



Frá: sigridurJ@vso.is
 Til: Jakob Gunnarsson
 CC:
 BCC:
 Efni: Esjukláfur - samantekt á breytingum
 Viðhengi: [Samantekt á breytingum Esjukláfur.pdf](#)

Sent: 5.6.2015 11:36:20

Sæll Jakob,

Af óviðráðanlegum orsökum hefur dregist óvenju lengi að svara umsögnum/athugasemnum sem bárust um framkvæmdina. Vill framkvæmdaraðili biðjast afsökunar á þessum drætti.

Til að geta svarað mörgum af þeim spurningum/athugasemnum á sem bestan hátt var ráðist í frekari gagnaöflun sem meðal annars fólst í því að:

- Leitað var eftir ráðgjöf frá sérfræðingi um kláfferjur, skýrsla frá honum barst í apríl 2015.
- Ráðist var í viðhorfskönnun meðal göngufólks í Esjuhlíðum.

Þann 5. maí sl. Sendi VSÓ Ráðgjöf erindi þar sem kynntar voru breytingar á framkvæmdinni.

Í kjölfarið barst VSÓ Ráðgjöf bréf frá Skipulagsstofnun, dags. 20. maí þar sem óskað var eftir frekari útskýringum/umfjöllun um tiltekin atriði.

Leitast er við að svara þessum spurningum í meðfylgjandi skjali.

Kveðja,

Sigríður Dr. Jónsdóttir

Umhverfisstjórnunarfræðingur M.Sc. I Environmental Management & Policy M.Sc
Umhverfi og skipulag I Environment and Planning

VSÓ RÁÐGJÖF

Borgartúni 20, 105 Reykjavík, Ísland

sími: 585 9181

netfang: sigridurJ@vso.is

heimasíða: www.vso.is

*Þessi tölvupóstur og viðhengi hans getur innihaldið trúnaðarupplýsingar eingöngu ætlaðar þeim sem hann er stílaður á.
Ef póstur þessi berst fyrir mistök þá vinsamlegast gerið sendanda viðvart og eyðið póstsendingunni.*

Minnisblað*Dreifing*

Jakob Gunnarsson, Skipulagsstofnun

5. júní 2015

Tiltefní

**Svifbraut í Esju – fyrirspurn
um matsskyldu.**

Samantekt á breytingum

13268

Höfundur

Sigríður Droplaug Jónsdóttir

1 Samantekt á breytingum**Inngangur**

Verkefnishópur um byggingu svifbrautar í Esju leitað álíts Skipulagsstofnunar um hvort áform um kláfferju á Esju félli undir lög nr. 106/2000. Í svari stofnunarinnar, sem barst í tölvupósti dags. 13. september 2013, telur hún að fyrirhugaðar framkvæmdir séu tilkynningarskyldar til ákvörðunar um matsskyldu skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisárifum þar sem þær falla undir töluð 10 f í 2. viðauka við löginn, þ.e. um er að ræða svifbraut eða ámóta braut sem notuð verður eingöngu eða aðallega til fólksflutninga.

Umsagnir um fyrirhugaða framkvæmd bárust frá Skógrækt ríkisins, Ferðamálastofu, Vinnueftirlitnu, Umhverfisstofnun, Minjastofnun og Reykjavíkurborg.

Síðan þá hefur framkvæmdin þróast og tekið nokkrum breytingum.

Framkvæmdaraðili leitar nú eftir áliti Skipulagsstofnunar um hvernig staðið skuli að upplýsingagjöf varðandi þær breytingar sem orðið hafa á framkvæmdinni.

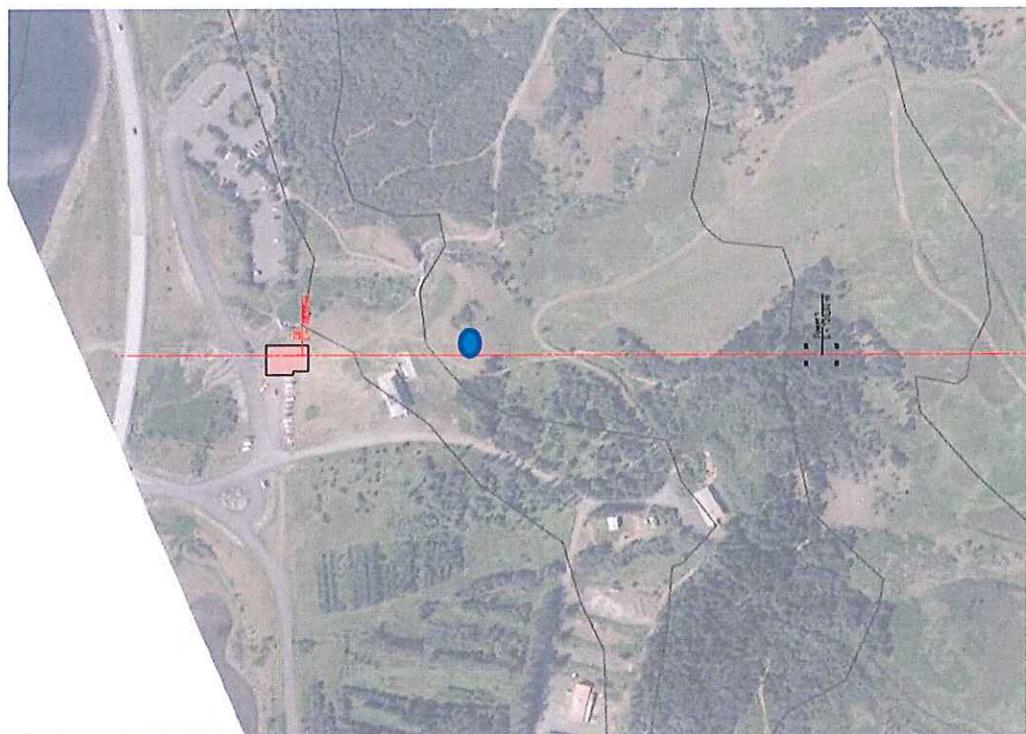
Þær breytingar sem orðið hafa á framkvæmdinni eru kynntar í kafla 1.1. – 1.7. Breytingarnar koma í kjölfarið á ráðgjöf sérfræðings í kláfferjum.

1.1 Almennt

Esjuferja mun liggja frá botni Kollafjarðar og upp á topp Esju með millistöð í um 470 m.y.s. með möguleika á veitingaaðstöðu í þeiri hæð. Toppstöð mun liggja í um 780 m.y.s.

1.2 Upphafsstöð (e. bottom station) – 15 m.y.s

Stærð (m^2) á upphafsstöð sem og aðstaða við upphafsstöð er óbreytt frá því sem upphaflega var kynnt í fyrirspurn um matsskyldu. Hins vegar er upphafsstöð færð neðar (sjá mynd 1.1) en upphaflega var kynnt í fyrirspurn um matsskyldu. Lega brautarinnar breytist þó ekki.



Mynd 1.1 Staðsetning upphafsstöðvar (rauður kassi). Blár punktur táknað staðsetningu eins og hún var kynnt í fyrirspurn um matsskyldu.

1.3 Millistöð (e. mid station) – um 470 m.y.s

Stærð (m^2) millistöðvar og sú aðstaða sem kynnt var í fyrirspurn um matsskyldu er óbreytt.

1.4 Endastöð (e. top station) – um 780 m.y.s

Gert er ráð fyrir að endastöðin verði mun minni umfangs en áður var ráðgert. Líkleg stærð er 300-500 m^2 en ekki 1500 m^2 og ekki verður sprengt í bergið.

Aðstaða á toppi Esjunnar er fyrst og fremst útsýnisaðstaða. Gert er ráð fyrir þurrklósettum. Ekki er gert ráð fyrir neinni veitingaaðstöðu né rennandi vatni.

1.5 Möstur

Möstrin eru talsvert hærri en kom fram í matsskyldufyrirspurn. En gera má ráð fyrir að möstrin verði þrjú og verði á bilinu 37 m – 45 m (fer eftir staðsetningu). Fjöldi mastra helst í hendur við hæð þeirra, það er lægri möstur þýða fleiri möstur.

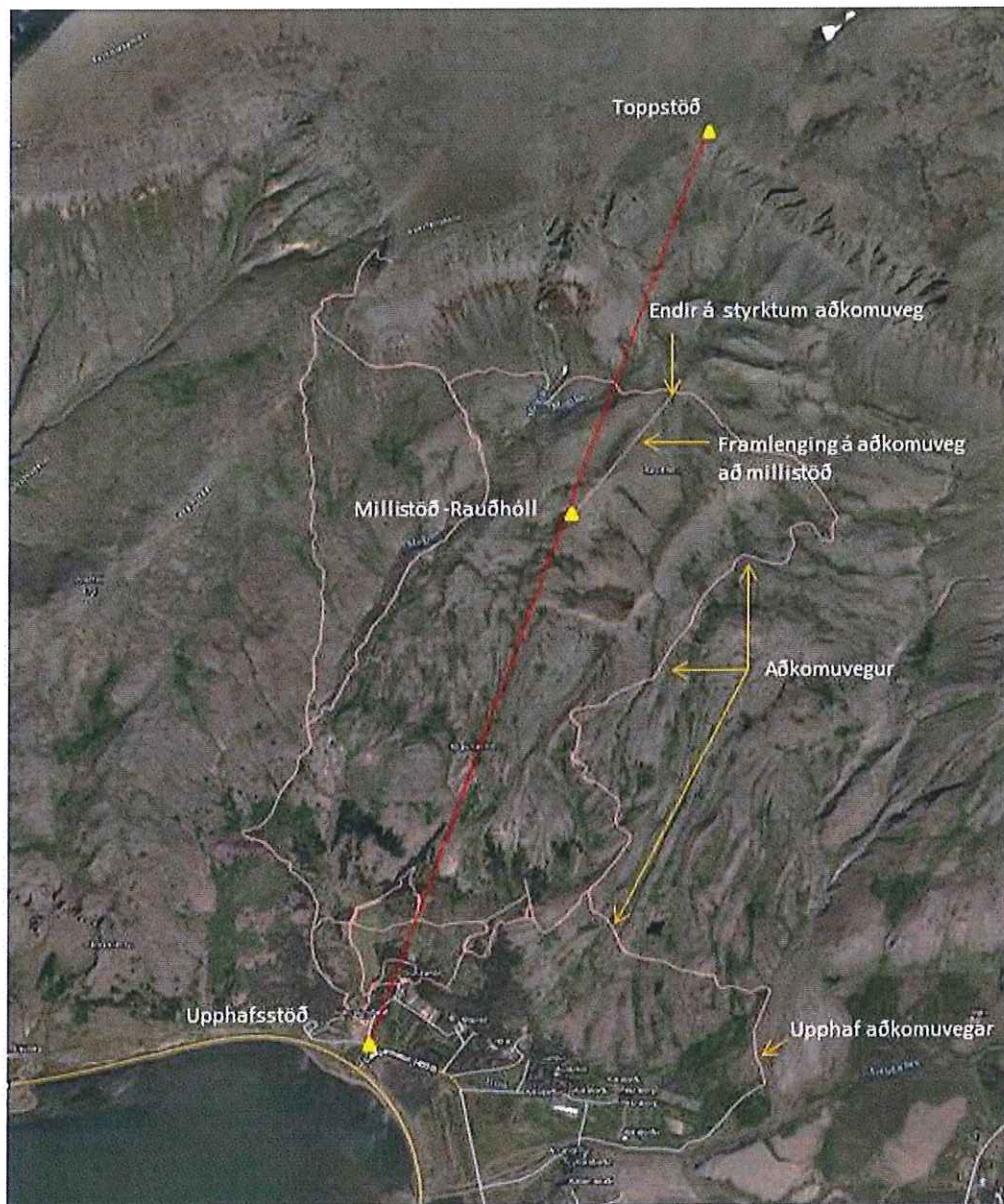
Gera má ráð fyrir að undirstöður mastra séu á bilinu 40-60 m^2 og aðstöðusvæði hvers masturs um 225 m^2 .

1.6 Vegslóði

Í matsskyldufyrirspurn var samkvæmt valkosti 2 gert ráð fyrir aðkomuvegi að upphafsstöð á Rauðhól.

Samkvæmt breytingu þá er gert ráð fyrir upphafsstöð í botni Kollafjarðar og millistöð verður staðsett á Rauðhól. Ekki er gert ráð fyrir aðkomuvegi í breytingum á framkvæmdinni. Hins vegar yrði á framkvæmdatíma notast við núverandi vegslóða (sjá mynd 1.2) og hann styrktur að einhverju leyti. Á rekstrartíma yrði hlutverk hans fyrst og fremst út frá öryggisjónarmiði og við viðhald svifbrautar. Vegurinn yrði lokaður fyrir allir umferð almennings og fallið frá þeirri hugmynd að aka farþegum upp í millistöð líkt og kynnt var í

matskyldufyrirspurn sem valkostur 2. Lagnir að miðjustöð verða lagðar stystu og hentugustu leiða á milli mastra, innan helgunarsvæðis þeirra.



Mynd 1.2 Staðsetning aðkomuvegar (brún lína austan svifbrautar).

