



2012

Þjóðarspegilinn

Samgöngur og hreyfanleiki: Áfangastaðurinn Strandir

Katrín Anna Lund
Gunnar Þór Jóhannesson

Viðskiptafræðideild
Ritstjóri
Ingjaldur Hannibalsson

Rannsóknir í félagsvísindum XIII. Erindi flutt á ráðstefnu í október 2012

Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands



HÁSKÓLI ÍSLANDS

Samgöngur og hreyfanleiki: Áfangastaðurinn Strandir

Katrín Anna Lund
Gunnar Þór Jóhannesson

Þessi grein byggir á rannsóknarverkefni um tengsl samgangna, hreyfanleika staða og ímynd þeirra í samhengi ferðaþjónustu. Markmið þess var að kanna hvernig samgöngur, með tilliti til mismunandi ferðamáta, hafa áhrif á hreyfanleika (*mobility*) staða eða svæða, hvernig þær staðsetja þá á huglægan máta og hvernig sú staðsetning hefur áhrif á ímynd tiltekins svæðis inn á við jafnt sem út á við. Rannsóknin beindist að Strandasýslu en sköpun Stranda sem áfangastaðar í ferðamennsku er forsenda verkefnisins (Gunnar Þór Jóhannesson, Katrín Anna Lund og Guðrún Þóra Gunnarsdóttir, 2011). Strandir ná frá Holtavörðuheidi í suðri að Geirólfsgrúpi, milli Skjaldbjamarvíkur og Sigluvíkur, í norðri. Strandir, eins og vísað er til sýslunnar í daglegu tali, má að mörgu leyti skilgreina sem jaðarsvæði og þá ekki síst hvað samgöngur varðar. Það eru aðeins þrjú þéttbýliskjarnar í sýslunni, Borðeyri sem tilheyrir Bæjarhreppi syðst í sýslunni með innan við 30 skráða íbúa, Hólmavík í Strandabyggð með 380 íbúa og Drangnes í Kaldrananeshreppi með 72 skráða íbúa (Hagstofa Íslands, 2012). Alls eru um 770 íbúar skráðir á Ströndum í dag (Hagstofa Íslands, 2012) en sýslan er 3.504 km² að flatarmáli¹. Það er því augljóst að byggð svæðisins er dreifð og samgöngur til og frá og innan svæðis eru og hafa alltaf verið, mikilvægar. Nýlegur vegur yfir Þröskulda, til Hólmavíkur, þykir mikil framför fyrir tengsl Strandasýslu við önnur landsvæði sem vegur þungt í ljósi vaxandi ferðaþjónustu á svæðinu. Þó að aðgengi bíla skipti miklu fyrir Strandir í dag þá hafa annars konar samgöngumáttar haft mjög mikið vægi og hafa enn. Til dæmis komst ekki á vegasamband til nyrstu sveita Strandasýslu, þ.e. í Árneshreppinn, fyrr en upp úr 1960 og enn þann dag í dag er landleiðinni frá frá Drangnesi norður á Gjögur ekki haldið opinu frá janúar til og með mars. Hins vegar er flogið á Gjögur tvisvar í viku yfir vetrartímam. Þrátt fyrir þetta var stærsta verksmiðjubygging á Íslandi byggð á Djúpuvík í Reykjafirði 1934 þegar þar var reist ein fullkomnasta síldarverksmiðja í Evrópu. Starfsemi hennar að fullu árið 1935 og stóð til 1950. Allt efni til byggingar verksmiðjunnar og vinnuafli var flutt með skipum til Djúpuvíkur rétt eins og þegar önnur síldarbræðsla, í Ingólfsfirði var byggð nokkrum árum síðar (Benedikt Sigurðsson o.fl., 2007).

