

Borgum v/ Norðurslóð
600 Akureyri
Sími 460-8900
rha@unak.is
<http://www.rha.is>



HERJÓLFUR

Þjónustugreining

Desember 2017

Höfundar

Hjalti Jóhannesson

Arnar Þór Jóhannesson

R17-066-SAM

© RHA-Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri 2017

Öll réttindi áskilin. Skýrslu þessa má ekki afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.

RHA-S-15-2017

ISSN 1670-8873 (vefútgáfa)

L-ISSN 1670-8873 (prentútgáfa)

***Skýrsla unnin fyrir
Vestmannaeyjabæ og samgöngu- og
sveitarstjórnarráðuneytið***

EFNISYFIRLIT

HELSTU NIÐURSTÖÐUR	4
1. INNGANGUR	5
2. FERJUSIGLINGAR TIL EYJA OG SAMHENGI SAMGÖNGUBÓTA OG SAMFÉLAGSPRÓUNAR	7
2.1. ÁÆTLUN HERJÓLFS	7
2.2. SAMHENGI SAMGÖNGUBÓTA OG SAMFÉLAGSBREYTINGA	10
3. MIKILVÆGI OG NOTKUN FERJUNNAR	12
3.1. ÍBÚAR	12
3.2. FYRIRTÆKI	13
3.3. STOFNANIR	14
3.4. FÉLÖG	15
4. FERÐATÍÐNI OG FERÐAÁÆTLUN	17
4.1. ÞJÓÐVEGUR Á MILLI LANDS OG EYJA	19
5. HINDRANIR Í SAMGÖNGUM OG ÞJÓNUSTU	23
5.1. HAFNARADSTAÐAN OG FRÁTAFIR VEGNA HENNAR	23
5.2. ÁREIÐANLEIKI FERÐA	23
5.3. SKIPIÐ OG BÚNAÐUR	25
5.4. KOSTNAÐUR	26
5.5. BÓKUNARKERFIÐ	27
6. ÁHRIF Á FRAMTÍÐARÞRÓUN BYGGÐAR	32
7. NÝJA FERJAN OG VÆNTINGAR TIL HENNAR	34
8. AÐRAR SAMGÖNGUR	36
9. NIÐURSTÖÐUR	37
HEIMILDASKRÁ	39
VIÐAUKI 1. VERÐSKRÁ HERJÓLFS FRÁ 15. MAÍ 2017	41
VIÐAUKI 2. FJÖLDI FARÞEGA MEÐ HERJÓLFI 2007 - 2017	42

MYNDIR

Mynd 1. Líkan Janelle; “Spatial Reorganization”	10
Mynd 2. Fjöldi farþega með Herjólfvi 2007 – 2017. (Heimild: Vegagerðin 2017).....	12
Mynd 3. Flokkun Þjóðvega 2017. (Heimild: Vegagerðin).	20
Mynd 4. Flokkun Þjóðvega 2017 – Hluti Suðurlands og Vestmannaeyjar. Stofnvegir eru merktir með rauðu. (Heimild: Vegagerðin).	20
Mynd 4. Þjónustuflokkar í vetrarþjónustu. (Heimild: Vegagerðin 2012).	21
Mynd 5. Þjónustutímar í vetrarþjónustu. (Heimild: Vegagerðin 2012).....	22
Mynd 7. Ferðir til Landeyjahafnar og Þorlákshafnar 2010 – 2017. (Heimild: Vegagerðin).....	25
Mynd 8. Bókunarsíða Herjólfis á „ensku“	29
Mynd 9. Skjáskot af bókunarsíðu	29
Mynd 10. Skjáskot, upplýsingar um viðskiptavin	30
Mynd 11. Nýi Herjólfur. Heimild: Mbl.is (2017, 29. júlí).....	34
Mynd 12. Samanburður á núverandi og nýja Herjólfvi, nokkur atriði. Heimild: Andrés Þ. Sigurðsson 2017.	35

TÖFLUR

Tafla 1. Sumaráætlun Herjólfis sem gildir til 14. sept.	8
Tafla 2. Vetraráætlun Herjólfis sem gildir til 14. maí.	8
Tafla 3. Áætlun Herjólfis þegar ófært er til Landeyjahafnar og siglt til Þorlákshafnar í staðinn.	8
Tafla 4. Ferðir til Landeyjahafnar og Þorlákshafnar 2010 – 2017. (Heimild: Vegagerðin).	24

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

- Íbúar, fyrirtæki og félagasamtök kalla eftir því að ferðum verði fjölgað. Helst þurfi að fara átta til níu ferðir daglega á sumrin og fimm á veturna þegar siglt er til Landeyjahafnar.
- Fyrsta ferð frá Vestmannaeyjum þarf að fara fyrr en nú er, til dæmis á milli sex og sjö á morgnana og önnur ferð eins fljótt og auðið er eftir það.
- Bókunarkerfið þarf að einfalda og bæta.
- Viðmælendur kalla eftir því að leiðin milli lands og Eyja verði skilgreind sem þjóðvegur og verði þjónustuð sem slík. Hvað í því felst er þó nokkuð óljóst.
- Kostnaður fyrir fjölskyldur er of þyngjandi, sérstaklega þegar siglt er til Þorlákshafnar. Kallað er eftir samræmdri verðskrá þannig að ekki þurfa að greiða hærra verð þegar ekki er hægt að sigla til Landeyjahafnar.
- Framleiðslufyrirtækin lögðu aðal áherslu á að afhendingaröryggi yrði bætt. Hvort heldur sem það felst í að fá hráefni og aðföng frá landi eða flytja afurður frá Eyjum. Það skiptir ekki öllu máli hvort vörunar fari um Landeyjahöfn eða Þorlákshöfn.
- Íbúar óttast fólksfækkun ef samgöngur batna ekki. Ungt fólk muni ekki sætta sig við núverandi þjónustustig og velji sér því búsetu annars staðar.
- Ferðaþjónustan hefur ráðist í miklar fjárfestingar og þarfnast stöðugri samgangna, sérstök áhersla var lögð á að lengja ferðamannatímabilið. Óstöðugar samgöngur hafa hamlað frekari uppgangi í greininni. Ferðaskrifstofur vilja bara selja ferðir frá Landeyjahöfn.
- Núverandi skipulag samgangna og takmarkað framboð af ferðum ræður of miklu um taktinn í samfélaginu. Tíðari ferðir minnka annan óbeinan samfélagslegan kostnað, svo sem vinnu- og skólatap.

1. INNGANGUR

Verkefni þetta fólst í að gera þjónustugreiningu fyrir Vestmannaeyjabæ og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið um notkun á Vestmannaeyjaferjunni Herjólfvi meðal mismunandi hagsmunaaðila í samfélaginu í Vestmannaeyjum.

Gagnaöflun byggðist á viðtölum sem tekin voru á staðnum við fulltrúa þessa mismunandi hópa. Fóru tveir sérfræðingar RHA, Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Akureyri til Vestmannaeyja dagana 15.-17. nóvember til að taka viðtölin. Tekin voru 11 sérfræðiviðtöl og rætt við rýnihóp átta íbúa. Þeir sem rætt var við í sérfræðiviðtölum komu frá eftirfarandi sviðum samfélagsins:

- Sveitarfélaginu og stofnunum þess
- Heilbrigðisstofnun Suðurlands
- Fyrirtækjum í sjávarútvegi og matvælavinnslu
- Skólum
- Ferðaþjónustu
- Íþróttastarfsemi
- Annarri félagsstarfsemi

Notaðir voru viðtalsrammar með hálfstöðluðum spurningum sem voru að hluta til mismunandi eftir þeim sviðum eða atvinnugreinum sem viðmælendur komu frá. Sjónum var beint að mikilvægi ferjunnar fyrir viðkomandi og eðli og tíðni notkunar. Einnig var spurt um æskilega ferðatíðni og tímasetningar ferða. Þá var grennslast fyrir um dæmi þar sem núverandi fyrirkomulag hentar vel og/eða að sama skapi illa og hvaða hindranir viðmælendur upplifa á samgöngum. Þá var velt upp spurningu um hverskonar þjónusta skipsins gæti helst bætt samkeppnisstöðu Vestmannaeyja með tilliti til framtíðarþróunar samfélagsins.

Rýnihópur almennings samanstóð af átta bæjarbúum. Hlutfall kynja var jafnt og mismunandi aldurshópar áttu þar fulltrúa; sá yngsti var 18 ára og sá elsti sjötugur. Bakgrunnur íbúa var mjög fjölbreyttur hvað varðar atvinnu og menntun.

Hafa ber í huga að eigindleg viðtöl hafa ákveðnar takmarkanir og gefa fyrst og fremst dæmi um viðhorf eða atvik en eru ekki bein mæling á þessum hlutum. Segja má að í þessu verkefni sjáist með eigindlegri nálgun hver álitamálin eru varðandi ferjusiglingarnar og að nokkru marki hve algeng þau eru í samfélaginu. Til þess að mæla nánar hversu algeng viðhorfin eru þyrfti að gera sjálfstæða rannsókn með því að leggja úrtakskönnum meðal íbúa og/eða fyrirtækja á svæðinu, þ.e. meginlega rannsókn.

Þekkingarsetur Vestmannaeyja aðstoðaði sérfræðinga RHA við að finna viðmælendur og að skipuleggja fundartíma en endanlegt val á viðmælendum var í höndum RHA.

Viðtöl voru greind eftir þemum/spurningum og sviðum samfélagsins og fylgir kaflaskipting þessarar skýrslu í stórum dráttum þessum þemum. Þannig dregur skýrslan upp mynd af helstu þörfum samfélagsins í Vestmannaeyjum hvað varðar ferjusiglingar, eins og þær birtust í viðtölunum.

2. FERJUSIGLINGAR TIL EYJA OG SAMHENGI SAMGÖNGUBÓTA OG SAMFÉLAGSPRÓUNAR

Saga ferjusiglinga milli lands og Eyja er orðin nokkuð löng og er sá Herjólfur sem nú siglir sá þriðji með því nafni. Fyrsti Herjólfur sem var í eigu Skipaútgerðar ríkisins hóf siglingar árið 1959 milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur og sigldi allt til ársins 1974 en undir lok tímabilsins var siglt til Þorlákshafnar og var það einu sinni í viku. Nýtt skip með sama nafni kom síðan árið 1976 og var rekið af félaginu Herjólf hf. í eigu Vestmannaeyinga og var siglt milli Þorlákshafnar og Eyja. Núverandi Herjólfur kom til hafnar 1992 og sigldi upphaflega eina ferð á dag milli Þorlákshafnar og Eyja en ferðum var fljótlega fjölgað í tvær. Árið 2001 keypti ríkið skipið og bauð út reksturinn. Fyrstu árin var rekstraraðilinn Samskip en árið 2006 fékk Eimskip samning um reksturinn og hefur haft hann með höndum síðan (Sigursteinn B. Leifsson, 2013). Hér að neðan er yfirlit yfir áætlun skipsins, eins og hún er nú, en ljóst er að þjónustan hefur aukist jafnt og þétt í samræmi við auknar þarfir og kröfur í samfélaginu. Stóra breytingin varð árið 2010 – eða átti að vera það – með opnun Landeyjahafnar. Siglingar þangað reyndust hins vegar alls ekki jafn tryggar og menn höfðu vænst og hefur það valdið Eyjamönnum miklum vonbrigðum og er í raun rötin að því verkefni sem gerð er grein fyrir hér.

Flugsamgöngur hafa verið mikilvægar fyrir samgöngur milli lands og Eyja áratugum saman en á undanförunum árum hefur vægi þeirra minnkað og við það að Landeyjahöfn var tekin í notkun í ágúst 2010 féllu niður niðurgreiðslur ríkisins á því flugi.

2.1. Áætlun Herjólfis

Árið 2010 voru hafnar siglingar Herjólfis frá Landeyjahöfn. Á ýmsu hefur gengið síðan við að halda höfninni opinni fyrir siglingar. Eru ástæður þess margvíslegar. Ein ástæðan er sú að núverandi Herjólfur var ekki hannaður með það í huga að sigla til hafnar á borð við Landeyjahöfn; hann er m.a. djúpristari en svo og stýrisbúnaður ekki hannaður með þetta í huga. Smíði nýrrar ferju, sem betur væri til þess fallin að sigla til Landeyjahafnar, var boðin út árið 2008 en vegna erfiðrar stöðu ríkisfjármála í kjölfar hrunsins ákvað ríkið að hafna öllum tilboðum og nota gamla Herjólf áfram. Endurnýjun ferjunnar var því skotið á frest en samningar um smíði nýs skips voru loks undirritaðir í janúar 2017 (Vegagerðin, 2017, 17. janúar). Þá hafa aðstæður við suðurströnd landsins breyst og sandburður aukist vegna eldgossins í Eyjafjallajökli. Fleira kemur til. Meðal annars hefur verið deilt um útfærslur hafnarinnar og verklag við sanddælingu. Þetta verður ekki tíundað hér en staðreyndin er sú að af margvíslegum ástæðum hefur ekki verið unnt að nota Landeyjahöfn eins mikið og vonir stóðu til í upphafi. Nánar verður þó fjallað um skoðanir heimamanna hvað þetta varðarsíðar í

skýrslunni. Almennt virðist hægt að treysta nokkuð vel á að unnt sé að sigla til Landeyjahafnar yfir sumarmánuðina. Á haustin byrjar hins vegar tímabil þegar ekki er hægt að treysta á að fært sé þangað og því siglt til Þorlákshafnar í staðinn eins og áður en Landeyjahöfn kom til sögunnar. Um háveturinn er almennt siglt til Þorlákshafnar. Hér að neðan má sjá áætlun Herjólfis eins og hún er um þessar mundir (Sæferðir Eimskip, e.d.):

Tafla 1. Sumaráætlun Herjólfis sem gildir til 14. sept.

Vestmannaeyjar brottför:	Landeyjahöfn brottför:
08:30	09:45
11:00	12:45
13:45	14:45
16:00	17:10
18:45	19:45
21:00	22:00

Tafla 2. Vetraráætlun Herjólfis sem gildir til 14. maí.

Vestmannaeyjar brottför:	Landeyjahöfn brottför:
08:30 - Alla daga	09:45 - Alla daga
11:00 - Alla daga	12:45 - Alla daga
16:00 - Föstudaga og sunnudaga	17:10 - Föstudaga og sunnudaga
18:45 - Alla daga	19:45 - Alla daga
21:00 - Mánud, fimmtud, föstud, laugard, sunnudaga	22:00 - Mánud, fimmtud, föstud, laugard, sunnudaga

Sérstök áætlun gildir á nýársdag, föstudaginn langa, páskadag, hvítasunnudag, sjómanna-dagshelgina, aðfangadag, jóladag og gamlárstag. Einnig er sérstök áætlun í gangi í kringum ýmis mót og hátíðir sem haldnar eru í Eyjum, s.s. TM, Orkumót og Þjóðhátíð.

