfi á svæðinu sem og að þjónustan sé mun fjölbreyttari nú en áður var. Einnig finnst þeim jákvætt hve bærinn sé orðinn líflegur. Viðmælendum á Höfn þóttu samgöngumálin neikvæðust við vaxandi ferðamannastraum. Áberandi er samhljómur viðmælenda um óánægju með vegakerfið á þessu landsvæði, þá helst vegna öryggismála.

Umferð bæði innanbæjar og utan sé orðin mikil og álag hafi aukist gríðarlega á vegakerfið, en á þessu svæði eru flestar einbreiðar brýr landsins. Einnig finnst viðmælendum álag ferðamanna á náttúruna mikið. Þeir gangi illa um náttúruna og nefnd eru salernismál og rusl eftir ferðamenn í því sambandi. Einnig sé álag ferðamanna á verslun, veitingastaði og sundlaug orðið mikið og húsnaðisskortur sagður hafa neikvæð áhrif á margt í bænum. Einnig eru viðmælendur ósáttir við að sveitarfélagið hafi ekki skýra stefnu í ferðamálum.

Höfuðborgarsvæðið

101 Reykjavík

101 Reykjavík er líklega einn fjölmennasti áfangastaður Íslands. Niðurstöður vettvangsrannsóknar sérfræðinga ferðamáladeildar Háskólans á Hólum sem gerð var 2015 sýndi að ferðamenn eru ekki bara einkennandi heldur ráðandi í götumynd miðborgar Reykjavíkur.⁴⁵⁸ Niðurstöður viðtalsrannsóknar sýndu að íbúar væru heilt yfir nokkuð ánægðir með ferðamenn og ferðaþjónustu á svæðinu. Íbúar voru sammála um að ferðaþjónusta væri aðalatvinnugrein svæðisins og að hinn aukni ferðamannastraumur hefði haft ýmis jákvæð áhrif á miðborgina, svo sem aukna þjónustu og fjölbreyttara mannlif. Þeir voru stoltir af því að ferðafolk sýndi borginni áhuga og nefndu menningarlegt aðdráttarafl hennar. Hins vegar töldu flestir að náttúra Íslands væri það sem ferðafolk væri komið til landsins til að sjá og því væri Reykjavík einungis einn af mörgum viðkomustöðum. Ónægja íbúa tengist fyrst og fremst fjölda ferðamanna. Margir viðmælendur áttu samskipti við ferðafolk nær daglega sem höfðu verið að mestu jákvæð en hins vegar bar á pirringi gagnvart stöðunni. Vandamálið væri ekki fólkid sem slíkt heldur skipulagið í kringum komu þess og dvöl. Umferð væri mikil og það yllu töfum en það væri ekki aðalmálið heldur sú tilfinning að réttur ferðamanna virtist vera meiri en réttur íbúanna. Nokkrar áhyggjur komu einnig fram um ruðningsáhrif ferðaþjónustu. Farið væri að bera á að íbúðabyggð og starfsemi annarra fyrirtækja viki fyrir ferðaþjónustu. Íbúðarhús sem áður hýstu fjölskyldufolk hýstu nú ferðamenn svo dæmi séu tekin. Hins vegar voru nokkrir viðmælendur á því að ferðaþjónusta tilheyrði orðið borgarmyndinni eins og í mörgum stórborgum erlendis.

Höfuðborgarsvæðið 2017

Viðhorfskönnum á meðal íbúa höfuðborgarsvæðisins haustið 2017. Í úrtakinu voru 812 manns og fékkst 47% svarhlutfall. Helstu niðurstöður voru þær að flestum þátttakenda, eða 66% fannst ferðamannafjöldinn hæfilegur, sem var svipuð niðurstaða og fékkst árið 2014. Einum af hverjum þremur íbúum þótti hins vegar ferðamannafjöldi of mikill á sumrin. Íbúar höfuðborgarsvæðisins og íbúar á Suðurlandi voru marktækt líklegrí til að finnast ferðamannafjöldi of mikill á sumrin og marktækt fæstum (4%) á höfuðborgarsvæðinu þóttu ferðamenn of fair. Höfuðborgarbúar skáru sig einnig úr hvað varðar fjölda ferðamanna að vetri, 10% þótti fjöldinn of mikill en sjö af hverjum tíu þótti fjöldi ferðamanna hæfilegur á þeim árstíma. Höfuðborgarbúar eru marktækt líklegrí en íbúar á öðrum stöðum á landinu til að hafa þessa skoðun.

Sex af hverjum tíu íbúum sögðust verða varir við ferðamenn nánast daglega sem er marktækt minna en landsmeðaltalið, en tæplega fjórðungur svarenda taldi að ferðamenn yllu sér meira ónæði en áður og er það svipað hlutfall og árið 2014. Hins vegar sögðust rúmlega 55% þátttakenda forðast að fara á staði þar sem vitað væri af mörgum ferðamönnum, sem var marktækt hærra en landsmeðaltalið. Hvað varðar áhrif ferðamennsku á samfélagið voru viðhorf íbúa höfuðborgarsvæðisins frekar jákvæð. Níu af hverjum tíu fannst ferðamannastraumurinn auka fjölbreytileika mannlífsins og voru almennt sáttir við að samfélagið tæki

einhverjum breytingum vegna ferðaþjónustunnar. Átta af hverjum tíu sögðust vera stoltir af því að ferðamenn hefðu áhuga að heimsækja svæðið. Hins vegar þótti marktækt færri á höfuðborgarsvæðinu en úti á landi, eða tæplega 80% íbúa, ferðaþjónustan auka fjölbreytni atvinnulífsins á svæðinu. Rúmlega helmingi svarenda fannst ferðamenn hafa breytt íslensku samfélagi til hins betra sem er ívið hærra hlutfall en landsmeðaltalið. Langflestum eða 84% svarenda þótti ferðaþjónustan efnahagslega mikilvæg sem er þó nokkru lægra hlutfall en árið 2014 þegar 99% svarenda voru á þessari skoðun. Sjö af hverjum tíu töldu að ferðaþjónustan hefði efti verslun á höfuðborgarsvæðinu og 44% töldu að ferðamenn hefðu leitt til fjölbreyttari þjónustu sem heimamenn nýttu sér og einungis 17% töldu að ferðamenn takmörkuðu aðgang annarra að þjónustunni.

Hvað varðar ástand innviða höfðu íbúar mestar áhyggjur af ástandi almenningssalerna en 74% töldu ástand þeirra slæmt. Tæplega helmingi höfuðborgarbúa þóttu bílastæði og vegakerfi í slæmu ástandi. Rúmlega helmingur íbúa var hræddari við að keyra á þjóðvegum landsins en áður út af vaxandi umferð ferðamanna.

Jákvæðust við ferðaþjónustuna á höfuðborgarsvæðinu þóttu samfélagsleg áhrif en tveir af hverjum þremur nefndu fjölbreyttara mannlíf, eflingu samfélags og menningar og meira líf í miðbænum. Fjórir af tíu nefndu efnahagslegar áherslur, svo sem aukningu í tekjum, atvinnu og þjónustu. Neikvæð viðhorf tengdu íbúar fyrst og fremst við of mikinn fjölda ferðamanna. Einnig var mikið umferðarálag, slæm umgengni ferðamanna, Airbnb og hækkandi verðlag svarendum ofarlega í huga. Helmingur svarenda nefndi neikvæð áhrif á daglegt líf, einhæfari þjónustu í miðbænum og verri aðgang að þjónustu (t.d. á veitingastöðum). Hvergi annars staðar á landinu nefndu íbúar að það besta við ferðaþjónustuna væri að eiga heima þar sem ferðamenn eru ekki.⁴⁵⁹

Reykjanesskagi

Þátttakendur í viðhorfskönnun á meðal íbúa á Reykjanesskaga haustið 2017 voru 280 manns. Sjö af hverjum tíu þótti fjöldi ferðamanna hæfilegur yfir sumartímann og voru það marktækt fleiri en í öðrum landshlutum.⁴⁶⁰ Einungis 20% þótti fjöldi ferðamanna of mikill á sumrin. Um 45% svarenda fannst ferðamannafjöldinn hæfilegur á veturna en svipuðum fjöldi þótti ferðamenn of fáir. Um 85% af íbúum Reykjaness urðu vör við ferðamenn nánast daglega og rúmlega 18% töldu sig verða fyrir meira ónæði af völdum ferðamanna en áður. Fjórir af hverjum tíu forðuðust að fara á staði þar sem vitað væri af mörgum ferðamönnum, og um helmingur íbúa var hræddari að keyra á þjóðvegum landsins út af vaxandi umferð ferðamanna sem er svipað og landsmeðaltalið.

Hvað varðar áhrif ferðamennsku á samfélagið reyndust viðhorf Reyknesinga heilt yfir jákvæð. Níu af hverjum tíu svarendum þótti ferðamannastraumurinn auka fjölbreytileika mannlífsins, voru almennt sáttir við að samfélagið tæki einhverjum breytingum vegna ferðaþjónustunnar og stoltir af því að ferðamenn hefðu áhuga að heimsækja svæðið. Rúmlega helmingi svarenda fannst ferðamenn hafa breytt samféluginu til hins betra sem er marktækt hærra hlutfall en annars staðar á landinu. Níu af hverjum tíu þótti ferðaþjónustan efnahagslega mikilvæg atvinnugrein, sjö af hverjum tíu töldu að ferðaþjónustan hefði efti verslun í byggðinni og tæplega helmingur svarenda taldi ferðamenn hafa leitt til fjölbreyttari þjónustu sem íbúar nýttu sér. Einungis 11% svarenda fannst ferðamenn takmarka aðgang annarra að þjónustu sem voru marktækt færri en annars staðar á landinu.

Hvað varðar ástand innviða svæðisins töldu átta af hverjum tíu ástand almenningssalerna slæmt og um 50% þótti vegakerfi í slæmu ástandi. Tæplega fjórðungur taldi að Reykjanes gæti ekki tekið á móti fleiri ferðamönnum miðað við núverandi aðstæður. Annars voru íbúar

Reykjaness marktækt ánægðari með vegakerfi og bílastæði en í öðrum landshlutum. Jákvaðast við ferðapjónustuna þótti íbúum Reykjaness annars vegar efnahagsleg atriði eins og aukin atvinnutækifæri og tekjur, og hins vegar samfélagsleg atriði eins og fjölbreyttara mannlíf. Neikvæð viðhorf tengdu flestir við umferðina á Reykjanesbraut, slæma umgengni ferðamanna, átroðning á náttúruna og svarta atvinnustarfsemi. Tæplega þriðjungur nefndi áhrif á eigin lífsgæði eins og langar biðraðir í verslunum, ónæði vegna heimagingistar og leiða á ferðamönnum.⁴⁶¹

Vesturland

Könnun á viðhorfi til ferðamennsku og ferðapjónustu fór fram á meðal íbúa á Vesturlandi haustið 2017. Í úrtakinu voru 775 manns og fékkst 42% svarhlutfall. Af helstu niðurstöðum má nefna að rúmlega helmingi svarenda fannst ferðamannafjöldinn hæfilegur en um fjórðungi fannst frekar eða alltof fáir ferðamenn á sumrin.⁴⁶² Íbúar á Vesturlandi voru marktækt líklegri til að hafa þessa skoðun en íbúar á öðrum landsvæðum. Viðhorf heimamanna skiptast í tvennt þegar kemur að fjölda ferðamanna yfir vetrartímann þar sem helmingi svarenda fannst ferðamannafjöldinn of líttill og litlu færri, eða 43%, þótti fjöldi ferðamanna hæfilegur á veturna. Þeir sem störfuðu við ferðapjónustu á Vesturlandi voru marktækt líklegri til að finnast ferðamannafjöldinn of líttill yfir vetrartímann.

Sjö af hverjum tíu íbúum sögðust verða varir við ferðamenn nánast daglega og um fjórðungur svarenda taldi að ferðamenn yllu sér meira ónæði en ádur. Um helmingur svarenda forðaðist að fara á staði þar sem vitað væri af mörgum ferðamönnum, sem er svipað hlutfall og landsmeðaltalið og rúmlega helmingur svarenda var hræddari að keyra á þjóðvegum landsins nú ádur út af vaxandi umferð ferðamanna.

Hvað varðar áhrif ferðamennsku á samfélagið þá voru viðhorf íbúa frekar jákvæð. Tæplega 85% svarenda fannst ferðamannastraumurinn auka fjölbreytileika atvinnulífsins á Vesturlandi, 87% þótti fjölbreytileiki mannlífsins hafa aukist og sama hlutfall íbúa var stolt af því að ferðamenn hefðu áhuga á að heimsækja svæðið. Níu af hverjum tíu voru sáttir við að samfélagið tæki einhverjum breytingum vegna ferðapjónustu en einungis tæplega helmingi svarenda fannst ferðamenn hafa breytt íslensku samfélagi til hins betra. Átta af hverjum tíu íbúum á Vesturlandi þótti ferðapjónustan efnahagslega mikilvæg sem eru marktækt færri en í öðrum landshlutum. 70% svarenda töldu ferðapjónustuna hafa eftt verslun á Vesturlandi og 58% töldu ferðamenn hafa leitt til fjölbreyttari þjónustu í þeirra eigin heimabyggð, en einungis 14% töldu ferðamenn takmarka aðgang annarra að þjónustunni.

Hvað varðar mat á ástandi innviða á Vesturlandi töldu þrír af hverjum fjórum ástand almenningssalerna slæmt. Næst á eftir kom vegakerfið, skiltin og merkingar. Jákvaðast við ferðapjónustuna fannst helmingi íbúa Vesturlands vera samfélagslegir þættir, svo sem fjölbreyttara og meira mannlíf. Fjórir af hverjum tíu nefndu efnahagslegar áherslur, t.d. aukin tækifæri í atvinnu, auknar tekjur og þjónustu. Það sem íbúum þótti neikvæðast við ferðapjónustuna var fyrst og fremst sóðaskapur, slæm umgengni ferðamanna og vanvirðing við náttúruna en tæplega helmingur svarenda hafði slíkar umhverfislegar áherslur. Ýmis atriði tengd of miklum fjölda ferðamanna og neikvæð áhrif hans á lífsgæði heimamanna voru svarendum einnig ofarlega í huga en fjórðungur svarenda nefndi atriði eins og skort á regluverki til að stjórna umferð ferðamanna, yfirlang og ónæði af völdum ferðamanna og þrengsli í opinberum rýmum, t.d. sundlaugum.

Vestfirðir

Látrabjarg 2008

Árið 2008 var rannsókuð afstaða heimamanna til þróunar ferðamennsku við Látrabjarg.⁴⁶³ Á svæðinu er ferðamennska mjög vaxandi. Niðurstöður eru á þá leið að heimamenn voru sammála um að aðráttarafl svæðisins væri sérstæð og fögur náttúran, fuglalíf og friðsæld sem samræmist niðurstöðum fyrri rannsóknar verðustu atriðum í aðráttarafli svæðisins fyrir ferðamennsku.⁴⁶⁴ Heimamenn voru einnig sammála um að standa þyrti vörð um aðráttaraflað og stuðla að náttúruvernd með því að stjórna umferð um svæðið betur sem og hlúa að lífsgæðum heimamanna meðfram auknum ferðamannastraumi. Viðhorf þeirra til uppbryggingar innviða á svæðinu og ferðaþjónustu lituðust hins vegar af ólíkum hagsmunum. Þannig höfðu heimamenn sem sáu tækifæri í nýsköpun í ferðaþjónustu önnur viðhorf en sumarhúsaeigendur á svæðinu, en í þeim hópi var bæði fólk sem átti að rekja til svæðisins og utanaðkomandi. **Sumarhúsaeigendum fannst fjöldi ferðamanna hæfilegur við Látrabjarg og vildu ekki sjá hann aukast mikið þar sem það myndi mögulega ganga á möguleika þeirra til að upplifa frið og ró sem þeir sæktaust eftir með dvöl sinni.** Íbúar í nágrenni Látrabjargs sáu hins vegar möguleg atvinnutækifæri í fjölgun ferðamanna og myndu fagna því, sér í lagi á tímum þegar aðriratvinnuvegir hnigna. Þannig sáu þeir ferðaþjónustu sem leið til að halda svæðinu í byggð. Einkum sáu þeir tækifæri í gönguferðamennsku sem þótti hæfa svæðinu. Einnig var marktækur munur á viðhorfum gagnvart því að leggja nýjan veg að Látrabjargi þar sem sumarhúsaeigendur vildu halda í gamla veginn en heilsársíbúar leggja nýjan. Þeir fyrرنefndu vildu ekki ýta undir aukningu ferðamanna um svæðið og báru því einnig við að hluti af sjarma svæðisins væri frumstæð grunnerð. Hins vegar töldu heimamenn það hindra aðgengi að svæðinu hve vegurinn væri vondur. **Þetta er dæmi um hvernig ólík sjónarmið kallast á meðal heimamanna eftir því hvaða hagsmuni þeir hafa í huga.** Heimamenn voru hins vegar sammála þegar kemur að gildi ferðaþjónustunnar fyrir svæðið sem væri fyrst og fremst efnahagslegt (skapaði tekjur og atvinnu á svæðinu) og að heimamenn nytu góðs af aukinni þjónustu í byggðarlaginu sem viðmælendur töldu þegar hafa eflst vegna umferðar ferðamanna.

Menn skynjuðu helst neikvæð áhrif í árstíðasveiflu ferðamennskunnar og álagi á grunngerðina, svo sem vegakerfi. Þegar spurt var um hverjir ættu að koma að skipulagi ferðamennsku og ferðaþjónustu á svæðinu voru heimamenn sammála um að landeigendur ættu að koma að því ásamt fulltrúum stjórnvalda, sveitarfélaga og annarra aðila sem ættu hagsmuna að gæta. Það viðhorf kom fram, sem áður hefur komið fram í íslenskum rannsóknum af svipuðum toga, að landeigendur voru frekar mótfallnir friðlýsingu á meðan aðrir sáu af henni ávinning fyrir ferðaþjónustuna. Byggðist hið neikvæða viðhorf á ótta við að gengið yrði á hagsmuni heimamanna ef fulltrúar í Reykjavík hefðu vald yfir landi þeirra. Lagt var til að verklagsferill sem tengist stýringarmódelinu „mörk ásættanlegra breytinga“ (*Limits of Acceptable Change; LAC*) yrði hafður til hliðsjónar við skipulag svæðis ef ráðist yrði í það. Sú aðferð samræmir landnotkun, náttúruvernd og útivist um leið og ákvarðanir eru teknar um hvaða ferðamennska er æskileg á svæðinu. Þar er tekið tillit til mismunandi sjónarmiða hinna ólíku hagsmunaaðila sem koma að þeirri vinnu. Einnig viðrar hún það sjónarmið að við skipulag svæðisins beri að huga að því að sem flestir geti vel við unað og gætt verði að því að upplifun gesta og landeigenda á náttúrunni verði ekki fyrir skaða.