Þessi staðreynd undirstrikar tvo megin útgangspunkta greinarinnar: í fyrsta lagi, þegar áhrif samgangna innan svæða eru skoðaðar í tengslum við þróun ímyndar þess þarf að horfa til mismunandi tegunda ferðamáta t.d að ferðast fótgangandi, á hestum, skipum og hvernig það skapar mismunandi aðgengi innan svæðis og til og frá því. Í öðru lagi þá þarf að skoða hvernig staðir eru hreyfanlegir, hvernig þeir vaxa og dafna, dvína og jafnvel hverfa sem einnig hefur áhrif á birtingarmynd svæðisins sem heildar. Saga Stranda, eins og svo margra annarra svæða, hefur einkennst af þessum hreyfanleika. Svæðið upplifði nokkurs konar gullaldarár þegar síldin gekk í miklum mæli inn á Húnaflóa á fyrri hluta 20. aldar. Síldin er ólíkindatöl og skömmu eftir 1950 var hún nánast horfin af svæðinu. Vélasamstaðurnar voru seldar og eða fluttar á eftir

¹ Bæjarhreppur sem er syðsti hluti Strandasýslu sameinaðist Húnaþingi Vestra árið 2011. Íbúar Bæjarhrepps eru um 100. Ekki er haldið utan mannfjölda sýslna á vegum hins opinbera.

nýjum gönguslóðum síldarinnar. Eftir standa byggingar sem minnismarki um ótrúlega uppbyggingu og horfin tíma sem er þó einnig nálægur og áþreifanlegur ef gengið er um rústirnar í Djúpuvík og Ingólfsfirði. Síðan um miðbik 20. aldar hefur fólki fækkað jafnt og þétt á svæðinu. Samfélagið hefur byggt á sauðfjárbúskap og sjávarútvegi en á síðustu árum hefur ferðaþjónusta orðið fyrirferðarmeiri. Ferðaþjónustuaðilar upplifa aukna umferð ferðafólks en nákvæmar tölur um fjölda og dvarlarlengd gesta á svæðinu vantar. Samgöngur eru augljós grunnþáttur ferðamennsku þar sem þær tryggja hreyfanleika ferðafólks en þær eru líka mikilvægt aðdráttarafl svæða í sjálfu sér. Í dag eru merki um að verið sé að virkja samgöngumáta fyrri tíma inn í ferðaþjónustu á Ströndum meðal annars með áherslu á að endurvekja þá slóða og farvegi sem ferðast var um fyrr á tímum og tvinna þá saman við þjóðsögur og frásagnir af samfélaginu. Hvernig leiðir eru valdar og virkjaðar geta gefið vísbindingu um hvernig ímynd er verið að skapa af svæðinu og hvernig sjálfsmynd íbúa svæðisins fléttast saman við þá ímyndasköpun. Megin spurning verkefnisins er því; *hvernig er hreyfanleiki staða virkjaður inn í sköpun svæðis sem áfangastaðar í ferðamennsku?*

Greinin hefst á stuttri fræðilegri umfjöllun um hugtakið hreyfanleika og hvernig líta má á stað sem *verðandi* í margleitum tengslum. Því næst lýsum við hvernig ásýnd og ímynd Stranda hefur mótast í tengslum við samgöngur og breytingar á þeim og færur rök fyrir því að líta megi á slóða sem órjúfanlegan þátt í tilurð staða. Í lokahluta greinarinnar tökum við dæmi byggt á vettvangsrannsókn á svæðinu til að varpa ljósi á hvernig staðir verða til m.a. í gegnum ferðalög fólks til, frá og um þá.