Þegar ófært er til Landeyjahafnar og siglt til Þorlákshafnar í staðinn er áætlun Herjólfis á þessa leið:

Tafla 3. Áætlun Herjólfis þegar ófært er til Landeyjahafnar og siglt til Þorlákshafnar í staðinn.

Frá Vestmannaeyjum	Frá Þorlákshöfn
08:00/08:30	11:45
15:30	19:15

Á heimasíðu Sæferða, sem er dótturfyrirtæki Eimskips er rekur Herjólf, er því líst hvaða atriði farþegar þurfi að hafa í huga þegar áætlun Herjólfis breytist þannig að ferðir í Landeyjahöfn

falla niður og siglt til Þorlákshafnar í staðinn. Hér að neðan má sjá að það eru ýmis atriði sem þarf að hafa í huga og kynna sér.

Vetraráætlun - ef ófært er til Landeyjahafnar og siglt er til Þorlákshafnar:

- Ferðirnar Vestmannaeyjar – Landeyjahöfn kl. 08:30 og 18:45 færast sjálfkrafa í ferðir Vestmannaeyjar – Þorlákshöfn kl. 08:00 og 15:30.
- Ferðirnar Landeyjahöfn – Vestmannaeyjar kl. 12:45 og 19:45 færast sjálfkrafa í ferðirnar Þorlákshöfn – Vestmannaeyjar kl. 11:45 og 19:15.

Sumaráætlun - ef ófært er til Landeyjahafnar og siglt er til Þorlákshafnar:

- Ferðirnar Vestmannaeyjar – Landeyjahöfn kl. 08:30 og 16:00 færast sjálfkrafa í ferðir Vestmannaeyjar – Þorlákshöfn kl. 08:00 og 15:30.
- Ferðirnar Landeyjahöfn – Vestmannaeyjar kl. 12:45 og 19:45 færast sjálfkrafa í ferðir Þorlákshöfn – Vestmannaeyjar kl. 11:45 og 19:15.
- Aðrar ferðir færast ekki.
- Bóka þarf þær upp á nýtt hjá afgreiðslustöðum Herjólfss eða í síma 481-2800.
- Ekki er sjálfgefið að pláss sé fyrir alla farþega og ökutæki niðurfelldrar ferðar í næstu mögulegu ferð, þar sem hluti af farþegarými sem og pláss á bíladekki kann að hafa selst fyrir fram.

Þá kemur á heimasíðu Sæferða fram ábending um að áætlunin geti tekið breytingum, en þær séu að jafnaði auglýstar í fjölmiðlum, á Facebook síðu Herjólfss, á síðu 415 í Textavarpri og á vefsíðu Sæferða. Fólk þarf með öðrum orðum að vera vel vakandi fyrir öllum þessum fjölmiðlum þegar aðstæður eru tvísýnar og líkur á að ekki sé unnt að sigla til Landeyjahafnar. Þessu til viðbótar má gera ráð fyrir að fólk muni vakta veðurspá og kynna sér sjólag. Fyrir ókunnuga sem fara sjaldan milli lands og Eyja má ætla að allar þessar upplýsingar séu mikið til að innbyrða, ekki síst fyrir þá sem ekki hafa íslensku að móðurmáli. Fyrir utan þetta má búast við að einhverjir vakti möguleika á að fara flugleiðina milli lands og Eyja þegar svona stendur á.

Raunveruleikinn í dag er nokkuð frábrugðinn því sem menn sáu fyrir sér í áætlunum um Landeyjahöfn, einkum að vetrinum. Árið 2008 var gert ráð fyrir að siglt yrði þangað fimm

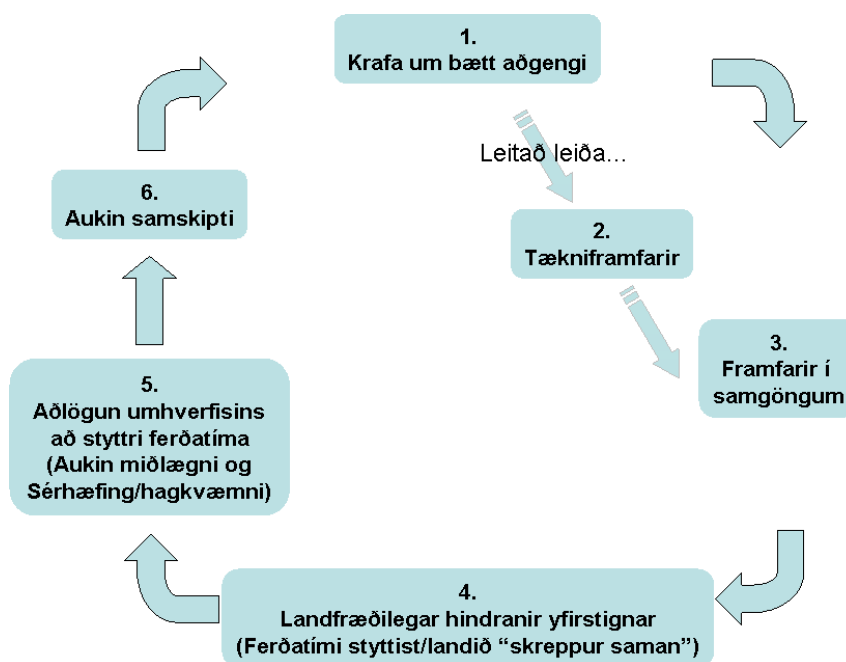
sinum á dag að jafnaði en það gæti orðið breytilegt eftir árstíðum (Siglingastofnun, 2008). Þegar siglt er til Landeyjahafnar er um mikla samgöngubót að ræða en siglingin þar milli lands og Eyja tekur rúmar 30 mínútur samanborið við tæpa þrjá tíma þegar siglt er til Þorlákshafnar. Verðskrá Herjólfur er í viðauka 1.

2.2. Samhengi samgöngubóta og samfélagsbreytinga

Í ljósi þess að miklar breytingar hafa átt sér stað í sjósamgöngum milli lands og Eyja og almennt séð í átt að meiri þjónustu og fjölgun ferða er athyglisvert að óánægja með samgöngurnar er útbreidd meðal íbúa.

Almenn áhrif þess að teknar eru burt hindranir eða þröskuldar í samgöngukerfinu eru aukin samskipti. Í kjölfarið aðlagast samfélagið að nýjum veruleika og ýmsir hlutir taka breytingum. Aukin samskipti eða aukið aðgengi leiðir meðal annars til sérhæfingar og miðleitni á mörgum sviðum samfélagsins, s.s. í verslun og þjónustu. Þannig var því meðal annars spáð að Landeyjahöfn og ný ferja myndi breyta forsendum fyrir opinberan rekstur og stjórnsýslu auk reksturs einkaaðila. Eitthvað af þessu hefur gengið eftir en annað síður og er skýringanna meðal annars að leita í því hversu óáreiðanlegar samgöngur frá Landeyjahöfn hafa verið.

Samgöngur eru eftirspurnardrífna. Þannig er með samgöngubótum almennt verið að bregðast við kröfum samfélagsins um bætt aðgengi. Myndin hér að neðan sýnir líkan sem ætlað er að skýra á hvern hátt þetta gerist í stórum dráttum og hvaða almennu breytingar eiga sér stað í samfélaginu með samgöngubótum.



Mynd 1. Líkan Janelle; "Spatial Reorganization"

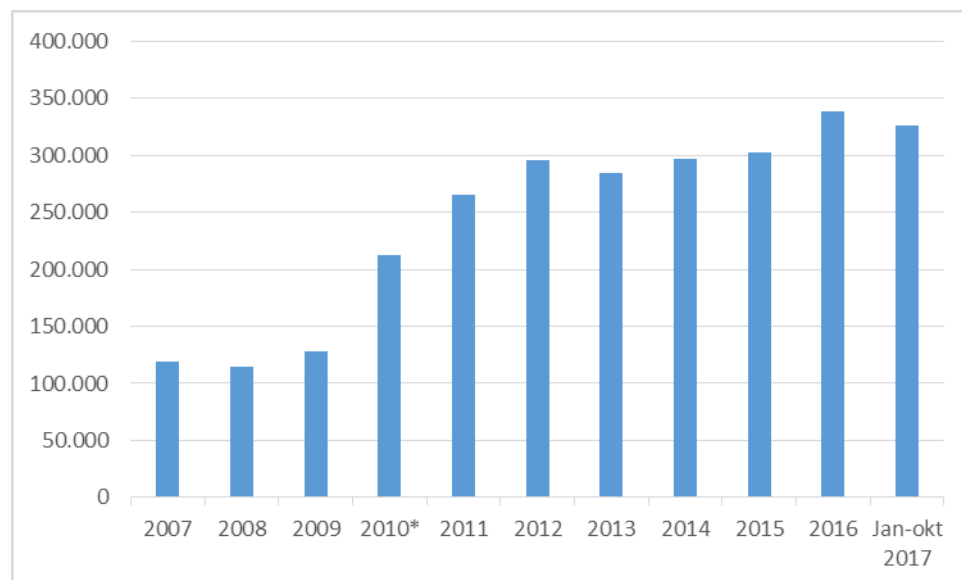
Líkanið var sett fram af Donald Janelle (1969) og hefur mikið verið notað til að útskýra kraftana sem knýja áfram samgöngubætur og hvernig þær leiða til samfélagsbreytinga. Krafan um bætt aðgengi er þannig helsti drifkrafturinn að baki samgöngubótum sem geta verið tækniframfarir og ýmsar endurbætur samgöngukerfa. Með samgöngubótum næst að yfirstíga landfræðilegar hindranir eða þröskulda í samgöngukerfinu sem áður voru fyrir hendi. Í tilviki samgangna við Vestmannaeyjar er þess vænst að Landeyjahöfn, með mun styttri siglingarleið ásamt nýrri ferju sem hönnuð er til að sigla til þeirrar hafnar, muni ná að yfirstíga þann samgönguþröskuld sem var/er til staðar. Við styttingu ferðatímans og tíðari ferðir myndi samfélagið samkvæmt þessu líkani aðlaga sig að breyttum aðstæðum með ýmsu móti (Grétar Þór Eyþórsson, Vífill Karlsson og Kolfinna Jóhannesdóttir, 2006). Áhrifin lýsi sér meðal annars í aukinni miðlægri eða samþjöppun starfsemi. Í stað þess að hver landfræðilega afmarkaður staður þurfi að vera sér að miklu leyti nógur um þjónustu, atvinnu og fleira verður hægt að sækja slíkt út fyrir staðinn t.d. þangað sem meira framboð og fjölbreytni er til staðar. Samskipti munu aukast og fyrr eða síðar kemur fram krafa um bætt aðgengi enn á ný.

Í tilviki samgangna milli Landeyjahafnar og Eyja hafa væntingar um framfarir í samgöngum ekki gengið eftir nema að einhverju leyti. Segja má að Eyjamenn hafi fengið nasapefinn af bættum samgöngum með Landeyjahöfn og þeim breytingum sem þær geta leitt af sér þegar samgöngur ganga vel yfir sumarmánuðina. Svo falla samgöngurnar í gamla horfið yfir veturinn. Jafnvel falla þær í verra horf ef við bætist óvissan, einkum á haustin og vorin, um hvaða samgöngur eru í boði hverju sinni; Landeyjahafnarsiglingar eða Þorlákshafnarsiglingar. Einn viðmælandi sagði „það sem átti að vera samgöngubót [Landeyjahöfn] er allt í einu orðinn myllusteinn um hálsinn á okkur“ og er það nokkuð lýsandi fyrir það hvernig íbúar upplifa þróun samgangna þarna á undanförunum árum. Höfundum er ekki kunnugt um að sambærilegar aðstæður í þróun samgangna hafi skapast héraendis á undanförunum áratugum. Áhugavert verður að sjá hvort þróunin í samfélaginu verði meira samkvæmt líkaninu þegar ný ferja verður komin í notkun og má í því samhengi vitna í viðmælanda sem sagði „við vitum ekki hvað þessi byggðarkjarni getur fyrr en þetta er komið í lag“.

3. MIKILVÆGI OG NOTKUN FERJUNNAR

Í sérfræðingaviðtölum og rýnihópi var spurt um mikilvægi Herjólfis og á hvern hátt ferjan væri notuð af einstaklingum og fyrirtækjum. Ekki kemur á óvart að almennt séð voru viðmælendur á því að ferjan væri lífæð samfélagsins og orðuðu það hver á sinn hátt. Þá töldu flestir að mikilvægi ferjusamgangna væri sífellt að aukast. Ferjan skiptir að mati viðmælenda meira máli í dag á kostnað flugs. Ákveðin skil eru milli mikilvægis ferjunnar fyrir íbúa annars vegar og atvinnulífsins hins vegar. Skilin eru hins vegar ekki alltaf ljós, svo samtvinnuð er þetta.

Farþegum ferjunnar hefur fjölgað undanfarin ár og sérstaklega tók fjöldinn kipp árið 2010 þegar Landeyjahöfn opnaði. 300.000 farþega markinu var náð árið 2015 og sennilega verður farþegafjöldamet slegið á árinu 2017. Nánari sundurliðun á fjölda farþega er að finna í viðauka.



Mynd 2. Fjöldi farþega með Herjólfri 2007 – 2017. (Heimild: Vegagerðin 2017).

3.1. Íbúar

Krafa íbúanna um hreyfanleika er að aukast og fram kom í viðtölum að fólk vill geta komist á milli lands og Eyja með sem minnstum fyrirvara og að framboð á ferðum sé sem mest. Að fara af eyjunni reglulega sé orðinn hluti af lífsstíl fólks. Mikið sé um að fólk fari upp á meginlandið til að sækja sér þjónustu, afþreyingu og í einhverjum tilvikum vinnu. Fram kom hjá sumum að ákveðinn munur sé á yngra fólki sem kjósi mikinn hreyfanleika og því eldra sem sé vanara því að komast ekki burt hvenær sem hugurinn girnist og man tímana tvenna í þessum efnum. Núorðið er nokkuð um það að sumir fari ekki nema sé siglt til Landeyjahafnar. Sökum samþjöppunar og sérhæfingar á heilbrigðisþjónustu þurfa Eyjamenn sífellt að sækja meiri

heilbrigðisþjónustu upp á land, s.s. augnlæknaþjónustu og miklar breytingar hafa orðið vegna þess að skurðstofan er ekki opin og tengt þessu er að fæðingarþjónustu þarf að sækja upp á meginlandið.