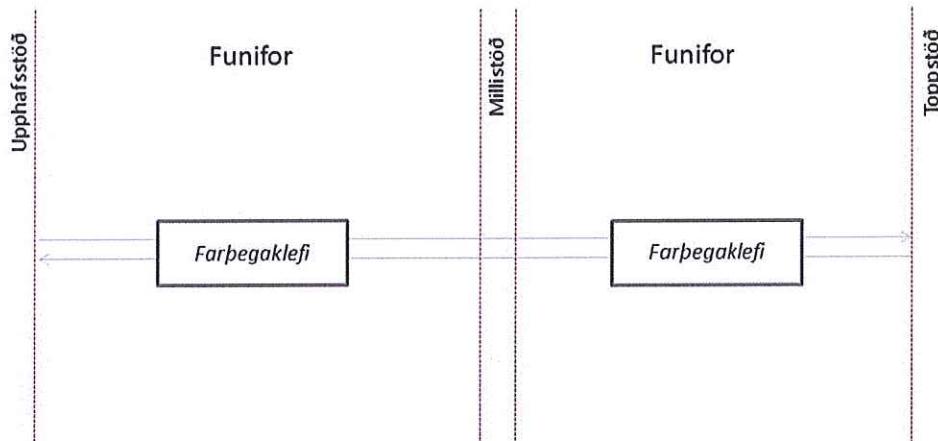
Rauðlína sýnir legu svifbrautar, gulur þríhyrningur staðsetningu upphafs-, milli- og toppstöðvar.

1.7 Farþegaklefar

Í matsskyldufyrirspurn var fjallað um two valkosti.

Valkostur 1 gerði ráð fyrir kláfum (gondolas) og farþegaklefum (aerial tram) og valkostur 2 eingöngu kláfum með upphafstöð á Rauðhól.

Breyting á framkvæmd felur í sér upphafstöð í botni Kollafjarðar (sbr. mynd 1.1.) og einn farþegaklefa sem gengur alla leið upp á topp Esju með viðkomu í millistöð á Rauðhól (mynd 1.3 og tafla 1.1.).



Mynd 1.3. Gert er ráð fyrir einum kláfi sem gengur frá upphafsstöð og upp á topp Esju með millistöð á Rauðhól.

Tafla 1.1 Samanburður á eiginleikum svifbrautar eins og hún var kynnt í matsskyldufyrirspurn og fyrirhuguð breyting.

	Breyting á svifbraut Upphaf/milli/toppur	Skv. tilkynningu [Gondolas]		Aerial tram
Stærð [fjöldi farþega]	80	2-7		20-30
Fjöldi farþegaklefa	1	10-20		2
Hraði [m/s]	12	22-25		40-45
Ferðatími [mín]*	6 Upphafsstöð/toppstöð	9 Upphafsstöð/millistöð/ toppstöð	5-7	<5
Mesta vindálag [m/s]	20	19,4		22,2
Flutningsgeta/klst	342 Upphafsstöð/topp stöð	266 Upphafsstöð/milli stöð/ toppstöð	401 millistöð/ toppstöð	350 350
Fjöldi mastra	3	15		2
Hæð mastra [m]	37-45 m	10		30
Hafslengd [m]	500 Upphafsstöð/millistöð	1200 Millistöð/toppstöð	280-350	800
Undirstöður mastra [m ²]	40-60	20		50
Aðstöðusvæði hvers masturs [m ²]	225	225		

2

Annað

Verkefnishópur um byggingu svifbrautar í Esju óskaði eftir því að Dr. Anna Karlsdóttir dósent í ferðamálafræði við Háskóla Íslands framkvæmdi viðhorfskönnum meðal göngufólks í Esjuhlíðum haustið 2014 um viðhorf þeirra til mögulegrar byggingar farþegaferju í hlíðum fjallsins.

Viðhorfskönnum samanstóð af fjortán spurningum auk hefðbundinna bakgrunnsspurninga (kyn, aldur, tíðni ferða og hvers vegna fólk gengi á Esjuna). Einnig var fólk beðið um að taka afstöðu til fjögurra jákvæðra og fjögurra neikvæðra fullyrðinga gagnvart fyrirhugaðri Esjuferju (sjá viðauka 1).

Þátttakendur voru af báðum kynjum og á aldrinum 16-65+ ára. Flestir þátttakenda voru frá Reykjavík, en einnig voru þátttakendur frá Garðabæ, Kópavogi og Mosfellsbæ sem og öðrum bærarfélögum. Flestir ganga á Esjuna 3-5 sinnum á ári eða sjaldnar. Þó ganga um 15% þátttakenda Esjuna einu sinni í viku eða oftar.

Megin niðurstöður könnunarinnar gefa til kynna almenna jákvæðni þátttakenda gagnvart Esjuferju og byggingu hennar. Fram kom að þátttakendum líst vel á aukna möguleika fólks til ferða á Esjuna. Um 70% þátttakenda voru sammála eða frekar sammála þeirri staðhæfingu að framkvæmdin myndi hafa jákvæð áhrif á aðgengi fólks að Esjuhlíðum og að framkvæmdin myndi hafa jákvæð áhrif vegna bætts aðgengis að útsýnisstöðum.

Svör við neikvæðum staðhæfingum gáfu lítið afgerandi niðurstöður þar sem þátttakendur töldu sig vita lítið um slíka framkvæmd. Þó kom fram að 45 % þátttakenda voru sammála eða frekar sammála þeirri staðhæfingu að framkvæmdin myndi hafa neikvæð áhrif vegna breytrar ásýndar Esjuhlíða. Einnig voru 54 % þátttakenda sammála þeirri staðhæfingu að framkvæmdin myndi hafa neikvæð áhrif vegna röskunar á náttúru.

Skýrsluna í heild sinni um athugun meðal göngufólks í Esjuhlíðum má sjá í viðauka 1.

Esjuferja – Athugun meðal göngufólks í Esjuhlíðum



UNIVERSITY OF ICELAND



By

Dr. Anna Karlsdóttir & Valur Magnússon

EFNISYFIRLIT

<i>Markmið og Aðdragandi könnunar á meðal göngufólks.....</i>	2
Forsendur mannvirkjagerðar vegna esjuferju.....	2
Undirbúningur og framkvæmd könnunar.....	4
Lýsing á Vettvangi & Áskynjanir á staðnum	4
Niðurstöður könnunar og túlkanir	6
Fylgni milli ólíkra svara	11
Heimildir	20
Lokaorð.....	21
Bæklingur.....	22

MARKMIÐ OG AÐDRAGANDI KÖNNUNAR Á MEÐAL GÖNGUFÓLKΣ

Esjuferja ehf. óskaði eftir því að aðilar við ferðamálafræði Háskóla Íslands gerðu viðhorfskönnun til þess að kanna viðhorf göngufólks í Esjuhlíðum til mögulegar byggingar Esjuferju í hlíðum fjallsins. Hefur þessi hugmynd verið í vinnslu í nokkurn tíma á verkfræðistofu Jóhanns Indriðasonar (VJI) og var félagið Esjuferja ehf. stofnað í kring um þá vinnu af VJI ásamt fleiri aðilum.

Félagið, sem er í eigu Verkfræðistofu Jóhanns Indriðasonar, hefur á undanförnum misserum skoðað hugmyndir að byggingu svifbrautar í Esjuhlíðum og hefur að undanförnu unnið að hagkvæmniathugun, undirbúið rannsóknaráætlun og unnið að gerð fyrirspurnar um matsskyldu.

Óhætt er að segja að lögð hafi verið vönduð og viðamikil undirbúningsvinna í þróunarverkefnið

VSÓ ráðgjöf vann greinargerð sem útgefin var í júlí 2014, sem er um leið matsskyldufyrirspurn til Skipulagsstofnunar, og gefur yfirlit um helstu framkvæmda- og rekstrarþætti svifbrautar, líkleg umhverfisáhrif, aðgerðir sem stefnt er að til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum og loksyfirlit um þær rannsóknir sem félagið myndi standa að í framhaldinu til að fá ítarlegri upplýsingar um hagkvæmni og nýtingu mannvirkja. (VSÓ ráðgjöf 2014). Rögnvaldur Guðmundsson hjá rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar hefur gert könnun meðal fimm hundruð erlendra ferðamanna um hug þeirra til hugsanlegrar notkunar á leiðinni ef til kláfabyggingar kæmi sumarið 2014. Þá hefur landmótun komið að móton hugmynda um útfærslur á aðstöðu.

Í VSÓ skýrslunni segir að hugmyndir um að flytja farþega með kláfum upp á Esju hafi áður verið kynntar, en að frátoldu skólaverkefni á vegum Háskólans í Reykjavík árið 2011, sé ekki kunnugt um að unnið hafið verið að fýsileikakönnun fyrir byggingu og rekstur slíkra framkvæmda. Erlendis hafa svifbrautir upp á fjallstinda notið vinsælda í langan tíma, svo sem í Tromsö, Bergen og Voss þar sem slíkar svifbrautir voru byggðar fyrir um 50 árum og eru nú mikilvægur þáttur í útvistar- og ferðamannastarfseminni. Í Austurríki starfa um 250 svifbrautir af þeirri gerð sem áform eru um í Esjunni.

Hlutaúttekt þessi sem snýr að göngufólk á Esjunni er hluti af mun stærri og viðameiri þáttum í þróunarverkefninu eins og segir að ofan. Forsvarsmenn Esjuferju töldu að fólk sem gengi reglulega á Esjuna væri með sterkar skoðanir gagnvart mögulegri og stórvirkri mannvirkjagerð á svæðinu. Þótti því mikilvægt að kanna afstöðu þeirra til mögulegrar uppbyggingar farþegaferju í Esjuhlíðum, bæði til að sjá hvort áhugi væri fyrir hendi og einnig til að kanna hvort mikil andstaða væri til staðar.

Markmið könnunarinnar var því að fá svör við nokkrum lykilspurningum sem gefa myndu til kynna viðhorf og hugarástand þeirra sem ganga á Esjuna, skoðanir þeirra gagnvart kláf á fjallið og viðhorf til mögulegra breytinga á svæðinu.

FORSENDUR MANNVIRKJAGERÐAR VEGNA ESJUFERJU

Forsendur fyrir uppbyggingu Esjuferju eru nú í athugun en markmiðin eru fyrst og fremst til að auka afþreyingarúrval í og í kringum Reykjavík. Mjög mikil aukning hefur orðið á

ferðamannastraumi hingað til lands og er sifeld meiri þörf á fjölbreytilegum afþreyingarmöguleikum í takt við það. Fjöldi erlendra ferðamanna hingað til lands eru þrefalt fleiri en íbúafjöldi Íslands og virðist aðsókn þeirra ef eitthvað vera að aukast. Þessi aukning getur verið bæði af hinu góða og af hinu slæma. Mikið fjármagn flæðir inn í landið, þökk sé auknu umfangi ferðamannastraums og ferðaþjónustu sem skapast í kringum hann hér á landi. Þá hefur það vakið upp spurningar hver þolmörk landsins og þjóðþekktra áfangastaða eru hvað varðar mikla umferð. Það er því afar mikilvægt að fá gleggri mynd á hvernig útvistarnotendum Esjuhlíðasvæðisins líst á áform og aðstæður eins og þær eru í dag.

Svifferjur er viða að finna á skíðasvæðum í Evrópu sem má fjölnýta eftir árstíðum eins og t.d í Áre dalnum í Svíþjóð þar sem að kláfarnir nýtast í annars konar ferðamennsku að sumri til. Þá eru lyfturnar hannaðar til að taka með sér fjallahjól sem nýtast í fjallabrun eftir ákveðnum leiðum. Hér á landi eru vart fordæmi þessa, þó t.d hafi verið komið upp sérhannaðri fjallahjólaleið í Kjarnaskógi, eða 12 km löng fjallahjólaleið sem reyndar er ekki hönnuð fyrir fjallabrun (gónguleiðir.is á.á.). Hér á landi er fjallabrun nú stunduð sem keppnisþrótt í Úlfarsfelli og Vífistaðahlíð (Máni B 2014 og Máni Ba 2014) en þar nýtur svifferju ekki við. Eins hefur fjallabrunsfólk síðan árið 2010 staðið að prófunum á slíkum leiðum úr Skálafelli, svæði sem þau vilja kalla Skálafell Bikepark (Hermann Þór Hauksson 2012). Í þessari úttekt var ekki sérstaklega hugað að slíkum mögulegum aukaafþreyingaráhrifum af fyrirhuguðum framkvæmdum. Eins og fram kemur í bæklingi sem nýttur var til kynningar fyrir svarendur í könnun sem hér verður gert grein fyrir niðurstöðum úr, var helst lögð áhersla á að Esjuferja gæti verið kostur fyrir þá sem að hluta gætu hugsað sér að nýta þægindi svifferjunnar hluta úr leið á góngum sínum upp eða niður fjallið, eða fyrir þá sem vegna skorts á getu til göngu (vegna hreyfihömlunar, öldrunar eða annarra hamlandi þáttu) gætu nýtt sér ferðirnar til að komast í óviðjafnanlegt útsýni yfir nágrennið. Aukaafþreyingarmöguleikar sem gætu spannast af hugsanlegum rekstri svifferju eru því ekki hluti af könnunni.

Esjuferja gæti allajafna verið góð viðbót við náttúrutengda upplifunar- og afþreyingarmöguleika hér í kringum Reykjavík sem gæti komið sér mjög vel fyrir ferðamenn jafnt sem heimamenn. Ferðamenn þurfa yfirleitt að ferðast langt út fyrir Reykjavík til að nýta sér marga náttúrutengda afþreyingarmöguleika Íslands. Þetta gæti breyst með viðkomu Esjuferju en auknir möguleikar væru þá á að bjóða upp á fjallasýn í návígí við eitt helsta hlið að ferðamannalandinu Íslandi, Esjusvæðið í Reykjavík. Mannvirkjagerð í Esjuhlíðum sem ferjaði ákveðin hluta hópsins sem nýtir svæðið til útvistar myndi einnig minnka álag á landið þar sem fólk yrði ferjað upp frekar en að ganga.