Ísafjörður 2016

Vettvangsrannsókn og könnun á viðhorfi heimamanna til ferðamennsku og ferðaþjónustu á vegum sérfraðinga ferðamáladeildar Háskólans á Hólum fór fram á meðal íbúa á Ísafirði

árið 2016. Í rannsókninni kom fram að almennt væri viðhorf Ísfirðinga til ferðafólks og ferðapjónustu jákvætt.⁴⁶⁵ Athygli vekur að viðmælendur telja ferðapjónustu ekki til grundvallaratvinnugreina þótt ferðamannastraumur og þjónusta honum tengd hafi vaxið mikil síðastliðin ár. Sér í lagi hafa skemmtiferðaskip aukið komur sínar. Í tengslum við skipakomur hafa skapast álagsvandamál. Skipulag og staðhættir eru þannig að umferð ferðafólks er í íbúabyggð og á athafnasvæði annarra atvinnugreina. Við skipakomur skapast mikil gangandi umferð ferðamanna sem fyllir auðveldlega þróngar götur miðbæjarins sem auðveldlega getur raskað daglegum athöfnum heimamanna og umferð teppist. Þessi neikvæðu áhrif skrifa íbúar á ferðapjónustuaðila, ferðaskipuleggjendur og bæjaryfirvöld sem þurfa að taka höndum saman og skipuleggja komur skipanna betur og aðgreina gangandi umferð frá akandi. Einnig setja sumir íbúar spurningamerki við hvort komur skemmtiferðaskipa séu í takt við þá friðsæld sem Ísafjarðabær gefur sig út fyrir í markaðssetningu bæjarins, eða haldist í hendur við þá ímynd Ísafjarðar að bærinn sé hlið að ósnortinni náttúru Vestfjarða t.d. í friðlandinu á Hornströndum og í Jökulfjörðum. Viðmælendur eru ánægðir með hvernig bæjarsfélagið markaðssetur Ísafjörð og vilja stefna að friðsæld og halda í einstaka náttúru svæðisins. Þá eru þeir ánægðir með hve ferðapjónustan hefur hvatt til viðhalds og fegrunar á bænum. Hins vegar eru þeir efins um að aukning ferðamannastraums yfir sumartímann sé æskileg í ljósi þeirra takmarka sem skipulag og innviðir Ísafjarðar setja bænum, en yfir veturinn gæti Ísafjörður vel tekið við fleiri ferðamönnum. Bæjaryfirvöld verði að marka sér skýra stefnu og taka á innviðamálum og skipulagi. Annað sem menn eru uggandi yfir eru samgöngumál sem eru takmarkandi fyrir samfélagið sem og samfélagsleg áhrif fólkssfækkunar og þeirrar eðlisbreytingar sem verður á bæjarbragnum þegar íbúðir sem áður hýstu íbúa breytast í gistiþymi fyrir ferðamenn.

Markaðssvæðið Vestfirðir

Haustið 2017 fór fram könnun á viðhorfi íbúa á Vestfjörðum til ferðapjónustu og ferðamanna. Í úrtakinu voru 784 manns og fékkst 39% svarhlutfall. Niðurstöður voru þessar: Meirihluta svarenda þótti fjöldi ferðamanna hæfilegur í þeirra heimabyggð yfir sumartímann og tæplega fjórðungi þótt hann of mikill.⁴⁶⁶ Þremur af hverjum fjórum íbúa Vestfjarða þótti hins vegar fjöldi ferðamanna að vetri of líttil og fjórðungi hæfilegur. Vestfirðingar skera sig úr á landsvísu hvað þetta viðhorf varðar. Ef miðað var við aðstæður þegar könnunin var gerð taldi tæplega þriðjungur íbúa að Vestfirðir gætu ekki tekið á móti fleiri ferðamönnum. Sá fjöldi er nokkuð á pari við landsmeðaltalið.

Átta af hverjum tíu íbúum Vestfjarða sögðust verða varir við ferðamenn nánast daglega og rúmlega fimm tungur svarenda taldi að ferðamenn yllu sér meira ónæði nú en áður. Tæplega 45% íbúa forðuðust að fara á staði þar sem vitað væri af mörgum ferðamönnum. Tæplega 42% íbúa voru hrædd að keyra á þjóðvegum landsins vegna vaxandi umferðar ferðamanna sem er marktækt minna hlutfall en í öðrum landshlutum.

Hvað varðar áhrif ferðamennsku á samfélagið voru viðhorf Vestfirðinga heilt yfir jákvæð. Níu af hverjum tíu svarendum fannst ferðamannastraumurinn auka fjölbreytileika atvinnulíf, og mannlífs, voru almennt sáttir við að samfélagið tæki einhverjum breytingum vegna ferðapjónustunnar og stoltir af því að ferðamenn hefðu áhuga að heimsækja svæðið. Um helmingi svarenda fannst ferðamenn hafa breytt íslensku samfélagi til hins betra og tæplega þriðjungur íbúa taldi að Vestfirðir (miðað við þáverandi aðstæður) gætu ekki tekið á móti fleiri ferðamönnum. Viðhorfin eru nokkuð á pari við landsmeðaltalið. 85% þótti ferðapjónustan efnahagslega mikilvæg, 65% svarenda töldu að ferðapjónustan hefði efti verslun og 51% þjónustu á Vestfjörðum. 16% fannst ferðamenn takmarka aðgang annarra að

þjónustu. Hvað varðar ástand innviða töldu 70% ástand almenningssamganga slæmt, 69% þótti vegakerfið í slæmu ástandi og litlu færi eða 68% höfðu áhyggjur af slæmu ástandi almenningssalerna. Það jákvæðasta við ferðaþjónustuna á Vestfjörðum tengdu langflestir íbúar, eða sex af hverjum tíu, við samfélagsleg atriði eins og fjölbreyttara mannlíf. Efnahagsleg atriði voru einnig mjög ofarlega á blaði eins og aukin atvinnutækifærni, auknar tekjur, verslun og þjónusta en þrír af hverjum tíu höfðu slíkar áherslur. Neikvæð viðhorf til ferðaþjónustu voru flest, eða í helmingi tilfella tengd umhverfislegum þáttum eins og lélegri umgengni ferðamanna um náttúruna, sóðaskap og mengun af skipum. 40% nefndu vanvirðingu ferðamanna við samfélag heimamanna, ónæði af þeirra völdum og erfitt aðgengi að þjónustu yfir sumartímann. Slæmt ástand vega var oft nefnt og kvartað var undan fjölda ferðamanna, sér í lagi í tengslum við komur skemmtiferðaskipa. Bæði fjöldi og stærð skemmtiferðaskipa á sumrin væri vandamál sem skapaði mikið álag á hin litlu samfélög Vestfjarða, einkum Ísafjörð.

Norðurland

Siglufjörður 2015–2016

Siglufjörður hefur á undanförnum árum orðið vinsæll áfangastaður ferðamanna. Straumhvörf urðu í bænum við opnun Héðinsfjarðaganga. Hægt hefur á íbúafækkun sem hafði verið viðvarandi vandamál um langa hríð. Umferð erlendra og innlendra ferðamanna hefur vaxið mikið og Siglufjörður nýtur einnig aukinna vinsælda sem aðkomuhöfn fyrir skemmtiferðaskip. Árið 2013 er talið að um 85 þúsund erlendir og innlendir gestir hafi heimsótt Siglufjörð. Þátttakendur í viðhorfskönnun sem gerð var árið 2016 voru 262 og tekin voru viðtöl við fimm einstaklinga. Helstu niðurstöður voru þær að íbúar voru hæstánægðir með heimsóknir ferðamanna og vaxandi umferð.⁴⁶⁷ Talið var að almenn sátt ríkti í samfélagini með ferðaþjónustuna. Íbúum fannst ekkert ónæði vera af ferðamönnum. Þvert á móti fannst þeim að ferðaþjónustan hefði blásið nýju lífi í bæjarfélagið, bætt búsetuskilyrði og aukið almenna bjartsýni. Þeir fundu fyrir því að þjónusta hefði aukist með vaxandi ferðamannastrumi, t.d. með lengri opnun í bakaríi sem þeir nutu sjálfir góðs af og eins var almenn ánægja með viðhald gamalla húsa og uppbyggingu á bænum sem þótti falla vel að umhverfinu. Íbúar á Siglufjörði reyndust marktakt líklegri til að segja að ferðamenn væru of fáir en íbúar í Mývatnssveit eða á Höfn. Flestum eða 75% svarenda þótti fjöldi ferðamanna hæfilegur yfir sumartímann og 8% ainnst þeir heldur fáir. Almennt þótti sveitarfélagið hafa skýra framtíðarsýn fyrir ferðaþjónustuna en skiptar skoðanir voru um hvort almannaþjónusta réði við aukið álag sem komum ferðamanna fylgdi og að varlega þyrfti að fara í frekari uppbyggingu og þróun svo að sérstæða svæðisins, ímynd og aðdráttarafl Siglufjarðar sem fámenns og rólegs íslensks sjávarþorps glatist ekki.

Mývatnssveit 2015–2016

Mývatnssveit er einn þekktasti ferðamannastaður landsins. Svæðið er rómað fyrir náttúrufegurð og auðugt fuglalíf. Nefna má Dimmuborgir, Hverfjall, Kröflu, Námaskarð og náttúruböðin meðal þekktra viðkomustaða ferðamanna á svæðinu. Íbúum hefur farið heldur fækkandi, sér í lagi eftir lokun Kísiliðjunnar upp úr 2004. Erlendum ferðamönnum hefur hins vegar fjölgæð mikið á undanförnum árum og ferðaþjónusta er í miklum uppgangi. Talið er að 75–85% erlendra ferðamanna heimsáki Mývatnssveit yfir sumarmánuðina. Árið áður en rannsóknin fór fram var áætlað að rúmlega 300 þúsund erlendir og innlendir ferðamenn hefðu komið í Mývatnssveit auk 25 þúsund skemmtiferðaskipafarþega. Til samanburðar voru íbúar í sveitarféluginu á aldrinum 18–70 ára 308. Þátttakendur í rannsókninni sem

svöruðu spurningalistum könnunarinnar voru 127. Auk þess voru tekin viðtöl við fimm manns. Helstu niðurstöður eru þær að í Mývatnssveit⁴⁶⁸ virtist ferðamennskan vera farin að reyna á þolrif íbúanna. Fólki var þó almennt ekki í nöp við ferðamennina sjálfa og vildi ekki missa þá. Íbúar töldu að ferðamenn hefðu bætt búsetuskilyrði, almenn gróska einkenndi samfélagið og lífsgæði hefðu auk þess batnað með ferðaþjónustunni. Ferðaþjónusta væri orðin undirstöðuatvinnugrein á svæðinu sem skapaði æ fleiri heilsárstörf. Hins vegar voru menn almennt áhyggufullir út af úrræðaleyse ráðamanna og ástandi innviða, bæði viðhaldi og skorti á uppbyggingu. Almennt fannst heimamönnum ástand vega, bílastæðamála, almenningssalerna, skilta og merkinga slæmt og einnig höfðu þeir áhyggjur af á lagi á náttúru og umhverfi á fjölförnum áfangastöðum og töldu að sveitarfélagið réði ekki við vaxandi álag á almannabjónustu. Því tengt höfðu menn áhyggjur af því að ferðamenn skildu ekki nögu miklar tekjur eftir á svæðinu. Margir kæmu í dagsferðir og keyptu lítið sem ekkert. Brýnt væri að ráðast í úrbætur á frárennslismálum, sorphirðu, malbika vegi og leggja göngustíga, en sveitarfélagið skorti heildstæða og skyra framtíðarsýn að mati flestra viðmælenda. Heimamenn voru auk þess orðnir dálitið þreyttir á ástandinu. Samskiptum við ferðamenn væri að vísu haldið í lágmarki en heimamenn fundu meira fyrir því en áður að ferðamenn trufluðu daglegt líf. Í því sambandi voru langar biðraðir í búðum og yfirfull bílastæði nefnd. Heimamenn voru auk þess farnir að forðast staði þar sem þeir bjuggust við fjölda ferðamanna. **Um 77% svarenda þótti fjöldi ferðamanna alltof eða helst til margir á sumrin en á veturna þótti fjöldinn hæfilegri.** Íbúar í Mývatnssveit voru marktækt líklegrí til að telja að heimasvæði þeirra gæti ekki tekið á móti fleiri ferðamönnum en íbúar á Höfn eða á Siglufirði.

Húsavík 2015

Íbúar Húsavíkur eru mjög meðvitaðir um að Húsavík er vinsæll ferðamannastaður og miðstöð hvalaskoðunar á Íslandi.⁴⁶⁹ Stefna sveitarfélagsins í ferðamálum er að reka faglega ferðaþjónustu í sátt við samfélag og náttúru. Svo virðist sem það hafi tekist nokkuð vel. Íbúar virðast sáttir við ímynd bæjarins, þann fjölda ferðamanna sem sækir bæinn heim og að deila opinberu rými og almennri þjónustu með ferðamönnum. Húsvíkingar eru vel með á nótunum um hvaða ferðaþjónusta er rekin í bænum og stoltir af þeirri sérstöðu sem bærinn hefur markað sér í tengslum við hvalaskoðun. Flestir viðmælenda virtust vita hvernig hún gangi þótt það heyri til undantekninga að þeir hafi bein samskipti við ferðafólk. Viðmælendur bera ferðamönnum vel söguna og finnst þeir upp til hópa sýna gott og kurteist viðmót. Auk þess eru Húsvíkingar ánægdir með það líf sem ferðafólk færir bænum. Þeir nýta sér að einhverju marki flesta þá þjónustu sem hefur verið byggð upp í tengslum við ferðamennsku á Húsavík, svo sem veitingahúsin og afspreyingu. Áhyggjur íbúa í tengslum við álag vegna ferðamennskunnar snúast um náttúruperlur í nágrenni bæjarins frekar en bæinn sjálfan. Einig finna Húsvíkingar fyrir ákvæðnum óþægindum í tengslum við ferðamannastrauminn sem tengist fyrst og fremst töfum í umferð í miðbænum og bið eftir vörum og þjónustu. Viðmælendur töldu að það væri ekki bara við ferðamenn að sakast heldur vantaði betra skipulag, t.d. á bílastæði, gangbrautir og móttöku fyrir hópferðabifreiðir til að anna umferð og tryggja öryggi allra vegfarenda, ekki síst ferðamanna. Vettvangsrannsókn sýndi að athafnasvæði ferðaþjónustunnar væri nokkuð afmarkað við miðbæinn og á álagstínum væri bílaumferð mjög þétt og gangandi umferð á akbrautum. Viðmælendur voru einhuga um nauðsyn þess að ráðast í endurskipulagningu á innviðum í miðbænum og sumir kölluðu á að samtal þyrfi að eiga sér stað milli ferðaþjónustunnar og íbúa. Í hugum viðmælenda var framtíðin björt fyrir Húsavík sem áfangastað ferðamanna. Til dæmis væru mikil

tækifæri til uppbyggingar í vetrarferðamennsku og í að nýta hið góða gönguskiðaland í næsta nágrenni við bæinn. Þeir töldu ferðaþjónustu eina af undirstöðuatvinnugreinum bæjarins en vildu jafnframt hafa fleiri egg í körfunni og sjá aðrar atvinnugreinar blómstra samhliða, en stóriðjuframkvæmdir á Bakka voru hluti af þeirri viðleitni. Nokkur óvissa ríkti í hugum íbúa um hvort stóriðja og ferðaþjónusta næðu að dafna samhliða en almennt bundu heimamenn vonir við það.

Markaðssvæði Norðurlands 2017

Könnun á viðhorfi til ferðamennsku og ferðaþjónustu fór fram á meðal íbúa á Norðurlandi haustið 2017. Í úrtakinu voru 765 manns og fékkst 48% svarhlutfall. Af helstu niðurstöðum má nefna að flestum eða 67% svarenda fannst ferðamannaþjöldinn hæfilegur en um fjórðungi fannst ferðamannaþjöldinn frekar eða alltof mikill á sumrin.⁴⁷⁰ Skiptar skoðanir voru um fjöldann yfir vetrartímann þar sem 45% töldu hann hæfilegan en 43% að ferðamenn séu of fair. Rúmlega fimm tungur taldi að Norðurland gæti hreinlega ekki tekið á móti fleiri ferðamönnum við óbreytt ástand.

Átta af hverjum tíu íbúum Norðurlands sögðust verða varir við ferðamenn nánast daglega og tæplega 18% töldu að ferðamenn yllu sér meira ónæði en áður sem er marktækt lægra hlutfall en í öðrum landshlutum. Um 45% þáttakenda forðuðust að fara á staði þar sem vitað væri af mörgum ferðamönnum, sem er svipað hlutfall og landsmeðaltalið og rúmlega helmingur svarenda var hræddari við að keyra á þjóðvegum landsins áður út af vaxandi umferð ferðamanna.

Hvað varðar áhrif ferðamennsku á samfélagið voru viðhorf íbúa frekar jákvæð. Tæplega 95% svarenda fannst ferðamannastraumurinn auka fjölbreytileika atvinnulífsins á Norðurlandi sem er marktækt hærra hlutfall en í öðrum landshlutum. Níu af hverjum tíu fannst einnig að fjölbreytileiki mannlífsins hefði aukist með komum ferðamanna og voru stoltir af því að ferðamenn hefðu áhuga að heimsækja svæðið. Litlu færri, eða 86% svarenda, voru sáttir við að samfélagið tæki einhverjum breytingum vegna ferðaþjónustunnar sem eru marktækt fleiri en í öðrum landshlutum og rúmlega 57% svarenda fannst ferðamenn hafa breytt íslensku samfélagi til hins betra.

Níu af hverjum tíu íbúum á Norðurlandi þótti ferðaþjónustan efnahagslega mikilvæg. Háskólamenntaðir einstakingar og fólk sem starfar í ferðaþjónustu, eða hefur áhuga á greininni, er marktækt líklegra til að telja að ferðaþjónusta verði áfram undirstöðuatvinnugrein á svæðinu næstu áratugina. Meirihluti svarenda (83%) taldi að ferðaþjónustan hefði efti verslun á sínu heimasvæði og sex af hverjum tíu héldur því fram að aukinn fjöldi ferðamanna hefði leitt til fjölbreyttari þjónustu sem þeir nýttu sér, sem eru marktækt fleiri en í öðrum landshlutum. Fáir, eða 13% svarenda töldu að ferðamenn takmörkuðu aðgang annarra að þjónustu sem eru marktækt færri en í öðrum landshlutum.

Átta af hverjum tíu íbúum Norðurlands mátu ástand almenningssalerna á svæðinu slæmt og marktækt í verra ástandi en í öðrum landshlutum. Ástand vegakerfisins þótti íbúum Norðurlands hins vegar marktækt betra en í öðrum landshlutum, en riflega helmingi svarenda (54%) þótti ástand vegakerfisins gott eða mjög gott. Íbúar nefndu að auka mætti beina tengingu Norðurlands við útlönd og að bæta þyrfti tengingu innanlandsflugs og millilandaflugs. Það jákvæðasta við ferðaþjónustu fannst sex af hverjum tíu íbúum vera samfélagslegir þættir, svo sem fjölbreyttara og meira mannlif, og bætt lífsgæði. Fjórum af hverjum tíu íbúum þótti efnahagslegur ávinninngur jákvæðasti fylgifiskur ferðaþjónustunnar, svo sem aukin atvinnutækifæri, auknar tekjur og uppbygging þjónustu og verslunar. Það sem íbúum Norðurlands þótti neikvæðast við ferðaþjónustuna var aukin umferð, slæm umgengni

ferðamanna og sóðaskapur, en fjórir af hverjum tíu nefndu umhverfislega þætti af þeim toga. Þrír af hverjum tíu nefndu samfélagslega þætti eins og húsnæðisskort og yfirlang ferðamanna. Tveir af hverjum tíu nefndu umferðina sem væri hættulegri og meiri en áður t.d. vegna aksturslags ferðamanna. Af neikvæðum efnahagslegum áherslum var Norðlendingum græðgi Íslendinga og hækkandi verðlag ofarlega í huga.

Austurland

Markaðssvæði Austurlands 2017

Könnun á viðhorfi til ferðamennsku og ferðapjónustu fór fram meðal íbúa á Austurlandi september–nóvember 2017. Þátttakendur voru 356. Helstu niðurstöður voru þær að meiri hluta svarenda (57%) fannst fjöldi ferðamanna hæfilegur á sumrin en fjórðungi íbúa þótti ferðamannafjöldinn of mikill á á sumrin og fimmtungi of lítill.⁴⁷¹ Tölurnar snúast við þegar horft er til vetrarins. Meirihluta íbúa fannst að ferðamenn væru heldur eða alltof fáir á þeim árstíma, en 37% þótti ferðamannafjöldinn hæfilegur. Átta af hverjum tíu íbúum sögðust verða varir við ferðamenn nánast daglega og um fjórðungur svarenda taldi að ferðamenn yllu sér meira ónæði en áður. Tæplega 56% þátttakenda forðuðust að fara á staði þar sem vitað væri af mörgum ferðamönum, sem er marktækt fleiri en í öðrum landshlutum. Tæplega 60% svarenda var hræddari að keyra á þjóðvegum landsins en áður út af vaxandi umferð ferðamanna. Austfirðingar ásamt Sunnlendingum eru marktækt hræddari að þessu leyti en aðrir landsmenn.