Í ljós kom í viðtölum að eitthvað er um íbúar hafi horn í síðu flutninga á óþrifaðum og illa lyktandi varningi sem er fluttur í flutningavögnum inn á milli fólkubíla á bíladekki ferjunnar. Sjá nánar í umfjöllun hér að neðan um fyrirtækin.

3.2. Fyrirtæki

Það eru fjölmörg fyrirtæki sem reiða sig á stöðuga flutninga milli lands og Eyja, s.s. flutning á hráefni fyrir fiskvinnslu og fiskafurðir á markað. Fyrir þessa aðila er mikilvægt að engar tafir verði á flutningum. Ferskleiki vörunnar er lykilatriði til að sem hæst verð fái fyrir hana. Forsvarsmenn fyrirtækja sem rætt var við sögðu að þeir bókuðu pláss í Herjólfu fyrir flutning langt fram í tímann til að vera öruggir um að fá pláss. Það væri skelfilegt ef hráefni skemmist vegna þess að ekki er pláss í ferjunni og að það hafi komið fyrir. Til séu dæmi um að reynt sé jafnvel að koma vörum með litlum bílum sem fara með ferjunni ef ekki er pláss fyrir flutningabíla. Ekki sé nógu mikill skilningur á að það þurfi að varðveita ferskleika vöru og hráefnis sem sé misjafnlega viðkvæmt. Yfirleitt er Herjólfur notaður fyrir flutninga á allri ferskvöru en vara sem má bíða eitthvað kemur einnig með skipum frá Reykjavík. Fyrir fiskflutninga, bæði hráefni og afurðir, skiptir að mati viðmælanda ekki öllu máli hvort siglt er til Þorlákshafnar eða Landeyjahafnar. En ef það er Landeyjahöfn þá er það heldur betra því ef hráefni kemur mjög seint um kvöld þarf að kalla út mannskap til að taka á móti því sem er kostnaðarsamt. Landeyjahöfn sé mun betri fyrir fundi og erindi og einn viðmælandi fullyrti að viðskiptavinir hans kæmu ekki á fundi til Eyja ef aðeins er mögulegt að sigla frá Þorlákshöfn. Þá sé lítill skilningur á því hjá viðskiptavinum ef eitthvað hamlar flutningum og afhendingu vöru þess vegna.

Viðmælandi í ferðaþjónustu sagði að tryggja ferjusiglingar væru spurning um líf eða dauða fyrir aðila í greininni. Tilkoma Landeyjahafnar árið 2010 hafi gjörbreytt ferðaþjónustu og ferðamannafjölda hafi aukist mikið í kjölfarið á opnun hennar sem kom á réttum tíma til að nýttast fyrir aukinn ferðamannastraum til landsins. Mikil bjartsýni hafi ríkt um þróunina fram til 2014 en síðan hafi aukist óvissa og óánægja með tenginguna um Landeyjahöfn. Stærri ferðaskrifstofufyrirtæki skipuleggi til dæmis ekki ferðir í gegnum Þorlákshöfn. Ferðaþjónustuaðilar hafa farið í misjafnlega mikla uppbyggingu til að mæta auknum ferðamannastraumi sem leiddi af opnun Landeyjahafnar og almennt meiri ferðamannafjölda á landinu og í Eyjum. Síðan hefur komið í ljós að vegna ótryggra samgangna hafi verið mikið

um afbókanir á þjónustu utan háannar og fjárfestingar í greininni hafa staðið vannýttar sem hefur haft í för með sér mikið tjón fyrir aðila í ferðaþjónustu í Eyjum. Áætlað er að ríflega 82.000 ferðamenn hafi komið til Vestmannaeyja árið 2016 en rúmlega tíu sinnum fleiri hafi komið á Vík í Mýrdal svo dæmi sé tekið (Ferðamálastofa, 2016). Það er því augljóst að Vestmannaeyingar líta til þess að geta fengið stærri hluta þessara ferðamanna en þeir fara flestir fram hjá Landeyjahöfn á ferðalagi sínu til og/eða frá Vík. Ferjan er þar í lykilhlutverki og það verður að vera pláss fyrir ferðamennina á þeim tíma sem þeim hentar. Með bættu aðgengi að eyjunum eru því mikil tækifæri í ferðamennsku í Vestmannaeyjum.

Dæmi eru um að rekstur eða þjónusta hafi verið lögð af í Eyjum þar sem hagstæðara sé að fá tiltekna framleiðslu eða þjónustu frá aðilum á meginlandinu. Þannig hefur malbiksframleiðslu til dæmis verið hætt og malbik nú flutt með Herjólfri þegar þannig stendur á. Annað svið þar sem miklar breytingar hafa átt sér stað um land allt og líka á Suðurlandi er meðhöndlun úrgangs. Þannig hefur sorpbrennslu verið hætt í Eyjum og sorp og úrgangur til endurvinnslu nú fluttur með Herjólfri í land.

Eins og sjá má er flutningaþjónusta Herjólfis fyrir fyrirtæki afar fjölbreytt; ferðamenn, fiskur til vinnslu, aukaafurðir til vinnslu (s.s. hausar, dálkar og lifur), malbik, sorp og svo framvegis. Eitthvað bar á að ákveðin togstreita gæti myndast bæði milli þessa flutninga innbyrðis og eins gagnvart íbúum og öðrum farþegum sem fara milli lands og Eyja. Svo háttar til að á bíladekki Herjólfis standa flutningavagnar með allskyns vörum/úrgangi inn á milli fólksbíla þannig að óhreinindi og illa lyktandi leki úr þessum flutningi s.s. sorpi, lifur og fiskúrgangi getur hæglega borist á fætur farþega og inn í fólksbíla með tilheyrandi óþægindum.

3.3. Stofnanir

Forsvarsmenn stofnana s.s. skóla og Heilbrigðisstofnunar Suðurlands nota ferjuna á margvíslegan hátt í sinni starfsemi. Þannig nota sérfræðingar sem koma tímabundið til heilbrigðisstofnunarinnar hana meðal annars til að hafa eigin bíl til umráða og eins sérfræðingar í Eyjum sem fara upp á land til að vinna. Sérfræðingar eða ráðgjafar sem koma til að vinna með skólunum nota ferjuna eitthvað, en aðallega ef siglingin er til Landeyjahafnar. Annars er valkosturinn jafnan flugið. Ef á að sigla til Þorlákshafnar þá getur verið erfitt að fá fólk á fundi, fyrirlestra eða þvíumlíkt.

Heilbrigðisstofnunin er breytt stofnun frá 2014. Það er meira samstarf upp á land, sameiginlegt birgðahald, yfirstjórn og að einhverju leyti starfsfólk. Sameiginleg framkvæmdastjórn kemur af öllu starfssvæðinu. Ferjan er m.a. mikilvæg fyrir vörur og starfsfólk í afleysingar s.s. þegar ekki er fært fyrir flug. Nokkuð er um að sjúklingar þurfi að fara til frekari rannsókna á LSH eða

eftir útskrift þaðan til frekari legu í Eyjum. Slíkir sjúklingar þurfta ekki að fara í sjúkraflug en vandinn er að aðstæður í Herjólfri fyrir þessa sjúklinga eru ekki góðar, það eru um það bil 20 skipti árlega sem þyrfti að flytja sjúklinga sjóleiðis. Sjúklingar mega ekki vera í sjúkrabílnum á dekkinu á meðan á siglingu stendur og lyftan í Herjólfri er of lítil til þess að sjúkrarúm komist fyrir.

Starfsfólk skólanna í Vestmannaeyjum sækja mikið starfsþróun til Reykjavíkur. Grunnskólinn er stærsti vinnustaðurinn og ef ferð fellur niður þá verða þau mjög fljótt vör við það ef samgöngur rofna, forföll verða oft mikil af þessum sökum, þar sem fólk kemst ekki til baka úr ferðum upp á meginlandið. Ef ekki er ferð kl. 14.15 á föstudögum þá verða oft mikil forföll því þá þarf fólk að hætta að vinna um 10 leitið til að taka ferð 11.45 annars væri hægt að vinna hálfan daginn. Næsta ferð er ekki fyrr um um 18.

3.4. Félög

Ferjan er afar mikilvæg fyrir ýmsa félagsstarfsemi og er Íþróttabandalag Vestmannaeyja (ÍBV) sennilega stærsti einstaki kaupandi miðna Herjólfis. Fjöldi farþega á vegum félagsins eina helgi í nóvember 2017 er til dæmis 60 – 70 manns, lítil helgi gæti verið 20 – 25 manns. Við þetta bætast svo þeir sem koma til Eyja til þess að keppa. Einn starfsmaður ÍBV sér um að panta og skipuleggja ferðir og gera svokallað rútuþplan. Félagið er í miklum og góðum tengslum við rekstraraðila ferjunnar og njóta afsláttarkjara fyrir sína félagi. Á mestu álagstímum er varla að ferjan anni flutningabörfinni fyrir fólk og búnað s.s. í kringum þjóðhátíð.

Gjarnan taka lið á Reykjavíkursvæðinu mið af ferjutímum og hafa leiki klukkan sex eða hálf sjö svo meistaraflokksliðið í handbolta geti komist aftur til Eyja með síðustu ferð. Þá er farið með ferjunni klukkan ellefu um morguninn frá Eyjum. Sé um sjónvarpsleik að ræða er hann oftast seinna og þá verða leikmenn og þjálfarar að gista í Reykjavík og sigla svo til heim daginn eftir, með tilheyrandi vinnutapi og kostnaði. Það getur líka farið þannig að leikmenn mæta allt of snemma og hafa oft mikinn tíma fyrir leik, sem er hvorki góð ráðstöfun á tíma fólks né góður undirbúningur fyrir keppni. Þá er það algengt að yngri flokkar séu að keppa það seint á sunnudeginum eða séu á landsliðsæfingum í Reykjavík það seint að þau nái ekki ferð heim fyrr en daginn eftir. Flugíð er talsvert notað en það er mun dýrara en ferjan og því er hún fyrsti kostur. Samstarfið við Erni er líka gott og þeir hafa farið aukaferðir þegar svo ber undir. Forsvarsmenn ÍBV tóku þó fram að Eimskip reyni hvað þeir geti til þess að koma til móts við félagið og styðji það með miklum myndarbrag. Samstarfið þar á milli sé mjög gott.

ÍBV geymir rútur í Landeyjarhöfn þannig að þegar áætlanir breytast og siglt er til Þorlákshafnar þarf að gera ráðstafanir, sem oft er tímafrekt og dýrt. Gjarnan eru búin til fleiri en ein

ferðaáætlun og allir þurfa að fylgjast vel með veður- og ölduspá til að mynda. Þegar siglt er til Þorlákshafnar er reynt að fá klefa þar sem fararstjóri getur verið með leikmönnum.

Önnur félög og félagasamtök í Vestmannaeyjum voru ekki skoðuð en ÍBV er langstærst og því er bara fjallað sérstaklega um það hér. Það er þó rétt að geta þess að mörg fleiri félög og félagasamtök eru í Vestmannaeyjum sem eru háð því að komast upp á land endrum og sinnum. Í Vestmannaeyjum eru leikfélag, lúðrasveit, golfklúbbur og fleiri félög sem halda úti talsverðu starfi og þurfa að reiða sig á samgöngur milli lands og Eyja.

4. FERDATÍÐNI OG FERÐAÁÆTLUN

Núverandi tíðni og áætlun Herjólfur var rakin í kafla 2.1 en flestir sem rætt var við töldu að sú áætlun dygði samfélaginu í Eyjum ekki. Fyrst og fremst var viðkvæðið að ekki séu nógu margar ferðir farnar yfir daginn. Þær ferðir sem farnar eru á sumrin séu oft fullar sem þýðir að fólk kemst ekki með þegar það vill, nema pantað sé með löngum fyrirvara. Skreppitúrar upp á land eða aðstæður sem kalla á að þurfa að komast hratt til dæmis til Reykjavíkur eru því snúnar fyrir heimamenn og háðar aðstæðum sem þeir geta ekki sjálfir haft áhrif á, svo sem hvort siglt sé og hvort það sé laust pláss í bátnum. Í núverandi fyrirkomulagi er það því ferjan sem stjórnar svolítið taktinum í samfélaginu. Vinnustaðir og skólalald verður að aðlaga sig að ferðum ferjunnar frekar en að ferjan fari endilega þegar eftirspurnin er. Margir minntust á að leiðin milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar væri þeirra þjóðvegur og hann ætti að vera fær eða opinn sem oftast eins og aðrir þjóðvegir. „Þetta er þjóðvegur. Þú átt að komast á hverjum degi með stuttum fyrirvara.“ „Þetta er bara þjóðvegur. Skal haldið opnum 24 tíma á sólarhring.“

Flestir töldu að fara þurfi a.m.k. átta ferðir hvora leið á milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar yfir sumarmánuðina. Aðrir nefndu að ferjan þyrfti að sigla allan sólarhringinn eða því sem næst. Einnig kom fram það sjónarmið að ein ferja dugi ekki þar sem álagspunktarnir séu iðulega þeir sömu, það er á morgnana og seinni partinn og þá sé ein ferð ekki nóg. Tvær ferjur sem mæta hvor annarri á siglingu voru nefndar og allt upp í þrjár til fjórar ferjur þannig að hægt sé að komast nánast hvenær sem er. Enn ein hugmyndin var sú að ferjan gangi hreinlega stanslaust á milli, að minnsta kosti yfir daginn, og fólk panti ekki miða heldur fari einfaldlega í röðina. Voru fordæmi frá Norðurlöndunum nefnd í þessu samhengi. Í öllu falli var samstaða meðal viðmælenda um það að fjölga þurfi ferðum og að núverandi fyrirkomulag dugi ekki. Eins og er veit enginn hver eftirspurnin er. Erfitt sé að átta sig á hversu margir fari ekki á milli af því að það er ekki pláss, sama hvort það eru íbúar, ferðamenn eða vöruflutningar. Samfélagið sé því í nokkurs konar handbremsu. „Við erum ekki ennþá farin að láta á það reyna hvað þetta samfélag getur“. Til samanburðar má nefna að Hríseyjarferjan Sævar siglir á tveggja tíma fresti, frá sjó á morgnana til ellefu á kvöldin, alls níu sinnum á dag, allan ársins hring¹. Auk þess sem hægt er að panta aukaferðir (Hríseyjarferjan Sævar e.d.). Siglingatími Hríseyjarferjunnar er um það bil 15 mínútur og íbúafjöldi í eyinni var 153 þann 1. janúar síðastliðinn (Hagstofan e.d.).

¹ Þó fjórar ferðir daglega um jól og áramót.