Svifferja í Esjunni myndi þá gera fólk sem einhverra hluta vegna hefur ekki möguleika á að klífa fjallið, kleift að njóta útsýnis af toppi Esjunnar. Ferð á Esjuna þarf því ekki að taka langan tíma. Styrkur Esjunnar sem áfangastaðar felst í að hún er náttúra í návígí borgar, hún er þegar vinsælt útvistarsvæði fyrir mjög fjölbreytilegra hópa og þangað gengur strætó

UNDIRBÚNINGUR OG FRAMKVÆMD KÖNNUNAR

Við bjuggumst við að svarendur könnunar af þessu tagi, göngufólk sem við gerðum ráð fyrir að elskaði útvist og óspillta náttúru hefðu sterkar skoðanir í garð svæðisins og framtíðarnýtingarmöguleika þess. Það var því útgangspunktur framkvæmdaraðila að áríðandi væri að kanna afstöðu þeirra til notkunar þeirra á bæði svæðinu og á ferjunni til framtíðar.

Valur Magnússon, ferðamálafræðingur úr Háskóla Íslands, annar höfunda þessarar skýrslu tók að sér að undirbúa og hanna könnun með fjörtán spurningum. Auk hefðbundinna bakgrunnsþurninga eins og um kyn, aldur, tíðni ferða og hvers vegna fólk gengi á Esjuna, var fólk einnig beðið um að taka afstöðu gagnvart fjórum jákvæðum og fjórum neikvæðum fullyrðingum tengdum mannvirknu Esjuferju. Einnig var viðhorf mælt gagnavart Esjuferjunni sjálvfri, að hvaða leyti fólk væri almennt jákvætt eða neikvætt gagnvart byggingu hennar. Að lokum var fólk spurt hvort það myndi nýta sér þjónustu ferjunnar eða ekki. Byggt var á þekkingarfraði reynslunnar sem er miðlægt viðfangsefni ferðamálafræðinnar og gengur út á að kanna merkingu skynvitlegrar örvunar og þess að njóta einhvers sem er markvert miðað við daglegt líf og skoðanir fólks gagnvart framkvæmdum (t.d í náttúrulegu umhverfi í fjalli). (Hannam & Knox 2010).

Framkvæmd könnunarinnar átti að taka um einn mánuð þar sem rannsakandi myndi nýta sér tvær helgar og 2-3 daga í miðri viku til að safna svörum. Í upphafi var okkar markmið að 200 svarendum yrði náð.

Ákveðið var að gera netkönnun sem send yrði í tölvupósti til viðtakenda og safna þannig svörum fyrir þessa rannsókn. Netkönnunin var hönnuð í forritinu Survey Monkey. Reyndist það þó ekki besta leiðin þegar á reyndi, þar sem margir voru tilbúnir að gefa upp tölvupóstföng, en mun færri reyndust svara könnuninni. Notast var notast við hvatningu í formi 25.000 kr. vinnings fyrir einn heppinn þátttakenda. Það reyndist ekki vera nægilega góð hvatning þar sem svarhlutfall var ekki nægilega hátt.

Einnig hafði slæmt veður og mengun vegna eldgoss áhrif á söfnun svara þar sem fáir voru tilbúnir í fjallgöngu á þeim dögum. Við endurskoðuðum aðferðir til gagnasöfnunar og söfnun svara á útprentuðum spurningalista við Esjuhlíðar hófst. Sýndi þetta betri árangur þar sem svörum við könnun fengust hraðar.

Endaði rannsakandi á að fara yfir fjórar helgar og um 6-7 virka daga til að safna niðurstöðum en það er um helmingi lengri tími en áætlað hafði verið í upphafi. Að endingu náðust 121 svarendur við könnuninni og var það talinn nægur fjöldi. Unnið var úr niðurstöðum könnunar í excel.

LÝSING Á VETTVANGI & ÁSKYNJANIR Á STAÐNUM

Þegar gott skyggni er, bæði á virkum dögum og sérlega um helgar er slæðingur af fólkvi við Esjurætur. Sumir eru á leið upp, aðrir á leið niður fjallið og svo gengur fólk að bílum sínum eða

frá þeim – þannig að nokkuð mannlif er á svæðinu öllu. Einstaka ferðamaður er í gönguferð um Mógilsárskóginn í stað þess að leggja á fjallið. Þá hafa sjálfboðaliðahópar verið önnum kafnir við að laga göngustíga og viðhalda þeim á haustdögum. Þá ber nokkuð á erlendum gönguhópum með leiðsögumönnum sem oft gera sér hlé að göngu lokinni bakvið Esjustofu (kaffihús sem er lokað á þessum árstíma) í húsagrunni með nesti. Töluvert er um að tveir og tveir gangi saman.

Rannsakandi stóð á mismunandi stöðum þegar hann hitti fyrir fólk. Stundum á einhverjum bílastæðanna, stundum á stígum í neðri hluta fjallsins. Oft var svoltíð kalt og því erfitt að standa kyrr allan tímann.

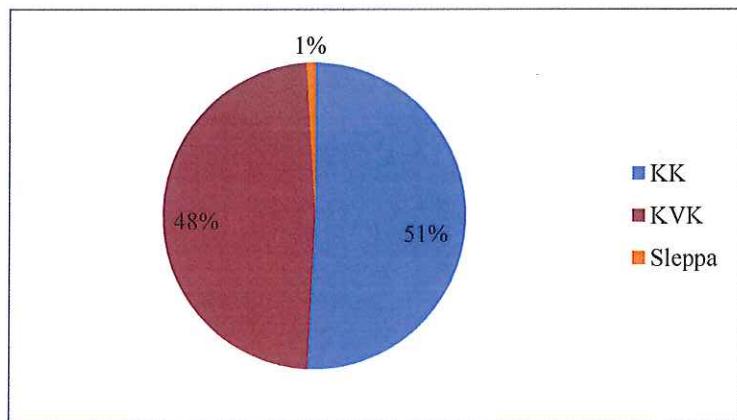
Þó svo að rannsakandi hafi hitt fólk fyrir sem var mjög á móti einhverri breytingu á Esjuhlíðum og þar af leiðandi mjög á móti Esjuferju, þá virtust flestir svarenda hafa almennt jákvæða afstöðu eða ekki að láta það hafa mikil áhrif á sig. Þessi athugun mun lýsa sér betur í niðurstöðunum hér á eftir. Einnig má nefna að mikið var af hjónum og pörum í göngutúr saman en það má hafa það í huga þegar markhópakönnun er gerð fyrir Esjuferjuverkefnið. Einnig voru þeir sem löbbuðu einir oftar neikvæðari gagnvart Esjuferju, þ.e.a.s. ef þeir voru ekki þarna einungis fyrir hreyfingu.

Helsti jákvæði punkturinn sem fólk tók eftir í tengslum við hugmyndina var sú að ferjan myndi auka aðgengi fólks að Esjunni. „Þetta myndi auðvelda og vera til þæginda fyrir þá sem ekki geta labbað á Esjuna“ Þessi setning eða aðrar líkar voru eitthvað sem rannsakandi heyrði reglulega. Einnig væri gott að hafa í huga eldriborgara afslátt en það myndi mögulega minnka neikvæða afstöðu þeirra sem eru í 65+ flokinum.

NIÐURSTÖÐUR KÖNNUNAR OG TÚLKANIR

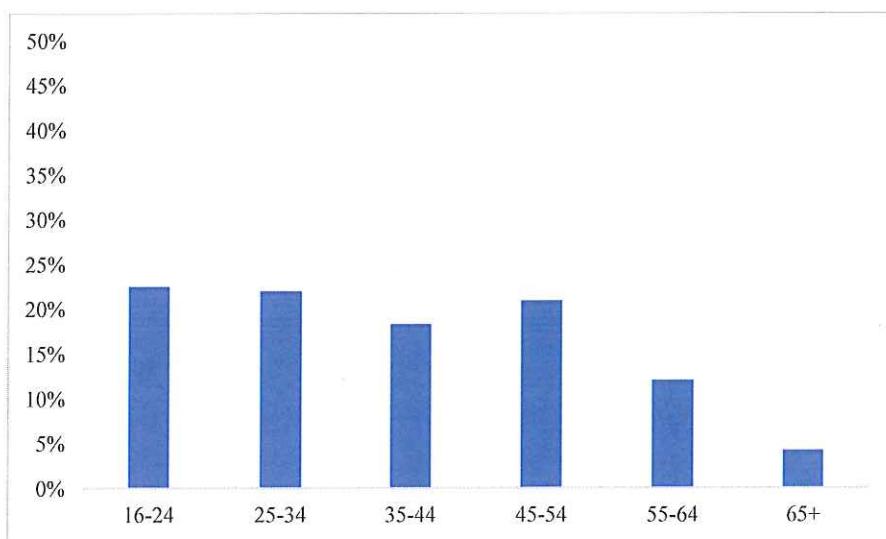
Hér á eftir verður farið yfir niðurstöður rannsóknarinnar ásamt því að draga fram mikilvægustu atriði hennar.

Hér fyrir neðan má sjá kynjahlutfall þátttakenda en það er eins og við má búast og næstum því allveg jafnt skipt. Þetta er skemmtileg niðurstaða þar sem fólk var spurt af handahófi og því hefðu þessi hlutföll geta verið öðruvísi. Svarhlutfall kynja endurspeglar kynjahlutföll göngufólks á fjallið nokkuð vel. Bæði karlar og konur ganga jafnt á Esjuna.



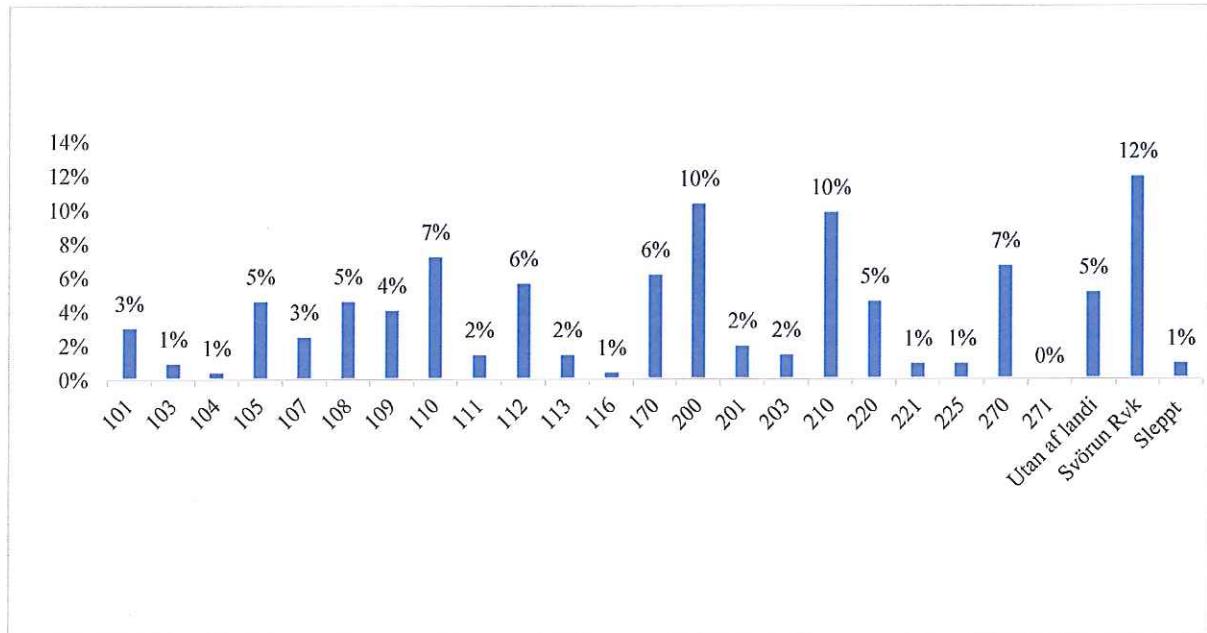
Mynd 1. Kynjahlutfall svarenda

Aldursskipting var einnig mjög jöfn og virðist fólk á öllum aldri nyti sér Esjuna jafnt, en á bilinu 16-54 ára er mjög líttill munur á aldurflokkum. Minnst var þó af 65 ára og eldri en það er skiljanlegt sökum aldurs og etv. hreyfigetu.