Hvað varðar áhrif ferðamennsku á samfélagið voru viðhorf íbúa frekar jákvæð. Níu af hverjum tíu fannst ferðamannastraumurinn hafa aukið fjölbreytileika atvinnulífs og mannlífs á Austurlandi og voru stoltir af því að ferðamenn hefðu áhuga að heimsækja svæðið. Um 87% íbúa voru sátt við að samfélagið tæki einhverjum breytingum vegna ferðapjónustunnar en 46% fannst ferðamenn ekki hafa breytt íslensku samfélagi til hins betra sem er marktækt lægra hlutfall en í öðrum landshlutum. 87% íbúa á Austurlandi þótti ferðapjónustan efnahagslega mikilvæg. Þrír af fjórum svarenda töldu að ferðapjónusta hefði efli verslun á Austurlandi og rúmlega helmingur taldi að ferðapjónustan hefði leitt til fjölbreyttari þjónustu í þeirra eigin heimabyggð sem þeir hefðu nýtt sér og 17% íbúa töldu að ferðamenn takmörkuðu aðgang annarra að þjónustu.

Hvað varðar mat á ástandi innviða á Austurlandi töldu tveir af þremur íbúum ástand almenningssalerna frekar eða mjög slæmt. Næst á eftir kom vegakerfið, almenningssamgöngur, skilti og merkingar. Austfirðingar voru marktækt ánægðari með bílastæði í landshlutanum en aðrir landsmenn og göngustíga og gönguleiðir töldu sex af hverjum tíu í góðu standi. Það sem Austfirðingum fannst jákvæðast við ferðapjónustuna voru samfélagslegir þættir eins og meira og fjölbreyttara mannlíf, en 60% íbúa höfðu þær áherslur. Fjórir af hverjum tíu nefndu efnahagslegan ávinning af ferðapjónustu, svo sem aukningu í atvinnu, tekjum og þjónustu. Neikvæðast við ferðapjónustuna þótti íbúum Austurlands fyrst og fremst sóðaskapur, slæm umgengni ferðamanna og vanvirðing við náttúruna en flestir þátttakenda nefndu slík umhverfisleg atriði. Einnig voru ýmis samfélagsleg atriði nefnd sem tengdust lífsgæðum heimamanna eins og lengri biðraðir í verslunum, ónæði vegna heimaginga og yfirlangur ferðamanna. Eins höfðu Austfirðingar áhyggjur af gæðum upplýsinga og upplýsingaflæði til ferðamanna, t.d. um akstur við íslenskar aðstæður og hættur sem skapast fyrir ferðamenn og heimamenn á vegum landsins vegna þess.

Samantekt og ályktanir

Rannsóknir á félagslegum áhrifum ferðamennsku á heimamenn hafa þegar skilað miklum upplýsingum. Félagsleg áhrif ferðamennsku vísa til þeirra breytinga sem verða á lífi heimamanna í tengslum við ferðamennsku á heimasvæði þeirra. Þær rannsóknir sem hafa verið gerðar á félagslegum þolmörkum heimamanna á Íslandi hafa ýmist notað viðtalsaðferð eða blandaða aðferð (spurningalisti og viðtöl). Þessi aðferð hefur gefið færi á að skilja betur svör heimamanna og fá dýpri upplýsingar um hvað býr að baki viðhorfum og vandamálum ef einhver eru. Í rannsónum á viðhorfum heimamanna til ferðamanna og ferðaþjónustu hefur einnig í mörgum tilfellum verið stuðst við blandaða aðferð sem er ótvíræður kostur. Í seinni tið hafa rannsakendur einnig verið duglegir við að byggja á fyrri rannsónum og rannsóknanniðurstöðum þannig að þekking á viðhorfum Íslendinga til ferðamennsku og ferðaþjónustu er farin að byggjast upp. Eins hafa rannsóknir verið endurteknar á sumum áfangastöðum þannig að verðmæt þekking hefur skapast um þróun mála á þeim stöðum.

Niðurstöður rannsóknanna sýna glöggjt að heilt yfir eru Íslendingar nokkuð jákvædir gagnvart ferðamönum og atvinnugreininni. Það er sama hvar okkur ber niður á landinu þar sem rannsóknirnar hafa farið fram, alls staðar fagna heimamenn hinum efnahagslega ávinningsi sem fylgir komum ferðamanna á þeirra heimasvæði. Íbúar eru ánægðir með atvinnutækifærin sem ferðaþjónustan hefur skapað og þá uppbyggingu á verslun og þjónustu sem þegar hefur átt sér stað á þeirra heimasvæði. Þetta er gömul saga og ný sem rímar við erlendar rannsóknir á þessu svíði. Efnahagslegur ávinningsur af ferðaþjónustu og jöfn dreifing þess ávinnings er það sem skiptir heimamenn einna mestu máli. Einig fagna Íslendingar almennt þeirri menningarlegu fjölbreytni og lífi sem ferðamennskan hefur fært byggðum landsins. Íbúar í öllum landshlutum telja að brotalamir ferðaþjónustunnar felist m.a. í slæmu ástandi innviða og vilja sjá úrbætur á salernisaðstöðu og vegakerfi um allt land. Flestir landsmenn eru á því að ferðamönum á Íslandi mætti fjölgja yfir vetrartímann en skiptari skoðanir eru um fjölgun ferðamanna yfir sumartímann. Niðurstöður rannsóknanna sýna auk þess mjög skýrt að landshlutarnir og hinir mismunandi áfangastaðir ferðamanna innan þeirra eru í mjög ólíku ástandi. Vísbindingar eru um að ferðamannastaðir séu mislangt komnir í þróunarferlinu og bæði staðbundnar aðstæður og áskoranir því ólíkar. Afstaða heimamanna til ferðamennsku og ferðaþjónustu á svæðunum virðist litast af því hvort athafnir ferðamanna hafi neikvæð áhrif á daglegt líf og lífsgæði heimamanna og hvernig ferðaþjónustuaðilar og stjórnvöld bregðast við því.

Dæmi: Nýjustu rannsóknir á Suðurlandi sýna að ferðaþjónusta er orðin undirstöðu-atvinnugrein og heimamenn upplifa hana einnig sem slíka en álag af ferðamennsku er farið að reyna á þolrif íbúa. Rúmlega 40% íbúa þykir ferðamannafjöldinn á sumrin of mikill og 40% íbúa telja að landshlutinn geti ekki tekið á móti fleiri ferðamönum. Sunnlendingar skera sig úr íbúum annarra landshluta í þeirri skoðun sinni. Marktaekt færri Sunnlendingum en öðrum landsmönnum finnst ferðamannafjöldinn of lítill á veturna. Marktaekt fleiri Sunnlendingar eru á þeirri skoðun að ferðamenn takmarki aðgang annarra að þjónustu sem er í boði á svæðinu. Níu af hverjum tíu verða varir við ferðamenn næstum daglega og Sunnlendingar finna marktaekt meira en áður fyrr ónæði af völdum ferðamanna og eru ásamt Austfirðingum marktaekt hræddari en aðrir landsmenn við að keyra á þjóðvegum landsins. Kallað er eftir úrbótum í innviðum, aðgerðum til að stýra og dreifa ferðamönum betur, taka á sóðaskap og lélegri umgengni ferðamanna við náttúruna. Allt eru þetta augljós merki um mettun. Hins vegar er ástand áfangastaða Suðurlands ólíkt. Áberandi munur er t.d. á svörum viðmælenda á suðursvæði Suðurlands eftir því hvort bærirnir liggja við hringveginn eða ekki. Almennt eru viðhorfin jákvæðari til ferðamennsku og ferðaþjónustu hjá þeim íbúum sem til-

heyra bæjum sem **ekki** liggja við hringveginn eins og Þorlákshöfn, Eyrarbakka, Stokkseyri og Vestmannaeyjum. Þar finnst viðmælendum almennt að ferðamönnum mætti fjölda, sér í lagi á veturna, sem og atvinnutækifærum og þjónustu innanbæjar. Íbúar á Selfossi og Vík sem rannsóknirnar náðu til eru hins vegar mun neikvæðari í afstöðu sinni gagnvart ferðamönnum og ferðaþjónustu. Þar virðist ferðamennska vera á góðri leið með að taka bæjarfélögini yfir. Íbúðarými víkur fyrir gistirými og smábæjarbragur er að hverfa. Farið er að bera á ýmsum vandamálum í opinberum rýmum, svo sem tungumálaörðugleikum. Ástandið er heldur betra á Hellu, Hvolsvelli, Kirkjubæjarklaustri og á Höfn en á öllum stöðum er umferð ferðamanna um vegakerfið og eftirspurn ferðamanna eftir þjónustu slik að hún er farin að hafa neikvæð áhrif á lífsgæði heimamanna.

Á höfuðborgarsvæðinu má einnig finna merki um ákveðna mettun og að þolmörkum sé að einhverju leyti náð. Höfuðborgarbúar eru eins og Sunnlendingar marktækt líklegrir til að finnast of margir ferðamenn á sumrin og höfuðborgarbúar eru marktækt líklegrir en aðrir landsmenn til að finnast fjöldi ferðamanna of mikill á veturna. Það sem höfuðborgarbúum finnast neikvæðast við ferðaþjónustuna er fjöldi ferðamanna. Samt sem áður verða þeir marktækt sjaldnar varir við ferðamenn í daglegu lífi en aðrir landsmenn. Íbúar í 101 Reykjavík virðast einnig vera farnir að upplifa ruðningsáhrif og eins ber á því að íbúum í 101 finnist að réttur ferðamanna sé meiri en réttur heimamanna.

Annars staðar á landinu virðist ástandið betra að undanskildum mjög fjölmennum ferðamannastöðum sem rannsóknirnar náðu til. Á Reykjanesi virðist ástandið almennt gott og íbúar ánægðir. Íbúum finnsta fjöldi ferðamanna á sumrin hæfilegur, en 50% íbúa finnsta mega fjölda ferðamönnum á veturna. Einn af hverjum þremur íbúum kvartar undan löngum biðrökum í verslunum, ónæði vegna heimagistingar og einnig ber á því að fólk sé orðið leitt á ferðamönnum.

Á Vesturlandi eru marktækt fleiri á þeirri skoðun að of fáir ferðamenn séu á svæðinu á sumrin sem bendir til þess að Vesturland gæti tekið við fleira fólk. Annað sem bendir til þess er að íbúar á Vesturlandi virðist ekki verða eins mikið varir við ferðamenn og íbúar annarra landshluta. Eins finnsta marktækt færri miðað við alla landsmenn ferðaþjónustan vera efnahagslega mikilvæg atvinnugrein fyrir svæðið.

Á Vestfjörðum þykir meirihluta íbúa ekki æskilegt að fjölda ferðamönnum á sumrin en eru opnari fyrir því yfir vetrartímann. Nú eru merki um að þolmörkum ákveðinna svæða, t.d. á Ísafirði, sé náð á komudögum skemmtiferðaskipa. Íbúar kalla eftir betra skipulagi og framkvæmdum sem liðka fyrir umferð heimamanna og gesta bæði innanbæjar og utan. Íbúar hafa áhyggjur af samgöngumálum og fólksfækkun. Sumir velta fyrir sér hvort það álag og mengun sem fylgir skemmtiferðaskipum hafi ímynd Vestfjarða.

Á Norðurlandi virðist ástandið gott. Viðhorf heimamanna til ferðamanna og ferðaþjónustu er almennt jákvætt. Sigrufjörður og Húsavík eru dæmi um ferðamannastaði á Norðurlandi sem blómstr, en Mývatnssveit er dæmi um ferðamannastað þar sem reynir virkilega á þolmörk heimamanna. Þar hafa íbúar áhyggjur af ástandi innviða á fjölmennum áfangastöðum, að almenningsþjónusta eins og fráveita anni ekki álagi, troðningi ferðamanna á náttúruna og úrræðaleysi stjórnavalda. Einig kvarta menn undan ýmsu sem er farið að trufla daglegt líf, t.d. löngum biðrökum í verslunum, vöruskorti, yfirfullum bílastæðum, og þreytu á ferðamönnum.

Á Austurlandi er ástandið hins vegar gott og íbúar virðast mjög bjartsýnir og jákvæðir gagnvart ferðaþjónustunni. Þess ber þó að geta að fæstar rannsóknir á félagslegum áhrifum ferðamennsku á íbúa ferðamannasvæða hafa farið fram á Austurlandi.

Áberandi er að þar sem heimamenn finna fyrir vandamálum tengdum ferðamennsku og ferðaþjónustu í heimabyggð sinni, svo sem í Reykjavík, á Húsavík, í Mývatnssveit, á Ísafirði, í Vestmannaeyjum, á Höfn, Hellu og Kirkjubæjarklaustri, er kallað eftir aðgerðum sveitarstjórna og ríkisvaldsins. Hvert sem vandamálið er – umferðartafir og -teppur, þrengsli eða önnur vandræði í opinberum rýmum, sóðaskapur og slæm umgengni ferðamanna, átroðningur og vanvirðing gagnvart náttúrunni eða slæmt ástand á innviðum, sem eru atriði sem skapa ferðamennsku og ferðaþjónustu neikvætt viðhorf – er skuldinni ekki skellt á ferðamenn heldur beinist gremja heimamanna frekar að skipulaginu og aðgerðaleysi þeirra sem eiga að taka á málum. Þar sem pottur er brotinn kalla heimamenn eftir skýrri stefnu sveitarfélaga í ferðamálum og vænta frumkvæðis opinberra aðila í stefnumótun, skipulagi og aðgerðum þar sem er tekið tillit til hagsmunu íbúa. Þeir vilja hafa hlutina í lagi, að hagsmunir sínir séu varðir og vita hvert stefnr. Því má segja að með næmi gagnvart hagsmunum íbúa og brotalómum ferðaþjónustunnar geta stjórnvöld, bæði ríki og sveitarfélög, stuðlað að sjálfbærri þróun ferðaþjónustunnar og svæðisins, og jákvæðari upplifun heimamanna á ferðamönnum og þróun greinarinnar.

Takmarkanir:

Þær rannsóknir sem hafa verið gerðar á áhrifum ferðamennsku og ferðaþjónustu á líf og lífsgæði heimamanna á Íslandi hafa farið fram með ómarkvissum hætti. Í sumum landshlutum, svo sem á Vesturlandi, Vestfjörðum, Norðurlandi, Austurlandi og á Suðurnesjum, hefur enginn áfangastaður verið rannsakaður sérstaklega með tilliti til félagslegra þolmarka ferðamennsku. Í mörgum tilfellum er byggt á veikum vísindagrunni og rannsóknnaðferðir og niðurstöður ekki tengdar við nýjar erlendar rannsóknir í faginu og þá þekkingu sem þar er fyrir.

Nokkuð langt er um liðið síðan flestar þolmarkarannsóknirnar voru gerðar á félagslegum þolmörkum heimamanna og því segja þær ekkert um núverandi ástand. Hins vegar komu fram í þeim rannsóknum athyglisverðar vísbendingar um áhrif og framvindu sem áttu seinna eftir að koma í ljós t.d. á Höfn. Pannig styðja niðurstöðurnar þá kenningu fræðimanna að viðbrögð heimamanna séu nokkuð fyrirsjánleg ef gengur á hagsmuni þeirra. Viðbrögð heimamanna virðast vera keimlíf frá einum stað til annars, þó svo að vandamálin séu ávallt landfræðilega sértæk og upplifunin einstök.

Aftanmálsgreinar

- ¹ Þskj. 553, 420. mál, 146. löggjafarþing 2016–2017.
- ² Sáttmáli Framsóknarflokks, Sjálfstæðisflokks og Vinstrihreyfingarárinnar – græns framboðs um ríkisstjórnarsamstarf og eflingu Alþingis (2017), bls. 18.
- ³ Franklin, A. & Crang, M. 2001. The trouble with tourism and travel theory? *Tourist Studies* 1(1), 5–22.
- ⁴ Coccossis, H., Mexa, A. Og Collovini, A. 2002. Defining, measuring and evaluating Carrying Capacity in European Tourism destinations. B4-3040/2000/294577/MAR/D2. Material for a Document. Áæbna: University of the Aegean, Department of Environmental Studies, Laboratory of Environmental Planning.
- ⁵ World Tourism Organization (2017) UNWTO Tourism Highlights 2017 edition.
- ⁶ World Tourism Organization – Frétt 15. janúar 2018: 2017 International Tourism Results: the highest in seven years, aðgengilegt á: <http://media.unwto.org/press-release/2018-01-15/2017-international-tourism-results-highest-seven-years>
- ⁷ Fjöldi brottfara erlendra farþega gefur vísbendingu um þróun í komum ferðamanna til landsins. Tölurnar ber að skoða með fyrirvara um skekkju vegna millilendinga og erlendra ríkisborgara búsetta á Íslandi til skemmi eða lengri tíma. Sjá nánar: <https://www.ferdamalastofa.is/is/um-ferdamalastofu/frettir/nidurstodur-ur-konnun-a-fjolda-sjalf tengifarþega>
- ⁸ Ferðamálastofa – Frétt 12. janúar 2018: 2,2 milljónir erlendra farþega 2017, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/um-ferdamalastofu/frettir/22-milljonir-erlendra-farþega-2017>
- ⁹ Ferðamálastofa – Ferðamenn um Keflavíkurflugvöll, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/talningar-ferdamalastofu-i-flugstod-leifs-eirikssonar>. Sjá einnig: Ferðamálastofa 2017. Ferðaþjónusta á Íslandi í tolum. Júní 2017. www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Fretta myndir/2017/juli/ferdatjónusta-i-tolum-2017-9.pdf
- ¹⁰ Ferðamálastofa – Fjöldi skemmtiferðaskipa og farþega, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/fjoldi-skemmtiferðaskipa-og-farþega>
- ¹¹ Ferðamálastofa – Fjöldi skemmtiferðaskipa og farþega, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/fjoldi-skemmtiferðaskipa-og-farþega>
- ¹² Ferðamálastofa (2017) Ferðaþjónusta á Íslandi í tolum.
- ¹³ Hagstofa Íslands – Gisting, aðgengilegt á: http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegin/Atvinnuvegin_ferdathjonusta_Gisting_3_allartegun_dirgististada/SAM01601.px/table/tableViewLayout1/?rxid=aafa6fdc-a0ae-480d-ada4-cc917e77765c
- ¹⁴ Hagstofa Íslands – Lýsigogn: Fjöldi gistiða, gesta og gistiinntáttu https://hagstofa.is/media/50470/lysigogn_gistiskyrslur_is.pdf
- ¹⁵ Hagstofa Íslands – Gisting, aðgengilegt á: http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegin/Atvinnuvegin_ferdathjonusta_Gisting_3_allartegun_dirgististada/SAM01601.px/table/tableViewLayout1/?rxid=aafa6fdc-a0ae-480d-ada4-cc917e77765c
- ¹⁶ World Tourism Organization (2017) UNWTO Tourism Highlights 2017 edition.
- ¹⁷ World Tourism Organization – Frétt 15. janúar 2018: 2017 International Tourism Results: the highest in seven years, aðgengilegt á: <http://media.unwto.org/press-release/2018-01-15/2017-international-tourism-results-highest-seven-years>
- ¹⁸ World Tourism Organization (2011) Tourism Towards 2030 / Global Overview.
- ¹⁹ World Tourism Organization (2017) UNWTO Tourism Highlights 2017 edition, bls. 14.
- ²⁰ Kudielka, B.M. & Würst, S. 2010. Human models in acute and chronic stress: Assessing determinants of individual hypothalamus-pituitary-adrenal axis activity and reactivity. *Stress* 13(1), 1–14.
- ²¹ Mannell, R. & Iso-Ahola, S.E. 1987. Psychological nature of leisure and tourism experience. *Annals of Tourism Research* 14(3), 314–331. Hvati í endurnýjandi áhrif ferðalagsins knýr bæði náttúrutengd og menningartengd yndisferðalög og á sér bæði menningarlegar og lífeðlisfræðilegar skýringar.
- ²² World Economic Forum (2017) Travel and Tourism Competitiveness Report.
- ²³ International Monetary Fund (2014) Determinants of International Tourism.