Varðandi tímasetningar þótti sérstaklega slæmt hve seint fyrsta ferð fari frá Vestmannaeyjum sem verður þá til þess að dagurinn nýtist ákaflega illa sé verið að fara í vinnuferðir til Reykjavíkur eða læknisheimsókn. Fólk getur því þurft að fara daginn áður. Það er til að mynda engin leið að komast á fund í Reykjavík sem byrjar snemma öðruvísi en að fara daginn áður. Á sumrin ertu ekki kominn til Reykjavíkur fyrr en um kl. 11 og þá nýtist dagurinn ekki eins vel og ef fyrr væri farið. Einn viðmælandi taldi að þarna réðu hagsmunir Eyjamanna ekki för heldur rekstraraðilans. Á veturna vantar svo ferð frá Landeyjahöfn um miðjan daginn en kvartað var undan því að mikill tími fari í hangs í Reykjavík eða Landeyjahöfn fyrir fólk sem búið er að erindast í Reykjavík um hádegi og nær ekki ferðinni til Vestmannaeyja klukkan 12.45. Það verður þá að taka næstu ferð sem er ekki fyrr en klukkan 19.45 fimm daga vikunnar. Vinnu- og skólatap þessara einstaklinga getur af þessum sökum verið mjög mikið.

Þá fer síðasta ferð til Eyja of snemma til þess að það passi þeim fjölmörgu íþróttamönnum, börnum og fullorðnum, sem fara um hverja helgi til æfinga og keppni utan heimabyggðar. Sömu sögu má segja um þá sem vilja sækja viðburði svo sem landsleiki, leikhús, tónleika eða slíkt.

Flestir viðmælendur álíta að með því að fjölga ferðum til Landeyjahafnar á kostnað Þorlákshafnar þá muni farþegum fjölga. Mjög margir fari ekki nema siglt sé til Landeyjahafnar auk þess sem þá komi rúturnar með ferðamönnum og fjölskyldur með börn fari líka frekar. Atvinnurekandi nefndi það að þegar Landeyjahöfn opni á vorin þá aukist vandamál þeirra því samkeppnin um pláss verður svo mikil.

Viðmælendum var tíðrætt um sveigjanleika varðandi ferðir. Of hægt gengi að taka ákvarðanir um aukaferðir þegar á þurfi að halda. Það væri nánast bara gert í kringum þjóðhátíð og fótboltamót en annars ekki. „Það hefur margoft komið upp að það er fullt heilu dagana í hverja einustu ferð [með bíl] og langur biðlisti. Það er ekkert verið að bæta við ferð þá“. Eins að ekki sé farið fyrr þegar útlit er fyrir að Landeyjahöfn geti lokast seinna um daginn. Það þekkist þó að slíkt hafi verið gert og var nefnt dæmi um það. Að sama skapi var líkt nefnt að það gangi ekki að vera að færa ferðir. Tímataflan þurfi að vera einföld og áreiðanleg. Annað sé mjög erfitt, til dæmis fyrir ferðaþjónustuna. Þannig að sitt sýnist hverjum í þeim málum. Það var því í raun bæði kallað eftir því að tímataflan sé skýr og einnig að brugðist sé hratt við þegar þurfa þykir.

Þeir sem ferðast til útlanda verða gjarnan að gista nóttina áður í Reykjavík til þess að ná morgunflugi til útlanda en þyrftu þess ekki ef stanslausar ferðir væru milli lands og Eyja. Þá á fólk erfitt með að stóla á kvöldferðina í Landeyjahöfn á vissum árstímum. Gisting og upphald er því tíma- og kostnaðarsamt fyrir íbúa og fyrirtæki í Vestmannaeyjum. Það er því skýrt ákall

um að fjölga ferðum bæði í sumar- og vetraráætlun, fara fyrstu ferð fyrir að morgni og síðustu ferð til Eyja seinna en nú er.

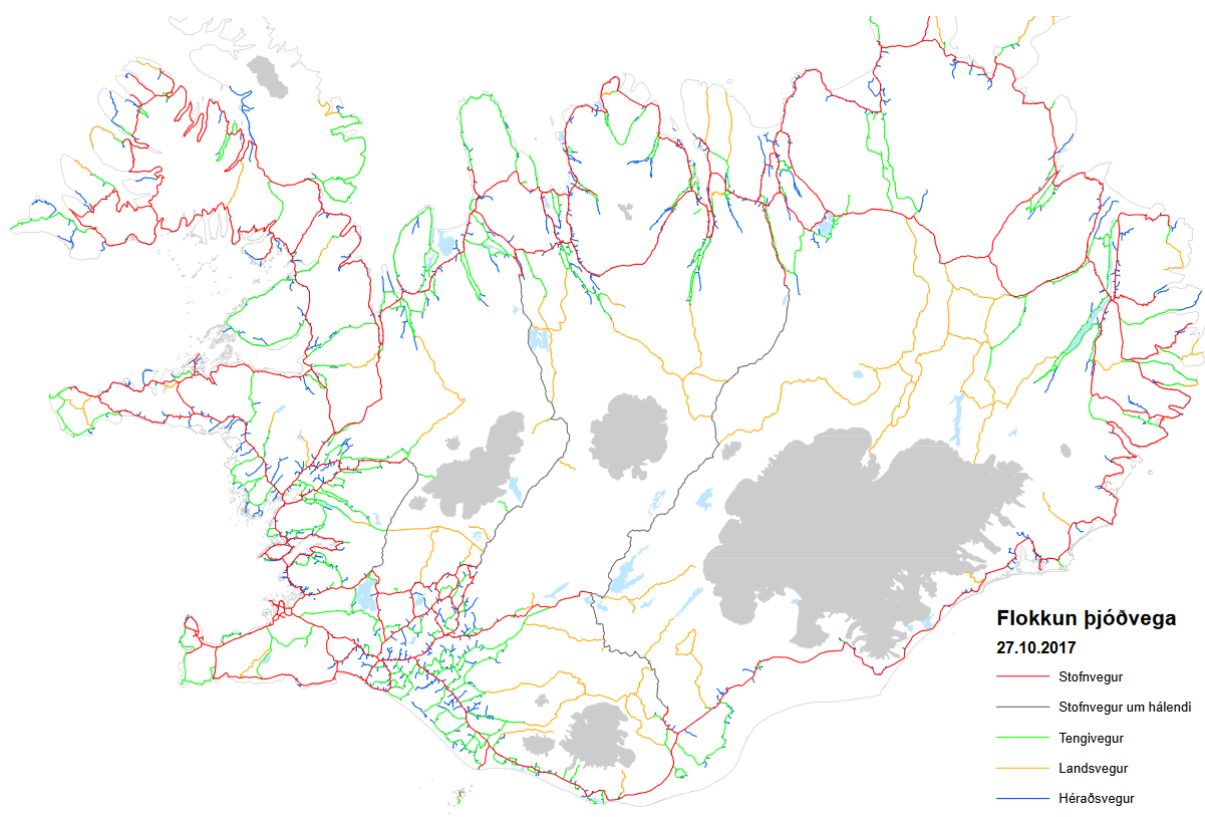
Í nefndaráliti fjárlaganefndar frá 31. maí 2016 er gert ráð fyrir að ferðum fjölgi um tvær á viku yfir sumartímenn með nýrri ferju og tímabilið lengt um einn mánuð (Þingskjal nr. 1387/2015-2016). Yrði það vissulega til bóta en myndi ekki svara því ákalli sem fram kom í viðtölunum. Átta til níu ferðir yfir sumarið og fjórar til fimm yfir vetrarmánuðina var viðkvæðið en einnig að það þyrfti að lengja sumartímenn þannig að hann byrji í apríl og sé út september.

Ýmsir fraktflutningar og bílaflutningar almennings henta ekki vel saman eins og áður hefur verið rakið auk þess sem fraktin tekur mikið pláss og voru ræddar lausnir á því máli. Talsvert var rætt um að hentugt væri að fraktflutningar færu að hluta til fram á nóttunni sem myndi léttu álaginu á ferjunni fyrir farþegaflutninga á daginn en líkast til er það kostnaður sem hefur komið í veg fyrir það hingað til, bæði við áhöfn og flutningsaðila. Ef kostnaður hækkar verulega er sú hættu til staðar að fyrirtækin velji sér að flytja starfsemi sína. Einnig var þeirri hugmynd velt upp að sigla daglega til Þorlákshafnar með vörur til þess að léttu álaginu á ferjunni sem fyrst og fremst verði í farþegaflutningum. Til þess þyrfti önnur ferja að vera til taks. Í ferjunni sem væntanlega verður tekin í notkun sumarið 2018 er meiri aðskilnaður á milli bíla almennings og vöruflutninga en þó gæti sú staða komið upp að einhverjir bílar í stærri kantinum verði að vera innan um vörur eftir sem áður, en það verður í mun minna mæli en áður og vandamálið gæti þannig leysts af sjálfu sér.

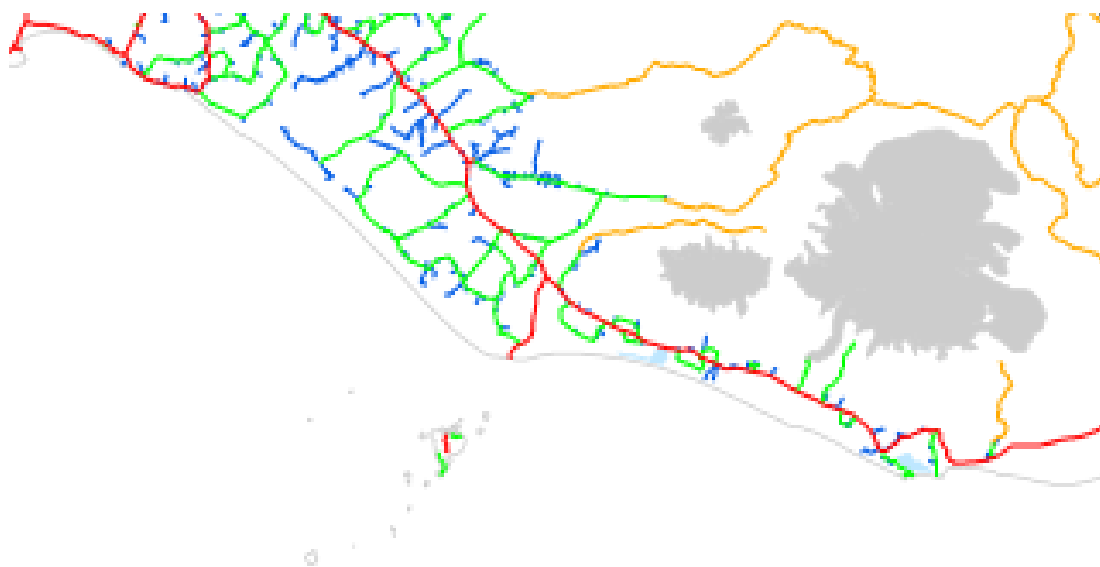
4.1. Þjóðvegur á milli lands og Eyja

Þjóðvegir skiptast í fjóra flokka: stofnvegi, tengivegi, héraðsvegi og landsvegi. Yrði ferjuleiðin skilgreind sem þjóðvegur, líkt og kallað er eftir, liggur í augum uppi að hann yrði stofnvegur ef miða ætti við núverandi flokkun þjóðvega.

„Stofnvegir eru hluti af grunnkerfi samgangna eins og það er skilgreint í samgönguáætlun hverju sinni. Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.“ (Vegagerðin e.d.)



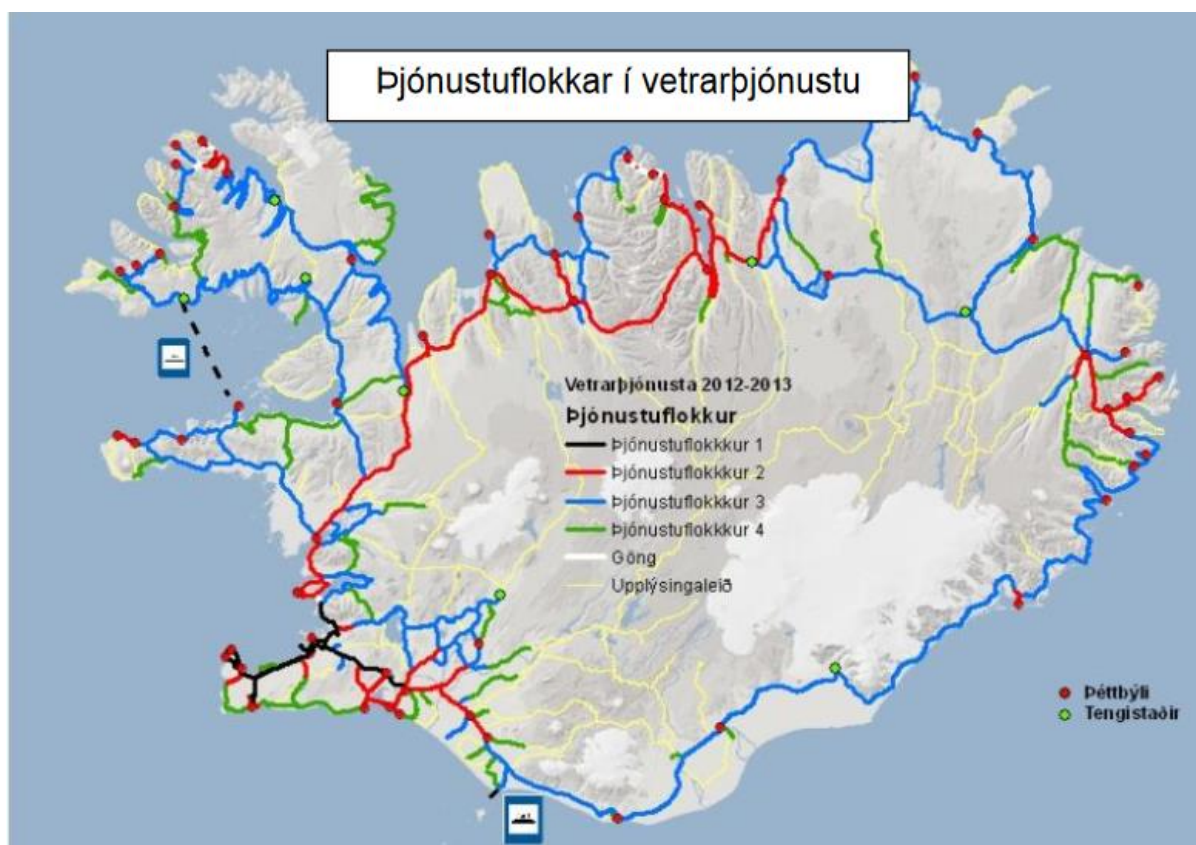
Mynd 3. Flokkun þjóðvega 2017. (Heimild: Vegagerðin).