Hreyfanleiki staðar

Hugtakið hreyfanleiki (*mobility*) hefur fengið mikla umfjöllun hjá fræðimönnum á undanförunum árum. Þetta á ekki síst við um þá fræðimenn sem hafa fengist við kenningar um gerendanet (*Actor-Network Theory*; t.d. Hetherington, 1997; Mol og Law, 1994; Sheller og Urry, 2004; Urry, 2000) og er í takt við uppgang kenninga síðformgerðarhyggju í félagsvísindum. Einnig hafa fræðimenn sem hafa unnið með hugtökin staður og landslag innan landfræði og mannfræði, ekki síst þeir sem lagt áherslu á nálgun fyrirbærafræðinnar, bent á að þessi hugtök verði að greina með því að gera hreyfanleika skil í tíma jafnt sem rúmi (t.d. Ingold, 2000, 2006, 2010; Jóhannesson og Bærenholdt, 2008; Lund, 2008; Lund og Benediktsson, 2010; Rose og Wylie, 2006; Lorimer, 2006;). Í þessum fræðum er lögð áhersla á að fólk ferðast ekki einungis um staði, og skapar þannig hreyfanleika, heldur er staðurinn sjálfur einnig hreyfanlegur, eða á sífelldu ferðalagi. Sérhver staður er því ekki einungis yfirborð, eða stöðugt umhverfi fyrir ferðir okkar heldur eru tengsl fólks og staða gagnvirk. Tilurð staða byggir á þeim tengslum sem hann á í, til að mynda við íbúa og ferðafólk. Hetherington (1997) vísar til Foucault sem kemur fram með þá líkingu að staður sé skip. Skip eru aldrei kyrrstæð, segir hann, en á sífelldri ferð á milli (áfanga)staða og mynda tengsl þeirra á milli og leggja þar með til við sköpun þeirra. Hann heldur því fram að staðir séu ekki ólíkir skipum að því leyti að þeir tengja saman mismunandi efnislega veruleika í tíma og rúmi sem um leið eiga þátt í sköpun staðarins, skilgreina hann og hlada hann merkingu. Þeir tengja saman efnislegt umhverfi, hluti, mannlegt gildismat, merkingu og samskipti (Sheller og Urry, 2004). Samkvæmt þessum hugmyndum eru staðir aðeins til í gegnum tengsl sem spanna bæði tíma og rúm. Við skipan slíkra tengsla verða staðir til, í það minnst um stundarsakir. Þeir eru aðgreindir hreyfanleikanum eða flæðinu sem þeir spretta úr og að nokkru leyti gerðir stöðugir. Að nokkru leyti því staðir eru aldrei skilgreindir á endanlegan hátt, þeir eru ávallt verðandi í viðvarandi staðsetningarferli (Hetherington, 1997; Gunnar Þór Jóhannesson, 2005). Tengsl eru dýnamísk í eðli sínu; þau taka sífelldum breytingum eftir því sem að þau myndast,

mótast, þróast, eða dvína, jafnvel rofna. Þess vegna er ferðalag staðarins alltaf háð duttlungum tengslanna og afstæðum þeirra og tengslaleysis.

Dæmi um þetta í tilfalli Stranda eru tengsl svæðisins við síldarævintýrið á fjórða og fimmta áratug síðustu aldar og ferðaþjónustu í upphafi þeirrar 21.. Síldin varð grundvöllur að breytingum á skipan hins hefðbundna bændasamfélags þegar síldarverksmiðjur voru byggðar upp á svæðinu. Ný atvinnutækifæri urðu til sem óneitanlega kom hreyfingu á samfélagið. Að einhverju leyti var svæðinu skotið inn í nútímann². Þegar síldin hverfur veikjast tengsl við nútímalegan verksmiðjurekstur á svæðinu og megnið af 20. öld markast umhverfi efnahagsmála af regluverki hefðbundins landbúnaðar og sjávarútvegs³. Við þúsaldarmótin kemst uppbygging menningartengdrar ferðaþjónustu á svæðinu á skrið með opnum Galdrásýningarinnar á Ströndum, á Hólmavík. Það markar upphaf sífellt öflugri tengsla við hnattrænt flæði ferðamennsku.

Það eru tengsl sem þessi rannsóknin beinist að með sérstakri áherslu á samgöngur og ferðamáta.