- ²⁴ Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið og SAF (2015) Vegvísir í Ferðapjónustu.
- ²⁵ Ferðamálastofa – Ferðamenn um Keflavíkurflugvöll, aðgengilegt á:
<https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/talningar-ferdamalastofu-i-flugstod-leifs-eirikssonar>
- ²⁶ Isavia (2017) Keflavíkurflugvöllur – Keflavíkurflugvöllur – farþegaspá 2018.
- ²⁷ Isavia (2016) Keflavíkurflugvöllur – Stóriðja í stöðugum vexti.
- ²⁸ Faxaflóahafnir – Frétt 1. mars 2018: Fyrsta skemmtiferðaskip ársins kemur í mars, aðgengilegt á <http://www.faxaflóahafnir.is/fyrsta-skemmtiferðaskip-arsins-kemur-i-mars/>
- ²⁹ Isavia (2016) Keflavíkurflugvöllur – Stóriðja í stöðugum vexti, bls. 27.
- ³⁰ Isavia (2015) Masterplan 2015–2040
- ³¹ <http://www.vb.is/frettir/masterplanid-kostar-allt-ad-150-milljarda/142343/>
- ³² Isavia (2016) Keflavíkurflugvöllur - Stóriðja í stöðugum vexti
- ³³ <http://www.visir.is/g/2017170739913>
- ³⁴ World Tourism Organization (2017) Tourism Highlights 2017 edition.
- ³⁵ Hagstofa Íslands – Frétt 9. mars 2018: Hagvöxturinn árið 2017 var 3,6%, aðgengilegt á:
<https://www.hagstofa.is/utgafur/frettafn/thjodhagsreikningar/landsframleidslan-2017-bradabirgdatolur/>
- ³⁶ Hagstofu Íslands – Ferðapjónustureikningar, aðgengilegt á:
<https://hagstofa.is/talnaefni/atvinnuvegir/ferdathjonusta/ferdathjonustureikningar/>
- ³⁷ Fjármálaráðuneytið (2017) Ferðapjónustan – undirstöðuatvinnugrein í almennt VSK þrep – glæra 4, aðgengilegt á: <https://www.stjornarradid.is/media/fjarmalaraduneyti-media/media/frettatengt2016/Ferdathjonustan.pdf>
- ³⁸ Mælaborð ferðapjónustunnar – Hagstærðir, aðgengilegt á: <http://stjornstodin.is/maelabord-ferdathjonustunnar>
- ³⁹ Hagstofa Íslands – Valdir liðir útflutnings vöru og þjónustu 2013–2017, aðgengilegt á:
http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur_utanrikisverslun_3_voruthjonusta_voruthjonusta/UTA05003.px/table/tableViewLayout1/?rxid=e6e20379-2552-4d43-97e2-970fce3219ff
- ⁴⁰ Ferðamálastofa (2017) Ferðapjónustu í tölum.
- ⁴¹ Atvinnuvega –og nýsköpunarráðuneytið og SAF (2015) Vegvísir í ferðapjónustu.
- ⁴² Hagstofa Íslands – Valdir liðir útflutnings vöru og þjónustu 2013–2017, aðgengilegt á:
http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur_utanrikisverslun_3_voruthjonusta_voruthjonusta/UTA05003.px/table/tableViewLayout1/?rxid=e6e20379-2552-4d43-97e2-970fce3219ff
- ⁴³ Hagstofa Íslands – Valdir liðir útflutnings vöru og þjónustu 2013–2017, aðgengilegt á:
http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur_utanrikisverslun_3_voruthjonusta_voruthjonusta/UTA05003.px/table/tableViewLayout1/?rxid=e6e20379-2552-4d43-97e2-970fce3219ff
- ⁴⁴ Orðskýring: Einkennandi greinar ferðapjónustu eru eftirfarandi samkvæmt skilgreiningu Hagstofu Íslands: farþegaflutningar með flugi, rekstur gistiða, veitingasala og -þjónusta, leiga á bifreiðum og léttum vélknúnum ökutækum, ferðaskrifstofur, ferðaskipuleggjendur, bókunarþjónusta og farþegaflutningar á landi.
- ⁴⁵ Mælaborð ferðapjónustunnar – Hagstærðir, aðgengilegt á <http://stjornstodin.is/maelabord-ferdathjonustunnar>.
- ⁴⁶ Hagstofa Íslands – Frétt 16. mars 2018: Launþegum fjölgar í byggingariðnaði, aðgengilegt á:
<https://hagstofa.is/utgafur/frettafn/fyrirtaeki/fjoldi-launagreidenda-og-launthega-i-januar-2018/>
- ⁴⁷ Hagstofa Íslands – Hagvísir í ferðapjónustu, aðgengilegt á:
<https://www.hagstofa.is/talnaefni/atvinnuvegir/hagvisar-i-ferdathjonusta/>
- ⁴⁸ Lúðvík Eliasson og Önundur Ragnarsson (2018) Short-term renting of residential apartments – glærukynning á málstofu hjá Seðlabanka Íslands 13. mars 2018, aðgengilegt á:
https://www.sedlabanki.is/library/Skraarsafn/Malstofur/Airbnb_effect_on_housing_market.pdf
- ⁴⁹ OECD (2017) Economic Survey of Iceland.
- ⁵⁰ Orðskýring: Árið 1959 uppgötvuð Hollendingar nýja náttúruauðlind sem var gas. Þó þetta hafi vissulega verið happafengur fyrir hollenska ríkið voru aukaverkanirnar síður en svo ánægjulegar fyrir hollenskt hagkerfi. Tekjurnar af gasinu keyrðu gengi hollenska gyllinisisins upp úr öllu valdi og þar með urðu aðrar

- útflutningsgreinar ósamkeppnishæfar. Í kjölfarið hækkuðu laun í landinu vegna aukinnar eftirspurnar. og verðbólga jókst. Þetta var nefnt Hollenska veikin (e. Dutch disease)
- ⁵¹ Hagstofa Íslands – Frétt 13. febrúar: Launþegum fjölgar enn, aðgengilegt á <https://www.hagstofa.is/utgafur/frettasafn/fyrrtaeki/fjoldi-launagreidenda-og-launthega-i-november-og-desember-2017/>
- ⁵² Seðlabanki Íslands (2017) Fjármálastöðugleiki 2017/2, bls 2.
- ⁵³ Ferðamálastofa (2017) Ferðaþjónusta í tölmum.
- ⁵⁴ Rannveig Ólafsdóttir 2007. Þolmörk umhverfis. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir & Rögnvaldur Ólafsson, Ferðamennska við Laka. Höfn: Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Hornafirði, 34–50.
- ⁵⁵ Sigurveig Jónsdóttir og Helga Guðrún Johnson (2014) Það er kominn gestur – saga ferðaþjónustu á Íslandi. Reykjavík: Samtök ferðaþjónustunnar.
- ⁵⁶ Ferðamálastofa (2016) Erlendir ferðamenn á Íslandi sumar 2016 og vetur 2015–2016, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/kannanir-og-rannsoknir/ferdavenjur-erlendra-ferdamanna>
- ⁵⁷ Landamæra- og viðhorfskönnun Ferðamálastofu júlí–nóvember 2017, aðgengilegt á: <http://stjornstodin.is/maelabord-ferdathjonustunnar>
- ⁵⁸ RÚV – Frétt 6. júní 2017: Aðsókn að fossinum margfaldast á skömmum tíma, aðgengilegt á: <http://www.ruv.is/frett/adsokn-ad-fossinum-margfaldast-a-skommum-tima>
- ⁵⁹ RÚV – Frétt 11. janúar 2018: Bieber-áhrifin: Stóraukinn fjöldi ferðamanna, aðgengilegt á: <http://www.ruv.is/frett/bieber-ahrifin-storaukinn-fjoldi-ferdamanna>
- ⁶⁰ Ferðamálastofa – Áætlaður fjöldi á svæðum og stöðum, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/aaetladur-fjoldi-a-svaedum-og-stodum>
- ⁶¹ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir (2017) Dreifing ferðamanna um landið – talningar ferðamanna á áfangastöðum.
- ⁶² Ferðamálastofa – Ferðamenn um Keflavíkurflugvöll, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/talningar-ferdamalastofu-i-flugstd-leifs-eirikssonar>
- ⁶³ Ferðamálastofa – Ferðamenn um Keflavíkurflugvöll, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/talningar-ferdamalastofu-i-flugstd-leifs-eirikssonar>
- ⁶⁴ Ferðamálastofa (2017) Ferðaþjónusta í tölmum, bls. 25.
- ⁶⁵ Hagstofa Íslands – Gisting, aðgengilegt á: http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegin/Atvinnuvegin_ferdathjonusta_Gisting_3_allartegun_dirgististada/SAM01601.px/
- ⁶⁶ Hagstofa Íslands – Gisting, aðgengilegt á: http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegin/Atvinnuvegin_ferdathjonusta_Gisting_3_allartegun_dirgististada/SAM01601.px/
- ⁶⁷ Hagstofa Íslands – Gisting, aðgengilegt á: http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegin/Atvinnuvegin_ferdathjonusta_Gisting_3_allartegun_dirgististada/SAM01601.px/
- ⁶⁸ Fækkunin á Austurlandi getur skýrst af því að Höfn í Hornafirði var talin með Suðurlandi 1998–2008 og 2015–2016, en með Austurlandi 2009–2014, samkvæmt skýringum á gistenáttatölum Hagstofu Íslands á <https://hagstofa.is/>.
- ⁶⁹ Ferðamálastofa – Áætlaður fjöldi á svæðum og stöðum, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/aaetladur-fjoldi-a-svaedum-og-stodum>
- ⁷⁰ Ferðamálastofa – Áætlaður fjöldi á svæðum og stöðum, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/aaetladur-fjoldi-a-svaedum-og-stodum>
- ⁷¹ Gyða Þórhallsdóttir (2017) Dreifing ferðamanna um byggðir landsins – glærukynning á þjóðarspegli í Háskóla Íslands 3. nóvember 2017, birt með leyfi höfundar.

- ⁷² Gini-stuðull er tölfraðileg aðferð sem var þróuð til að skoða mögulegan ójöfnuð á hvernig gildi ákveðinnar breytu dreifast. Í þessu tilfelli er aðferðin notuð til að skoða mögulegan ójöfnuð í tíðni heimsókna ferðamanna yfir árið í hverjum landshluta fyrir sig.
- ⁷³ Gyða Þórhallsdóttir (2017) Dreifing ferðamanna um byggðir landsins – glærukynning á Þjóðarspegli í Háskóla Íslands 3. nóvember 2017, birt með leyfi höfundar.
- ⁷⁴ Ferðamálastofa (2018) Landmærarannsókn. Dvalarlengd áætluð út frá niðurstöðum úr landamærakönnun framkvæmd á tímabilinu júní 2017 til janúar 2018.
- ⁷⁵ Gyða Þórhallsdóttir (2017) Dreifing ferðamanna um byggðir landsins – glærukynning á Þjóðarspegli í Háskóla Íslands 3. nóvember 2017, birt með leyfi höfundar.
- ⁷⁶ Gyða Þórhallsdóttir (2017) – gögn fengin beint frá höfundi.
- ⁷⁷ Gyða Þórhallsdóttir (2017) Dreifing ferðamanna um byggðir landsins – glærukynning á Þjóðarspegli í Háskóla Íslands 3. nóvember 2017, birt með leyfi höfundar.
- ⁷⁸ Gyða Þórhallsdóttir (2017) – gögn fengin beint frá höfundi.
- ⁷⁹ Gyða Þórhallsdóttir (2017) Dreifing ferðamanna um byggðir landsins – glærukynning á Þjóðarspegli í Háskóla Íslands 3. nóvember 2017, birt með leyfi höfundar.
- ⁸⁰ Gyða Þórhallsdóttir (2017) – gögn fengin beint frá höfundi.
- ⁸¹ Vegagerðin – Umferðartölur á korti, aðgengilegt á: <http://umferd.vegagerdin.is/>
- ⁸² Vegagerðin – Umferðartölur á korti, aðgengilegt á: <http://umferd.vegagerdin.is/>
- ⁸³ Vegagerðin (2017) Áhugaverðir staðir.
- ⁸⁴ Vegagerðin (2017) Áhugaverðir staðir.
- ⁸⁵ Edward H. Huijbens og Kristinn Berg Gunnarsson (2014) Skemmtiferðaskip við Ísland – úttekt á áhrifum.
- ⁸⁶ Þórný Barðadóttir 2017. „„„ það er bara, hver á að taka af skarið?“ Móttaka skemmtiferðaskipa við Norðurland – niðurstöður viðtalsrannsóknar. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁸⁷ Þórný Barðadóttir 2017. „„„ það er bara, hver á að taka af skarið?“ Móttaka skemmtiferðaskipa við Norðurland – niðurstöður viðtalsrannsóknar. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁸⁸ Cruise Iceland – Statistics, aðgengilegt á: <http://www.cruiseiceland.com/about-us/statistics/>
- ⁸⁹ Rannsóknarmiðstöð ferðamála (2017) „„„ það er bara, hver á að taka af skarið?“ Móttaka skemmtiferðaskipa við Norðurland – niðurstöður viðtalsrannsóknar.
- ⁹⁰ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2017. Dreifing ferðamanna um landið. Talningar ferðamanna á áfangastöðum. Reykjavík: Stofnun háskólasteða í Háskóla Íslands.
- ⁹¹ Vera Rebollo, J.F. 2001. Increasing the value of natural and cultural resources. Towards sustainable tourism management. Í: D. Ionnides, Y. Apostolopulo & S. Sonnes (ritstj.) Mediterranean islands and sustainable tourism development. Practices, management and policies. London: Continuum, 47–68.
- ⁹² Mathieson, A. og Wall G. 1982. Tourism economic, physical and social impacts. New York: Longman Scientific & Technical.
- ⁹³ Urry, J. 2002. The Tourist Gaze. London: Sage.
- ⁹⁴ Ólafsdóttir, G. 2008. Náttúrutengsl: Fjögur tengslamynstur velliðanar. *Landabréfið* 24, 51–76.
- ⁹⁵ Ólafsdóttir, G. 2007. Relating to Nature: The performative spaces of Icelandic tourism. University of Bristol: School of Geographical Sciences. (doktorsritgerð; fyrsta grunnrannsókn á aðdráttarafli íslenskrar náttúru fyrir ferðamennsku og útvist; (náttúru)upplifun og áhrifum umhverfis á líðan og heilsu í tengslum við ferðamennsku). Sæþórsdóttir, A.D. 2010. Planning Nature Tourism in Iceland based on Tourist Attitudes. *Tourism Geographies* 12 (1); Benediktsson, K., Lund, K.A. & Huijbens, E. 2011. Inspired by eruptions? Eyjafjallajökull and Icelandic tourism. *Mobilities* 6(1), 77–84; Ólafsdóttir, G. 2013. “... sometimes you've just got to get away ...” On trekking holidays and their therapeutic effects. *Tourist Studies* 13(2), 209–231.
- ⁹⁶ Sjá rannsókn á aðdráttarafli norðvesturlands fyrir ferðamennsku Í: Gunnþóra Ólafsdóttir 2009. Áhrif Blöndulínu 3 á ferðaþjónustu og útvist. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁹⁷ Olafsdottir, G. 2007. Relating to Nature: The performative spaces of Icelandic tourism. University of Bristol, School of Geographical Sciences. Doktorsritgerð í mannvistarlandfræði; Gunnþóra Ólafsdóttir 2009. Áhrif Blöndulínu 3 á ferðamennsku og útvist. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála. Gunnþóra Ólafsdóttir, Hjalti Jóhannesson og Guðrún Þóra Gunnarsdóttir 2017. Áhrif Svartárvirkjunar í Bárðardal á ferðaþjónustu, ferðamennsku og útvist. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála. Sjá einnig Nash, R. 1967. Wilderness and the American mind. New Haven & London: Yale University Press.

- ⁹⁸ Health Concil of the Netherlands 2004. Nature and Health. The influence of nature on social, psychological and physical well-being. The Hague: Dutch Advisory Council for Research on Spatial Planning, RMNO.
- ⁹⁹ Sjá t.d. Chen, Petrick & Shahvali, M. 2016. Tourism Experiences as a Stress Reliever: Examining the Effects of Tourism Recovery Experiences on Life Satisfaction. *Journal of Travel Research* 55(2), 150–160. Mannell, R.C. & Iso-Ahola, S.E. 1987. Psychological nature of leisure and tourism experience. *Annals of Tourism Research* 14(3), 314–331; Fritz, C. & Sonnentag, S. 2006. Recovery, well-being and performance-related outcomes: The role of workload and vacation experiences. *Journal of Applied Psychology* 91(4), 936–945 ; Sonnentag, S. & Fritz, C. 2007. The recovery experience questionnaire: Development and validation of measure for assessing recuperation and unwinding from work. *Journal of Occupational Health Psychology*. 12(3), 204–221. Olafsdottir, G., Cloke, P., Schulz, A., van Dyck, Z., Eysteinsson, Þ., Þorleifsdottir, B. & Vögele, C. Health benefits of walking in nature: a randomized controlled study under conditions of real-life stress. *Environment and Behavior* (i ritrýningarárferli)
- ¹⁰⁰ Gunnþóra Ólafsdóttir 2008: Náttúrutengsl; Ólafsdóttir, G. 2013. “... sometimes you've just got to get away ...” On trekking holidays and their therapeutic effects. *Tourist Studies* 13(2), 209–231. Sjá yfirlit Stankey og Manning yfir erlendar rannsóknir Stankey, G.H. & Manning, R.E. 1986. Carrying capacity of recreational settings. A literature review. The President's Commission On Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166.
- ¹⁰¹ Inskeep, E. 1991. Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach. New York, Van Nostrand Reinhold.
- ¹⁰² Wall, G. og Mathieson, A. 2006. Tourism: Changes, impacts and opportunities. New York: Pearson Prentice Hall.
- ¹⁰³ Butler,R. 1980. Íslensk útfærsla í: Edward Hákon Huijbens og Gunnar Þór Jóhannesson, 2013. bls. 87
- ¹⁰⁴ Butler 1980. The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer* XXIV, 1, 5–12. Mynd úr: Edward H. Huijbens og Gunnar Þór Jóhannesson 2013. Ferðamál á Íslandi. Reykjavík: Forlagið. bls. 87
- ¹⁰⁵ Faulkner, B. og Tideswell,C. 2006. Rejuvenating a maturing tourist destination: The case of the Gold Coast, Australia. Í: R. Butler (ritstj.) The Tourism Area Lifecycle. Channell View Publications. Bls. 316–335.
- ¹⁰⁶ Edward Huijbens og Gunnar Þór Jóhannesson 2013. Ferðamál á Íslandi. Reykjavík: Forlagið.
- ¹⁰⁷ Sjá Butler 1980. The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer*XXIV, 1, 5–12; Stansfield, C.A. 1972. The development of modern seaside resors. *Parks and Recreation* 5, 10, 14–46; Plog, S.C. 1974. Why destination areas rise and fall in popularity. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 14, 4, 55–58; Noronha, R. 1978. Review of the Sociological Literature on Tourism. New York: World Bank.
- ¹⁰⁸ Coccossis, H., Mexa, A. Og Collovini, A. 2002. Defining, measuring and evaluating Carrying Capacity in European tourism destinations. B4-3040/2000/294577/MAR/D2. Material for a Document. Apena: University of the Aegean, Department of Environmental Studies, Laboratory of Environmental Planning. Beser Oktay Vehbi (2012). A Model for Assessing the Level of Tourism Impacts and Sustainability of Coastal Cities, Strategies for Tourism Industry – Micro and Macro Perspectives, Dr. Murat Kasimoglu (Ed.), ISBN: 978-953-51-0566-4, InTech, Available from: [http://www.intechopen.com/books/strategies-for-tourism-industry-micro-and-macro-perspectives/a-model-for-assessing-the-level-of-tourism-impacts-and-sustainability-of-coastal-cities](http://www.intechopen.com/books/strategies-for-tourism-industry-micro-and-macro-perspectives-a-model-for-assessing-the-level-of-tourism-impacts-and-sustainability-of-coastal-cities). United Nations Environment Programme (UNEP) 2018 Tourism's three main impact areas. <http://drustage.unep.org/resourceefficiency/tourisms-three-main-impact-areas> (sótt 24 janúar 2018); Seetanah,B. 2011. Assessing the dynamic economic impact of tourism for island economies. *Annals of Tourism Research* 38,1, 291–308.
- ¹⁰⁹ Vistkerfi á við alla lífræna og ólífræna þætti umhverfisins sem tengjast innbyrðis og mynda eina samhangandi heild.
- ¹¹⁰ Rannveig Ólafsdóttir 2007. Þolmörk umhverfis. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir & Rögnvaldur Ólafsson 2007. Ferðamennska við Laka. Höfn: Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Hornafíröldi, 35–50.