Mynd 4. Flokkun þjóðvega 2017 – Hluti Suðurlands og Vestmannaeyjar. Stofnvegir eru merktir með rauðu. (Heimild: Vegagerðin).

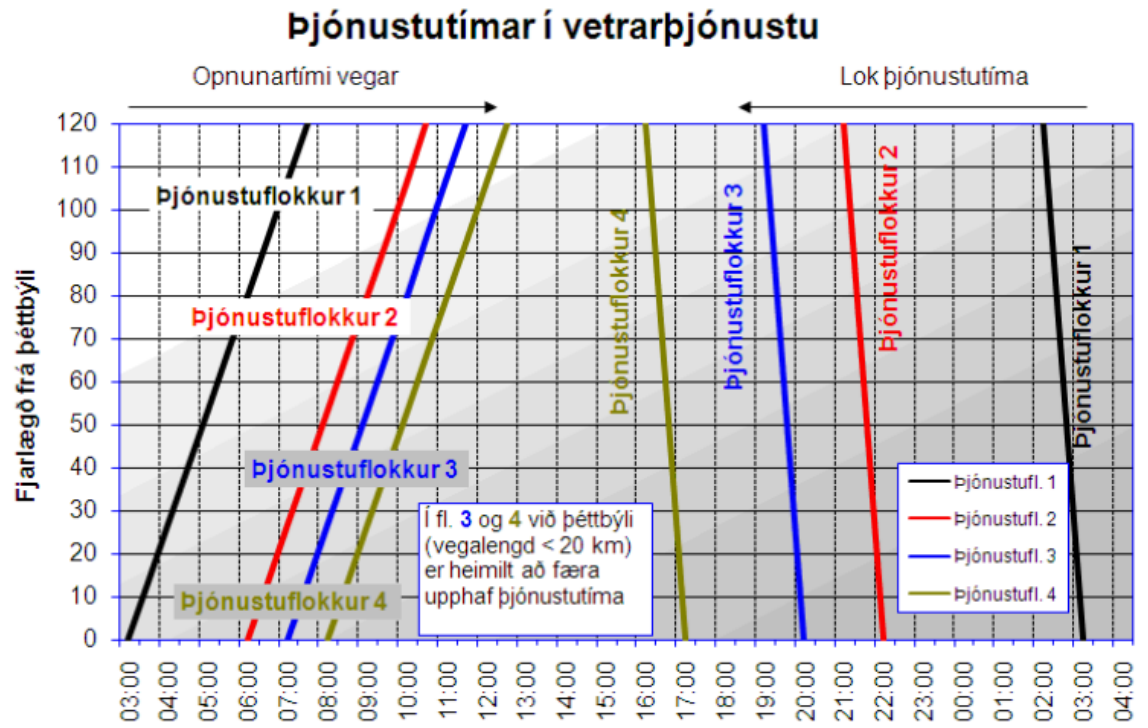
Engin fordæmi eru fyrir því að ferjuleiðir á Íslandi séu skilgreindar sem þjóðvegir. Í vegalögum er fjallað um ferjur og þar segir í 22. grein: „Í samgönguáætlun er heimilt að ákveða fjárveitingu vegna kostnaðar við ferjur til flutnings á fólki og bifreiðum yfir sund og

firði enda komi ferjan í stað vegasambands um stofnveg eða tengiveg að minnsta kosti hluta úr ári.“ (Vegalög 2007 nr. 80). Verði leiðin á milli lands og Eyja skilgreind sem þjóðvegur, og sem stofnvegur, ættu aðrar reglur að gilda um opnanir. Þær reglur miða allar við vegi og er aðaláherslan lögð á snjómokstur og hálkuvörn sem eðli málsins eiga ekki við þegar fjalla á um sjóleið. Yrði ferjuleið skilgreind sem þjóðvegur yrði sennilega að búa til sérstakan þjónustuflokk eða flokka. Það sem þó væri hægt að miða við væru þjónustutímar og hversu lengi vegurinn á að vera opin. Vegir eru settir í fjóra þjónustuflokka, til að mynda hvað varðar vetraropnun. Þjóðvegurinn næst Landeyjahöfn og í Vestmannaeyjum eru í fyrsta flokki en vegirnir sem liggja að afleggjaranum að Landeyjarhöfn eru í flokki tvö og þrjú (sjá kort).



Mynd 5. Þjónustuflokkar í vetrarþjónustu. (Heimild: Vegagerðin 2012).

Yrði siglingaleiðin skilgreind í þjónustuflokki tvö ætti hún samkvæmt grafinu hér að neðan að vera opin frá klukkan sex á morgnana til klukkan tíu á kvöldin alla daga. Hvað það þýðir að siglingaleið sé opin hefur ekki verið skilgreint en væntanlega væri þá um stöðugar siglingar að ræða. Með ferjunni sem nú er í smíðum er ekki raunhæft að ætla að hægt verði að sigla nema á tveggja tíma fresti. Hún mun því aldrei anna umferð eins og um eiginlegan þjóðveg væri að ræða sem næstum alltaf er opin.



Mynd 6. Þjónustutímar í vetrarþjónustu. (Heimild: Vegagerðin 2012).

5. HINDRANIR Í SAMGÖNGUM OG ÞJÓNUSTU

Í kaflanum er því líst hvernig viðmælendur upplifa þær hindranir sem koma í veg fyrir að samgöngur séu góðar milli lands og Eyja. Hér er margt sem getur talist til hindrana, svo sem hafnaraðstaðan og áreiðanleiki ferða sem eru nátengd atriði, núverandi skip og búnaður þess, kostnaður við ferðir og bókunarkerfið. Vægi þessara hluta er mismikið og misjafnlega erfitt að laga hlutina.

5.1. Hafnaraðstaðan og frátafir vegna hennar

Landeyjahöfn hefur valdið miklum vonbrigðum sem leyndu sér ekki hjá viðmælendum þessarar rannsóknar. Heyrðist oft og iðulega að það þurfi að laga höfnina og ýmsar hugmyndir um það komu fram sem ekki er ástæða til þess að rekja hér, enda er sú umræða mjög tæknilegs eðlis og ekki megin viðfang þessarar skýrslu. Það er þó rétt að fram komi að ýmsum þótti vanta auðmýkt í þá umræðu og að einhver stigi fram og viðurkenndi mistök í hönnun hafnarinnar. Þá var kallað eftir að nýir aðilar kæmu að verkefninu enda væri löng hefð fyrir gerð hafnaraðstöðu í sandfjöllum erlendis án mikilla vandræða.

Hvað sem því líður eru frátafir vegna hafnaraðstöðunnar alltof miklar og enginn getur sagt fyrir um, með fullri vissu, hvernig þessi mál munu þróast áfram. Það er þó engin ástæða til þess að efast um að frátöfum muni fækka verulega þegar ný ferja hefur siglingar sumarið 2018, enda er hún sérhönnuð fyrir þessa höfn. Var það mál manna að ný ferja muni hjálpa til en ekki leysa öll vandamál tengd siglingum milli lands og Eyja, vandamálið væri fyrst og fremst Landeyjahöfn og hún muni ekkert breytast með nýrri ferju.

„Við erum að hanna skip fyrir Landeyjahöfn, eins og hún er kannski í dag, en þetta mun aldrei virka neitt nema kannski einhverja örfáa sumarmánuði, búið spil. Þetta virkar ekki yfir vetrartímann.“ Annar aðili bætti við: „Þessi höfn virkar bara ekki neitt eins og hún á að virka. Og það að enginn sé að gera neitt í því það er náttúrulega bara ennþá sorglegra.“

Hér djúpt tekið í árinna og myndu sjálfsagt ýmsir ekki viðurkenna að ekkert sé verið að gera í endurbótum á höfninni, svo sannarlega er það svo. Hins vegar segja ummæli á borð við þessi mikið til um andann í samfélaginu og að þolinmæðin sé á þrotum gagnvart núverandi ástandi.

5.2. Áreiðanleiki ferða

Fyrirtæki í Vestmannaeyjum treysta mjög á örugga flutninga og telja þá í raun vera forsendu viðskiptasambanda. Viðskiptavinir verði að geta fengið vöruna til sín á réttum tíma annars fari þeir eitthvert annað. Var dæmi tekið um viðskiptasamband sem hefði tapast vegna þess að ekki var hægt að afhenda vörur í þjóðhátíðarvikunni. Tapið í því tilfelli var tugir milljóna að

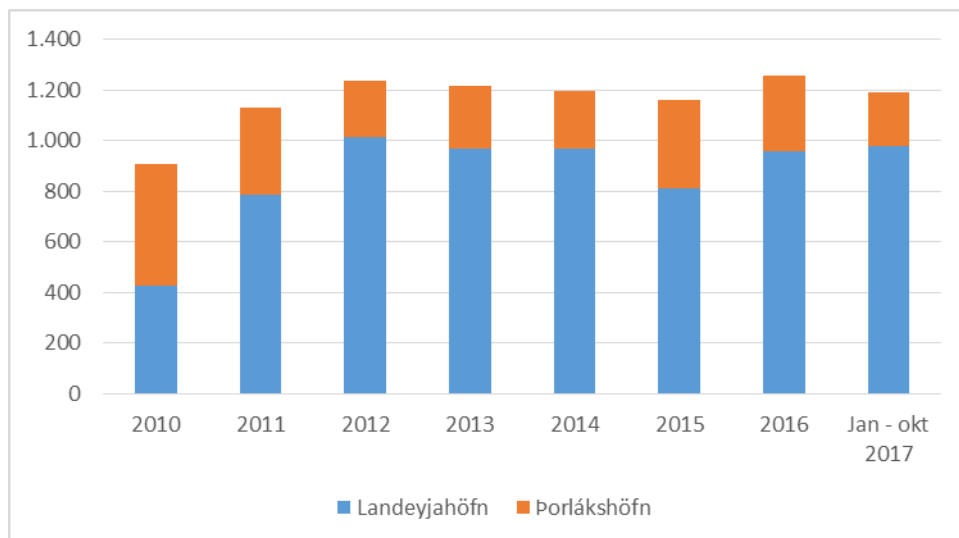
sögn forsvarsmanna. Einnig þurfa veitingastaðir og mötuneyti að geta gengið að því sem vísu að varan berist á réttum tíma. Þá getur orðið verkefnaskortur hjá starfsfólki ef hráefni berst ekki til Eyja. Ef að þjónustuaðilinn sem fyrirtæki kaupa ferð með fer svo ekki í þessa tilteknu ferð þá finnst fyrirtækjunum að flutningsaðilinn verði að leysa það á einhvern hátt og alls ekki að láta hráefnið bara skemmast á bryggjunni.

Ferðaþjónustufyrirtækin lenda í því að gestir afbóka ef ekki er siglt úr Landeyjahöfn auk þess sem ferðaskrifstofur virðast ekki geta selt ferðir til Vestmannaeyja á meðan samgöngurnar eru ótryggar. Tap samfélagsins í Vestmannaeyjum er því mikið. Undanfarin ár hefur Herjólfur siglt frá 69% til 82% ferða sinna til Landeyjahafnar. Sú tala segir þó ekki alla söguna því gjarnan falla niður 3-5 ferðir til Landeyjahafnar þegar siglt er tvisvar sinnum til Þorlákshafnar.

Tafla 4. Ferðir til Landeyjahafnar og Þorlákshafnar 2010 – 2017. (Heimild: Vegagerðin).

Ár	Landeyjahöfn	Þorlákshöfn	Hlutfall ferða til Landeyjahafnar af heildarfjölda	Heildarfjöldi sigldra ferða
2010	429	479	47%	908
2011	786	345	69%	1131
2012	1013	225	82%	1238
2013	968	247	80%	1215
2014	967	228	81%	1195
2015	813	348	70%	1161
2016	956	300	76%	1256
Jan - okt 2017	976	216	82%	1192

Eins og sjá má á mynd 7 hafa ferðir verið í kringum 1200 undanfarin ár, flestar voru þær 1256 árið 2016. Árið 2017 verða þær sennilega fleiri en þegar þetta er ritað liggja bara fyrir gögn fyrir janúar til október. 2011 og 2015 skera sig úr hvað varðar hlutfall ferða til Þorlákshafnar en þá var um 30% allra ferða farnir til Þorlákshafnar.



Mynd 7. Ferðir til Landeyjahafnar og Þorlákshafnar 2010 – 2017. (Heimild: Vegagerðin).

Ýmsar stofnanir treysta líka á að fá gesti eða starfsmenn til sín. Ef ferðir falla niður þarf oft að grípa til ráðstafana með skömmum fyrirvara. Þetta getur verið afleysingarfólk, fyrirlesarar eða skemmtikraftar á viðburði svo eitthvað sé nefnt.

Sú umræða hefur komið upp hvort rétt sé að hafa gamla Herjólf til taks sem varaskip fyrir allt landið. Sumum fannst það nauðsynlegt á meðan aðrir töldu það ekki vera raunhæft. Bent hefur verið á að kostnaðurinn við að leigja skip þegar bilanir koma upp sé mjög mikill auk þess sem ekki sé hlaupið að því að finna hentugt skip með B haffæri eins og nauðsynlegt er. Þá geta komið upp þær aðstæður að bregðast verði hratt við bilunum og þá er hentugt að geta leyst það með ferju sem verður þá til taks. Gamli Herjólfur gæti þá líka nýst sem varaskip fyrir aðrar eyjar eða firði þar sem ferjusiglingar eiga sér stað á Íslandi, þó svo að eðli málsins samkvæmt sé hentugast að það sé staðsett í Vestmannaeyjum. Nauðsynlegt sé að geta haldið uppi áreiðanleika í siglingum þrátt fyrir bilanir, fyrir íbúa, fyrirtæki og ferðamenn.

5.3. Skipið og búnaður

Í viðtölum kom skipið og búnaður skipsins oft á tíðum til umræðu en á vissan hátt má segja að umfjöllun um þann þátt sé óþörf þar sem skipið er senn á útleið. Hins vegar er það svo að alltaf má læra á reynslunni og ef til vill má nýta þessar upplýsingar til þess að bæta þjónustu nýja skipsins.

Það jákvæða sem nefnt var við núverandi skip var meðal annars eftirfarandi:

- Gott sjóskip sem fólk treystir til að sigla við misjafnar aðstæður til Þorlákshafnar.

- Klefar neðan þilja sem hægt er að bóka og þar sem maður verður minna var við velting².
- Veitingaaðstaða rúmgóð.

Það neikvæða var einkum eftirfarandi:

- Skortur á aðgreiningu fólksbíla og vöruflutningabíla með misjafnlega þrífalegan farm.
- Búnaður orðinn lúinn s.s. lín í svefnklefum.
- Erfitt aðgengi fyrir sjúklinga og fatlaða.
- Sæti í farþegarými (betra fyrirkomulag í Baldri).