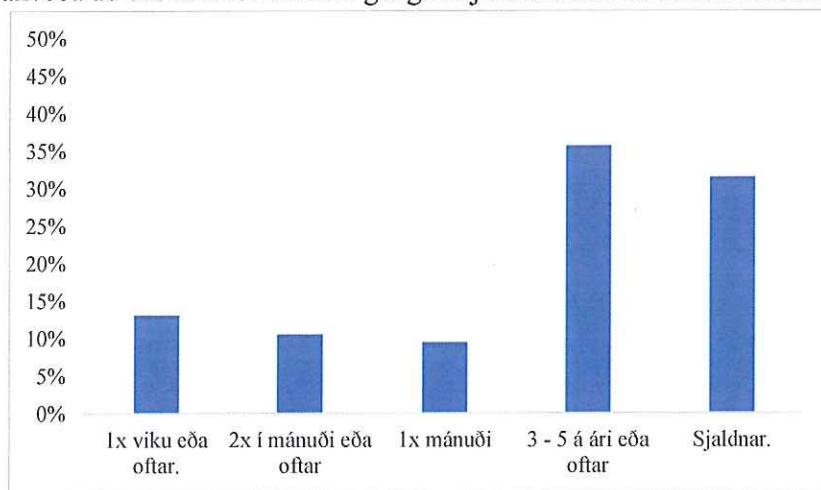
Mynd 2. Aldur svarenda könnunar

Eins og sjá má á næsta súluriti þá voru svarendur í miklum meirihluta frá Reykjavík, sem er að vísu ekki óeðlilegar niðurstöður. Einnig var merkilegt að sjá að fólk frá Garðabæ og Kópavogi ganga Esjuna tölувert, þrátt fyrir lengri akstur. Þeir eru t.d. í hærri hlutföllum en Mosfellsbæingar og þeir búa í miklu nágrenni við gönguleiðir á Esjunni.



Mynd 3. Búseta svarenda eftir póstnúmerum

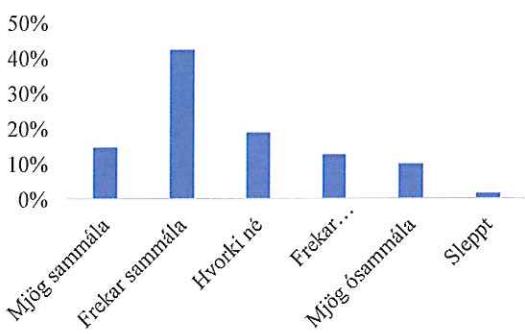
Tíðni ferða bendir til að flestir sem ganga á Esjuna geri það ekki reglulega, heldur er þetta frekar hlutur sem fólk ákveður að gera einu sinni til nokkrum sinnum á ári. Hópur fólks er mjög fjölbreytilegur en líklegast eru þetta flest einstaklingar sem muna að þau hafa ekki farið lengi á Esjuna og ákveða að skella sér. Þeir sem ganga Esjuna oft á ári eru í töluberðum minnihluta.



Mynd 4. Tíðni ferða göngufólks á Esjuna

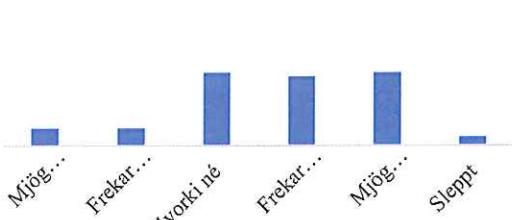
Bein afstaða fólks gangvart Esjuferjunni sjálfri var töluvert jákvæð eins og sjá má á súluritunum hér fyrir neðan. Mikilvægt er þó að benda á að líttill minnihluti svarenda mun leggjast gegn byggingu ferjunnar ef til framkvæmda kemur. Að vísu er stór hluti fólks óviss hvað það muni gera og því mikilvægt að hafa það í huga ef til framkvæmda kemur.

Á heildina litið er ég jákvæð/ur gagnvart Esjuferju

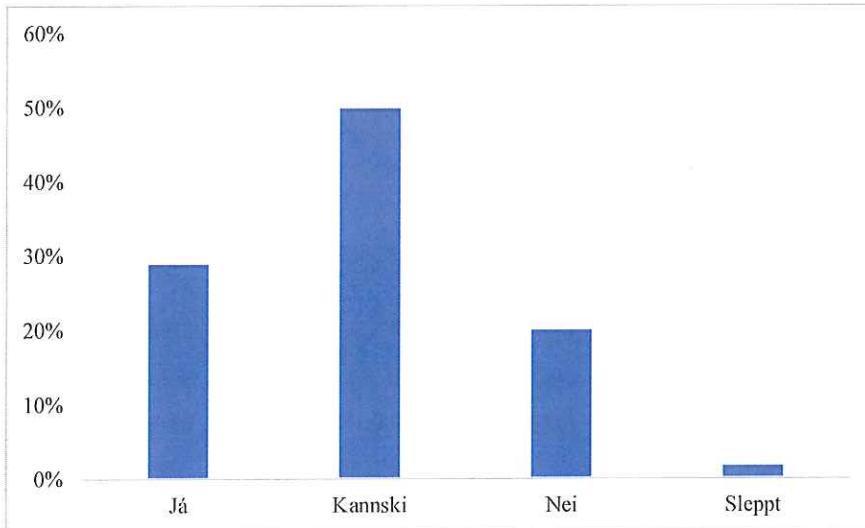


Mynd 5 og
6. Svör við
jákvæðum
og
neikvæðum
fullyrðingu
mum
Esjuferju

Ef hafist yrði handa við að byggja
Esjuferju myndi ég leggjast á móti
því

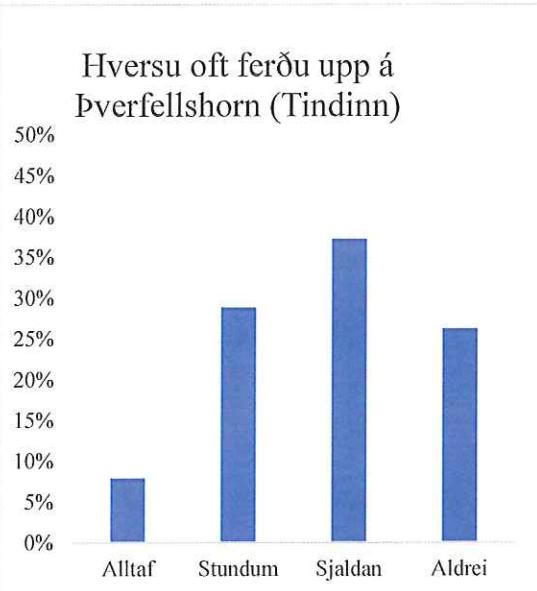


Sama má segja um næstu mynd að stór hluti fólks er ekki viss hvað það muni gera, en 50% svarenda sögðu þó kannski, sem gefur til kynna að fólk er almennt ekki lokað fyrir hugmyndinni. Fleiri sögðu einnig já við spurningunni en nei en þó er hlutfallið þar á milli ekki mikið. Stærstur hluti svarenda eru því óviss, hvað þessa spurningu varðar.

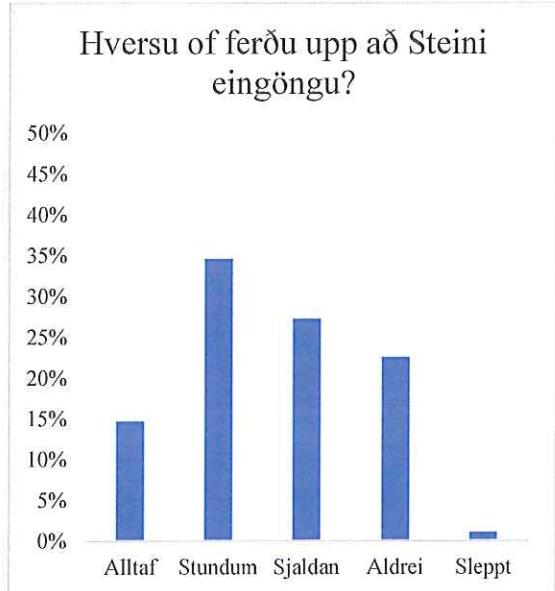


Mynd 7. Afstaða svarenda til hvort þeir myndu nýta sér þjónustu svifferju í Esjunni

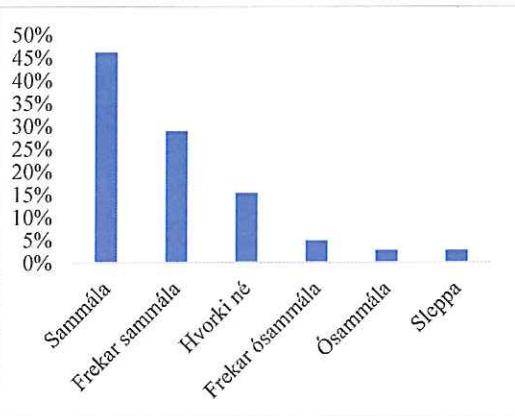
Að neðan gefur að líta niðurstöður við spurningu um hverjir ganga yfirleitt upp að Þverfellshorni og hversu margir ganga upp að Steini eingöngu og hversu oft.



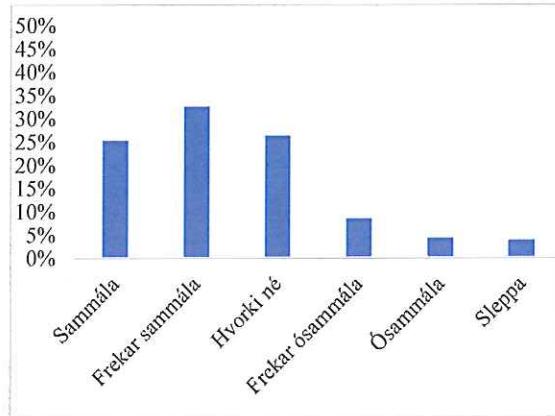
Mynd 8. Tíðni ferða svarenda á Tindinn



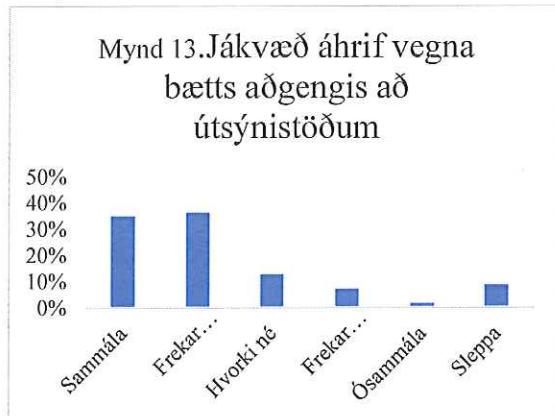
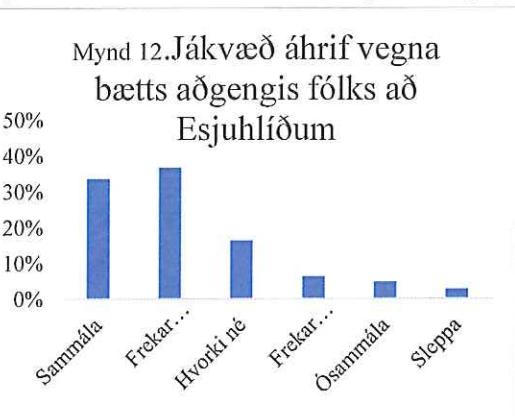
Mynd 9. Tíðni ferða svarenda upp að Steini.



Mynd 10. Afstaða svarenda til aukinna möguleika á afþreyingu



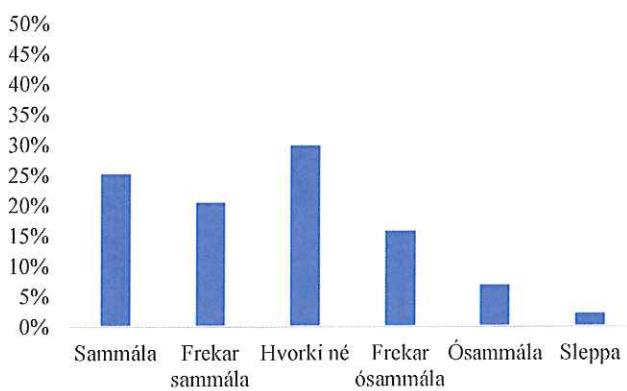
Mynd 11. Jákvæð afstaða til bættra innviða og öryggis.



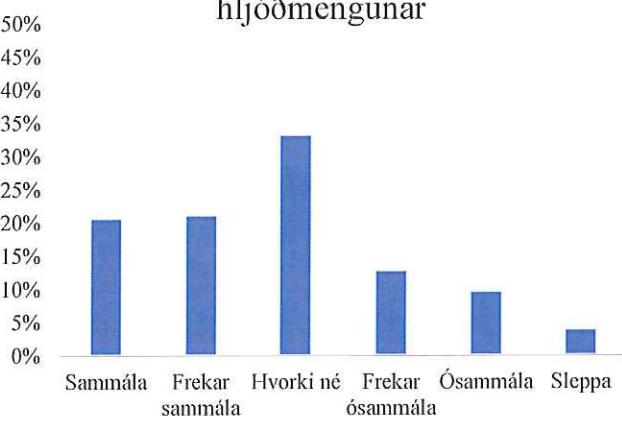
Eins og myndirnar að ofan sýna má sjá svör göngufólks við nokkrum staðhæfingum um Esjuferju, sem voru bæði jákvæðar og neikvæðar. Fékk fólk tækifæri á að svara á likert bili frá því að vera sammála yfir í að vera ósammála. Mjög áhugaverðar niðurstöður komu fram við greiningu á jákvæðu staðhæfingunum en fólk var í miklum meirihluta sammála þeim.

Hér næst má sjá svör við neikvæðum fullyrðingum og er fólk einnig töluvert sammála þeim, en þó er mun minni tíðni neikvæð en svörun gagnvart þeim jákvæðu. Þar kemur fram að fólk er að miklum hluta ekki visst hvað því finnist um þær staðhæfingar sem komi fram. Taka þarf sérstaklega tillits til áhrifa mannvirkjargerðarinnar og umferðar á náttúru þar sem flestir voru sammála að neikvæð áhrif yrðu vegna röskunar á henni.