Staðir og slóðir

Ímynd Stranda hefur sögulega séð breyst umtalsvert allt frá þeim tíma sem að Þorleifur Kortsson sýslumaður á Borðeyri dæmdi galdramenn til dauða í Trékyllisvík í Árneshreppi um miðja 17. öld (Már Jónsson, 2008). Sú saga, þó ljót sé, hefur nú verið virkjuð beint inn í sköpun ímyndar Stranda sem áfangastaðar í ferðamennsku með stofnun Strandagaldurs og Galdrásýningar á Ströndum árið 2000. Sýningin byggir á að rekja slóðir galdra í landslaginu og þess vegna endurvakið gamla sögu sem ferðamenn geta rakið ferðalag sitt eftir. Þannig hefur nýr slóði verið skapaður í farvegi gamallar sögu. Þar sem megin hluti sýningarinnar er staðsettur á Hólmavík, ásamt upplýsingamiðstöð ferðamanna, hefur Hólmavík fengið það hlutverk að vera miðpunktur áfangastaðarinnar Stranda og hefur vegurinn um Þröskulda styrkt þá ímynd. Þröskuldarnir gera það að verkum að ímynd Stranda er í sífellt meira mæli mótuð af norður hluta Stranda frekar en syðri hlutanum sem áður var í alfaraleið ferðalanga um norðanverða Vestfirði. Í þessu samhengi má benda á að Hólmavík hefur ekki alltaf gegnt þessu hlutverki. Borðeyri var til dæmis kaupstaður og einn mikilvægasti verslunarstaður Íslands um miðbik nítjándu aldarinnar áður en þéttbýlismyndun komst á skrið á Hólmavík. Fyrir þann tíma var Kúvíkur, í Reykjafirði, Árneshreppi miðstöð verslunar við Strandir. Kúvíkur voru raunar eini löggilti verslunarstaður Strandasýslu allt fram til 1846 en fór í eyði 1949. Líklegt þykir að lýsisvinnsla á Kúvíkum og nálægð við hákarlaútgerð á Gjögri hafi átt mikinn þátt í að Kúvíkur urðu verslunarstaður en lýsi var eftirsótt verslunarvara á 17. og 18. öld í Evrópu (Birna Lárusdóttir, Gavin Lucas og Lilja Björk Pálmadóttir, 2004). Það er því ljóst að samgöngur, á landi, sjó og í lofti hafa skipt sköpun fyrir mótun síbreytilegra tengslaneta svæðisins og hreyfingu þess í fortíð og nútíð. Nýlagður malbikaður vegur yfir Þröskulda til Hólmavíkur er aðeins síðasta dæmið um samgöngubreytingar sem móta ásynnd og ímynd svæðisins.

Það er ljóst að ekki er nóg að líta á vegi og slóða sem tengingar á milli afmarkaðra staða. Önnur sjónarhorn á hlutverk vega og tengsl við hreyfanleika staða eru möguleg. Það má líta á það sem svo að vegir skapi félagslegt og efnislegt net sem geta útilokað einn stað á kostnað annars og rofið sum tengsl um leið og önnur eru sköpuð. Vegir, rétt eins og aðrir samgöngumátar, hafa áhrif á hvernig staðir vaxa, dafna og dvína

² Það ber þó að varast að gera ráð fyrir einhverskonar þróunarstökkum. Síldarvinnsla var búin að vera viðvarandi á svæðinu frá því snemma á 20. öld. Uppbygging verksmiðjanna í Djúpuvík og Ingólfsfirði var hápunktur síldaráranna á þessu svæði (Benedikt Sigurðsson o.fl., 2007).

³ Landbúnaður og sjávarútvegur hafa vissulega mótast af hugmyndakerfi framleiðsluhagkerfis (Benediktsson, 2001) en þó ekki í þeim mæli sem uppbygging síldarverksmiðjanna táknaði.

(Harvey, 2001). En þetta sjónarhorn er þó enn að nokkru takmarkað. Slóðar og vegir liggja í mismunandi áttir, yfir og um landslag, hafa mismunandi áferð og kalla þannig á mismunandi hraða og takt í hreyfingu þess sem að ferðast um þá. Það veur ólíkar tilfinningar fyrir umhverfinu og hvernig viðkomandi upplifir stöðu sína í því (Lund, 2010, 2012). Einnig veur þetta mismunandi skynjun á því sem að við viljum vísa til sem staðartíma- og rýmis. Vegir og slóðar eru því ekki einungis tengingar í sjálfu sér heldur, líkt og skipalíking Hetherington hér að ofan gefur til kynna, eru þeir staðir í sjálfu sér sem mótast í þeim hreyfanleika sem þeir eiga uppruna sinn í.