Sjá má að allt það jákvæða sem fólk nefnir snýr allt að lengri siglinum sem eru til Þorlákshafnar. Virðist sem fólk sé að bera skipið saman við það sem þegar hefur frést af hönnun nýja skipsins. Neikvæðu atriðin varða aðallega aldur og hönnun skipsins sem ber það með sér að vera barn síns tíma. Stærsti gallinn er auðvitað sú staðreynd að skipið hentar ekki til siglinga til hafnar á borð við Landeyjahöfn og skín það í gegn um umræðuna að fólki finnst það hafi beðið of lengi eftir að fá skip sem hefur ekki þann megin annmarka.

5.4. *Kostnaður*

Styrkir til sérleyfishafa miðast við samninga við þá. Þeir fá ákveðna niðurgreiðslu samkvæmt samningum en sjá alfarið um reksturinn og innheimtu tekna. Það er því rekstraraðilanum í hag að ná sem bestri nýtingu út úr hverri ferð. Samfélaginu í Vestmannaeyjum er hins vegar mestur hagur í því að ná sem mestum flutningum á milli lands og Eyja. Núverandi samningur við Eimskip hljóðar upp á 760 milljónir króna en hann hefur ekki verið gerður opinber þannig að ekki hefur verið hægt að rýna í forsendur hans³.

Verðskrá Herjólfis frá 15. maí 2017 er að finna í viðauka. Það er auðvitað afstætt hvort það sé dýrt eða ódýrt að ferðast með ferjunni. Íbúum Vestmannaeyja sem rætt var við fannst flestum þetta dýrt en ferðaþjónustuaðilar sögðu að ferðamönnum þætti ferðin ekki dýr. Að sjálfsögðu vilja þeir sem nota ferjuna reglulega fá ódýrari fargjöld. Í því samhengi hafa sumir nefnt að sanngjarnt verð gæti verið að rukka eins og ökutækjastyrkur er reiknaður hjá RSK fyrir bílinn. Það kemur þá í staðinn fyrir það sem viðkomandi myndi annars eyða í eldsneyti og slit á ökutækinu. Núverandi gjald í Landeyjarhöfn fyrir bifreið er 2200 krónur. Í þessu samhengi er

² Svona klefar eru bannaðir í nýjum skipum af öryggisástæðum. Hins vegar var athyglisvert að aðeins einn viðmælandi benti á þetta atriði.

³ Við gerð þessarar skýrslu óskaði RHA eftir afriti af þessum samningi en Vegagerðin hafði ekki orðið við þeirri beiðni þegar skýrslan fór í prentun.

hægt að miða við jarðgöng, t.d. Hvalfjarðargöng en þar er greitt fyrir bifreiðina, óháð fjölda farþega. Í viðtölunum kom fram að slíkt væri sanngjarnara og þá væri komið meira samræmi á milli ferja og gangna. Með öðrum orðum þá væri frítt fyrir farþega en greitt fyrir farartæki og vöruflutninga. „Tökum bara dæmi Hvalfjarðargöng það kostar þúsund krónur og ef þú ert áskrifandi þá ertu með 40 – 50% afslátt. Þú veist, af hverju á að kosta fleiri þúsund fyrir mann og bíl að fara? Af hverju á ég að borga sér fyrir bílinn og sér fyrir farþega. Í Hvalfjarðargöngunum kostar jafnmikið, sama hvort þú ert einn í bílnum eða fimm“.

Sé siglt til Þorlákshafnar hækkar verðið. Mikil óánægja var með það meðal viðmælenda. Fólk sem panti sér far til Landeyjahafnar en verði svo að sigla í staðinn til Þorlákshafnar líði nóg fyrir það með langri siglingu þó það þurfi ekki líka að greiða dýrara fargjald í ofanálág. Bifreið undir fimm metrum er 1.200 krónum dýrari ef siglt er til Þorlákshafnar og fullorðinn einstaklingur borgar ríflega 2.000 krónum meira fyrir farið. Þá er það svo að margir leigja klefa þegar siglt er til Þorlákshafnar til þess að sporna við sjóveiki og/eða til að halda betur utan um fjölskylduna, enda er yfirleitt ekki siglt þangað nema lokað sé í Landeyjahöfn og því sjaldnast sléttur sjór. Fólk sem rætt var við og á lítil börn sagðist ekki fara með þau án þess að vera með klefa. Kostnaðurinn fyrir fjögurra manna fjölskyldu sem siglir til Þorlákshafnar, með eitt barn yngra en 12 ára og eitt tólf til 15 ára, bifreið undir fimm metrum og einn fjögurra manna klefa greiðir 18.260 krónur fyrir ferðina, aðra leið. Samsvarandi ferð til Landeyjahafnar, með engum klefa, hefði kostað 5.670 krónur. Það eru mörg dæmi um að fjölskyldur í Vestmannaeyjum greiði fleiri hundruð þúsund á ári í farþegagjöld.

Afsláttargjöld eru í boði fyrir þá sem kaupa margar ferðir fyrir fram en Vestmannaeyingar fá ekki afslátt umfram aðra sem fara í ferjuna og raunar væri slíkt líklega á gráu svæði út frá jafnræðisreglu en þó er ekki útilokað að hægt sé að færa rök fyrir því að slíkt sé eðlilegt, sérstaklega þar sem um jaðarbyggðir er að ræða. Í þessu samhengi má til dæmis nefna að íbúar með lögheimili í Hrísey borga ekki fyrir ferðir með Hríseyjarferjunni Sævari og að innanlandsflug til jaðarbyggða er niðurgreitt á Skotlandi.

Var leitt að því líkum að fólk hugsi sig tvisvar um áður en það bóki far og að margir veigri sér við að ferðast vegna kostnaðar sem því fylgir. Verðið dregur því úr eftirspurn eftir siglingum, sem þrátt fyrir það er mun meiri en núverandi fyrirkomulag annar, að minnsta kosti yfir háannatímamann.

5.5. Bókunarkerfið

Bókunarkerfi Herjólfis fór fyrir brjóstið á flestum viðmælendum. Fólk finnst það of þungt í vöfum og ógegnsætt. Til þess að fá afsláttarkjör þarfa að kaupa nokkuð margar ferðir fyrirfram.

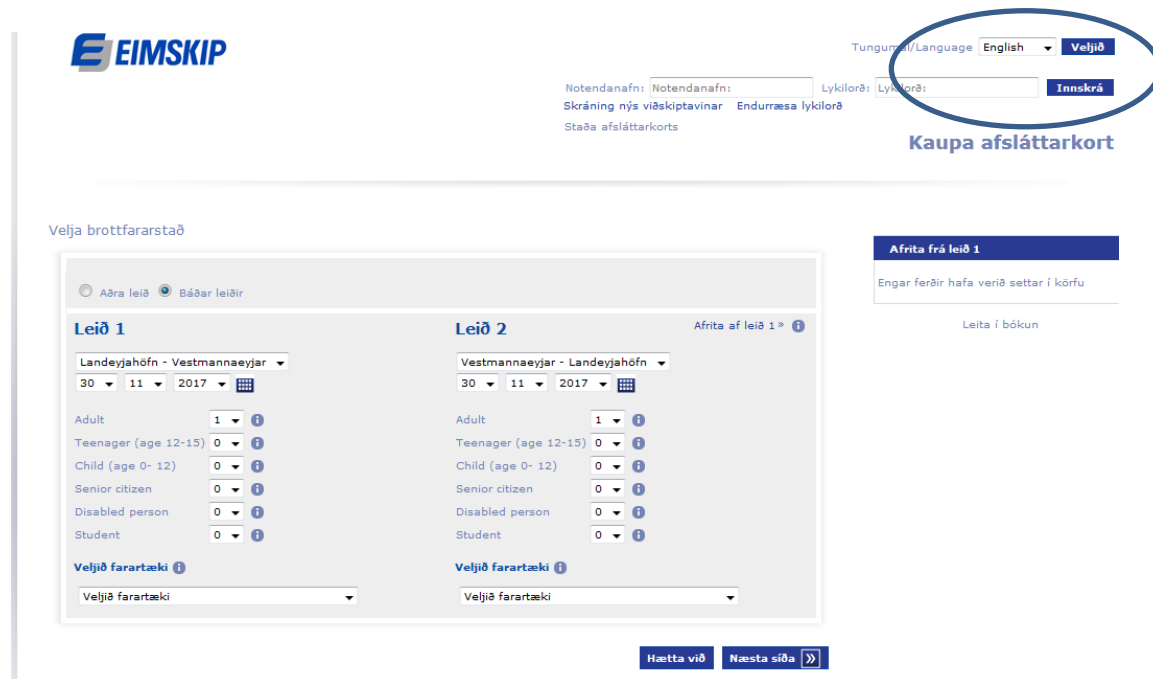
Þeir sem rætt var við vildu flestir geta fengið afsláttinn í hvert skipti sem keypt væri ferð þannig að ekki þyrfti að „geyma“ peninga inni á reikningum Eimskips. Í öðru lagi vantar gegnsæi. Eftir að lagt er inn á reikninginn er ekki nokkur leið að sjá stöðuna á honum eða fylgjast með því að rétt sé dregið af í hvert sinn. Þá er það of flókið að skrá sig inn og töluðu margir um þetta langa leylinúmer sem enginn geti munað. Það er því mikilvægt að endurbætur verði gerðar á kerfinu eða því skipt út. Eftirspurn er til staðar að fá til dæmis smáforrit í farsíma þar sem hægt sé að bóka hratt og örugglega. Þá var talað um að flókið væri að panta og að ferðamenn sem vilji koma næsta sumar geti ekki pantað það fyrr en nær dregur.

Þegar fólk fær ekki pláss í ferjuna getur það fengið að vera á biðlista. Heimamenn sögðust vera búnir að læra að ef maður er á biðlista, jafnvel númer 20 eða hærra, þá séu samt góðar líkur á að komast með: „Ég var einu sinni númer 22 á biðlista og ég komst með og það hefðu komist átta bílar í viðbót“. Viðmælendurnir í þessari skýrslu telja flestir að þetta stafi af því að búið sé að taka frá mikið pláss fyrir gáma sem síðan koma ekki. Er þetta því dæmi um þann núning sem fylgir því að reka farþega- og flutningsferju samhliða. Heimamenn fara því gjarnan í röðina vongóðir um að komast með en hafa þó enga tryggingu fyrir því. Þeir sem ekki þekkja eins vel til, til dæmis ferðamenn, taka varla slíka áhættu og hætta frekar við að fara viðkomandi ferð.

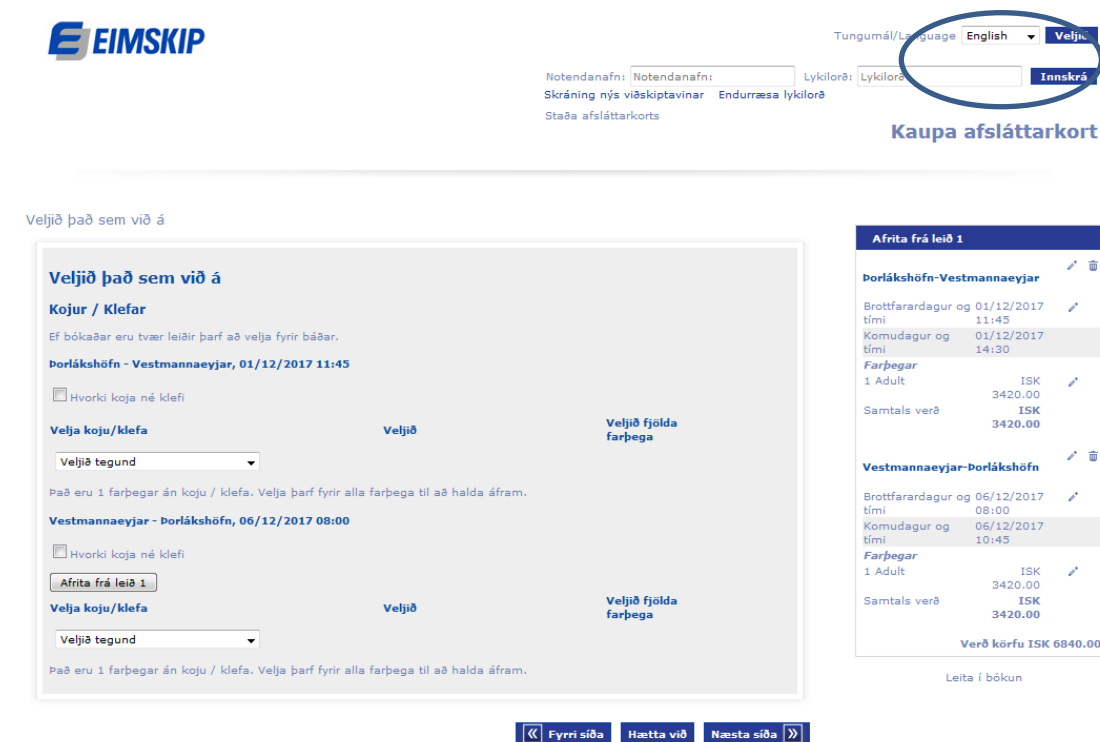
Í tilviki erlendra ferðamanna er ferlið til að bóka sér far með Herjólfu enn flóknara. Skýrsluhöfundar leituðu með Google 29. nóvember 2017 og settu sig í spor erlends ferðamanns sem veit að öðru leyti lítið um staðhætti. Slegin voru inn leitarorðin „Westman islands ferry“. Fyrstu níu leitarniðurstöður voru frá vefsíðunni www.visitwestmanislands.com. Eftir nánari eftirgrennslan áttar lesandinn sig á að mismundi áfangastaðir eru í boði sumar og vetur. Það er fyrst eftir að maður er kominn inn á aðalsíðu www.visitwestmanislands.com og fer að leita undir „how to get there“ að hlutirnir fara að skýrast almennilega. Sá aðili sem sér um bókunarkerfið á þessari heimasíðu heitir www.etravel.is. Ferðamaðurinn fer ekki inn á heimasíðu Eimskips/Sæferða til að bóka sig með þessari aðferð. Þegar prófað er að bóka um vetur frá Þorlákshöfn virðist allt vera eins og það á að vera nema að ekki er boðið upp á þann möguleika að fá klefa. Bent er á möguleikann að fljúga, annars vegar frá Reykjavík og hins vegar Bakkafjöru. Hins vegar eru engar bókunarupplýsingar fyrir Bakkaflogið. Tíunda leitarniðurstaðan vísar manni á ensku útgáfuna af heimasíðu Eimskips/Sæferða, <https://www.seatours.is>. Landeyjahöfn er fyrsti valkostur og við nánari lestur síðunnar sést hvernig málum er háttað þegar ekki er siglt þangað en í staðinn til Þorlákshafnar en það er neðarlega á síðunni um Vestmannaeyjar sem áfangastað. Meðal annars er farþegum sem fara frá Landeyjahöfn, á þeim árstímum sem siglingar þangað eru ótryggar, bent á að skilja ekki

bíla eftir í Landeyjahöfn því óvíst sé að hún verði aftur áfangastaðurinn þegar siglt er aftur til lands.