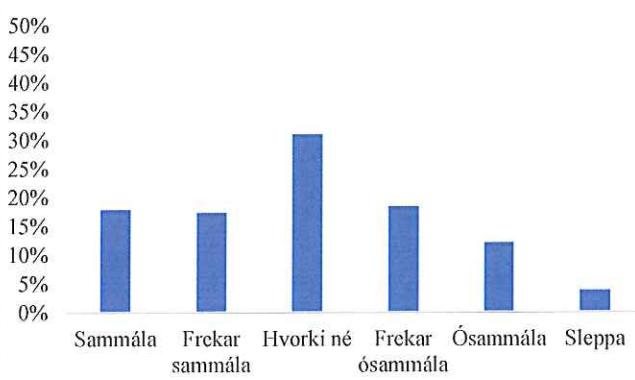
Mynd 14. Neikvæð áhrif vegna breyttrar ásýndar Esjuhlíða



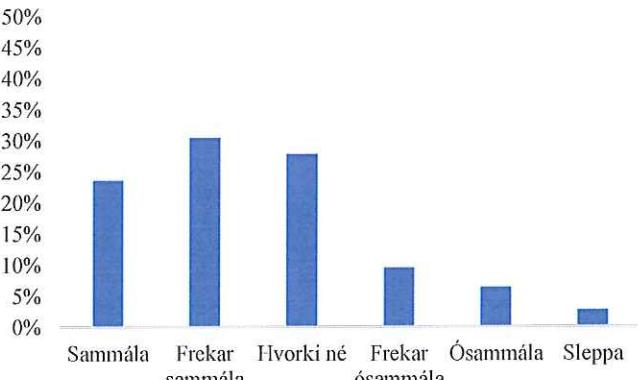
Mynd 15. Neikvæð áhrif vegna hljóðmengunar



Mynd 16. Neikvæð áhrif vegna aukinnar umferðar fólks

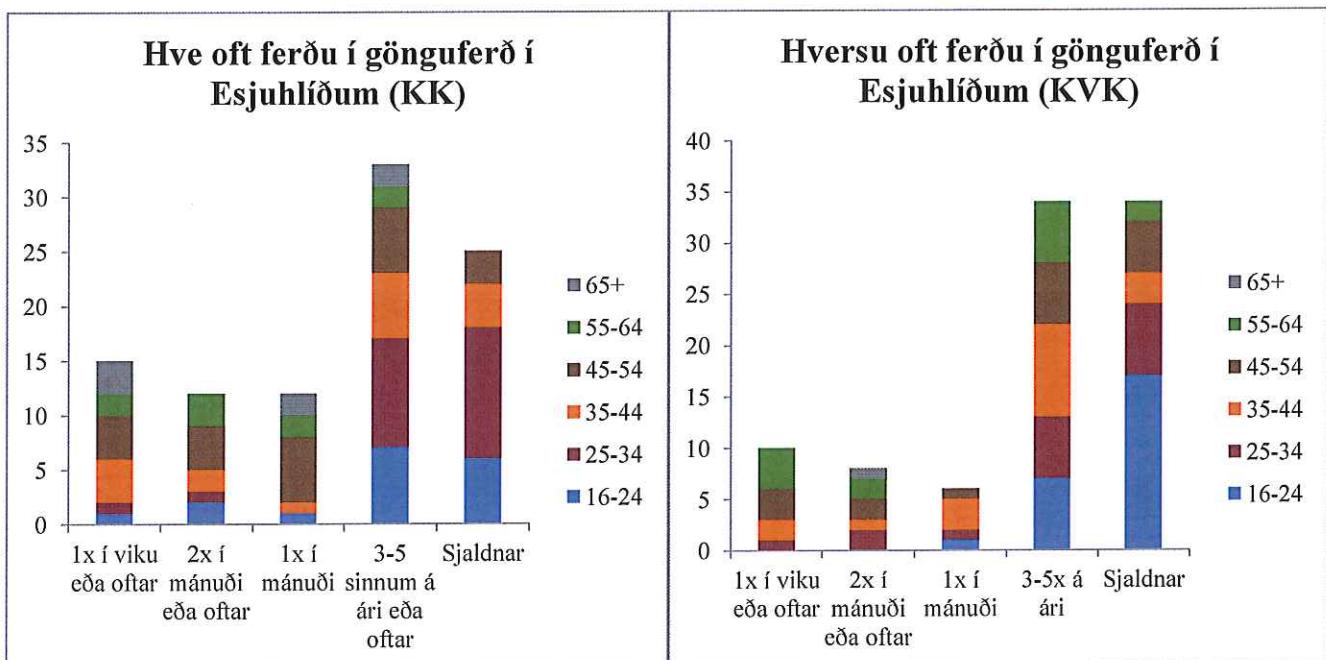


Mynd 17. Neikvæð áhrif vegna röskunar á náttúru



FYLGNI MILLI ÓLÍKRA SVARA

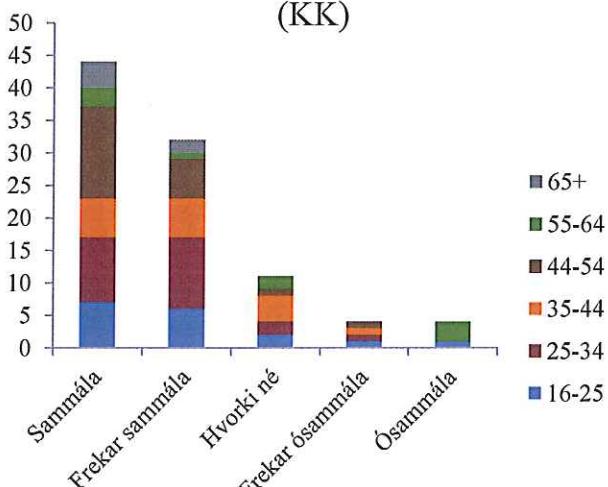
Hér á eftir verður farið yfir krossprófanir á milli mismunandi svara. Fyrst tókum við saman tíðni á móti aldri og kyni og sýndi það okkur hversu oft mismunandi aldursflokkar beggja kynja ganga á Esjuna. Hérna sjáum við að tölувert hærra hlutfall þeirra sem labba á Esjuna einu sinni í mánuði eða oftar eru karlar. Þeir karlar sem að ganga þrisvar til fimm sinnum á ári spenna breiðan aldurshóp frá 16 til 64, en konur sem ganga milli þrisvar til fimm sinnum á ári eru flestar á bilinu 34-44 ára.



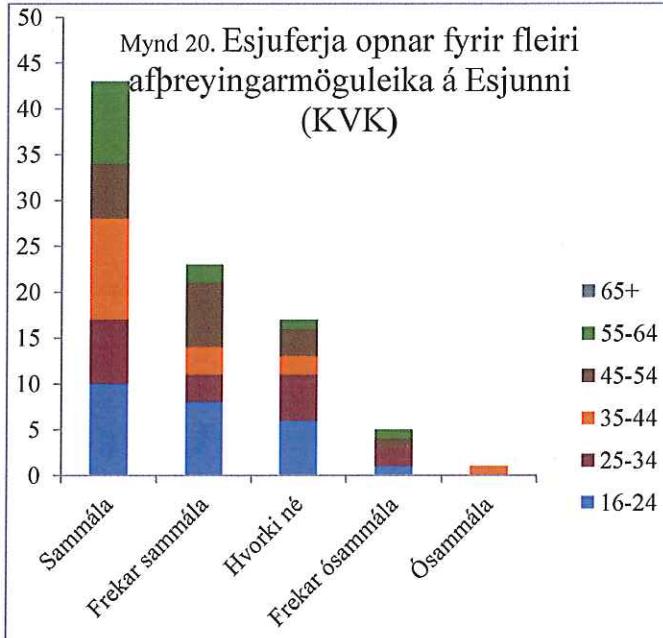
Mynd 18 og 19. Tíðni ferða göngufólks á Esjuna eftir kyni og aldri.

Því næst munum við sýna hvernig aldur og kyn hefur áhrif á skoðanir gagnavart þeim fullyrðingum sem voru lagðar voru fram varðandi áhrif Esjuferju, bæði jákvæð og neikvæð. Nær helmingur svarenda meðal kvenna er sammála og ef tekin eru saman svör þeirra sem eru alveg sammála og þeirra sem eru frekar sammála er hlutfallið 67%. Meðal karlmanna er svipað hlutfall þeirra sammála og kvenna eða 44% og þeir sem eru bæði alveg sammála og frekar sammála eru samanlagt heldur fleiri en meðal kvenna, eða 77%.

Mynd 21. Esjuferja opnar fyrir fleiri afþreyingarmöguleika á Esjunni (KK)

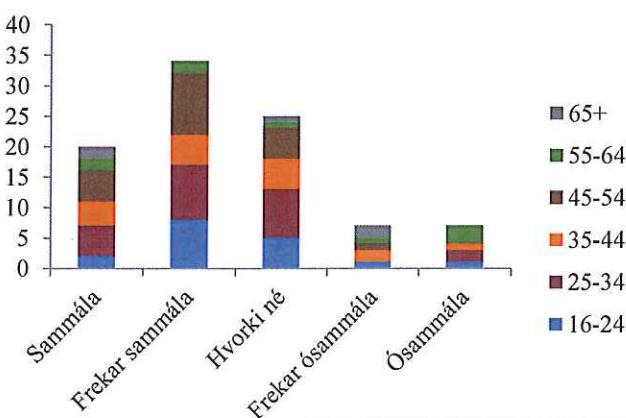


Mynd 20. Esjuferja opnar fyrir fleiri afþreyingarmöguleika á Esjunni (KVK)

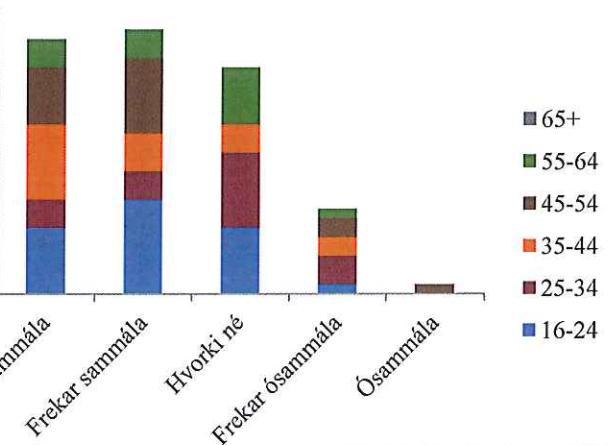


Nærri 25 prósent svarenda af báðum kynjum er óviss um hversu jákvæðra áhrifa gætir af bættum innviðum og öryggis í formi bættra gönguleiða á meðan að rúm 25% kvenna og um 20% karlmanna eru sammála fullyrðingu um að umbætur á göngustígum og bætt öryggi komi til góða.

Mynd 21. Jákvæð áhrif vegna bættra innviða og öryggis í formi bættra gönguleiða (KK)

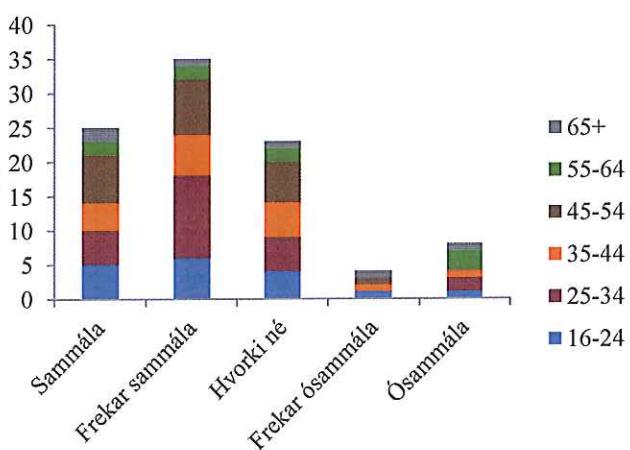


Mynd 22. Jákvæð áhrif vegna bættra innviða og öryggis í formi bættra gönguleiða (KVK)

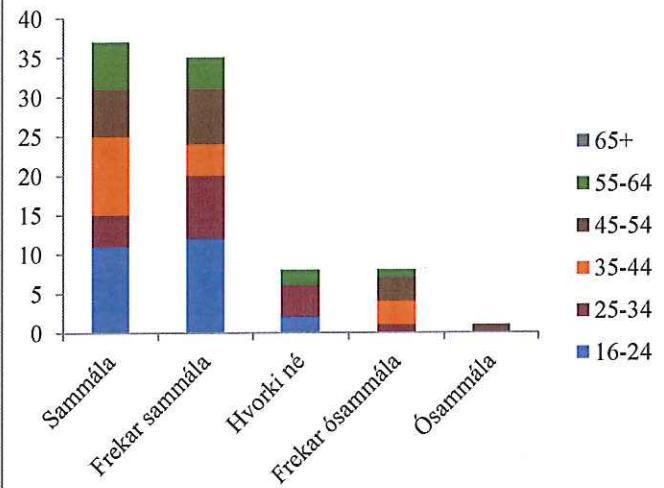


Sá hópur sem er frekar sammála er 35% meðal karlmanna, flestra á aldursbílinu 25-34 ára og milli 55 og 64 ára. Á meðan að komur í yngsta aldursflokknum 16-24 ára og svo 45-54 ára eru frekar sammála fullyrðingunni. Þetta verður að túlkast sem blönduð svör. Á vettvangi tjáðu margir viðmælendur og göngufolk að þeim þætti mikilvægt að stígarnir væru sem náttúrulegastir. Í athugasemnum í lok könnunar kom t.d. fram að það ætti að leyfa fjallinu að vera eins náttúrulegu og mögulegt væri, t.d. ekki höggva stíga í bergið, ekki hlaða tröppur eða setja handrið. Þá tók einn göngumaður sérstaklega fram að allar framkvæmdir væru óæskilegar nema kannski lagfæring eystri stígsins. Breikkun vestari stígs upp að Sumarkinn væri mikið ból því hún drægi nú miklu fleiri en ádur upp Einarasmýrina. Á hinn bóginn hefði starf sjálfboðaliða við náttúrulega tröppugerð og fráveitu verið til góðs.