Hér að framan er vitnað til hvernig hvernig Galdrasýning á Ströndum byggir meðal annars á að rekja slóðir í landslaginu sem tengir svæðið saman á forsendum 17. aldar sögubrots um galdraofsóknir á svæðinu. Í því felst að skapa ákveðið flæði sem að staðsetur þann sem fylgir þeim slóða á þeim stað sem galdraofsóknir áttu sér stað en bíður á sama tíma upp á flæði tenginga. Það má því halda því fram að ekki sé hægt að aðskilja stað frá slóða rétt eins og skip á þurru landi hefur litla merkingu sem farartæki. Það að ferðast á galdraslóðum hreyfir við þeim tíma sem ferðalangurinn lifir í og bíður upp á tengingu við annan tíma; fortíð er tengd nútíð. Eins og Merleau-Ponty (2002) bendir á skapast tilfinning fyrir tíma í tengslum við umhverfið og efnisheiminn á hverjum stað. Þessi tengsl skapast í gegnum frásagnir (*narratives*) staðarins sjálfs sem fléttast inn í þær frásagnir sem að ferðalangurinn sjálfur ber með sér í fartaskinu (Lund, 2010, 2012). Slóðar og vegir eru því ekki einungis tengingar sem að skapa stað í gegnum legu sína heldur eru þeir einnig eiginlegur staður sem að endurspeglar lög mismunandi tímabíla sem að birtast og hverfa eftir því hver það er sem ferðast um þá og á hvaða hátt hann eða hún ferðast. Til að fá tilfinningu fyrir hvernig þetta fer fram munum við hér að neðan gefa dæmi af ferðalagi sem annað okkar tók þátt í á Ströndum sumarið 2012, svokallaða Þjóðsagnaferð. Tilgangurinn með því er að draga fram sumar af þeim ólíku frásögnum sem að ferðin fléttaði saman og sýna hvernig þær gefa mismunandi tilfinningu fyrir stað og staðsetningu þegar þær spinna staðinn saman.

Aðferðir og gögn

Frásögnin hér á eftir byggir á einum hluta rannsóknar á þróun Stranda sem áfangastaðar. Rannsóknin er hluti af stærra verkefni sem kallast *Chair in Arctic Tourism. Destination Development in the Arctic* og hýst er hjá Háskólanum í Finnörku, Noregi en Rannsóknarsjóður HÍ styrkti einnig þann hluta verkefnisins sem að fór fram sumarið 2012. Meginmarkmið heildarverkefnisins er að grafast fyrir um tilurð áfangastaða á norðurslóðum (Gunnar Þór Jóhannesson o.fl., 2011). Höfundar hafa unnið að rannsókninni á Ströndum síðan síðla árs 2010. Nokkrar vettvangsferðir hafa verið farnar á þessu tímabili sem hafa staðið í tvo til tíu daga hver. Viðtöl hafa verið tekin við ferðaþjónustuaðila, rannsakendur hafa tekið þátt í ferðum sem boðið er upp á og rætt hefur verið við heimafólk og ferðamenn á svæðinu. Gögn rannsóknarinnar samanstanda af upptökum og afrituðum viðtölum, ljósmyndum og vettvangsnótum auk ritaðra heimilda um svæðið og þróun ferðaþjónustu á því. Einnig skal nefna spurningakönnun sem var hluti af Þjóðmálakönnun Félagsvísindastofnunar í desember 2011 og janúar 2012 en ekki er unnið með þau gögn hér.

Að ferðast í hreyfanleika

Samgöngur hafa lengi vegið stóran þátt í hugum íbúa á Ströndum ekki síst í kjölfar sífellt meiri áherslu á bílinn sem samgöngutæki á síðustu áratugum, og má segja að fyrir mörgum séu vegir á Ströndum eitt af séreinkennum staðarímyndinnar (Guðrún

Póra Gunnarsdóttir og Gunnar Þór Jóhannesson, 2012). Í frétt í Tímanum árið 1949 segir:

Strandasýsla er sökum legu og staðhátta eitt af þeim héruðum landsins þar sem erfðast er að koma á fullkomnum samgöngum á landi sökum langrar og sums staðar vogskorinnar strandlengju („Mikilsverð samgöngubót“, 1949, bls. 1).

Það má því færa rök fyrir því að vegir á Ströndum hafi sögulegt og jafnvel táknrænt gildi fyrir staðinn sem afskekktan og þá stundum sem hluti af aðdráttaraflum hans sem áfangastaðar jafnvel þó skiptar skoðanir séu um ágæti þeirra. Um þetta vitna margir af þeim heimamönnum og ferðamönnum sem að við höfum rætt við í tengslum við rannsókn okkar. Vegir á Ströndum vitna um mismunandi tímabil og sögulegan hreyfanleika og mismunandi áferð þeirra og lega flétta saman mismunandi tímabilum. Þessi hreyfanleiki birtist til dæmis í þeim andstæðum þeim sem að birtust í Þjóðsagnaferðinni sem annað okkar tók þátt í í júní 2012.