Fyrir erlenda ferðamenn getur verið sérstaklega flókið að panta sé ekki siglt í Landeyjahöfn. Þá koma villuboð bara á íslensku og enska vefsíðan er engan veginn nógu góð. Hún er að stórum hluta á íslensku eins og sjá má hér að neðan.



Mynd 8. Bókunarsíða Herjólfis á „ensku“



Mynd 9. Skjáskot af bókunarsíðu

Ef valin er dagsetning þar sem ekki er siglt í Landeyjahöfn koma bara skilaboð á íslensku:

- Villa
- Engar ferðir fundust

Erlendir gestir verða að vita að ef ekki er siglt úr Landeyjahöfn að þá verði þeir að skoða Þorlákshöfn. Þeim er ekki bent á það heldur koma bara skilaboð um að engar ferðir hafi fundist.

Nánast engar upplýsingar er að finna á ensku á síðunni. Kaupendaupplýsingar eru til að mynda allar á íslensku.

Upplýsingar um viðskiptavin

Kaupendaupplýsingar

Fornafn i

Föðurnafn i

Heimilisfang i

Póstnúmer i

Bæjarfélag

Land i

Sími i

GSM sími i

Tölvupóstur i

Ég samþykki skilmála Herjólfis (hlekkur á skilmála) i

Skráning nýs viðskiptavinar i

« Fyrri síða Hætta við Staðfesta »

Mynd 10. Skjáskot, upplýsingar um viðskiptavin

Allar upplýsingar eru á íslensku þrátt fyrir að enska síðan sé valin. Sé smellt á i fyrir frekari upplýsingar birtast bara skilaboð á íslensku. Þegar smellt er á hlekk um samþykki skilmála þá lendir viðskiptavinur inn á forsíðu Eimskips, www.eimskip.is.

Augljóst er að bæta þarf þjónustu við erlenda gesti. Enska síðan www.seatours.is þarf fyrir það fyrsta að vera öll á ensku og veita betri upplýsingar. Til dæmis þarf hún að benda fólki á Þorlákshafnarsiglingar ef ekki er siglt úr Landeyjahöfn, sama gildir um síðuna www.visitwestmanislands.com. Að mati ferðaþjónustuaðila veldur þetta því að ferðamenn halda að uppselt sé til Eyja því þeir sjá engar ferðir í boði. Það þarf því að bæta upplýsingarnar á heimasíðunum. Fyrir heimasíðu Sæferða gildir sérstaklega að gæta þarf þess að hafa

upplýsingar á fleiri en einu tungumáli. Einnig má velta fyrir sér að samræma betur upplýsingar og bókunarkerfi á síðunum www.visitwestmanislands.com og <http://www.seatours.is>. Miklar fjárfestingar hafa átt sér stað í ferðaþjónustu í Vestmannaeyjum á undanförunum árum en fjöldi ferðamanna er minni en vonir hafa staðið til og það er því afar slæmt fyrir þessi fyrirtæki að verða af mögulegum tekjum vegna þess að bókunarkerfi ferjunnar sé illskiljanlegt. Engin leið er að meta hve margir hverfa frá vegna bókunarfyrirkomulagsins. Kallað hefur verið eftir að Herjólfur sé meira ferðaþjónustufyrirtæki en nú er og þá þarf bókunarkerfið að standast þær kröfur sem gerðar eru til slíkra fyrirtækja.

6. ÁHRIF Á FRAMTÍÐARÞRÓUN BYGGÐAR

Að sögn viðmælenda var fólk mjög bjartsýnt á þróun samgangna við Eyjar, um það bil á tímabilinu 2010-2014. Ný höfn var komin, ferðaþjónusta tók kipp og fólk fylltist bjartsýni. Hins vegar þegar meiri reynsla kom á siglingar til Landeyjahafnar og ljóst var að höfnin er ekki eins áreiðanleg og menn væntu, hefur leiðin legið niður á við. Margir viðmælendur voru hræddir um að unga fólkið vilji ekki setjast að í Eyjum nema samgöngur batni að mun. Ungu fólkið geri meiri kröfur um aðgengileika en eldra fólk. Að geta komist hvenær sem er sé hluti af lífsstíl fólks í dag. Í rýnihópi komu fram eftirfarandi ummæli: „Ég held að það sé bara alltaf fleira og fleira fólk sem gefst upp á að búa hérna út af þessu“ og „Það er náttúrulega það sem fólk óttast mest að ef ekkert verður að gert þá verði bara fólksflótti, það er bara þannig, því miður“.

Almennt voru viðmælendur á því að eftir því samgöngur batna þá batni búsetuskilyrðin á staðnum. Þetta sé frjór jarðvegur fyrir þróun byggðar og endalaus tækifæri. Öflugt samfélag sé í Eyjum, atvinnulíf þróttmikið, góð tækifæri til að stunda íþróttir, margt að sjá fyrir ferðamenn og góður spítali. Bæjarbúar séu hins vegar að missa trúna á höfnina. Sumir sögðu að dýpkunin sé aðalmálið í því sambandi og að samgöngur hamli byggðapróun. Kröfur eru allt aðrar nú en áður og fólk vill vera meira á ferðinni. Þá er það svo að þeir sem hafa kynnst því að sigla í Landeyjahöfn hafa lítinn áhuga á að sigla til Þorlákshafnar eftir það. Bæði íbúar og ferðamenn vilja fá þessa stuttu siglingu og það er mikilvægt fyrir byggðapróun að það gangi eftir. Þá skiptir kostnaðurinn líka máli en hann getur orðið mjög mikill ef fólk þarf að sigla oft, sérstaklega til Þorlákshafnar. Var þetta nefnt sem sérstakur skattur eða tollur á íbúa Vestmannaeyja sem geti skipt hundruðum þúsunda króna fyrir fjölskyldur á ári.

Varðandi þróun byggðar á Suðurlandi og hlut Vestmannaeyja í henni þá kom fram að Vestmannaeyingar taka minni þátt í samstarfi á Suðurlandi en ella vegna stöðunnar í samgöngumálum. Þegar verið var að undirbúa Landeyjahöfn hafi fólk haft væntingar um að samstarf við nágrannasveitarfélögin á meginlandinu gæti orðið mun meira en reyndin hefur orðið. Slíkt samstarf gæti til að mynda verið á sviði fræðslumála og íþrótt- og tómstundamála. Þannig hefur verið reynt að taka þátt í sameiginlegum fræðslufundum og námskeiðum á sviði skólamála sem gjarnan eru haldin á Selfossi en samgöngur gera slíkt örðugt. Sjúkrahúsið er hluti af Heilbrigðisstofnun Suðurlands en sú skoðun kom fram að það gæti eflst með því að þjónusta meginlandið.

Nokkuð bar á að viðmælendur séu að verða langþreyttir á því sem þeir segja að sé skilningsleysi annarra landsmanna, einkum af höfuðborgarsvæðinu, á þeirra aðstæðum og kröfum um bættar samgöngur. Jafnvel var gengið svo langt að segja að farið væri að örla á

hatri Vestmannaeyinga gagnvart óvæginni umræðu frá höfuðborgarsvæðinu. Þetta er atriði sem hefur borið á gagnvart samgöngubótum víða um land þar sem staðhættir valda því að framfarir í samgöngum kalla á kostnaðarsamar lausnir. Oftast tengist þetta jarðgöngum í fjallendum og snjóþungum héruðum. Nærtækt er að nefna Héðinsfjarðargöng og Vaðlaheiðargöng sem hafa sætt afar harðri gagnrýni, einkum frá aðilum á höfuðborgarsvæðinu. Hætta er á að umræða af þessu tagi minnki samstöðu landsmanna enn frekar en orðið er og dýpki svokallaða gjá á milli landsbyggðar og höfuðborgarsvæðis.

7. NÝJA FERJAN OG VÆNTINGAR TIL HENNAR

Væntingar til nýrrar ferjur eru hóflegar á meðal íbúa í Vestmannaeyjum sem rætt var við. Ef til vill litast það af þeim vandræðum sem fylgt hafa Landeyjahöfn. Flestir viðmælendur höfðu kynnt sér nýju ferjuna nokkuð vel og höfðu skoðun á henni. Neikvæðu raddirnar lutu til dæmis að hraða skipsins, það gangi of hægt en hámarkshraði mun vera heldur lægri en á gamla skipinu. Færri farþegaklefar verða um borð en nú er, liggi ofar og þá er minna eldhús. Helgast þetta af því að reynt var að nýta plássíð vel en ferjan er sérstaklega hugsuð í styttri siglingar, þ.e. á milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar. Fækkun klefa starfar líka af breyttum öryggisreglum sem setur skipulagningunni ákveðnar skorður, ekki má til dæmis nýta rými neðan bíladekks fyrir vistarverur. Hins vegar er bíladekkið stærra og því komast um það bil 20 fleiri bílar með í hverri ferð en nú er.



Mynd 11. Nýi Herjólfur. Heimild: Mbl.is (2017, 29. júlí).

Áhyggjur lúta líka að siglingum til Þorlákshafnar en skipið verður líklega að sigla þangað þegar ófært verður í Landeyjahöfn. Nýja skipið ristir grynna en núverandi skip og margir óttast að það verði ekki eins gott sjóskip auk þess sem siglingin muni taka lengri tíma en nú.

Það ríkti líka bjartsýni og fólki fannst jákvætt að verið sé að hanna og smíða skip með Landeyjahöfn í huga. Væntingarnar eru þær að miklu oftari verði hægt að sigla þangað en nú, sérstaklega á vorin og haustin þó svo að desember, janúar og febrúar verð áfram mjög erfiðir. Vonir standa til þess að nýja skipið geti komið á þeim stöðugleika sem þarf til þess að geta boðið upp á öruggar samgöngur. Það sjónarmið að skipið sé gamaldags kom fram og laut fyrst og fremst að ganghraða þess. Hins vegar hafa miklar athuganir farið fram vegna hönnunar

ferjunnar og lögð hefur verið áhersla að stýribúnaður og afgangur séu með því besta sem gerist. Lögð hefur verið áhersla á að fljótlegt sé að leggja að bryggju, ferma og afferma skipið og spara þannig tíma. Rekstrarkostnaður skipsins verður ef að líkum lætur mun minni en núverandi Herjólfur. Hermilíkön hafa verið notuð bæði héraðs og erlendis til þess að hanna ferjuna sem best fyrir Landeyjarhöfn. Það má því reikna með að vegna tafanna sem hafa orðið á smíði skipsins, sem upphaflega átti að koma árið 2010, þá sé í staðinn að koma skip sem hægt er að sníða sérstaklega að þeim aðstæðum sem nú eru orðnar þekktar í Landeyjahöfn. Það mun vonandi skila sér í betra skipi en ella.



• Herjólfur

- Ganghraði max 15.5 sml
- Keyrsluhraði Landeyjarhöfn um 13 sml
- Farþegafjöldi og áhöfn 400
- Bíladekk tekur 50 bíla
- 92 kojur
- Vélar 7344 hp
- Lengd 70,70m breidd 16m
- Hliðaskrúfa 1000 hp 78 kN



• Ný ferja

- Ganghraði max 15 sml
- Keyrsluhraði Landeyjarhöfn um 13 sml
- Farþegafjöldi og áhöfn 400 sumar 550
- Bíladekk tekur 75 bíla
- 32 kojur
- Rafmótorar 4560 hp
- Lengd 71,80m breidd 15,1m
- Hliðaskrúfa 1632 hp 165 kN

Mynd 12. Samanburður á núverandi og nýja Herjólfur, nokkur atriði. Heimild: Andrés Þ. Sigurðsson 2017.

Þessu tengt viðruðu nokkrir viðmælendur áhyggjur af því að Vestmannaeyjabær taki að sér rekstur ferjunnar, reyndar án þess að sérstaklega hafi verið spurt að því í viðtölunum. Áhyggjurnar voru af tvennum toga; annars vegar hafi það ekki gengið vel síðast þegar Herjólfur var rekinn af bæjarfélaginu/Herjólfur hf. og hins vegar mun þá vanta sterkan þrýstiaðila þegar bæjarfélagið sjálft er að sjá um reksturinn. Bæjarfélagið muni augljóslega ekki vera þrýstiaðili á sjálfan sig ef eitthvað er að í rekstrinum. Á hinn bóginn eru vonir um að þjónustan muni snarbatna. Hagsmunir rekstraraðilans annars vegar og íbúa og fyrirtækja hins vegar fari saman. Aðrir hagsmunir en arður til eigenda fyrirtækisins muni þá ráða ferðinni. Hagnaður samfélagsins verði settur í fyrsta sætið og slíkt muni efla allt samfélagið í Eyjum. Óbein efnahagsleg áhrif ættu að skila sér til bæjarsjóðs. Þess utan verði hagnaðurinn af rekstrinum notaður til þess að bæta þjónustuna, fjölga ferðum og lækka kostnað farþega. Þá ætti sveigjanleiki að vera meiri og auðveldara að bæta við ferðum þegar á þarf að halda.

8. AÐRAR SAMGÖNGUR

Áður fyrr voru flugsamgöngur mun meiri á milli lands og Eyja og á tímabili flugu bæði Flugfélag Íslands og Íslandsflug þangað. Þegar Landeyjahöfn opnaði árið 2010 féllu niður ríkisstyrkir og ákvað Flugfélag Íslands þá að hætta flugi til Eyja. Síðan þá hefur Flugfélagið Ernir annast áætlunarflug á flugleiðinni. Farnar eru tvær til þrjár ferðir daglega virka daga yfir vetrarmánuðina og ein á dag um helgar. Á sumrin eru tvær ferðir á dag og ein um helgar, enda eru sjósamgöngur tryggari þá. Það kom fram að þrátt fyrir almenna ánægju með þjónustu flugfélagsins þá sé flug ekki raunverulegur valkostur vegna kostnaðar fyrir flesta. Það komu upp hugmyndir um að innanlandsflugið verði greitt niður á meðan samgöngurnar eru ekki áreiðanlegri en raun ber vitni. „*Meðan þetta er svona á veturna þá ætti það bara að vera sjálfsagt að hafa niðurgreitt flug frá nóvember til apríl*“. Kom það fram að flugið hefði hækkað hlutfallslega mun meira en annað í þjóðfélaginu, fólk hefði áður fyrr geta farið með litla fjölskyldu til Reykjavíkur og tekið þar leigubíl þann daginn en slíkt sé ekki raunhæft nú vegna kostnaðar. Fólk setur þetta gjarnan í samhengi við millilandaflug sem oft er ódýrara heldur en þessi stutta flugleið á milli lands og Eyja.