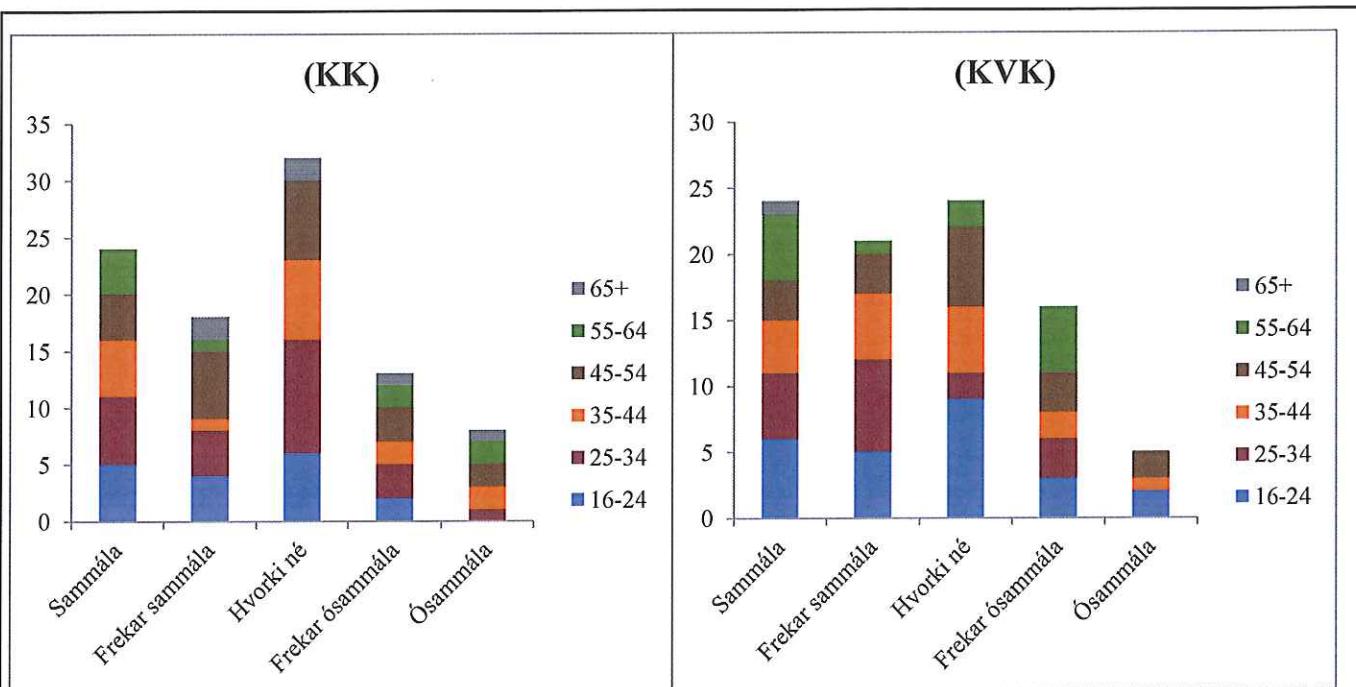
Jákvæð áhrif vegna bætts aðgengis fólks að Esjuhlíðum (KK)



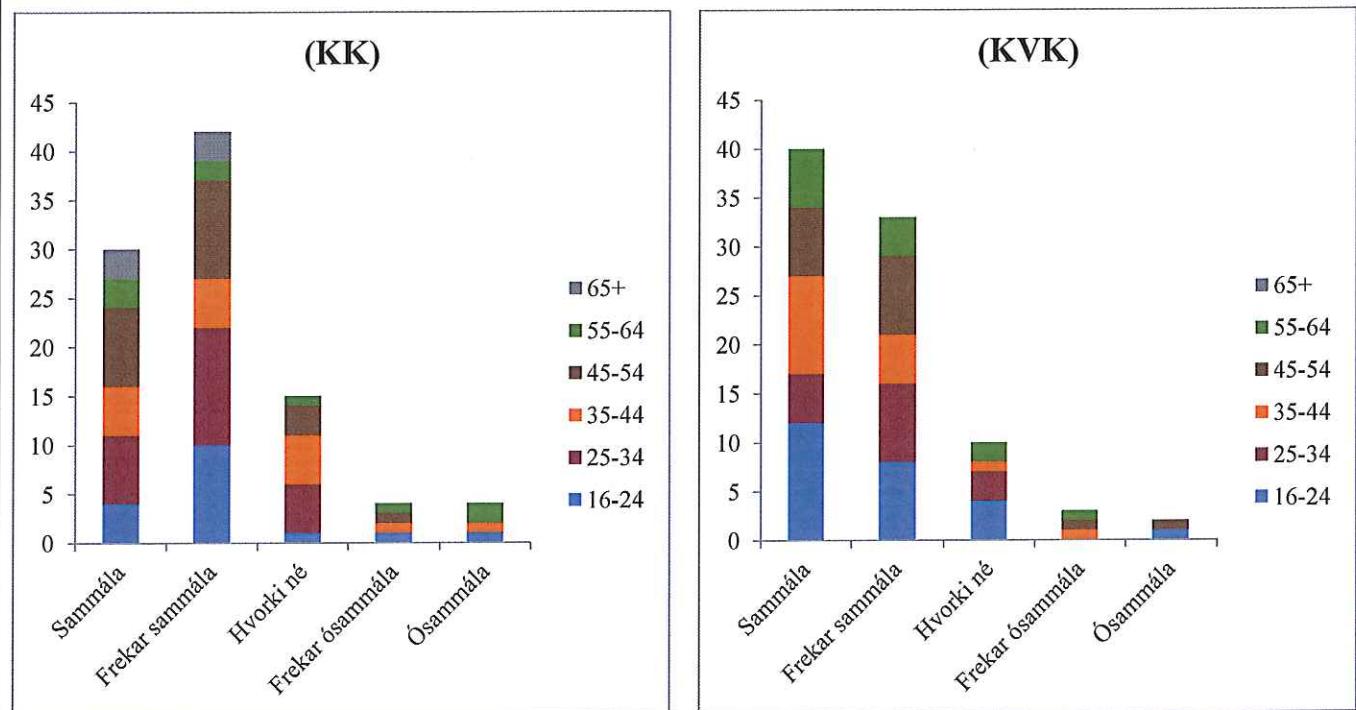
Jákvæð áhrif vegna bætts aðgengis fólks að Esjuhlíðum (KVK)



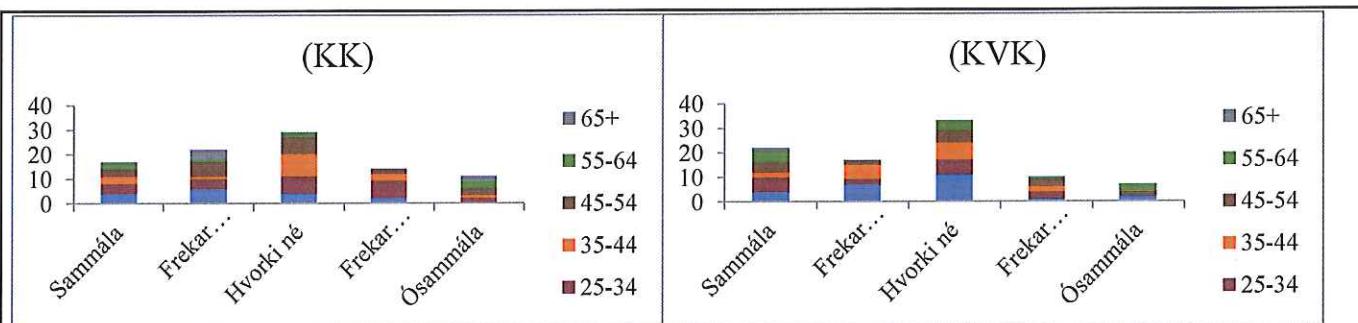
Mynd 23 og 24. Jákvæð afstaða til bætts aðgengis göngufolks að Esjuhlíðum eftir kyni og aldri.



Mynd 25. Og 26. Neikvæð afstaða vegna breytrar ásýndar Esjuhlíða eftir kyni og aldrí.

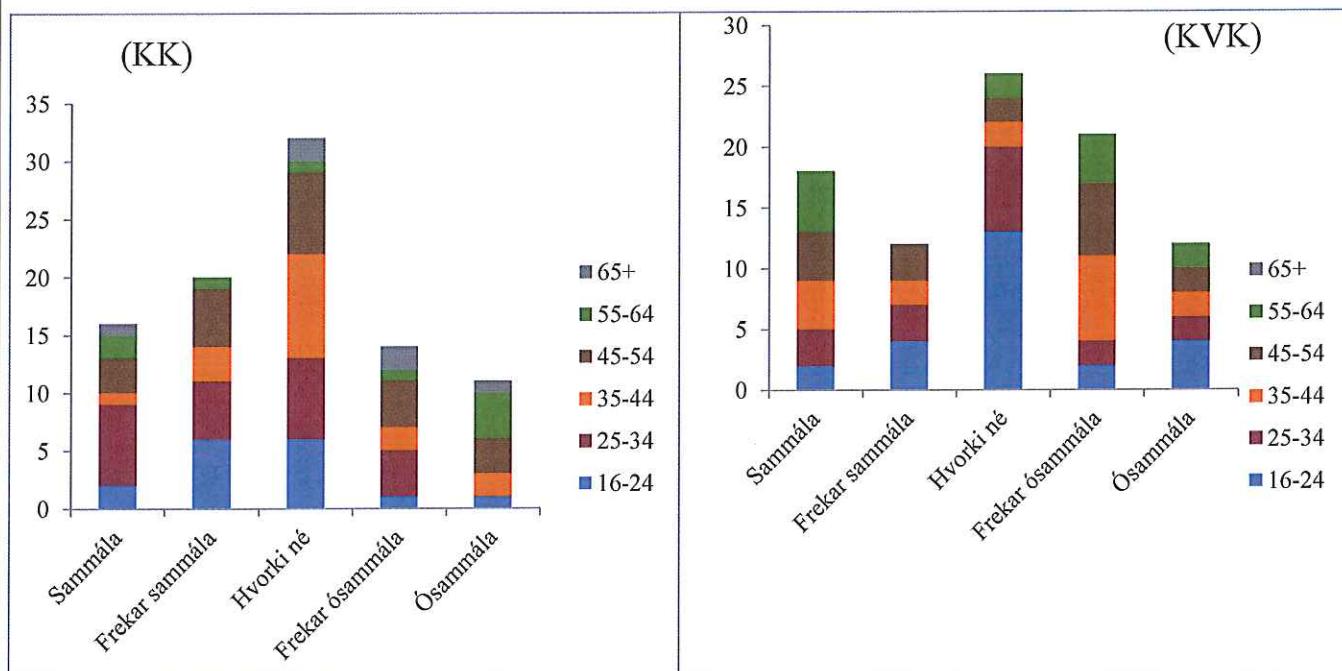


Mynd 27. Og 28. Jákvað áhrif vegna bætts aðgengis að útsýnisstöðum, eftir kyni og aldrí.



Mynd 29 og 30. Neikvæð áhrif vegna hljóðmengunar, svör eftir kyni og aldri.

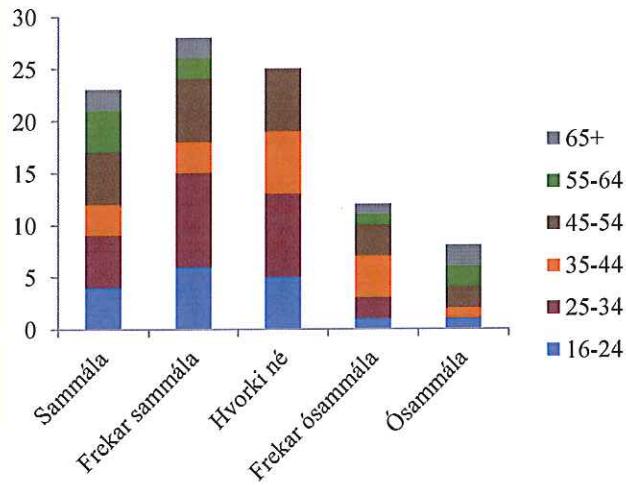
Langstærsti hluti karla og kvenna eru sammála eða frekar sammála að jákvæð áhrif skapist af bættu aðgengi. Nokkur umræða spannst um hugsanlega hljóðmengun meðal þeirra sem að við náðum tali af. Fjölmargir höfðu ferðast með kláf í Ölpunum eða annars staðar erlendis, og þeir höfðu minni áhyggjur af hljóðmenguninni. Tölurnar endurspeglar misjafna þekkingu eða reynslu af hljóðvist svifbrauta. Þeir sem þekktu vel til þeirra töldu umferðarniðinn vera meira mál en við rekstur svifbrautar.