Ferðin var skipulögð af forstöðumanni Galdrasafnsins, Sigurði Atlasyni og var auglýst á ensku sem „Landscape and Folklore“. Í ferðina fóru, auk Sigurðar, rannsakanda og bílstjóra, eldri kona frá Ítalíu, Anita, og norður amerískt par um þrítugt, Megan og Jason. Ferðin tók um 10 klukkustundir þannig að aðeins mun gefast færi að lýsa byrjun hennar hér. Ferðin hófst á Galdrasafninu sjálfu þar sem Sigurður mætti okkur, klæddur sem galdramaður, og byrjaði á að leiða okkur inn í myrkan heim galdra. Hvernig tilfinning fyrir tíma verður til í tengslum við efnisheiminn varð áþreifanleg í þessu samhengi ekki síst þegar Sigurður fékk þátttakendur í ferðinni til að hjálpa sér við að kveða niður draug. Þessi beina þátttaka í myrku safninu skapaði forsendur til að ferðast með hjálp ímyndunarafnsins til þeirrar fortíðar sem er ríkjandi í sögu Stranda, fortíð smábænda sem tórðu afskekktir í hrjóstugu umhverfi og glímdu við óvæginn náttúruöflin þar sem ógnirnar birtust í formi drauga og annarra óvætta. Ferðalagið var þegar hafið þar sem tilfinning fyrir hreyfanleika Stranda hafði verið vakin, jafnvel þó ekki hafi verið búð að leggja af stað í eiginlegri merkingu. Þegar út var komið beið bíllinn okkar og af stað var haldið. Sólin skein, himbriminn synti við höfnina þar sem Hólmavík speglaðist í sléttum sjónum. Þegar keyrt var frá Hólmavík sagði Sigurður í stuttu máli frá sögu þorpsins sem er tiltölulega ungar bær í sögu Stranda en upphaf hans má rekja til rétt fyrir og um aldamótanna 1900. Andrúmsloft frásagnarinnar hafði tekið á sig gjörbreytta mynd í takt við það tímabil sem hún snerti.

Við keyrðum sem leið lá á malbikuðum þjóðveginum og var ferðinni heitið yfir í Reykhólasveit, á Barðaströnd, eftir nýlögðum Þröskuldunum. Þegar Sigurður sagði frá áhrifum vegarins fyrir íbúa Hólmavíkur og nágrennis kom skýrt í ljós hversu táknræn leiðin er fyrir hvernig Strandir hafa hreyfst í átt að höfuðborginni. Hann sagðist meira að segja hafa brunað til Reykjavíkur til þess eins að fara í bíó og allt í einu vorum við komin í hraða nútímans þar sem fjarlægðir virðast vera að stytta í sífellu og við virtumst vera komin í órafjarlægð frá myrki og einangrun fyrri alda þar sem tíminn hafði virst silast áfram á afskekktum útnára. Við stoppuðum í Reykhólasveitinni þar sem að horft er yfir fjörðinn og við blasir borg Huldufólksins, að sögn Sigurðar. Við gengum frá bílnum til að fá betra útsýni á meðan Sigurður sagði okkur frá heimi huldufólks á Íslandi og lífnaðarháttum þeirra. Það hægði á ferðinni sem tók á sig nýjan takt er hún mjakaði sér inn í nýjar víddir og setti tóninn fyrir leiðina til baka yfir á Strandir sem var farinn yfir Steinadalsheiði og yfir í Kollafjörð. Vegurinn sem liggur inn með Gilsfirði, áður en komið er á heiðina, var lagður árið 1933 og var sá fyrsti sem var lagður til Hólmavíkur. Í frétt Tímans sem vitnað var til hér að framan segir að leið þessi sé „allerfið“ og fari um „áfallasaman fjallveg“ („Mikilsverð samgöngubót“, 1949, bls. 1). Árið 1938 var sýslumannsemættið á Ströndum fært frá Borðeyri norður á Hólmavík sem öðlaðist um leið nýtt hlutverk sem miðpunktur svæðisins. Í bílnum mjökuðumst við áfram eftir bugðóttum og illa viðhöldnum veginum og héldum áfram

að þræða slóðir álfa, drauga og útilegumanna í félagi við tímalausar frásagnir fortíðarinnar.