Umræða um niðurgreiðslu flugfargjalda fyrir íbúa á ákveðnum svæðum á landinu hefur verið mjög til umræðu undanfarin ár. Hefur þessi leið gjarnan verið nefnd „skoska leiðin“ og vísar það til fyrirmyndar sem finna má á Skotlandi en þar eru flugfargjöld niðurgreidd af ríkinu fyrir íbúa jaðarsvæða, svo sem á Hjaltlandseyjum. Nefnist þessi leið Air Discount Scheme. Verði hún að veruleika á Íslandi á næstunni gæti hún lækkað verð á flugi milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja og þar með orðið raunverulegur kostur fyrir íbúa.

Fraktflutningar eru á milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja og kannski væri hægt að auka þá frekar. Þar er þó eingöngu þurrvara flutt en hvorki kæli- né frystivara.

Nokkrir nefndu líka að frekari rannsókna væri þörf varðandi möguleg jarðgöng til Eyja. Nauðsynlegar rannsóknir hafi ekki farið fram. Það sem kallað var eftir var að fá á hreint hvort tæknilega sé hægt að leggja slík gögn og þá hvað það muni kosta.

9. NIÐURSTÖÐUR

Verkefni þetta fólst í því að greina þarfir íbúa, fyrirtækja, stofnana og félagasamtaka hvað varðar ferjusiglingar á milli lands og Eyja. Í stuttu máli má segja að enginn sem rætt var við hafi verið sérlega ánægður með núverandi fyrirkomulag eða þjónustustig. Sama er hvar borið var niður. Þetta var öllum sem rætt var við mikið hjartans mál. Tungutak og umræðan bar þessi merki að málefnið hefur verið rætt í þaula og flestir virtust hafa fremur mótaðar hugmyndir um hvernig fyrirkomulagið yrði best.

Íbúar kölluðu fyrst og fremst eftir meiri þjónustu og tíðari ferðum í og úr Landeyjahöfn. Þar kom fram skýr krafa um að höfnin yrði lagfærð enda væri hún lykillinn að því að samgöngur geti orðið boðlegar fyrir svona stóra og öfluga byggð í nútímasamfélagi. Að sjálfsögðu eru vonir bundnar við að frátafir minnki verulega þegar ný ferja kemur en áherslan var á að það eitt og sér dygði ekki. Kostnaður fjölskyldna fór líka fyrir brjóstið á viðmælendum, einkum og sér í lagi þegar sigla þarf í Þorlákshöfn. Þá þarf að mati viðmælenda að fara fleiri ferðir yfir daginn og byrja fyrr að sigla þannig að hægt sé að komast án þess að skipuleggja það með mjög löngum fyrirvara og einnig til að geta nýtt tímann betur þegar þarf að sinna erindum í landi. Bókunarkerfið var einnig gagnrýnt mjög sem og hreinlæti á bíladekki í tengslum við flutning á misjafnlega þrífalegum hlutum.

Talsmenn fyrirtækja lögðu áherslu á að vöruflutningar yrðu að ganga hratt og örugglega. Viðskiptavinir fyrirtækja í Eyjum sem ekki eru staðsettir þar, hvort heldur sem það eru mötuneyti eða t.d. fiskvinnslur, vilji bara fá sitt hráefni eða vöru á réttum tíma óháð því hvernig samgöngum milli lands og Eyja háttar hverju sinni. Það sé algjör forsenda fyrir viðskiptum. Komi það fyrir að ekki sé hægt að flytja vörur getur tjónið orðið verulegt, hvort sem er í skemmdum á hráefni, afurðum eða töpuðum viðskiptasamböndum. Þá kom fram að flutningskostnaður væri mikill og mætti ekki hækka t.d. ef farin yrði sú leið að flytja vörur á nóttunni en það væru einnig miklir kostir við það að reka fyrirtæki í Eyjum sem ynnu á móti þessum vanköntum.

Ferðaþjónustufyrirtækin töldu að hægt væri að fá fleiri ferðamenn og yfir lengra tímabil ef betur væri staðið að samgöngum. Erfitt sé að selja þjónustuna í Eyjum ef fólk getur ekki vitað með þokkalegum fyrirvara hvernig það kemst þangað. Mikil fjárfesting hefur átt sér stað í innviðum ferðaþjónustunnar í Vestmannaeyjum og er það fyrirtækjunum mikið kappsmál að lengja það tímabili sem fjárfestingin nýtist. Til þess þurfa samgöngur að vera stöðugar og einfalt að bóka. Ferðaskrifstofur séu mjög tregar til að selja ferðir til Eyja á árstímum þar sem

siglingar eru ekki stöðugar frá Landeyjahöfn. Að sögn aðila í ferðþjónustunni er ekki mikið kvartað undan því hve dýrt sé í ferjuna meðal ferðamanna.

Talsmenn stofnana töluðu líka fyrir fleiri ferðum. Að þeirra mati sé erfitt að fá starfsmenn, fyrirlesara, skemmtikrafta eða hvaðeina ef þeir þurfa að fara frá Þorlákshöfn. Einnig nýtist tími starfsmanna stofnanna illa þegar svona stór hluti vinnudagsins fer í ferðalög og eykur ferðakostnað. Starfsfólk þarf oft að fara daginn áður til að komast á fund í Reykjavík með tilheyrandi kostnaði eða fara með áætlunarflugi. Fleiri ferðir yfir daginn til Landeyjahafnar og ein sem færri fyrr en nú er myndi nýta tíma starfsfólks mun betur en nú er. Einnig verður oft meiri losarabragur á stofnunum og öðrum vinnustöðum þegar líða fer á föstudaginn af því að fólk sem hyggur á helgarferðir þarf að miða ferðir sínar við áætlun ferjunnar og hætta fyrr í vinnu eða skóla þann daginn. Börn og unglingar í íþróttum missa marga tíma úr skóla vegna æfinga- og keppnisferða og þessum glötuðu tímum mætti fækka.

Hjá íþróttafélögum þarf mikið utanumhald til þess að skipuleggja og passa að ferðalög iðkenda félagsins, barna og fullorðinna, gangi sem best fyrir sig. Samstarfið hefur verið gott á milli félagsins og núverandi rekstraraðila en fleiri ferðir myndu auðvelda skipulagningu ferðalaga og nýta tíma iðkenda, þjálfara og fararstjóra betur. Ákveðins kvíða er farið að gæta á meðal barna þegar óvissa er um ferðir.

Áætlun ferjunnar ræður að mati nokkurra viðmælenda of miklu um taktinn í samfélaginu, s.s. er varðar vinnutíma fólks og skólaástandun barna. Í stað þess var kallað eftir því að ferjusiglingarnar löguðu sig meira að þörfum samfélagsins fyrir samgöngur.

Viðmælendur höfðu margir áhyggjur af þróun byggðar og samkeppnisstöðu samfélagsins í Eyjum hvað varðar að fá fólk til að setja sig þar niður, sérstaklega ungt fólk. Að bæta samgöngur væri lykilatriði í þessu samhengi. Ungt fólk gerði miklar kröfur um aðgengileika og að geta komist milli staða hvenær sem er. Fyrir atvinnurekstur í Eyjum og samkeppnisstöðu hans væru góðar samgöngur einnig lykilatriði. Matvælaframleiðsla reiðir sig m.a. mikið á örar og tryggar samgöngur sem hefur mikla þýðingu fyrir ferskleika vörunnar. Svipað gildir um að halda viðskiptasamböndum; ótryggar samgöngur geta spilt þeim. Fyrirtæki í ferðþjónustu eiga mjög mikið undir því að samgöngur batni sem bæti samkeppnisstöðu þeirra gagnvart ferðþjónustuaðilum á meginlandinu sem hafa mikið forskot að þessu leyti.

Margir nefndu að skilgreina yrði siglingaleiðina milli lands og Eyja sem þjóðveg og hafa þjónustuna í samræmi við það. Í Vestmannaeyjum sé stórt og öflugt samfélag en samgöngur hamli vexti þess. Það að skilgreina leiðina sem þjóðveg væri ákveðin viðurkenning á þessu mikilvægi og færði samgöngur næst því sem þekkist í flestum öðrum bæjarfélögum á Íslandi.

HEIMILDASKRÁ

- Andrés Þ. Sigurðsson. (2017, 4. desember). Tölvupóstsamskipti.
- Eyjar.net. (2015, 18. mars). *Samanburður nýju ferjunnar við núverandi skip*. Sótt 29. nóvember 2017 af <http://eyjar.net/read/2015-03-18/samanburdur-nyju-ferjunnar-vid-nuverandi-skip/>
- Ferðamálastofa. (2016). *Áætlaður fjöldi á svæðum og stöðum*. Sótt 30. nóvember af <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/aaetladur-fjoldi-a-svaedum-og-stodum>
- Grétar Þór Eyþórsson, Vífill Karlsson og Kolfinna Jóhannesdóttir. (2006). *Áhrif ferju um Bakkafjöruhöfn á samfélag og byggð í Vestmannaeyjum og á öðrum svæðum Suðurlands. Athugun unnin fyrir stýrihóp vegna Bakkafjöruhafnar haust 2006*. Bifröst: Rannsóknamiðstöð Háskólans á Bifröst. Sótt 22. nóvember 2017 af http://rannsoknamidstod.bifrost.is/Files/Skra_0024427.pdf
- Hríseyjarferjan Sævar. (e.d.). Sótt 23 nóvember af <http://www.hrisey.is/is/thjonusta/hriseyjarferjan-saevar>
- Innanríkisráðuneytið. (2010). *Almenningssamgöngur. Fundir með svæðasamtökum sveitarfélaga*. Sótt 23. nóvember 2017 af <https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/frettir2010/Almenningssamgongur-umraeduskjalid.pdf>
- Janelle, D. G. (1969). *Spatial Reorganization. A Model and Concept*. Annals of the Association of American Geographers, 59, 348-364.
- Mbl.is. (2017, 29. júlí). *Langlægsta tilboðinu tekið*. Sótt 29. nóvember 2017 af http://www.mbl.is/frettir/innlent/2017/07/29/toku_laegsta_tilbodi_i_herjolf/
- Sigursteinn B. Leifsson. (2013). *Samfélagsleg áhrif af Landeyjahöfn, Áætlanir og raunveruleiki*. Meistararitgerð frá Viðskiptadeild Háskólans á Akureyri. Sótt 13. nóvember 2017 af <https://skemman.is/handle/1946/15760>
- Sæferðir Eimskip. (e.d.). *Siglingaaætlun*. Sótt 20. nóvember 2017 af <https://www.saeferdir.is/um-ferjunnar/herjolfur/siglingaaetlun/>
- Vegagerðin. (2017, 17. janúar). *Skrifað undir samning um smíði nýs Herjólfss. Samið við pólsku skipasmíðastöðina Crist*. Sótt 22. nóvember 2017 af

<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/skrifad-undir-samning-um-smidi-nys-herjolfs>

Vegagerðin. (2012). *Handbók um vetrarþjónustu*. Sótt 23. nóvember af

<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/leidbeiningar-og-stadlar/vetrarthjonusta>

Vegagerðin (2017, 4. desember). Tölvupóstsamskipti.

Vegalög. (2007 nr. 80).

Þingskjal nr. 1387/2015–2016. *Nefndarálit um frumvarp til laga um heimild til útboðs vegna nýrrar Vestmannaeyjaferju*. Sótt af <https://www.althingi.is/altext/145/s/1387.html>

VIÐAUKI 1. VERÐSKRÁ HERJÓLFSS FRÁ 15. MAÍ 2017

Fargjöld	Þorlákshöfn	Landeyjahöfn
Börn yngri en 12 ára	frítt	frítt
Börn 12 - 15 ára	1.160 kr.	690 kr.
Fullorðnir	3.420 kr.	1.380 kr.
Ellilífeyrisþegar, öryrkjar og námsmenn	1.160 kr.	690 kr.
Klefar og kojur		
Koja með teppi í „almenningi“	830 kr.	-
Uppbúið rúm í 4ra manna klefa	1.710 kr.	-
Tveggja manna klefi	3.420 kr.	-
Farartæki		
Reiðhjól	1.160 kr.	690 kr.
Bifhjól	2.320 kr.	1.380 kr.
Bifreiðar undir 5m að lengd	3.420 kr.	2.220 kr.
Bifreiðar yfir 5m að lengd	4.480 kr.	2.900 kr.
Farart. m/vagn, kerru, hjólh., fellih. 6 - 10m	6.840 kr.	4.400 kr.
Farart. m/vagn, kerru, hjólh., fellih. 10 - 16m	8.960 kr.	5.800 kr.
Atvinnutæki		
Rútur pr. meter - breidd undir 2,55m	3.300 kr. án vsk	1.340 kr. án vsk
Rútur pr. meter - breidd yfir 2,55m	4.300 kr. án vsk	1.740 kr. án vsk
Flutningabílar/vagnar/tæki br. undir 2,55m	3.300 kr. vsk bætist við	1.340 kr. vsk bætist við
Flutningabílar/vagnar/tæki breidd yfir 2,55m	4.300 kr. vsk bætist við	1.740 kr. vsk bætist við
Færsla vagna í og úr skipi pr. færslu	1.660 kr vsk bætist við	1.740 kr. vsk bætist við.
Afsláttar-og inneignarkort		
Afsláttarkort, einstaklinga og einkabíla	34.500 kr.	34.500 kr.
Inneign þegar greitt er 34.500kr.	57.500 kr.	57.500 kr.

Breytingar- og afbókunargjald er 500 kr.

Heimild: <https://www.seatours.is/>

VIÐAUKI 2. FJÖLDI FARÞEGA MEÐ HERJÓLFI 2007 - 2017

Ár:	2007	2008	2009	2010*	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Jan-okt 2017
Samtals farþegar	118.784	114.353	127.624	211.940	265.075	295.000	284.125	296.970	302.322	338.688	326.301
Farþegar:											
Fullorðnir 15-66 ár	70.309	69.757	77.391		178.803	196.488	188.742	200.426	205.042	234.706	226.473
Fullorðnir 67 ára og eldri og öryrkjar	20.482	19.783	22.149		20.434	22.755	22.397	24.200	24.022	27.227	25.572
Börn 12-15 ára og námsmenn	11.234	8.414	10.205		31.431	35.729	36.023	35.513	36.458	37.234	35.602
Börn 0-12 ára	16.759	16.399	17.879		34.407	40.028	36.963	36.831	36.800	39.521	38.654

Heimild: Vegagerðin, 2017.