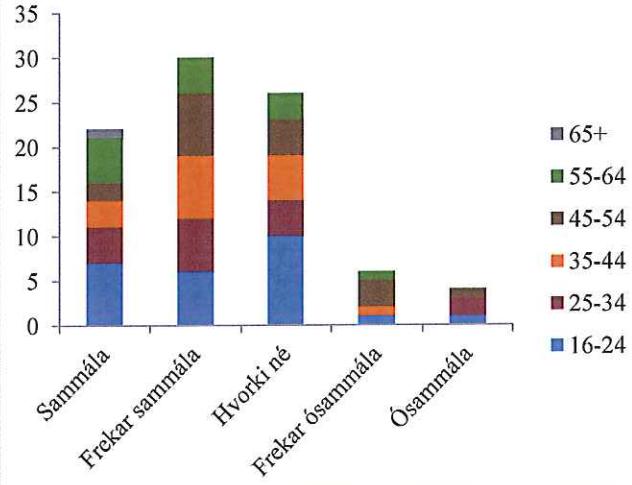
Mynd 31 og 31. Neikvæð áhrif vegna aukinnar umferðar fólks, svör eftir kyni og aldri.

Við krossprófuðum svör við tíðni gönguferða í fjallið við svör við jákvæðu/neikvæðu fullyrðingarnar. Þar er hægt að rýna skoðanir þeirra sem ganga hvað mest á Esjuna og þ.a.l. sjá hvort þeir gönguhópar séu almennt mótfallnir Esjuferju. Hér syrir neðan byrjunum við að sjá svör þeirra við jákvæðum fullyrðingum um byggingu Esjuferju. Eins og sést þá eru langflestir sammála eða frekar sammála eftirfarandi fullyrðingum. Spurning um bætta innviði og öryggi sýnir einnig að fólk er á báðum áttum með áhrif þess. Það væri því gott að hafa í huga ef hafist er handa við byggingu að veita fé í betrumbætum stíganna. Samkvæmt þessum tölum og eftir viðræður við þátttakendur þá myndu margir verða jákvæðari gangvart Esjuferju ef stígakerfið, sem sumstaðar er ekki er í góðu lagi, verði betrumbætt.

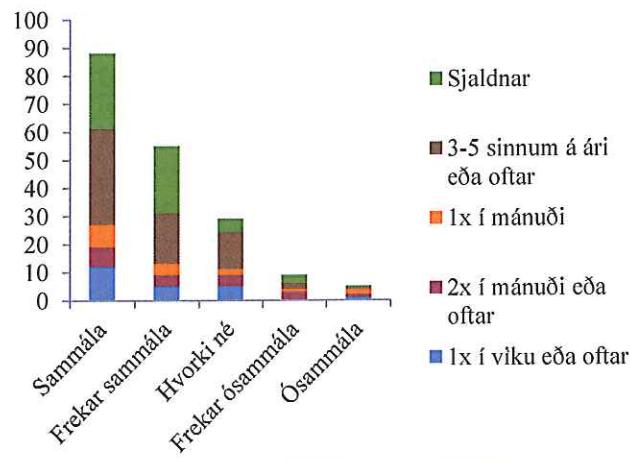
Mynd 32. Neikvæð áhrif vegna röskunar á náttúru (KK)



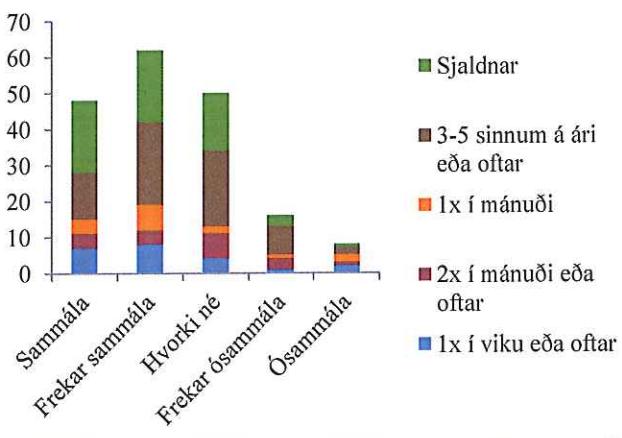
Mynd 33. Neikvæð áhrif vegna röskunar á náttúru (KVK)



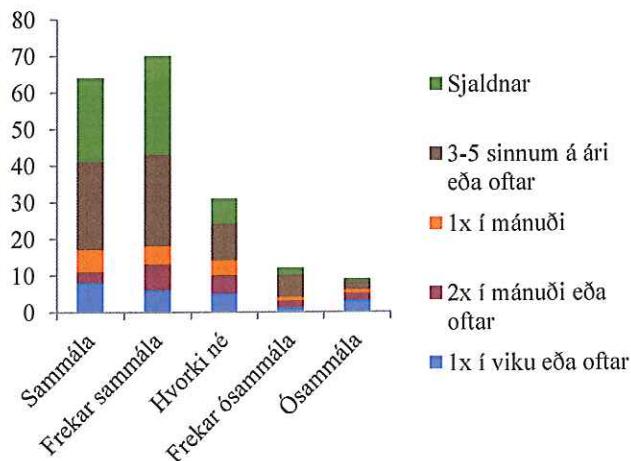
Mynd 33. Esjuferja opnar fyrir fleiri afþreyingarmöguleika á Esjunni.



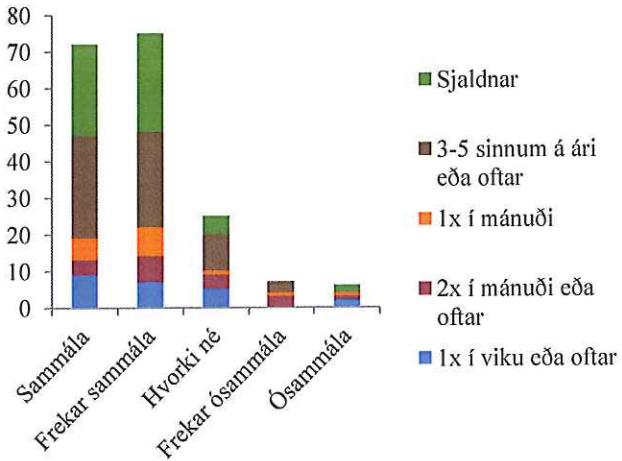
Mynd 34. Jákvæð áhrif vegna bættra innviða og öryggis í formi bættra gönguleiða.



Mynd 35. Jákvæð áhrif vegna bætts aðgengis fólks að Esjuhlíðum.

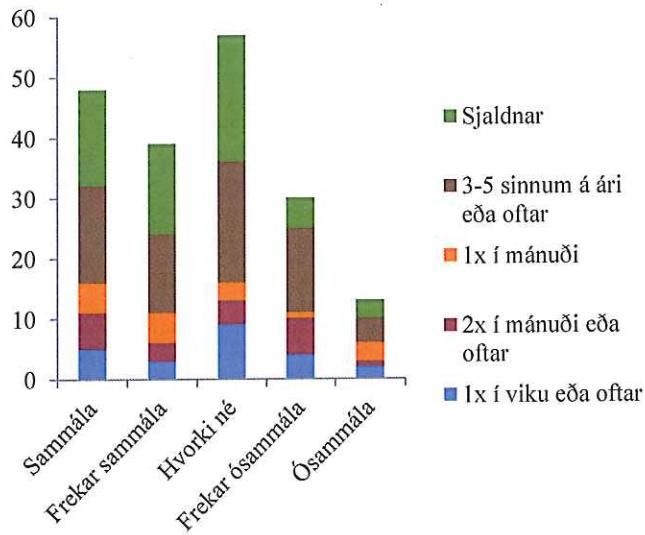


Mynd 36. Jákvæð vegna bætts aðgengis að útsýnisstöðum

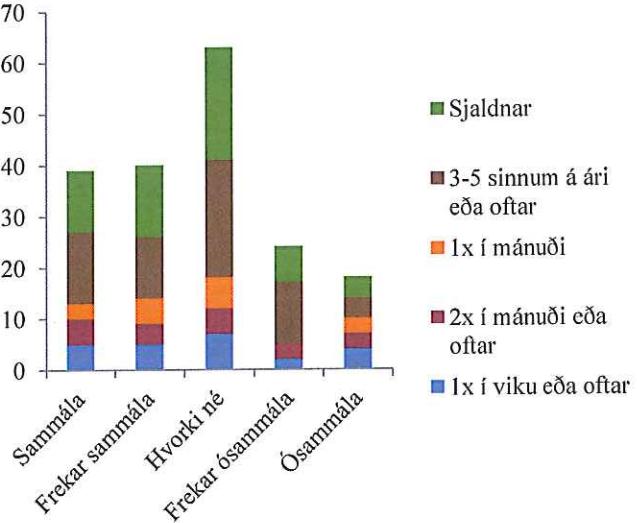


Göngufólk í Esjuhlíðum hefur einnig sterkar skoðanir gangvart neikvæðum áhrifum ferjunnar en þó er mun stærra hlutfall „Hvorki né“ svara hér heldur en við jákvæðum áhrifum. Það gefur til kynna að göngufólk er meira á báðum áttum hvað varðar neikvæðu áhrifin frekar en þau jákvæðu sem er gott að hafa í huga við framkvæmd verksins.

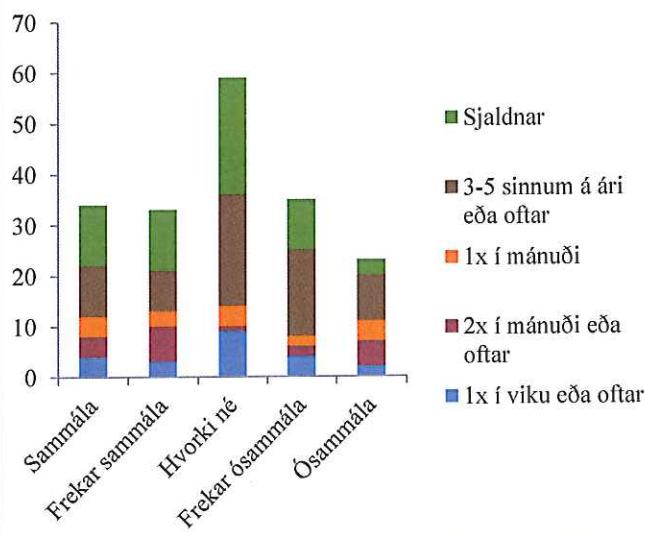
Mynd 37. Neikvæð áhrif vegna breytrrar ásýndar Esjuhlíða.



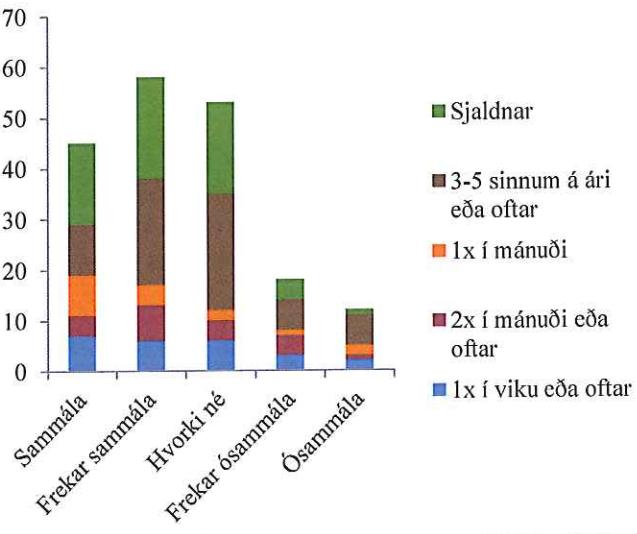
Mynd 38. Neikvæð áhrif vegna hljóðmengunar.



Mynd 39. Neikvæð áhrif vegna aukinnar umferðar fólks.



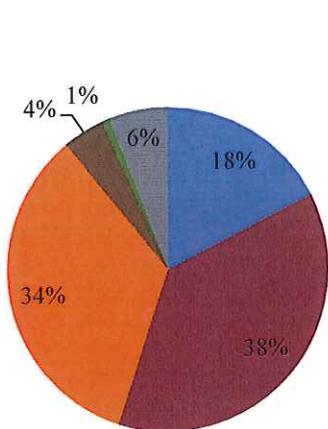
Mynd 40. Neikvæð áhrif vegna röskunar á náttúru.



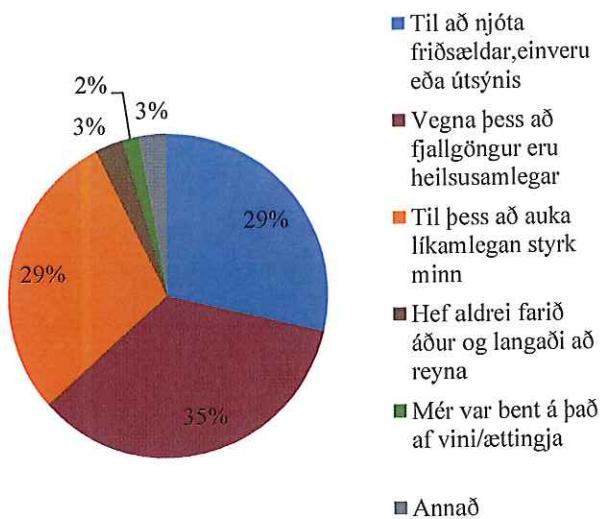
Við byrjun gagnasöfnunar var notast eingöngu við netkönnun sem send var í tölvupósti til þátttakenda, en eftir dræma svörun var ákveðið að breyta aðfer á vettvangi yfir í að nota útprentuð spurningablöð. Við þessa breytingu fengu þátttakendur tækifæri til að gefa fleiri en eitt svar við eftirfarandi spurningum. Til þess að spilla ekki niðurstöðum voru því tvær niðurstöður fengnar af hvorri spurningu og er hægt að skoða þær hér hlið við hlið.