Það er einkennandi fyrir ferðina hvernig hreyfanleiki staðarins er spunnin eftir þeim vegum og slóðum sem valdir eru sem taka okkur á sinn hátt inn í önnur tímabil. Frásagnir vegarins spinna hins vegar ekki hefðbundna tímaröð (*chronology*) heldur fléttast tímabil frásagnanna saman og skapa óræðan og margfaldan (*multiple*) tíma. Vegirnir fela í sér frásagnir af atburðum vegna þess að þeir hafa mótast af frásögum þeirra sem farið hafa um þá; þeirra sem eru af þessum heimi sem og öðrum. Vegir og slóðar eru margleitt samansafn (*assemblage*) frásagna og tímabila. Hvernig þessar frásagnir birtast ferðalangnum veltur svo á hvernig hann eða hún ferðast um tiltekna slóða og í hvaða tilgangi. Lega slóðanna í, yfir og um landslagið, áferð þeirra og viðkoma orka líka á frásagnarfléttuna í gegnum áhrif sín á hraða og takt ferðamannsins. Sögur og frásagnir og efnislegir þættir landslagsins skapa því í sameiningu þá tilfinningu sem ferðalangurinn fær fyrir hreyfanleika staðarins.

Lokaorð

Þessi grein markar aðeins byrjun á ferðalagi sem að við höfundarnir erum að hefja; ferðalagi sem að á eftir að teygja sig lengra um óravíddir staðarins. Það að skoða sköpun svæðis sem áfangastaðar með kenningar um hreyfanleika staðar og dýnamík margbreytilegra tengslaneta til hliðsjónar er nýjung á sviði ferðamálafræðinnar hér á landi. Það er von okkar að þessi rannsókn muni verða innlegg í umfjöllun um tilurð áfangastaða og þróun ferðaþjónustu. Sú nálgun sem beitt er hér dregur fram að áfangastaðir eru ekki einungis félagslega mótaðir; staðir eru í eðli sínu dýnamískir og hreyfanlegir í tíma jafnt sem rými vegna margleitra (efnislegra og félagslegra) tengsla sem þeir eiga í og eiga tilveru sína að þakka.

Í þessum hluta rannsóknarinnar höfum við nálgast Strandir sem áfangastað með því að fylgja eftir vegum og slóðum og hlustað á frásagnir þær sem þeir fela í sér. Það hefur leitt okkur áfram inn á brautir frásagna sem að flétta staðinn saman, ásýnd hans og ímynd. Um leið draga þær fram hvernig hugmyndir um stöðu svæða sem miðja eða jaðar er sífelldum breytingum undirorpin vegna þeirra margbreytilegu tengsla sem staðurinn hrærist í. Umfjöllunin varpar ljósi á hvernig hægt er að virkja hreyfanleika staða í þróun áfangastaðar í ferðamennsku. Ferðin sem farin var er flókin ferðavara. Hún krefst þess að leiðsögumaðurinn spinni frásagnir af ólíkum tímabilum saman og veiti möguleika á innsýn í og hugrenningartengslum við fortíð og mögulegar leiðir til framtíðar. Rannsóknir skortir til að segja til um hvort að þetta sé vænleg leið til uppbyggingar ferðaþjónustu út frá markaðslegum forsendum. Það er hins vegar ljóst að það skortir ekki slóðir til að ferðast um í tíma og rúmi á Ströndum.