- ¹¹¹ Rannveig Ólafsdóttir 2007. Þolmörk umhverfis. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir & Rögnvaldur Ólafsson 2007. Ferðamennska við Laka. Höfn: Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Hornafíði, 35–50. Sjá einnig Olafur Arnalds 2004. Volcanic soils of Iceland. *Catena*, 56, 3–20; Gudrun Gisladóttir (2001). Þolmörk vistkerfisins í þjóðgarðinum í Skaftafelli. Áhrif gönguferðamanna á gróður og jarðveg. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Arnar Már Ólafsson, Bergþóra Aradóttir og Björn Sigurjónsson (ritstjórar). Þolmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum í Skaftafelli (bls. 71–106), Reykjavík: Ferðamálaráð Íslands, Háskóli Íslands og Háskólinn á Akureyri.
- ¹¹² Sjá t.d. Gunnþóra Ólafsdóttir 2007; Ólafsdóttir, G. 2013. “... sometimes you've just got to get away ...” On trekking holidays and their therapeutic effects. *Tourist Studies* 13(2), 209–231. Olafsdottir, G. 2007. Relating to Nature: the performative spaces of Icelandic tourism. Bristol: University of Bristol.
- ¹¹³ Sjá frétt RUV 21.02.2017. <http://www.ruv.is/frett/frarennslismal-vid-myvatn-eru-i-lamasessi>
- ¹¹⁴ Samkvæmt Jóni R. Sigurvinssyni, formanni Heilbrigðisnefndar Vestfjarða anna náttúrulaugar á Vestfjörðum ekki núverandi umferð ferðamanna. Sjá <http://www.visir.is/g/2017170909473>
- ¹¹⁵ Rannveig Ólafsdóttir 2007. Þolmörk umhverfis. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir & Rögnvaldur Ólafsson 2007. Ferðamennska við Laka. Höfn: Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Hornafíði, 35–50.
- ¹¹⁶ Sjá yfirlit í: Rannveig Ólafsdóttir 2007. Þolmörk umhverfis. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson 2007. Ferðamennska við Laka. Höfn: Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Hornafíði.
- ¹¹⁷ Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert, D., Shepherd, R. and Wanhill, S. (1998), *Tourism Principles and Practice*, 2nd edition. Addison Wesley Longman Publishing, New York: 40–46.
- ¹¹⁸ Beser Oktay Vehbi 2012. A Model for Assessing the Level of Tourism Impacts and Sustainability of Coastal Cities. Í: M. Kasimogulu (ritstjóri) *Strategies for Tourism Industry – Micro and Macro Perspectives*, ISBN: 978-953-51-0566-4, InTech, <http://www.intechopen.com/books/strategies-for-tourism-industry-micro-and-macro-perspectives/a-model-for-assessing-the-level-of-tourism-impacts-and-sustainability-of-coastal-cities> (sótt 17. janúar 2018)
- ¹¹⁹ Butler, R.W. 1980. Butler 1980. The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer* XXIV, 1, 5–12.
- ¹²⁰ Keogh, B. 1990. Public participation in community tourism planning, *Annals of Tourism Research* 17,3, 449–465.
- ¹²¹ McCool, S. F., & Martin, S. T. 1994. Community attachment and attitudes toward tourism development. *Journal of Travel Research*, 32(3), 29}34.
- ¹²² Akis, S., Peristianis, N., og Warner, J. 1996. Residents' attitudes to tourism development: The case of Cyprus. *Tourism Management*, 17(7), 481}494.
- ¹²³ Coccossis, H., Mexa, A. Og Collovini, A. 2002. Defining, measuring and evaluating Carrying Capacity in European tourism destinations. B4-3040/2000/294577/MAR/D2. Material for a Document. Apena: University of the Aegean, Department of Environmental Studies, Laboratory of Environmental Planning
- ¹²⁴ Costea, M., Hapciuc, C-V, og Stanciu, P. 2017. *Tourist Safety and security: A factor of secondary tourist destinations. Journal of Tourism – Studies and Research in Tourism* 23. <http://www.revistadeturism.ro/rdt/article/view/375/243> (sótt 25. janúar 2018)
- ¹²⁵ Bentley, T.A. og Page, S.J. 2001. Scoping the extent of adventure tourism accidents. *Annals of Tourism Research* 28, 3, 705–726.
- ¹²⁶ Fujii, E.T. og Mak, J. 1980. Tourism and Crime: Implications for regional development policy. *Regional Studies* 14, 27–36.
- ¹²⁷ Biagi, B., Brandano, M. og Detotto, C. 2013. The Effect of Tourism on Crime in Italy: A Dynamic Panel Approach. *Economics* 6, 1–25.
- ¹²⁸ Jud, D.G. (1975). Tourism and Crime in Mexico. *Social Sciences Quarterly* 56: 324–330.
- ¹²⁹ Grinols, E.L., Mustard, D.B. og Staha, M. 2011. How do visitors affect crime? *J Quant Criminol* 27, 363–378.
- ¹³⁰ World Tourism Organization (2017) *Tourism Highlights 2017* edition.
- ¹³¹ Coccossis, H., Mexa, A. Og Collovini, A. 2002. Defining, measuring and evaluating Carrying Capacity in European tourism destinations. B4-3040/2000/294577/MAR/D2. Material for a Document. Apena:

- University of the Aegean, Department of Environmental Studies, Laboratory of Environmental Planning.
- ¹³² Sigurður Snævarr 1993. *Haglýsing Íslands*. Reykjavík: Heimskringla.
- ¹³³ Kumar, J. og Hussain, K. 2014. Evaluating tourism's economic effects: Comparisons of different approaches. *Procedia – Social and Behavioral Sciences* 144, 360–365; Egan, D.J. og Nield, K. 2003. The economic impact of tourism – a critical review. *Journal of Hospitality and Tourism Management*. Academic OneFile, Ágúst 2003, bls. 179. sótt 30 jan. 2018.
- ¹³⁴ Beser Oktay Vehbi 2012. A Model for Assessing the Level of Tourism Impacts and Sustainability of Coastal Cities. Í: M. Kasimogulu (ritstjóri) Strategies for Tourism Industry – Micro and Macro Perspectives, ISBN: 978-953-51-0566-4, InTech, <http://www.intechopen.com/books/strategies-for-tourism-industry-micro-and-macro-perspectives/a-model-for-assessing-the-level-of-tourism-impacts-and-sustainability-of-coastal-cities> (sótt 17. janúar 2018)
- ¹³⁵ Matheison & Wall, 1982, Tourism, economic, physical and social impacts. London: Longman. bls. 120.
- ¹³⁶ United Nations Environment Programme (UNEP) 2018 Tourism's three main impact areas. <http://drustage.unep.org/resourceefficiency/tourisms-three-main-impact-areas> (sótt 24 janúar 2018).
- ¹³⁷ Perdue, R. R., Long, P. T., & Allen, L. (1987). Rural resident tourism perceptions and attitudes. *Annals of Tourism Research*, 14, 420–429.
- ¹³⁸ Ashworth GJ, Goodal B. (1990) Marketing Tourism Places. Routledge, London and New York.
- ¹³⁹ Kim, K., Uysal, M. og Sirgy, J.M. 2013. How does tourism in a community impact the quality of life of community residents. *Tourism Management* 36, 527–540.
- ¹⁴⁰ Rannveig Ólafsdóttir (2007) Umhverfisstjórnun – tæki til sjálfbærar þróunar? Í: I. Hannibalsson (ritstj.) Rannsóknir í félagsvísindum VIII, bls. 72.
- ¹⁴¹ Edward H. Huijbens (2013) Ferðamál á Íslandi, bls. 11–15.
- ¹⁴² UNWTO og UNEP (2005) Making Tourism More Sustainable – A Guide for Policy Makers, bls. 12. Skilgreining á ensku: „*Tourism that takes full account of its current and future economic, social and environmental impacts, addressing the needs of visitors, the industry, the environment and host communities.*“
- ¹⁴³ Félag Sameinuðu þjóðanna – UNA Iceland 2018: Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna. Sjá: <http://un.is/heimsmarkmidin>
- ¹⁴⁴ World Tourism Organization – Sustainable development goals, tourism and the IY, aðgengilegt á: <http://www.tourism4development2017.org/news/sustainable-development-goals-tourism-and-the-iy/>
- ¹⁴⁵ Stjórnarráð Íslands – Frétt 24. mars 2017: Framkvæmd Heimsmarkmiða Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun efla, aðgengilegt á: <https://www.stjornarradid.is/efst-a-baugi/frettir/stok-frett/2017/03/24/Framkvae-md-Heimsmarkmida-Sameinudu-thjodanna-um-sjalfbaera-throun-efld/>
- ¹⁴⁶ Ríkisstjórn Íslands (2017) Tillaga til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2018–22, 146. löggjafarþing 2016–2017, bls. 222–223.
- ¹⁴⁷ Félag Sameinuðu þjóðanna – UNA Iceland 2018: Markmið 13. Verndun jarðarinnar. Grípa til bráðra aðgerða gegn loftslagsbreytingum og áhrifum þeirra. Sjá <https://www.un.is/heimsmarkmidin/verndun-jardarinnar/>
- ¹⁴⁸ World Tourism Organization – FAQ – Climate Change and Tourism, aðgengilegt á: <http://sdt.unwto.org/content/faq-climate-change-and-tourism>
- ¹⁴⁹ Sáttmáli Framsóknarflokks, Sjálfstæðisflokk og Vinstrihreyfingarárinnar – græns framboðs um ríkisstjórnarsamstarf og eflingu Alþingis (2017)
- ¹⁵⁰ World Tourism Organization – International Year 2017, aðgengilegt á: <http://www.tourism4development2017.org/>
- ¹⁵¹ Umhverfisráðuneytið (2002) Velferð til framtíðar – sjálfbær þróun í íslensku samfélagi.
- ¹⁵² Nefnd Alþingis um eflingu græns hagkerfis (2011). Efling græns hagkerfis á Íslandi.
- ¹⁵³ Forsætisráðuneytið (2001) Ísland 2020 – sókn fyrir atvinnulif og samfélag.
- ¹⁵⁴ Stjórnarráð Íslands – Frétt 24. mars 2017: Framkvæmd Heimsmarkmiða Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun efla, aðgengilegt á: <https://www.stjornarradid.is/efst-a-baugi/frettir/stok-frett/2017/03/24/Framkvae-md-Heimsmarkmida-Sameinudu-thjodanna-um-sjalfbaera-throun-efld/>
- ¹⁵⁵ Gunnar Þór Jóhannesson (2012) Tími til að tengja? Af stefnumótun í ferðapjónustu á Íslandi. Í Stjórnál & stjórnsýsla 1 tbl. 8. árg. 2012 (bls. 173–193).

- ¹⁵⁶ Samgönguráðuneytið (1996) Stefnumótun í ferðapjónustu.
- ¹⁵⁷ Samgönguráðuneytið (2005) Meginmarkmið i ferðamálum 2006–2015 – tillaga til þingsályktunar um ferðamál.
- ¹⁵⁸ Iðnaðarráðuneytið (2011) Ferðamálaáætlun 2011–2020.
- ¹⁵⁹ PKF (2013) Long-term strategy for the Icelandic tourism industry.
- ¹⁶⁰ The Boston Consulting Group (2013) Northern Sights: The future of tourism in Iceland.
- ¹⁶¹ OECD (2014) OECD Environmental Performance Reviews: Iceland.
- ¹⁶² Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið og Samtök ferðapjónustunnar (2015) Vegvisir í ferðapjónustu.
- ¹⁶³ KPMG (2016), Framtíð ferðapjónustunnar á Íslandi árið 2030.
- ¹⁶⁴ KPMG (2016). Framtíð ferðapjónustunnar á Íslandi árið 2030, bls. 12.
- ¹⁶⁵ Ríkisstjórn Íslands (2017) Tillaga til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2018–2022, 146. löggjafarþing 2016–2017, bls. 25.
- ¹⁶⁶ Ríkisstjórn Íslands (2017) Tillaga til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2018–22, 146. löggjafarþing 2016–2017, bls. 220–224.
- ¹⁶⁷ OECD (2017) Economic Survey of Iceland 2017.
- ¹⁶⁸ OECD (2017) Policy Statement – Tourism Policies for Sustainable and Inclusive Growth.
- ¹⁶⁹ Sáttmáli Framsóknarflokks, Sjálfstæðisflokks og Vinstihreyfingarárinnar – græns framboðs um ríkisstjórnarsamstarf og eflingu Alþingis (2017).
- ¹⁷⁰ Vakinn – Gæða og umhverfiskerfi ferðapjónustunnar, aðgengilegt á: <https://www.vakinn.is/>
- ¹⁷¹ Íslenski ferðaklasinn – Ábyrg ferðapjónustuna, aðgengilegt á:
<http://www.icelandtourism.is/verkefni/abyrg-ferdathjonusta/>
- ¹⁷² Ferðamálastofa – Alþjóðlegar síðareglur fyrir ferðapjónustu, aðgengilegt á:
<https://www.ferdamalastofa.is/is/troun-og-samstarf/althjodlegar-sidareglur-fyrir-ferdathjonstu>
- ¹⁷³ Íslandsstofa – Ísland allt árið/Inspired by Iceland, aðgengilegt á: <http://www.islandsstofa.is/um-islandsstofu/samstarfsverkefni/island---allt-arid--inspired-by-iceland>
- ¹⁷⁴ Íslandsstofa – Frétt 7. september 2016: Ný önn Iceland Academy, aðgengilegt á:
<http://www.islandsstofa.is/frettir/ny-onn-iceland-academy/776>
- ¹⁷⁵ Íslandsstofa – Frétt 9. október 2017: Ný markhópagreining fyrir íslenska ferðapjónustu, aðgengilegt á:
<http://www.islandsstofa.is/frettir/ny-markhopagreining-fyrir-islenska-ferdathjonustu/975>
- ¹⁷⁶ Slysvarnafélagið Landsbjörg – SafeTravel, aðgengilegt á: <https://www.landsbjorg.is>
- ¹⁷⁷ Ferðamálastofa – Endurskoðun upplýsingaveitu, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/troun-og-samstarf/endurskodun-upplýsingaveitu>
- ¹⁷⁸ Rannveig Ólafsdóttir, Kristín Rut Kristjánssdóttir, Guðmundur Björnsson og Kristín Vala Ragnarsdóttir (2017) Þróun sjálfbærnivísá fyrir ferðamennsku – glærukynning á kynningu Stjórnstöðvar ferðamála á áreiðanlegum gögnum 4. maí 2017, glæra 10, aðgengilegt á: <http://stjornstodin.is/calendar-event/roun-sjalfbarnivisa-fyrir-feramennsku>
- ¹⁷⁹ Rannveig Ólafsdóttir, Kristín Rut Kristjánssdóttir, Guðmundur Björnsson og Kristín Vala Ragnarsdóttir (2017) Þróun sjálfbærnivísá fyrir ferðamennsku – glærukynning á kynningu Stjórnstöðvar ferðamála á áreiðanlegum gögnum 4. maí 2017, glæra 10, aðgengilegt á: <http://stjornstodin.is/calendar-event/roun-sjalfbarnivisa-fyrir-feramennsku>
- ¹⁸⁰ Stjórnstöð ferðamála – Rannsóknir í ferðapjónustu, aðgengilegt á: <http://stjornstodin.is/calendar-event/rannsoknir-i-ferajonustu>
- ¹⁸¹ Fréttaveita Snæfellinga – Frétt 2. febrúar 2017, aðgengilegt á: <http://snaefellingar.is/adsent/throun-sjalfbaernivisa-fyrir-ferdamennsku/>
- ¹⁸² Sjá t.d. Wood, M.E. 2017. Sustainable tourism on the planet. Environmental, business and policy solutions. London & New York: Routledge. World Tourism Organization – Sustainable development goals, tourism and the IY, aðgengilegt á: <http://www.tourism4development2017.org/news/sustainable-development-goals-tourism-and-the-iy/>
- ¹⁸³ Sumner, E. Lowell 1936. Special report on a wildlife study in the High Sierra in Sequoia and Yosemite National Parks and the adjacent territory. Washington DC: U.S. National Park Service Records, National Archives. Bein tilvitnun í: Anna Dóra Sæþórssdóttir & Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Ferðamenn í Friðlöndum. Umhverfisstofnun, bls.5. Sjá einnig : Stankey, G.H. 1982.: Carrying capacity, impact management and the recreation opportunity spectrum. *Australian Parks & Recreation*, May, 24–30.