Í fyrri spurningu var spurt af hverju fólk gengi á Esjuna og sú seinni spurði hvað það væri helst að skoða.

Afhverju gengurðu á Esju? (Einn svarmöguleiki)



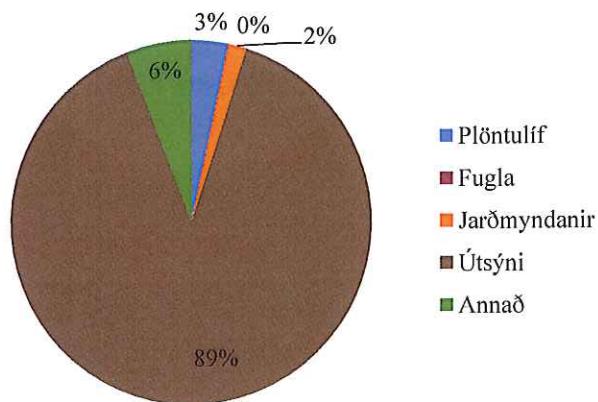
Afhverju gengurðu á Esju? (Fleiri en einn svarmöguleiki)



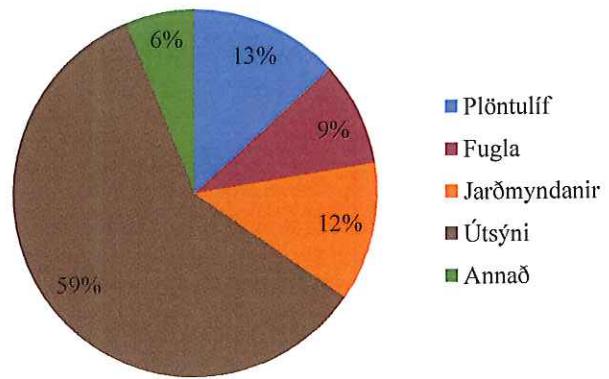
Mynd 41 og 42. Hvattinn að Esjugöngu – einn svarmöguleiki gefinn upp og fleiri svarmöguleikar gefnir upp í einu.

Þegar kemur að spurningunni um hvað fólk er að skoða þá er svarið frekar afgerandi og sýnir kosti þess að auka möguleika á útsýni í Esjuhlíðum.

Mynd 43. Hvað ertu helst að skoða þegar þú ferð um og dvelur á Esjunni?
(Einn svarmöguleiki)



Mynd 44. Hvað ertu helst að skoða þegar þú ferð um og dvelur á Esjunni?
(Fleiri en einn svarmöguleiki)



Við framkvæmd könnunarinnar var einnig spurt (spurning nr 9) „Hvað telur þú brýnast til að bæta öryggi göngumanna? (Á bilinu 1-6)“ en þar var leitast eftir álti fólks á hvað mætti helst bæta í fjallinu þar sem 1 var mikilvægast og 6 minnst mikilvægast. Var fólk beðð um að meta eftirfarandi atriði eftir mikilvægi.

- Betri göngustíga upp að Steiní
- Fleiri tröppur í klettabeltið
- Handrið í klettabeltið
- Betri stikur
- Sólarrafknúnar ljósastíkur sem leiðbeina í myrkri og lélegu skyggni
- Breikka stíginn

Vegna uppsetningar spurningarinnar á netinu ásamt athugasemdum svarenda dróum við þann lærdóm að stigagjöf ruglaði fólk í ríminu og það vissi ekki hvernig það átti að svara. Niðurstöður við svörum þeirrar spurningar urðu því ekki marktækar ásamt því að fólk fannst almennt mætti bæta suma hluti á þessum lista en aðrir væru alveg óþarfir.

Niðurstöður könnunar á viðhorfum göngufólks til framkvæmda og reksturs Esjuferju sýna almennt að afstaða göngufólks á fjallið er jákvæð. Könnun sem þessi er afmörkuð í tíma og rúmi og þess vegna gefur hún fyrst og fremst vísbendingar sem vonandi nýtast áfram í þróunarvinnu Esjuferjuáforma.

HEIMILDIR

Hannam, Kevin & Knox Dan. 2010. *Understanding Tourism – A critical Introduction*. Los Angeles:Sage.

Hansen, L.A. 2014. All is Data – the ontological status of empirical materials in tourism. Widtfeldt Meget, Jane, Stilling Blicheldt, Bodil., Hansen, L.A & Hvass, K.A (eds.) 2014. *Tourism Methodologies*. 25-43.

Hermann Þór Hauksson.2012. GoProHD Skálafell Downhill Test Run. Fundið á https://www.youtube.com/watch?v=s6DXh1P8_6c

Máni B. 2014. Downhill Úlfarsfell 2014. Fundið á <https://www.youtube.com/watch?v=fHCM0QI2AO4>

Nordin, S. & Svensson, B. 2007. Innovative destination governance: The Swedish ski resort of Åre. *The International Journal of Entrepreneurship and Innovation*. 8(1), 53-66.

VSÓ ráðgjöf. 2014. *Svifbraut í Esju – Fyrirspurn um Matsskyldu*. Reykjavík. Júli 2014.

Widtfeldt Meged, Jane, Stilling Blicheldt, Bodil., Hansen, L.A & Hvass, K.A (eds.) 2014. *Tourism Methodologies*. Copenhagen: Copenhagen Business School Press

LOKAORD

Eftir að hafa rýnt í niðurstöður þessarar rannsóknar er hægt að greina almenna jákvæðni gagnvart Esjuferju og byggingu hennar. Göngufólki lýst vel á aukna möguleika sem myndast gætu í fjallinu ásamt bættum og auknum innviðum, sem svo sannarlega vantar í fjallið. Meirihluti svarenda stunduðu Esjuna ekki reglulega sem gefur að kynna að sá hópur sem helst var leitast eftir svara frá, þ.e.a.s. reglulegir Esjufarar eru ekki í miklum meirihluta, þó svo að könnunin hafi farið fram á hausti og búist var við að þeir yrðu fjölmennastir þá. Fólk var einstaklega jákvætt gangvart auknum möguleikum fólks til ferða á Esjuna, og þá aðallega þeirra sem venjulega gætu það ekki.

Svarendur og göngufólk sem við rékumst á á vettvangi var langt frá því að vera skoðanalaust og þó svör við neikvæðum staðhæfingum gæfu lítið afgerandi niðurstöðu vegna þess hvað fólk taldi sig vita lítið voru flestir á því í samtölum að svona framkvæmd myndi hafa tölverð áhrif á núverandi yfirbragð svæðisins. Með því að hafa það í huga er hægt að halda almenningsmati á byggingu ferjunnar háu o.þ.a.l. umtali góðu.

Kynjaskipting í fjallinu var nær hnífjöfn en einnig var mjög jöfn aldurskipting ef frá er talinn 65+ flokkurinn. Mögulegir markhópar fyrir ferjuna væru því á breiðum skala en 30% sögðust myndu nýta sér ferjuna og 50% sögðu kannski. Þarna eru því mögulega 80% svarenda tilbúnir að nýta sér Esjuferju ef rett væri farið að framkvæmd hennar.

Ljóst er að þónokkur hópur göngufólks er fyrst og fremst að ganga á fjallið sér til heilsubótar eða sem líkamsrækt í náttúrulegu umhverfi (sjá mynd 40 og 41). Tilvitnunin hér að neðan er frá einum úr þeim hópi.

”Ég nota fjallið til brekæfinga og til að mæla styrk minn. Ég væri ekki að kalla eftir Esjuferju en tel að hún væri ekki mikið að trufla mig ef hún væri byggð“.

Ljóst er að viðmælendum fannst að fyrir sérstaka aðstöðu væri eðlilegt að greiða, en fyrir aðgang að svæðinu til gangna og útvistar, væri ekki eðlilegt að borga sérstaklega fyrir eins og hér kemur fram að lokum.

„Ég vil ekki þurfa að borga fyrir að ganga upp á Esjuna. Ef ég aftur á móti myndi nýta mér Esjuferjuna þá fyrndist mér sanngjart að greiða fyrir þá þjónustu“.

BÆKLINGUR



MARKAÐUR

Fjölbreytni

Farþegaferja á Esju eykur framboð afþreyingar í nágrenni borgarinnar og verður mikilvæg nýjung fyrir ferðamenn og fyrirtækji. Esjan býður upp á fjölbreyttu möguleika til afþreyingar en þar má m.a. nefna stórkostlegt útsýni yfir Reykjavík og nágrenni, jöklar, sólarlag og norðurhlíðar.

Með tilkomu farþegaferju gætu margir möguleikar til útvistara myndast en þar má nefna gönguferðir, hjólaferðir, skíðaþróttir og flleira.

Esjuferja myndi gera tólk, sem einhverra hluta vegna hefur ekki möguleika að klífa fjallló, kleift að njóta útsýnis af toppi Esjunnar.

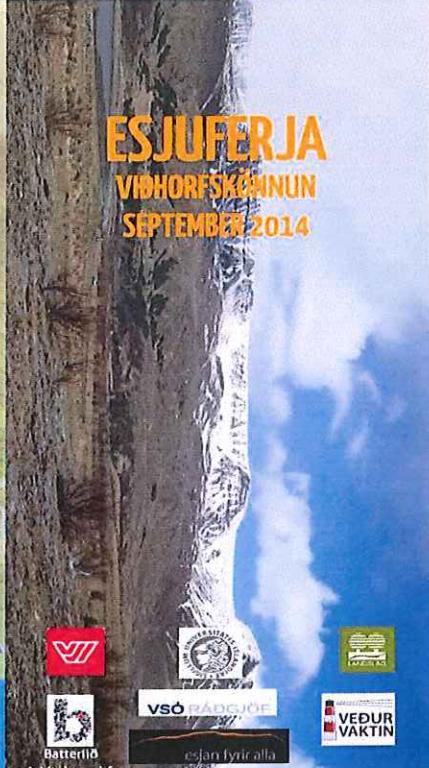
Ferð á Esjuna þarf ekki að taka langan tíma. Hún er stutt frá borginni og þangað gengur strætó.

Aukin þörf er á fleiri afþreyingarmöguleikum í kring um Reykjavík og nágrenni, fyrir ferðamenn jámt sem helmamenn.



ESJUFERJA EHF.

Síðumúla 1, 108 Reykjavík
Ísland
www.esjuferja.is



STADSETNING

Hólsom framkvæmd sem lílio ber á

Estuferjan verður staðsett við botn Kollafjarðar og teygir sig upp á Esjubrúnir nokkuð austan við Þverfellshorn.

Kláfurinn fer ur 20-30 metra hæð um millistöð sem heilir Raubhóll (500 m.y.s.) og ráðan upp á brún Esjunnar í 850 metra hæð. Loftlinan er um 2 kilómetrar og ferðatími 4-5 mínútur. Fyrihugað er að tveir farþegaklefar, sem hver rúmar 30 manne, munu ferja fólk fram til baka.

Staðarval ferju upp á Esju er vandasamt og ýmislegt ber að hafa í huga, sér í lagi umhverfis og öruggispætti. Huga þarf að gróðri, fuglalífi, náttúruvernd, vatnafari, veðurfari og þá heist vindí og snjó o.fl. Einnig þarf að taka tillit til gangandi fólk, slysahættu, jarðeigenda á svæðinu og morgu flæra.

Eftir vandlega lögum er fyrrsta staðarval fyrir Esjuferjuna við botn Kollafjarðar ekki langt frá þeim stað þar sem gönguþólk hefur göngu sína upp á Esjuna. Ástæðurnar eru heist þær að þær er nú þegar vísl að aðstöðu t.d. kaffihús, strætóstöð, aðstaða fyrir bíla og rútur.

Landrymi á svæðinu er nægt fyrir ferju og ætti að vera hægt að staðsettja hana þannig að sem minnst beri á henni. Toppstöð er fyrirhuguð á brún Esjunnar.

VERKEFNISHUGMYND

Umhverfisvæn og arðbær

Markmiðið er að skapa umhverfisvæna og arðbæra starfsemi sem feist í því að reisa og starfrækja farþegaferju sem flytur 100-150 þúsund ferðamenn árlægja upp á millistöð og Esjubrúnir. Þar verði aðstaða til móttóku ferðamanna.

Gestir ferjunnar verða Íslendingar í margvislegum erindagjörðum en auk þess erlendir ferðamenn sem vilja koma og skoða þessa perlu í nágrenni Reykjavíkur og njóta útsýnis og víðáttu.

A undirbúningsstigini er áhersla lögð að þróa og móta hugmyndina í nánu samráði við hagsmunaaðila.

Frekari upplýsingar má finna á heimasíðu Esjuferju en hún er www.esjuferja.is