Heimildir

- Benedikt Sigurðsson, Birgir Sigurðsson, Guðni Th. Jóhannesson, Hjörtur Gíslason, Hreinn Ragnarsson, Jakob Jakobsson o.fl. (2007). *Silfur hafsins - Gull Íslands: Sildarsaga Íslendinga* (2. bindi). Reykjavík: Nesútgáfan.
- Benediktsson, K. (2001). Beyond productivism: Regulatory changes and their outcomes in Icelandic farming. Í K. Kim, I. Bowler og C. Bryant (ritstjórar), *Developing sustainable rural systems* (bls. 75-87). Pusan: PNU Press.
- Birna Lárusdóttir, Gavin Lucas og Lilja Björk Pálmadóttir. (2004). *Fornleifanuppgröfturnar á Kívíkum í Reykjarfirði*. Reykjavík: Fornleifastofnun Íslands.
- Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Gunnar Þór Jóhannesson. (2012). Sköpunarverkið Strandir – þrenns konar sjónarhorn. Í Ingjaldur Hannibalsson (ritstjóri), *Rannsóknir í félagsvísindum XIII: Viðskiptafræðideild*. Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- Gunnar Þór Jóhannesson. (2005). Hreyfingar ferðaþjónustu: Skipun þróunarverkefnis í ferðaþjónustu á Vestfjörðum. *Landabréfið*, 21(1), 21-38.
- Gunnar Þór Jóhannesson, Katrín Anna Lund og Guðrún Þóra Gunnarsdóttir. (2011). Sköpun áfangastaðar. Í Ingjaldur Hannibalsson (ritstjóri), *Rannsóknir í Félagsvísindum XII: Viðskiptafræðideild* (bls. 132-139). Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- Hagstofa Íslands. (2012). *Mannfjöldi eftir byggðakjörnum, kyni og aldri 2011-2012*. Sótt af <http://www.hagstofa.is/Hagtolur/Mannfjoldi/Byggdakjarnar,-postnumer,-hverfi>
- Harvey, P. (2001). Landscape and commerce: Creating contexts for the exercise of power. Í B. Bender og M. Winer (ritstjórar), *Contested landscapes: Movement, exile and place* (bls.197-210). Oxford: Berg.
- Hetherington, K. (1997). In place of geometry: The materiality of place. Í K. Hetherington og R. Munro (ritstjórar), *Ideas of difference: Social spaces and the labour of division* (bls. 183-199). Oxford: Blackwell.
- Ingold, T. (2000). *The perception of the environment: Essays in livelihood, dwelling and skills*. London: Routledge.
- Ingold, T. (2006). Rethinking the animate, re-animating thought. *Ethnos*, 71(1), 9-20.
- Ingold, T. (2010). Epilogue. Í K. Benediktsson og K. A. Lund (ritstjórar), *Conversations with landscape* (bls. 241-252). Farnham: Ashgate.
- Jóhannesson, G. T. og Bærenholdt, J. O. (2008). Enacting places through connections of tourism. Í B. Granås og J. O. Bærenholdt (ritstjórar), *Mobility and place: Enacting European peripheries* (bls. 155-166). Aldershot: Ashgate.
- Lorimer, H. (2006). Herding memories of humans and animals. *Environment and Planning D: Society and Space*, 24, 499-520.
- Lund, K. (2008). Listen to the sound of time: Walking with saints in an Andalusian village. Í T. Ingold og J. Lee Vergunst (ritstjórar), *Ways of walking: Ethnography and practice on foot* (bls. 93-104). Aldershot: Ashgate.
- Lund, K. A. og Benediktsson, K. (2010). Introduction: Starting a conversation with landscape. Í K. Benediktsson og K. A. Lund (ritstjórar), *Conversations with landscape* (bls. 1-12). Farnham: Ashgate.
- Lund, K. A. (2010). Slipping into landscape. Í K. Benediktsson og K. A. Lund (ritstjórar), *Conversations with landscape* (bls. 97-108). Farnham: Ashgate.
- Lund, K. (2012). Landscapes and narratives: Compositions and the walking body. *Landscape Research*, 37(2), 225-237.
- Már Jónsson. (2008). *Galdrar og siðferði í Strandasýslu á síðari hluta 17. aldar*. Hólmavík: Strandagaldur.
- Merleau-Ponty, M. (2002). *Phenomenology of perception*. London: Routledge.
- Mikilsverð samgöngubót: Bitruvegurinn, sem tengir saman vegakerfi Strandasýslu kostaði 1200 þúsund krónur. (1949, 20. september). *Tíminn*, bls. 1.
- Mol, A. og Law, J. (1994). Regions, Networks and fluids: Anaemia and social topology. *Social Studies of Science*, 24(4), 641-671.

- Rose, M. og Wylie, J. (2006). Guest editorial: Animating landscape. *Environment and Planning D: Society and Space*, 24, 475-479.
- Sheller, M. og Urry, J. (ritstjórar). (2004). *Tourism mobilities: Places to play, places in play*. London: Routledge.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.