- ¹⁸⁴ Sjá t.d. Sumner, E.L. 1941. Special report on range management and wildlife protection in Kings Canyon National Park. Sequoia and Kings Canyon National Parks, Three Rivers, Calif; McClaran, M.P. 1969. Recreational Parck Stock Management in Sequoia and Kings Canyon National Parks. *Rangelands* 11(1), 3–8.
- ¹⁸⁵ Wagar, A. 1964. The carrying capacity of wildlands for recreation. Forest Science Monograph 7, Washington DC: Society of American Foresters, 24 bls.
- ¹⁸⁶ Stankey, G.H. & Manning, R.E. 1986. Carrying capacity of recreational settings. A literature review. The President's Commission On Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166.
- ¹⁸⁷ Butler, R.W. 1980. The concept of tourist area cycle of evolution: Implications for management of resorces. *Canadian rapher* 14, 5–12. Butler, R.W. 1997. The concept of Carrying Capacity for tourism destinations: Dead or merely buried? I: Cooper, C. & Wanhill, S. (ritstj.) *Tourism development: Environmentaland community issues*. John Wiley and Sons, Chichester, 11–21. Plog, S.C. 1973. Why destinations rise and fall in popularity. *Cornell H.R.A. Quarterly*, 13–16.
- ¹⁸⁸ Butler, R.W. 2010. Carrying capacity. I: D.G. Pearce & R.W. Butler (ritstj.) *Tourism Research A 20–20 vision*. Oxford: Goodfellow, 53–64.
- ¹⁸⁹ Coccossis, H., Mexa, A. & Collovini, A. 2002. Defining, measuring and evaluating carrying capacity in European tourism destinations, final report B4-3040/2000/294577/MAR/D2. Athens: European Union.
- ¹⁹⁰ Hendee, J.C. Catton, W.R., Marlow, L.D. & Brockman, C.F. 1968: Wilderness Users in the Pacific Northwest – Their characteristics, values and management preferences. USDA Forest Service. Pacific Northwest Forest & Range Experiment Station. *Research Paper PNW-61*. Portland; Stankey, G.H. 1973: Visitor Perception of Wilderness Recreation Carrying Capacity. USDA Forest Service. Intermountain Forest and Range Experiment Station. *Research Paper INT-142*. Ogden, Utah; Kuss, F.R., Graefe, A.R. & Vaske, J.J. 1990: Visitor Impact Management. A review of research, Vol. 1. Washington D.C.: National Parks and Conservation Association. 255 bls; Anna Dóra Sæþórsdóttir & Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Ferðamenn í friðlöndum. Reykjavík: Umhverfisstofnun.
- ¹⁹¹ Jurado, E.N., Tejada, M.T. García, F.A., González, J.C., marcias, R.C., Peña, J.D., Gtérez, F.F., Fernández, G.G., Gallego, M.L., garcía, G. M., Gutiérrez, O.M., Concha, F.N., de la Rúa, F.R., Sinoga, J.R. & Becerra, F.S. 2012. Carrying capacity assessment for tourist destinations. Methodology for the creation of synthetic indicators applied in a coastal area. *Tourism Management* 33, 1337–1346.
- ¹⁹² Cole 2004; McCool, Clark & Stankey 2007
- ¹⁹³ Stankey, G.H. & McCool, S.F. 1984. Carrying capacity in recreational settings: Evolution, appraisal, and application. *Leisure Science* 6(3), 453–473; McCool, S.F. & Lime, D.W. 2001. Tourism carrying capacity: Tempting fantasy or useful reality? *Journal of Sustainable Tourism* 9(5), 372–388; McCool, S.F., Clark, R.N. 2007. An assessment of frameworks useful for public land recreation planning. Gen. Tech. Rep. PNW-GTR-705. Portland OR: U.S. Department of agriculture, Pacific North-west research station, 125 bls.
- ¹⁹⁴ Lime, D.W. & Stankey, G.H. 1971: Carrying capacity: Maintaining carrying capacity. Maintaining outdoor recreation quality. I: *Forest Recreation symposium proceedings*. Pennsylvania, Northeast Forest Experiment Station Upper Darby, 174–184.
- ¹⁹⁵ Gunnþóra Ólafsdóttir 2003: Félagsleg þolmörk ferðamennsku í friðlandi að Fjallabaki og á Lónsöræfum. Lokaritgerð til BS-prófs í landfræði (með áherslu á ferðamál). Útgefin sem: Anna Dóra Sæþórsdóttir & Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Ferðamenn í friðlöndum. Reykjavík: Umhverfisstofnun.
- ¹⁹⁶ Saarinen, J. 2006. Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research* 33(4), 1121–1140.
- ¹⁹⁷ Butler, R.W. 1997. The concept of Carrying Capacity for tourism destinations: Dead or merely buried? I: Cooper, C. & Wanhill, S. (ritstj.) *Tourism development: Environmentaland community issues*. John Wiley and Sons, Chichester, 11–21.
- ¹⁹⁸ Martin, B.S. & Uysal, M. 1990. An examination of the relationship between carrying capacity and the tourism lifecycle: Management and policy implication. *Journal of Environmental Management* 31, 327–333. Tilvitnun í: Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rognvaldur Ólafsson 2009. Hálandi Íslands – Auðlind útvistar og ferðamennsku. *Náttúrufræðingurinn* 78(1–2) bls. 9.
- ¹⁹⁹ Wagar, A. 1964. The carrying capacity of wildlands for recreation. Forest Science Monograph 7, Washington DC: Society of American Foresters, 24 bls.

- ²⁰⁰ Cole, D.N. 2009. Ecological impacts of wilderness recreation and management. In: Dawson, C.P., Hendee, J.C. Wilderness management: stewardship and protection of resources and values. 4. Útgáfa. Golden, CO: Fulcrum Publishing, 395–438.
- ²⁰¹ Stankey, G.H. & Manning, R.E. 1986. Carrying capacity of recreational settings. A literature review. The President's Commission on Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166.
- ²⁰² Sjá nánar í: Stankey, G.H. & Manning, R.E. 1986. Carrying capacity of recreational settings. A literature review. The President's Commission on Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166.
- ²⁰³ Stankey, G.H. & Manning, R.E. 1986. Carrying capacity of recreational settings. A literature review. The President's Commission on Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166.
- ²⁰⁴ Upphaf þolmarkarannsókna tengist kennslu í ferðamálafræði sem hófst á Íslandi árið 1999 með 1,5 ára diplómanámi við Háskóla Íslands þar sem áhersla var lögð á að kynna hugtakið þolmörk ferðamennsku.
- ²⁰⁵ Coccossis, H., Mexa, A. Og Collovini, A. 2002. Defining, measuring and evaluating Carrying Capacity in European Tourism destinations. B4-3040/2000/294577/MAR/D2. Material for a Document. Áhena: University of the Aegean, Department of Environmental Studies, Laboratory of Environmental Planning.
- ²⁰⁶ Cole, D. Og Carlson, T. 2010. Numerical visitor capacity: a guide to its use in wilderness. Gen Tech. Rep. RMRS-GTR-247. Fort Collins, CO: US. Department of Agriculture, Forest Service, Rocky Mountain Research Station.
- ²⁰⁷ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Arnar Már Ólafsson, Björn Margeir Sigurjónsson og Bergþóra Aradóttir 2001. Þolmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum Skaftafelli. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskóli Íslands og Háskólinn á Akureyri.
- ²⁰⁸ Stankey, G.H., Cole, D.N., Lucas, R.C., Petersen, M.E. & Frissell, S.S. 1985. The limits of acceptable change (LAC) system for wilderness planning. Gen.Tech. Rep. INT-176. Ogden, UT: USDA Forest Service, Intermountain Forest and Range Experiment Station.
- ²⁰⁹ Parks Canada 1985. Management process for visitor activities. Ottawa, ON: national Parks Directorate, Visitor Activities Branch.
- ²¹⁰ Shelby, B. og Heberlein, T.A. 1986. Carrying capacity in recreation settings. Oregon State University Press.
- ²¹¹ Wallsten, P. 1985. Fritidsnatur – var oh hur? Modeller och begrepp för friluftslivets planering. Sveriges
- ²¹² Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson 2009. Hálendi Íslands. Auðlind útivistar og ferðamennsku. Náttúrufræðingurinn 78 (1–2), 7–20.
- ²¹³ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2012) Áætlun um ferðamennsku á miðhlendi Íslands: Niðurstöður rannsókna, bls. 12. byggt á: Hendee, J.C., Stankey, G.H. og Lucas, R.C. 1990. Wilderness management. Portland: North American Press, Golden, Colorado.
- ²¹⁴ Cole, D. og Carlson, T. 2010. *Numerical Visitor Capacity: A guide to its use in wilderness*. United States department of Agriculture, Forest Service, Rocky Mountain Research Station. General Technical Report RMRS-GTR-247. October 2010.
- ²¹⁵ Coccossis, H., Mexa, A. Og Collovini, A. 2002. Defining, measuring and evaluating Carrying Capacity in European Tourism destinations. B4-3040/2000/294577/MAR/D2. Material for a Document. Áhena: University of the Aegean, Department of Environmental Studies, Laboratory of Environmental Planning.
- ²¹⁶ Umhverfisstofnun – Frétt 16. mars 2016: Lokun á svæði meðfram Fjaðrárgljúfri að austan, aðgengilegt á: <http://ust.is/einstaklingar/frettr/frett/2018/03/16/Lokun-a-svaedi-medfram-Fjadragljufri-ad-austan/>
- ²¹⁷ Sáttmáli Framsóknarflokks, Sjálfstæðisflokks og Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs um ríkisstjórnarsamstarf og eflingu Alþingis (2017).
- ²¹⁸ Pskj. 406 –140. mál, 145. löggjafarþing 2015–2016.
- ²¹⁹ Jón Geir Pétursson (2017) Stefnumótun um aðgengi á ferðamannastöðum, glærur frá málþingi Samtaka ferðapjónustunnar um skipulagsmál 22. nóvember 2017, aðgengilegt á <http://www.saf.is/>.
- ²²⁰ Pskj. 1024, 621. mál., 145. löggjafarþing 2015–2016.
- ²²¹ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2009) Náttúrufræðingurinn 79 (1–2): Hálendi Íslands – auðlind útivistar og ferðamennsku, bls. 7–20.
- ²²² Anna Dóra Sæþórsdóttir (2006) Landabréfið 22 (1): Skipulag náttúruferðamennsku með hliðsjón af viðhorfum ferðamanna.

- ²²³ Anna Dóra Sæþórsdóttir (2012) Ferðamennska á miðhálendi Íslands: Staða og spá um framtíðarhorfur, bls. 11.
- ²²⁴ Rammaáætlun er opinber áætlun um vernd og orkunýtingu landsvæða. Sjá nánar á vef rammaáætlunar: <https://www.ramma.is>
- ²²⁵ Anna Dóra Sæþórsdóttir (2012) Ferðamennska á miðhálendi Íslands: Staða og spá um framtíðarhorfur.
- ²²⁶ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2012) Áætlun um ferðamennsku á miðhálendi Íslands: Niðurstöður rannsókna.
- ²²⁷ Háskóli Íslands og Nohnik Architecture and Landscapes (2016) Destination: Iceland.
- ²²⁸ Skipulagsstofnun (2016) Landsskipulagsstefna.
- ²²⁹ Ferðamálastofa – Áfangastaðaáætlanir – DMP, aðgengilegt á: <https://www.ferdamalastofa.is/is/troun-og-samstarf/afangastadaaaetlanir>
- ²³⁰ Umhverfisstofnun – Verndaráætlanir í vinnslu, aðgengilegt á: <https://www.ust.is/einstaklingar/nattura/verndaraetlanir-i-vinnslu/>
- ²³¹ Umhverfisstofnun – Friðlýst svæði – forgangsröðun verndar- og stjórnunaráætlana, aðgengilegt á: <https://www.ust.is/einstaklingar/nattura/forgangsrodun-aaetlana/>
- ²³² Stjórnarráð Íslands – Sóknaráætlanir, aðgengilegt á: <https://www.stjornarradid.is/verkefni/sveitarstjornir-og-byggdamal/byggdamal/soknaraetlanir/>
- ²³³ Sáttmáli Framsóknarflokks, Sjálfstæðisflokk og Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs um ríkisstjórnarsamstarf og eflingu Alþingis (2017).
- ²³⁴ Martin, B.S. & Uysal, M. 1990. An examination of the relationship between carrying capacity and the tourism lifecycle: Management and policy implication. *Journal of Environmental Management* 31, 327–333. Tilvitnun í: Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson 2009. Hálendi Íslands – Auðlind útvistar og ferðamennsku. *Náttúrufræðingurinn* 78(1–2) bls. 9.
- ²³⁵ Butler, R.W. 1997. The concept of Carrying Capacity for tourism destinations: Dead or merely buried? Í: Cooper, C. & Wanhill, S. (ritstj.) Tourism development: Environmental and community issues. John Wiley and Sons, Chichester, 11–21.
- ²³⁶ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Ferðamenn í friðlöndum. Reykjavík: Umhverfisstofnun.
- ²³⁷ Stankey, G.H. & Manning, R.E. 1986. Carrying capacity of recreational settings. A literature review. The President's Commission on Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166.
- ²³⁸ Rannveig Ólafsdóttir 2007. Polmörk umhverfis. Í: Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir & Rögnvaldur Ólafsson 2007. Ferðamennska við Laka. Höfn: Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Hornafirði, 35–50.
- ²³⁹ Slík viðbrögð gegn álagi eiga einnig við um íslensk vistkerfi. Sjá t.d. rannsókn Mariu Gatzouras til meistaraprófs í landfræði og vistfræði við Háskóllann í Lundi 2015. Assessment of trampling impact in Icelandic natural areas in experimental plots with focus on image analysis of digital photographs.
- ²⁴⁰ Stankey, G.H. & Manning, R.E. 1986. Carrying capacity of recreational settings. A literature review. The President's Commission on Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166
- ²⁴¹ Kristín Ásgeirsdóttir 1998. Burðarþol hestaferðamennsku á Fjallabaksvæðinu. Óutgefín BS-ritgerð við jarð- og landfræðiskor, Raunvíssindadeild Háskóla Íslands, 89 bls.
- ²⁴² Guðrún Gísladóttir 2006. The impact of tourist trampling on Icelandic Andosols. *Z. Geomorph. N.F.* 143, 55–73.
- ²⁴³ Guðrún Gísladóttir 2001. Polmörk vistkerfisins í þjóðgarðinum Skaftafelli – áhrif gönguferðamanna á gróður og jarðveg. Anna Dóra Sæþórsdóttir (ritstjóri) Polmörk ferðamennsku í Þjóðgarðinum Skaftafelli. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskóli Íslands & Háskólinn á Akureyri.
- ²⁴⁴ Rannveig Ólafsdóttir 2007. Polmörk umhverfis. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson. Ferðamennska við Laka. Höfn: Háskólnasetur Háskóla Íslands.
- ²⁴⁵ Guðrún Gísladóttir 2001. Áhrif ferðamanna á göngustígá í friðlandi á Lónsöræfum. Anna Dóra Sæþórsdóttir (ritstjóri) Polmörk ferðamennsku í friðlandi á Lónsöræfum. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskóli Íslands & Háskólinn á Akureyri
- ²⁴⁶ Guðrún Gísladóttir 2003. Áhrif ferðamanna á umhverfi Landmannalauga. Í: Bergþóra Aradóttir (ritstjóri) Polmörk ferðamennsku í Landmannalaugum. Akureyri: Ferðamálnasetur Íslands, Ferðamálaráð Íslands, Háskóli Íslands & Háskólinn á Akureyri, 23–50.

- ²⁴⁷ Rannveig Ólafsdóttir 2007. Polmörk umhverfis. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson. Ferðamennska við Laka. Höfn: Háskólastetur Háskóla Íslands.
- ²⁴⁸ Rannveig Ólafsdóttir 2007. Polmörk umhverfis. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson. Ferðamennska við Laka. Höfn: Háskólastetur Háskóla Íslands.
- ²⁴⁹ Ólafsdóttir, R. & Runnström, M. 2015. Impact of recreational trampling in Iceland: a pilot study based on experimental plots in Þingvellir National Park and Fjallabak Nature Reserve. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ²⁵⁰ Andrés Arnalds 2016. Seltún og nágrenni í Krýsuvíkurlandi á Reykjaneskaga. Myndræn hugleiðing um ástand lands og umbætur. Gunnarsholt: Landgræðsla ríksins.
- ²⁵¹ Andrés Arnalds 2016. Seltún og nágrenni í Krýsuvíkurlandi á Reykjaneskaga. Myndræn hugleiðing um ástand lands og umbætur. Gunnarsholt: Landgræðsla ríksins.
- ²⁵² Stankey, G.H. & Manning, R.E. 1986. Carrying capacity of recreational settings. A literature review. The President's Commission on Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166
- ²⁵³ Granquist, S. M. og Sigurjónsdóttir, H. 2014. The effect of land based seal watching tourism on the haul-out behaviour of harbour seals (*Phoca vitulina*) in Iceland. *Applied Animal Behaviour Science* 156, 85–93.
- ²⁵⁴ Sandra M. Granquist og Per-Åke Nilsson 2016. Who's watching whom? – an interdisciplinary approach to the study of seal-watching tourism in Iceland. *Journal of Cleaner Production* 111, 471–479.
- ²⁵⁵ Umhverfisstofnun 2017. Rauði listinn – svæði í hættu. Reykjavík: Umhverfisstofnun.
- ²⁵⁶ Umhverfisstofnun (2016) Ástand friðlýstra svæða.
- ²⁵⁷ Jón Gunnar Ottósson, Anna Sveinsdóttir og María Harðardóttir ritstj. 2016: *Vistgerðir á Íslandi*. Fjöldit Náttúrufræðistofnunar nr. 54. Reykjavík: Náttúrufræðistofnun Íslands.
- ²⁵⁸ Stankey, G.H. & Manning, R.E. 1986. Carrying capacity of recreational settings. A literature review. The President's Commission on Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166.
- ²⁵⁹ Sjá t.d. yfirlit í Stankey og Manning 1986.
- ²⁶⁰ Manning, R.E. 1979. Impacts of recreation on riparian soils and vegetation. *Water Resources Bulletin* 15, 30–43.
- ²⁶¹ Lime, D.W. 1979. Carrying capacity. *Trends* 16, 37–40.
- ²⁶² Lucas, R. C. 1983. The role of regulations in recreation management. *Western Wildlands* 9, 6–10.
- ²⁶³ Manning, R.E. Callinan, e.A. Echelberger, H.E., Koenemann, E. & McEwen,D.N. 1984. Differential fees: raising revenue, distributing demand. *Journal of Park and Recreation Administration*. 2, 20–38.
- ²⁶⁴ Lime, D.W. & Lucas, R.C. 1977. Good information improves the wilderness experience. *Naturalist* 28, 18–20; Roggenbuck, J.W. & Berrier, D.L. 1981. Communications to disperse wilderness campers. *Journal of Forestry* 79, 295–297; Krumpe, E.E. & Brown, P.J. 1982. Redistributing backcountry use through information related to recreational experiences. *Journal of Forestry* 80, 360–362; Manning, R.E., Callinan, E.A., Echelberger, H.E., Koenemann, E.& McEwen, D.N. 1984. Differential fees: raising revenue, distributing demand. *Journal of Park and Recreation Administration* 2, 20–38.
- ²⁶⁵ Chung, J.Y., Kyle G.T., Petrick, J.F. og Absher, J.D. 2011. Fairness of prices, user fee policy and willingness to pay among visitors to a national forest. *Tourism Management* 32, 1038–1046.
- ²⁶⁶ Björn Margeir Sigurjónsson 2001. Polmörk innviða í þjóðgarðinum í Skaftafelli og nágrenni. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Arnar Már Ólafsson, Björn Margeir Sigurjónsson & Bergþóra Aradóttir. Polmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum í Skaftafelli. Akureyri: Háskóli Íslands, Háskólinn á Akureyri, Ferðamálaráð Íslands, 109–124. Björn beitti lífshlaupsgreiningu Concalves og Aguas sjá: Concalves, V., F., C., & Aguas P., M., R., 1997: The concept of life cycle: An application to the tourist product. *Journal of Travel Research*, 36 (2), 12–22.
- ²⁶⁷ Bergþóra Aradóttir 2003. Innviðir í friðlandi á Lónsöræfum. I : Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Bergþóra Aradóttir, Arnar Már Ólafsson og Gunnþóra Ólafsdóttir. Polmörk ferðamennsku í friðlandi á Lónsöræfum. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskóli Íslands & Háskólinn á Akureyri, 25–40.
- ²⁶⁸ Inskip, E., 1991: Tourism Planning. An Integrated and Sustainable Development Approach.
- ²⁶⁹ Getz, D. 1982: A Rationale and Methodology for Assessing Capacity to Absorb Tourism. *Ontario Geography* 19, 92–102; Mathieson, A. & Wall, G. 1982: Tourism, economic, physical and social impacts, New York, Longman Scientific & Technical, 208. bls.; Williams, P.W. & Gill, A. 1991:

- Carrying Capacity Management in Tourism Settings: A Tourism Growth Management Process. British Columbia.
- ²⁷⁰ Bergþóra Aradóttir 2003. Innviðir í friðlandi á Lónsöræfum. Í: Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Bergþóra Aradóttir, Arnar Már Ólafsson og Gunnþóra Ólafsdóttir, Þolmörk ferðamennsku í friðlandi á Lónsöræfum. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskóli Íslands og Háskólinn á Akureyri, 25–40.
- ²⁷¹ Bergþóra Aradóttir 2003: Innviðir í Landmannalaugum. Í: Bergþóra Aradóttir (ritstj.), Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir og Arnar Már Ólafsson, *Þolmörk ferðamennsku í Landmannalaugum*. Akureyri: Ferðamálastur Íslands, Háskólinn á Akureyri, Ferðamálaráð Íslands og Háskóli Íslands, bls. 7–22.
- ²⁷² Árni Bragason, Eyðís Líndal Finnbogadóttir & Eymundur Runólfsson 2005. Skýrsla starfshóps umhverfisráðherra um vegi og slóða í óbyggðum. Reykjavík: Umhverfisráðuneytið.
- ²⁷³ Rannveig Ólafsdóttir 2007: Þolmörk umhverfis. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson. Ferðamennska við Laka. Höfn: Háskólastefnið á Hornafirði.
- ²⁷⁴ Jafari, J. 2000. *Encyclopedia of tourism*. London: Routledge.
- ²⁷⁵ Reynisdóttir, M., Song, H., og Agrusa, J. 2008. Willingness to pay entrance fees to natural attractions: an Icelandic case study. *Tourism Management*, 29, 1076–1083.
- ²⁷⁶ Sjá t.d. More, T., & Stevens, T. (2000). Do user fees exclude low-income people from resource-based recreation? *Journal of Leisure Research*, 32(3), 341–357; Carlsson, F., & Johansson-Stenman, O. (2000). Willingness to pay for improved air quality in Sweden. *Applied Economics*, 32(6), 661–669.
- ²⁷⁷ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Náttúruupplifun gesta í friðlandi á Lónsöræfum. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Bergþóra Aradóttir, Arnar Már Ólafsson og Gunnþóra Ólafsdóttir, Þolmörk ferðamennsku í friðlandi á Lónsöræfum. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskólinn Íslands, Háskólinn á Akureyri, 91–157.
- ²⁷⁸ Anna Mjöll Guðmundsdóttir 2011. Uppbygging og skipulag ferðamennsku í Landmannalaugum. Óbirt M.Sc.-ritgerð í ferðamálafræði við lif- og umhverfisvísindadeild Háskóla Íslands.
- ²⁷⁹ Lárus Kjartansson 2013. „Hvar er þjóðgarðurinn?“ Þolmörk innviða í þjóðgarðinum Snæfellsjökli. Óutgefni BA ritgerð í ferðamálafræði við Háskólanum á Hólum.
- ²⁸⁰ Granquist, S. M., & Sigurjonsdóttir, H. (2014). The effect of land based seal watching tourism on the haul-out behaviour of harbour seals (*Phoca vitulina*) in Iceland. *Applied Animal Behaviour Science*, 156, 85–93.
- ²⁸¹ Marschall, S., Granquist, S.M. & Burns, G.L. 2017. Interpretation in wildlife tourism: Assessing the effectiveness of signage on visitor behaviour at a seal watching site in Iceland *Journal of Outdoor Recreation and Tourism* 17, 11–19.
- ²⁸² Landgræðsla ríkisins 2017: Viðhorfskönnum um innviði og umhverfi Úlfarsfells. Bráðabirgðaniðurstöður / stöðuskýrsla. Hella: Landgræðsla ríkisins;
- Landgræðsla ríkisins 2017: Viðhorfskönnum um innviði og umhverfi Eldhrauns. Bráðabirgðaniðurstöður / stöðuskýrsla. Hella: Landgræðsla ríkisins.
- ²⁸³ Samtök iðnaðarins 2017. Ingólfur Bender og Margrét Kristín Sigurðardóttir (ritstj.) Innviðir á Íslandi. Ástand og framtíðarhorfur. Reykjavík: Samtök iðnaðarins.
- ²⁸⁴ Samtök iðnaðarins 2017. Ingólfur Bender og Margrét Kristín Sigurðardóttir (ritstj.) Innviðir á Íslandi. Ástand og framtíðarhorfur. Reykjavík: Samtök iðnaðarins. Sjá bls. 10.
- ²⁸⁵ Byggt á gögnum frá Slysavarnarfélögini Landsbjörgu 2018.
- ²⁸⁶ Sjá t.d. Gunnþóra Ólafsdóttir 2007. Relating to nature: Performative spaces of Icelandic tourism. Doktorsritgerð í landfræði við School of Geographical Sciences, University of Bristol.
- ²⁸⁷ Stankey, G.H. & Manning, R.E. 1986. Carrying capacity of recreational settings. A literature review. The President's Commission on Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166.
- ²⁸⁸ Stankey & Manning 1986. A literature review. Carrying-Capacity of Recreational Settings. The President's Commission On Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166. sjá bls. 51–53.
- ²⁸⁹ Urry, J. 2002. *The Tourist Gaze*. London: Sage.
- ²⁹⁰ Manning, R.E. 1985. Crowding norms in backcountry settings: a review and synthesis. *Journal of Leisure Research* 17, 75–89.

- ²⁹¹ Ditton, R.B., Fedler, A.J. & Graefe, A.R. 1983. Recreation impacts and carrying capacity: a visitor impact management framework. College Park, MD: University of Maryland, Department of Recreation. 82 bls.
- ²⁹² Stankey, G.H. 1973. Visitor perception of wilderness recreation carrying capacity. Research Paper INT-142. U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Intermountain Forest and Range Experiment Station, 61. P.
- ²⁹³ Stankey & Manning 1986. A literature review. Carrying-Capacity of Recreational Settings. The President's Commission On Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166. sjá bls. 51–53.
- ²⁹⁴ Graefe, A.R., Vaske, J.J. & Kuss, F.R. 1984. Social carrying capacity: an integration and synthesis of twenty years of research. *Leisure Sciences* 6, 395–432.
- ²⁹⁵ Lucas, R. 1980. Use Patterns and visitor characteristics, attitudes, and preferences in nine wilderness and other roadless areas. Research Paper INT-253. Ogden UT: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Intermountain Forest and Range Experiment Station.
- ²⁹⁶ Petta hefur t.d. komið fram í rannsónum á erlendum ferðamönum á Íslandi sjá t.d. Gunnþóra Ólafsdóttir 2007. Relating to Nature: The performative spaces of Icelandic tourism. Bristol: University of Bristol, School of Geographical Sciences; Huijbens, E. and Benediktsson, K. 2007: Practising Highland Heterotopias: The transformative power of automotive travel in the Icelandic highlands. In *Mobilities*, 2(1): 143–165.
- ²⁹⁷ Gunnþóra Ólafsdóttir 2013: ‘...sometimes you've just got to get away.’: On trekking holidays and their therapeutic effects. *Tourist Studies*, 13(2), 209–231.
- ²⁹⁸ Gramann, J.H. 1982. Toward a behavioral theory of crowding in outdoor recreation: an evaluation and synthesis of research. *Leisure Sciences* 5(2), 1009–126.
- ²⁹⁹ McCool, S.F. 1983. Wilderness quality and wilderness solitude: are they related? Í: McCool, s.F. (ritstj.) The Bob Marshall Wilderness visitor study. Missoula, MT: University of Montana, School of Forestry, 40–61.
- ³⁰⁰ Lucas, R. 1980. Use Patterns and visitor characteristics, attitudes, and preferences in nine wilderness and other roadless areas. Research Paper INT-253. Ogden UT: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Intermountain Forest and Range Experiment Station, 89 bls.; Lucas, R. 1985. Visitor characteristics, attitudes, and use patterns in the Bob Marshall Wilderness Complex, 1970–82. Research Paper INT-345. Ogden, UT: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Intermountain Research Station, 32, p.
- ³⁰¹ Schreyer, R.M. 1979. Principles of recreational carrying capacity. Í: Proceedings, first annual national conference on recreation planning and development, 1979. New York, NY: American Society of Civil Engineers, 261–269.
- ³⁰² Stankey & Manning 1986. A literature review. Carrying-Capacity of Recreational Settings. The President's Commission On Americans Outdoors. INT 4901 Publication #166. sjá bls. 51–53.
- ³⁰³ Shelby, B. & Heberlein, T.A. 1984. A conceptual framework for carrying capacity determination. *Leisure Science* 6(4), 433–451. Íslensk þýðing í: Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson 2009: Hálendi Íslands – Auðlind útivistar og ferðamennsku. *Náttúrufræðingurinn* 78 (1–2), 7–20. Tilvitnun á bls. 9.
- ³⁰⁴ Sjá t.d. Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi sumarið 2014. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁰⁵ Sjá t.d. Anna Dóra Sæþórsdóttir 2007. Ferðamenn við Laka; einkenni, viðhorf og upplifun. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson *Ferðamennska við Laka*. Reykjavík: Háskóli Íslands, 59–71.
- ³⁰⁶ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Náttúruupplifun gesta í friðlandi á Lónsöræfum. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Bergþóra Aradóttir, Arnar Már Ólafsson og Gunnþóra Ólafsdóttir, Þolmörk ferðamennsku í friðlandi á Lónsöræfum. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskólinn Íslands, Háskólinn á Akureyri, 91–157.
- ³⁰⁷ Sjá t.d. Hendee, J. C., Catton Jr., W. R., Marlow, L. D. og Brockman, C. F. (1968). *Wilderness users in the Pacific Northwest: Their characteristics, values, and management preferences*. Portland, Oregon: Pacific Northwest Forest and Range Experiment Station.

- ³⁰⁸ Stankey, G. H., 1973: Visitor Perception of Wilderness Recreation Carrying Capacity. USDA Forest Service. Intermountain Forest and Range Experiment Station. *Research Paper INT-142*. Ogden, Utah. Sjá t.d.í: Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi sumarið 2014. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁰⁹ Hendee, J. C., Catton Jr., W. R., Marlow, L. D. og Brockman, C. F. (1968). *Wilderness users in the Pacific Northwest: Their characteristics, values, and management preferences*. Portland, Oregon: Pacific Northwest Forest and Range Experiment Station.
- ³¹⁰ Of litlar heimildir fundust til að hægt væri að greina frá rannsókn á félagslegum þolmörkum ferðamennsku í Þjóðgarðinum Snæfellsjökli 1999.
- ³¹¹ Lilja Berglind Rögnvaldsdóttir 2016. Erlendir gestir á Siglufirði sumarið 2015. Niðurstöður ferðavenjukönnunar. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³¹² Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa. Tilvitnun á bls. 2. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Mjöll Guðmundsdóttir og Þorkell Stefánsson 2016. Þolmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³¹³ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2015. Fjöldi ferðamanna á átta áfangastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³¹⁴ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018; Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ³¹⁵ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Mjöll Guðmundsdóttir og Þorkell Stefánsson 2016. Þolmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³¹⁶ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2015. Fjöldi ferðamanna á átta áfangastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³¹⁷ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Mjöll Guðmundsdóttir og Þorkell Stefánsson 2016. Þolmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa; Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³¹⁸ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.
- ³¹⁹ Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ³²⁰ Lilja B. Rögnvaldsdóttir 2018. Ferðavenjukönnun í Borgarnesi sumarið 2017. Rannsóknamiðstöð ferðamála og Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Húsavík. Fyrstu niðurstöður birtar á „Mælaborð“ Stjórnstöðvar ferðamála <http://stjornstodin.is/maelabord-ferdathjonustunnar> (sótt 19. febrúar 2018).
- ³²¹ Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða og Ferðamálasamtök Vestfjarða 2001. ... náttúrufegurð, kyrrð, gott mannlíf og blómstrandi menningarlíf sem stendur á gömlum merg ... Niðurstöður könnunar á meðal ferðamanna á Vestfjörðum sumarið 2000. Ísafjörður: Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða og Ferðamálasamtök Vestfjarða.
- ³²² Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða og Ferðamálasamtök Vestfjarða 2001. ... náttúrufegurð, kyrrð, gott mannlíf og blómstrandi menningarlíf sem stendur á gömlum merg ... Niðurstöður könnunar á meðal ferðamanna á Vestfjörðum sumarið 2000. Ísafjörður: Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða og Ferðamálasamtök Vestfjarða.
- ³²³ Finney Rakel Árnadóttir og Maik Brötzmann 2013. Sumarkönnun 2013. Ísafjörður: Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða.
- ³²⁴ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.
- ³²⁵ Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.

- ³²⁶ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Gyða Þórhallsdóttir, Margrét Sævarsdóttir, Rögnvaldur Ólafsson og Porkell Stefánsson 2013. Þolmörk ferðamanna. Samanburður á árunum 2000/2001 og 2013. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³²⁷ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Gyða Þórhallsdóttir, Margrét Sævarsdóttir, Rögnvaldur Ólafsson og Porkell Stefánsson 2013. Þolmörk ferðamanna. Samanburður á árunum 2000/2001 og 2013. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³²⁸ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.
- ³²⁹ Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ³³⁰ Lilja B. Rögnvaldsdóttir 2016. Erlendir ferðamenn í Mývatnssveit sumarið 2015. Niðurstöður ferðavenjukönnunar. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³³¹ Lilja B. Rögnvaldsdóttir 2018. Ferðavenjukönnun við Mývatn sumarið 2017. Rannsóknamiðstöð ferðamála og Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Húsavík. Fyrstu niðurstöður birtar á „Mælaborði“ Stjórnstöðvar ferðamála <http://stjornstodin.is/maelabord-ferdathjonustunnar> (sótt 19. febrúar 2018).
- ³³² Anna Dóra Sæþórsdóttir og Svanhildur Þorsteinsdóttir 2002. Þolmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum Jökulsárljúfrum: Viðhorf ferðamanna og stefna yfirvalda. Reykjavík: Náttúruvernd ríkisins.
- ³³³ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Gyða Þórhallsdóttir, Margrét Sævarsdóttir, Rögnvaldur Ólafsson og Porkell Stefánsson 2013. Þolmörk ferðamanna. Samanburður á árunum 200/2001 og 2013. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³³⁴ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vatnajökulsþjóðgarður.
- ³³⁵ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2014. Þolmörk ferðamennsku. Eru ferðamenn ónæmir fyrir vaxandi ferðamennsku? Rannsóknir í félagsvísdum XV. Erindi flutt á ráðstefnu í félagsvísdum í október 2014. Reykjavík: Félagsvísdadeild Háskóla Íslands.
- ³³⁶ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.
- ³³⁷ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ³³⁸ Lilja Berglind Rögnvaldsdóttir 2016. Erlendir gestir á Siglufirði sumarið 2015. Niðurstöður ferðavenjukönnunar. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³³⁹ Lilja B. Rögnvaldsdóttir 2018. Ferðavenjukönnun á Siglufirði sumarið 2017. Rannsóknamiðstöð ferðamála og Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Húsavík. Fyrstu niðurstöður birtar á „Mælaborði“ Stjórnstöðvar ferðamála <http://stjornstodin.is/maelabord-ferdathjonustunnar> (sótt 19. febrúar 2018)
- ³⁴⁰ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.
- ³⁴¹ Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ³⁴² Lilja B. Rögnvaldsdóttir 2018. Ferðavenjukönnun á Akureyri sumarið 2017. Rannsóknamiðstöð ferðamála og Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Húsavík. Fyrstu niðurstöður birtar á „Mælaborði“ Stjórnstöðvar ferðamála <http://stjornstodin.is/maelabord-ferdathjonustunnar> (sótt 19. febrúar 2018)
- ³⁴³ Lilja B. Rögnvaldsdóttir 2016. Erlendir ferðamenn á Húsavík sumarið 2015. Niðurstöður ferðavenjukönnunar. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³⁴⁴ Lilja B. Rögnvaldsdóttir 2018. Ferðavenjukönnun á Húsavík sumarið 2017. Rannsóknamiðstöð ferðamála og Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Húsavík. Fyrstu niðurstöður birtar á „Mælaborði“ Stjórnstöðvar ferðamála <http://stjornstodin.is/maelabord-ferdathjonustunnar> (sótt 19. febrúar 2018)
- ³⁴⁵ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.

- ³⁴⁶ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ³⁴⁷ Lilja B. Rögnvaldsdóttir 2016. Erlendir ferðamenn á Höfn í Hornafirði sumarið 2015. Niðurstöður ferðavenjukönnunar. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³⁴⁸ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2001. Félagsleg þolmörk – viðhorf gesta þjóðgarðsins í Skaftafelli. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gisladóttir, Arnar Már Ólafsson, Björn Margeir Sigurjónsson & Bergþóra Aradóttir. Þolmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum í Skaftafelli. Akureyri: Háskóli Íslands, Háskólinn á Akureyri, Ferðamálaráð Íslands, 7–42.
- ³⁴⁹ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Gyða Þórhallsdóttir, Margrét Sævarsdóttir, Rögnvaldur Ólafsson og Þorkell Stefánsson 2013. Þolmörk ferðamanna. Samanburður á árunum 200/2001 og 2013. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³⁵⁰ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Gyða Þórhallsdóttir, Margrét Sævarsdóttir, Rögnvaldur Ólafsson og Þorkell Stefánsson 2013. Þolmörk ferðamanna. Samanburður á árunum 200/2001 og 2013. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³⁵¹ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.
- ³⁵² Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ³⁵³ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2015. Fjöldi ferðamanna á átta áfangastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁵⁴ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2015. Fjöldi ferðamanna á átta áfangastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁵⁵ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁵⁶ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa; Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Mjöll Guðmundsdóttir og Þorkell Stefánsson 2016. Þolmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁵⁷ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.
- ³⁵⁸ Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ³⁵⁹ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁶⁰ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2015. Fjöldi ferðamanna á átta áfangastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁶¹ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Mjöll Guðmundsdóttir og Þorkell Stefánsson 2016. Þolmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁶² Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁶³ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2015. Fjöldi ferðamanna á átta áfangastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁶⁴ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2015. Fjöldi ferðamanna á átta áfangastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁶⁵ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Mjöll Guðmundsdóttir og Þorkell Stefánsson 2016. Þolmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁶⁶ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.

- ³⁶⁷ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2015. Fjöldi ferðamanna á átta áfangastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁶⁸ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Mjöll Guðmundsdóttir og Þorkell Stefánsson 2016. Polmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁶⁹ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.
- ³⁷⁰ Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ³⁷¹ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.
- ³⁷² Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ³⁷³ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Polmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁷⁴ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2015. Fjöldi ferðamanna á átta áfangastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁷⁵ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Mjöll Guðmundsdóttir og Þorkell Stefánsson 2016. Polmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ³⁷⁶ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Náttúruupplifun gesta í friðlandi á Lónsöræfum. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Bergþóra Aradóttir, Arnar Már Ólafsson og Gunnþóra Ólafsdóttir, Polmörk ferðamennsku í friðlandi á Lónsöræfum. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskólinn Íslands, Háskólinn á Akureyri, 91–157.
- ³⁷⁷ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2014. Polmörk ferðamanna: Eru ferðamenn ónæmir fyrir vaxandi ferðamennsku? I: Ingjaldur Hannibalssib (ritstj.) Rannsóknir í Félagsvísindum XV. Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóli Íslands.
- ³⁷⁸ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Gyða Þórhallsdóttir, Margrét Sævarsdóttir, Rögnvaldur Ólafsson og Þorkell Stefánsson 2013. Polmörk ferðamanna. Samanburður á árunum 200/2001 og 2013. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ³⁷⁹ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður.
- ³⁸⁰ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður.
- ³⁸¹ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður.
- ³⁸² Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Félagsleg þolmörk ferðamennsku í friðlandi að Fjallabaki og á Lónsöræfum. BSc ritgerð í landfræði (með áherslu á ferðamál) við Háskóla Íslands. Ritgerðin var útgefín undir nafninu: Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Ferðamenn í friðlöndum. Reykjavík: Umhverfisstofnun. Niðurstöður voru einnig birtar í: Anna Dóra Sæþórsdóttir 2003. Upplifun ferðamanna í Landmannalaugum. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Bergþóra Aradóttir og Arnar Már Ólafsson. Polmörk ferðamennsku í Landmannalaugum. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskóli Íslands, Háskólinn á Akureyri, Ferðamálastetur Íslands, 51–72.
- ³⁸³ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2006. Skipulag náttúruferðamennsku með hliðsjón af viðhorfum ferðamanna. *Landabréfið* 22 (1), 3–20.
- ³⁸⁴ Ómar Smári Kristinsson og Nina Ivanova 2003. Fjölmenni í óbyggðum. Viðhorf ferðafólks til þróunar mannvirkja og þjónustu á friðlandi að Fjallabaki og á miðhálendi Íslands. Skoðanakönnun í Landmannalaugum sumarið 2003.
- ³⁸⁵ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður
- ³⁸⁶ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Þorkell Stefánsson 2012. Polmörk ferðamanna í Friðlandi að Fjallabaki. Reykjavík: Land- og ferðamálafræðistofa Háskóla Íslands.

- ³⁸⁷ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2013. Managing popularity: Changes in tourist attitudes in a wilderness destination. *Tourism Management Perspectives* 7, 47–58.
- ³⁸⁸ Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Félagsleg þolmörk ferðamennsku. Samanburður á viðhorfum ferðamanna í friðlandi að Fjallabaki og á Lónsöræfum. Ritgerð til BS-prófs í landfræði við Háskóla Íslands. Útgefin sama ár sem: Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Ferðamenn í friðlöndum. Reykjavík: Umhverfisstofnun.
- ³⁸⁹ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf
- ³⁹⁰ Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf
- ³⁹¹ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður.
- ³⁹² Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður.
- ³⁹³ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður.
- ³⁹⁴ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson 2012. *Áhrif Hólmsárvirkjunar á ferðamennsku og útvist*. Reykjavík: Háskóli Íslands.
- ³⁹⁵ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður.
- ³⁹⁶ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður.
- ³⁹⁷ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson 2012. *Áhrif Hólmsárvirkjunar á ferðamennsku og útvist*. Reykjavík: Háskóli Íslands.
- ³⁹⁸ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2006. Skipulag náttúruferðamennsku með hliðsjón af viðhorfum ferðamanna. *Landabréfið* 22(1), 3–20; Anna Dóra Sæþórsdóttir 2010. Planning nature tourism in Iceland based on tourist attitudes. *Tourism Geographies* 12(1), 25–52.
- ³⁹⁹ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Land- og ferðamálafræðistofa Háskóla Íslands.
- ⁴⁰⁰ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2014. Þolmörk ferðamanna: Eru ferðamenn ónæmir fyrir vaxandi ferðamennsku? Rannsóknir í félagsvísindum XV, erindi flutt á ráðstefnu í október 2014. Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- ⁴⁰¹ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson 2012. Áhrif raflínu frá Hólmsárvirkjun að Sigöldulínu 4 á ferðamennsku og útvist. Reykjavík: Land- og ferðamálafræðistofa, Háskóla Íslands.
- ⁴⁰² Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson 2012. Áætlun um ferðamennsku á miðhálendi Íslands: Niðurstöður rannsókna. Reykjavík: Land- og ferðamálafræðistofa Háskóla Íslands.
- ⁴⁰³ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Þorkell Stefánsson 2009. Töluleg greining á viðhorfum ferðamanna á Kili. Reykjavík: Háskóli Íslands; Anna Dóra Sæþórsdóttir og Jóna Sigurbjörg Eðvaldsdóttir 2009. Greining á viðtölu við ferðamenn á Kili. Reykjavík: Háskóli Íslands; Anna Dóra Sæþórsdóttir og Þorkell Stefánsson 2009. Kafað ofan í kjölinn – á viðhorfum ferðamanna á Kili. Reykjavík: Háskóli Íslands.
- ⁴⁰⁴ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður.
- ⁴⁰⁵ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vtnajökulsþjóðgarður.
- ⁴⁰⁶ Anna Dóra Sæþórsdóttir 2015. Þolmörk ferðamennsku á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ⁴⁰⁷ Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir 2015. Fjöldi ferðamanna á átta áfangastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ⁴⁰⁸ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Mjöll Guðmundsdóttir og Þorkell Stefánsson 2016. Þolmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ⁴⁰⁹ Rögnvaldur Guðmundsson 2017. Erlendir ferðamenn í Reykjavík 2004–2016. Samanburður og þróun. Samantekt unnin fyrir Höfuðborgarstofu.

- ⁴¹⁰ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018.
- ⁴¹¹ Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ⁴¹² Lilja B. Rögnvaldsdóttir 2018. Ferðavenjukönnun í Reykjavík sumarið 2017. Rannsóknamiðstöð ferðamála og Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Húsavík. Fyrstu niðurstöður birtar á mælaborði ferðapjónustunnar <http://stjornstodin.is/maelabord-ferdathjonustunnar> (sótt 19. febrúar 2018)
- ⁴¹³ Gunnþóra Ólafsdóttir 2007. Relating to Nature: The performative spaces of Icelandic tourism. Doktorsritgerð í landfræði (með áherslu á ferðamál) við School of Geographical Sciences, University of Bristol.
- ⁴¹⁴ Sem dæmi, fann rannsóknin svipaðar vísbendingar og fundust í skosku hálöndunum árið 2003 um þátt viðtekna hugmynda, ímynda og gilda í hvatanum að baki fjallaferðum, atferli fjallgöngufólks og upplifun. Sjá Lorimer, H. & Lund, K. 2003: Performing facts: finding a way over Scotland's mountains. *The Sociological Review* 51(2), 130–144.
- ⁴¹⁵ Gunnþóra Ólafsdóttir 2013: ‘...sometimes you've just got to get away.’: On trekking holidays and their therapeutic effects. *Tourist Studies*, 13(2), 209–231
- ⁴¹⁶ Gunnþóra Ólafsdóttir 2008. Náttúrutengsl og upplifanir ferðamanna á Íslandi. Fjögur tengslamynstur velliðanar. *Landabréfið* 24, 51–76.
- ⁴¹⁷ Gallup. Viðhorfskönnunin ferðamannapúls – total tourist index. Kynning. <https://www.gallup.is/nidurstodur/ferdumannapuls/> (skoðað 20. febrúar 2018)
- ⁴¹⁸ Gallup 2018. Niðurstöður kynntar 14. Febrúar. <https://www.gallup.is/frettir/anaegja-erlendra-ferdumann-a-desember-eykst-milli-ara/> (skoðað 20. febrúar 2018)
- ⁴¹⁹ Byggð á útreikningi Gallup á „Ferðamannapúlsi“ frá júní 2016 – desember 2017.
- ⁴²⁰ Ferðamálastofa 2016. Erlendir ferðamenn á Íslandi. Vetur 2015–2016. Sótt af https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/vetur_15_16_isl_mpdf 1. mars 2018; Ferðamálastofa 2017. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumarið 2016. Sótt af www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf 1. mars 2018.
- ⁴²¹ Ferðamálastofa 2018: Landamærakönnun. <https://www.ferdamalastofa.is/is/um-ferdamaestofu/frettir/itarlegri-theckking-a-vidhorfi-og-atferli-ferdamaenna>
- ⁴²² Ferðamálastofa og Stjórnstöð Ferðamála. Landamærakönnun júní 2016 – desember 2017. <http://stjornstodin.is/maelabord-ferdathjonustunnar> (sótt 20. febrúar 2018).
- ⁴²³ Shelby, B. & Heberlein, T.A. 1984. A conceptual framework for carrying capacity determination. *Leisure Science* 6(4), 433–451. Íslensk þýðing í: Anna Dóra Sæþórssdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson 2009: Hálandi Íslands – Auðlind útivistar og ferðamennsku. *Náttúrufræðingurinn* 78 (1–2), 7–20. Tilvitnun á bls. 9.
- ⁴²⁴ Anna Dóra Sæþórssdóttir og Gunnþóra Ólafsdóttir 2003. Náttúruupplifun gesta í friðlandi á Lónsöræfum. Anna Dóra Sæþórssdóttir, Guðrún Gísladóttir, Bergþóra Aradóttir, Arnar Már Ólafsson og Gunnþóra Ólafsdóttir, Polmörk ferðamennsku í friðlandi á Lónsöræfum. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskólinn Íslands, Háskóliinn á Akureyri, 91–157.
- ⁴²⁵ Butler, R. 2006. The Tourism Area Life Cycle Conceptual and Theoretical Issues Channelview Publications Clevedon.
- ⁴²⁶ Lucas, R. 1980. Use Patterns and visitor characteristics, attitudes, and preferences in nine wilderness and other roadless areas. Research Paper INT-253. Ogden UT: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Intermountain Forest and Range Experiment Station.
- ⁴²⁷ Anna Dóra Sæþórssdóttir og Þorkell Stefánsson 2012. Polmörk ferðamanna í Friðlandi að Fjallabaki. Reykjavík: Land- og ferðamálafræðistofa Háskóla Íslands.
- ⁴²⁸ Anna Dóra Sæþórssdóttir 2013. Managing popularity: Changes in tourist attitudes in a wilderness destination. *Tourism Management Perspectives* 7, 47–58.
- ⁴²⁹ Anna Dóra Sæþórssdóttir og Gyða Þórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálandi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vatnajökulsþjóðgarður.

- ⁴³⁰ Anna Dóra Sæþórsdóttir, Anna Mjöll Guðmundsdóttir og Þorkell Stefánsson 2016. Polmörk ferðamanna á átta vinsælum ferðamannastöðum á Suður- og Vesturlandi. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ⁴³¹ Anna Dóra Sæþórsdóttir og Gyða Pórhallsdóttir 2013. Viðhorf ferðamanna á miðhálendi Íslands. Reykjavík: Háskóli Íslands, Ferðamálastofa og Vatnajökulsþjóðgarður.
- ⁴³² Mathieson, A. og Wall G. 1982. *Tourism economic, physical and social impacts*. New York: Longman Scientific & Technical.
- ⁴³³ Arnar Már Ólafsson 2001. Félagsleg þolmörk ferðamennsku – viðhorf heimamanna í þjóðgarðinum Skaftafelli og nágrenni. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Arnar Már Ólafsson, Björn Margeir Sigurjónsson & Bergþóra Aradóttir. Polmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum í Skaftafelli. Akureyri: Háskóli Íslands, Háskólinn á Akureyri, Ferðamálaráð Íslands, 43–70.
- ⁴³⁴ Sharpley, R. 1994. *Tourism, Tourists and Society*. Huntingdon, ELM Publications. Sharpley, R. 2014. Host perceptions of tourism: A review of the research. *Tourism Management*, 42, 37-49.
- ⁴³⁵ Sjá yfirlit í Edward Huibens og Eyrún Bjarnadóttir 2015. *Viðhorf Íslendinga til ferðafólks og ferðapjónustu. Greining könnunar meðal Íslendinga í október 2014. Unnið fyrir Ferðamálastofu*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴³⁶ Doxey, G.V. 1975. A causation theory of visitor-resident irritants: Methodology and research inferences. In: *The Impact of Tourism: Travel Research Association Sixth Annual Conference proceedings*. September 8-11. San Diego, CA: Travel and Tourism Research Association, bls. 57-72.
- ⁴³⁷ Edward H. Huijbens og Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2015. Viðhorf Íslendinga til ferðafólks og ferðapjónustu. Greining könnunar meðal Íslendinga í október 2014 – Unnið fyrir ferðamálastofu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála, bls. 13–14.
- ⁴³⁸ Butler, R.W. (1980). The concept of a tourist area life cycle of evolution. Implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24, 5-12; Butler, R.W. 2009. Tourism in the future: Cycles, waves or wheels? *Futures*, 41, 346–352.
- ⁴³⁹ Sjá t.d. Diedrich og García-Buades 2009; Gunnþóra Ólafsdóttir, Hjalti Jóhannesson og Guðrún Þóra Gunnarsdóttir 2017. Áhrif Svartárvirkjunar í Bárðardal-þingeyjarsveit á ferðapjónustu og ferðamennsku/útvist. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála. Edward Huijbens og Eyrún Bjarnadóttir 2015. Viðhorf Íslendinga til ferðafólks og ferðapjónustu. Greining könnunar meðal Íslendinga í október 2014 – Unnið fyrir ferðamálastofu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁴⁰ Krippendorff J. 1987. *The Holiday Makers: Understanding the impact of leisure and travel*. Oxford: Butterworth Heinemann.
- ⁴⁴¹ Sjá community approach í Murphy 1983; 1985; 1988. Sjá einnig Arnar Már Ólafsson 2003. Viðhorf íbúa í Sveitarfélögnum Hornafirði til ferðamennsku. Anna Dóra Sæþórsdóttir, Guðrún Gísladóttir, Bergþóra Aradóttir, Arnar Már Ólafsson og Gunnþóra Ólafsdóttir. Polmörk ferðamennsku í Friðlandi á Lónsöræfum. Reykjavík: Háskóli Íslands, 131–153.
- ⁴⁴² Edward Huijbens og Eyrún Bjarnadóttir 2015. Viðhorf Íslendinga til ferðafólks og ferðapjónustu. Greining könnunar meðal Íslendinga í október 2014 – Unnið fyrir ferðamálastofu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁴³ Guðrún Helgadóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Jóhanna María Elena Matthíasdóttir, Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Georgette Leah Burns 2016. Félagsleg áhrif ferðamennsku og ferðapjónustu. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ⁴⁴⁴ Eyrún Jenný Bjarnadóttir, Arnar Þór Jóhannesson og Guðrún Þóra Gunnarsdóttir 2016. Greining á áhrifum ferðapjónustu og ferðamennsku í einstökum samfélögum. Höfn, Mývatnssveit og Siglufjörður. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.; Eyrún Jenný Bjarnadóttir og Arnar Þór Jóhannesson 2016. Áhrif ferðapjónustu og ferðamennsku á einstök samfélög. Niðurstöður símakönnunar á Höfn, Mývatnssveit og á Siglufjörði. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁴⁵ Ragnhildur Sveinbjarnardóttir 2008. Viðhorf heimamanna til nýtingar Látrabjargs til ferðamennsku. Verkefni til B.Sc. prófs í ferðamálafræði við Háskóla Íslands.
- ⁴⁴⁶ Hugrún Harpa Reynisdóttir og Gunnar Þór Jóhannesson 2016. „Það má eitt fjall vera ósnortið fyrir þessum andskotans túristum“: Umhverfisstjórnun, náttúrutengsl og ferðamennska. *Íslenska Þjóðfélagið* 7(1), 45–60.
- ⁴⁴⁷ Bergþóra Aradóttir og Sigurvin B. Sigurjónsson 2004. Viðhorf heimamanna til nýtingar á náttúrulegum baðlaugum. Akureyri: Ferðamálastetur Íslands.

- ⁴⁴⁸ Edward Huijbens og Eyrún Bjarnadóttir 2015. Viðhorf Íslendinga til ferðafólks og ferðapjónustu. Greining könnunar meðal Íslendinga í október 2014 – Unnið fyrir ferðamálastofu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála. Guðlaug Júlia Sturludóttir og Björn Rafn Gunnarsson 2014. Viðhorf Íslendinga til ferðapjónustu. Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- ⁴⁴⁹ Edward Huijbens og Eyrún Bjarnadóttir 2015. Viðhorf Íslendinga til ferðafólks og ferðapjónustu. Greining könnunar meðal Íslendinga í október 2014. – Unnið fyrir Ferðamálastofu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁵⁰ Arnar Már Ólafsson 2003. Viðhorf íbúa í Sveitarfélaginu Hornafirði til ferðamennsku. Anna Dóra Sæþórðóttir, Guðrún Gísladóttir, Arnar Már Ólafsson, Bergþóra Aradóttir og Gunnþóra Ólafsdóttir. Þolmörk ferðamennsku í friðlandi á Lónsöræfum. Akureyri: Ferðamálaráð Íslands, Háskóli Íslands & Háskólinn á Akureyri, 131–156.
- ⁴⁵¹ Arnar Már Ólafsson 2003. Viðhorf íbúa í nágrenni Landmannalauga til ferðamennsku. Í: Bergþóra Aradóttir (ritstjóri) Þolmörk ferðamennsku í Landmannalaugum. Akureyri: Ferðamálastetur Íslands, Ferðamálaráð Íslands, Háskóli Íslands & Háskólinn á Akureyri, 73–94.
- ⁴⁵² Eyrún Jenný Bjarnadóttir, Arnar Þór Jóhannesson og Guðrún Þóra Gunnarsdóttir 2016. Greining á áhrifum ferðapjónustu og ferðamennsku í einstökum samfélögum. Höfn, Mývatnssveit og Siglufjörður. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.; Eyrún Jenný Bjarnadóttir og Arnar Þór Jóhannesson 2016. Áhrif ferðapjónustu og ferðamennsku á einstök samfélög. Niðurstöður símakönnunar á Höfn, Mývatnssveit og á Siglufjörði. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁵³ Guðrún Helgadóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Jóhanna María Elena Matthíasdóttir, Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Georgette Leah Burns 2016. Félagsleg áhrif ferðamennsku og ferðapjónustu. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ⁴⁵⁴ Hugrún Harpa Reynisdóttir og Gunnar Þór Jóhannesson 2016. „Það má eitt fjall vera ósnortið fyrir þessum andskotans túristum“: Umhverfisstjórnun, náttúrutengsl og ferðamennska. *Íslenska Pjóðfélagið* 7(1), 45–60.
- ⁴⁵⁵ Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2018. Viðhorf íbúa á höfuðborgarsvæðinu til ferðamanna og ferðapjónustu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁵⁶ Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2018. Viðhorf íbúa á Suðurlandi til ferðamanna og ferðapjónustu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁵⁷ Þorvarður Árnason og Arndís Lára Kolbrúnardóttir 2018. Félagsleg þolmörk heimamanna á þéttbýlisstöðum Suðurlands. Samantekt, fyrstu niðurstöður. Óutgefíð.
- ⁴⁵⁸ Guðrún Helgadóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Jóhanna María Elena Matthíasdóttir, Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Georgette Leah Burns 2016. Félagsleg áhrif ferðamennsku og ferðapjónustu. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ⁴⁵⁹ Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2018. Viðhorf íbúa á höfuðborgarsvæðinu til ferðamanna og ferðapjónustu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁶⁰ Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2018. Viðhorf íbúa á Reykjanesi til ferðamanna og ferðapjónustu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁶¹ Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2018. Viðhorf íbúa á Reykjanesi til ferðamanna og ferðapjónustu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁶² Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2018. Viðhorf íbúa á Vesturlandi til ferðamanna og ferðapjónustu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁶³ Ragnhildur Sveinbjarnardóttir 2008. Viðhorf heimamanna til nýtingar Látrabjargs til ferðamennsku. Verkefni til B.Sc. prófs í ferðamálafræði við Háskóla Íslands.
- ⁴⁶⁴ Rognvaldur Guðmundsson 2002. *Ferðamenn á Látrabjargi og í Vestur-Barðastrandarsýslu 2001–2002*. Reykjavík: Rannsóknir og ráðgjöf ferðapjónustunnar ehf.
- ⁴⁶⁵ Guðrún Helgadóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Jóhanna María Elena Matthíasdóttir, Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Georgette Leah Burns 2016. Félagsleg áhrif ferðamennsku og ferðapjónustu. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ⁴⁶⁶ Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2018. Viðhorf íbúa á Vestfjörðum til ferðamanna og ferðapjónustu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁶⁷ Eyrún Jenný Bjarnadóttir, Arnar Þór Jóhannesson og Guðrún Þóra Gunnarsdóttir 2016. Greining á áhrifum ferðapjónustu og ferðamennsku í einstökum samfélögum. Höfn, Mývatnssveit og Siglufjörður.

Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.; Eyrún Jenný Bjarnadóttir og Arnar Þór Jóhannesson 2016. Áhrif ferðapjónustu og ferðamennsku á einstök samfélög. Niðurstöður símakönnunar á Höfn, Mývatnssveit og á Siglufjörðum.

- ⁴⁶⁸ Eyrún Jenný Bjarnadóttir, Arnar Þór Jóhannesson og Guðrún Þóra Gunnarsdóttir 2016. Greining á áhrifum ferðapjónustu og ferðamennsku í einstökum samfélögum. Höfn, Mývatnssveit og Siglufjörður. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.; Eyrún Jenný Bjarnadóttir og Arnar Þór Jóhannesson 2016. Áhrif ferðapjónustu og ferðamennsku á einstök samfélög. Niðurstöður símakönnunar á Höfn, Mývatnssveit og á Siglufjörðum. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁶⁹ Guðrún Helgadóttir, Anna Vilborg Einarsdóttir, Jóhanna María Elena Matthíasdóttir, Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Georgette Leah Burns 2016. Félagsleg áhrif ferðamennsku og ferðapjónustu. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- ⁴⁷⁰ Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2018. Viðhorf íbúa á Norðurlandi til ferðamanna og ferðapjónustu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- ⁴⁷¹ Eyrún Jenný Bjarnadóttir 2018. Viðhorf íbúa á Austurlandi til ferðamanna og ferðapjónustu. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.

