



2013

Þjóðarspeggillinn

Af jaðrinum

Samfléttun slóða og staða

Katrín Anna Lund
Gunnar Þór Jóhannesson

Viðskiptafræðideild
Ritstjóri: Ingjaldur Hannibalsson

Rannsóknir í félagsvísindum XIV. Erindi flutt á ráðstefnu í október 2013
Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands
ISBN 978-9935-424-17-4



HÁSKÓLI ÍSLANDS

Af jaðrinum Samfléttun slóða og staða

Katrín Anna Lund
Gunnar Þór Jóhannesson

Oft er fjallað dreifbýli á Íslandi og víðar sem jaðarsvæði í tengslum við skilgreinda miðju höfuðborgar og annarra stærra þjónustukjarna. Yfirleitt eru jaðarsvæði skilgreind með tilliti til fjarlægðar eða samgangna, t.d. hversu langan tíma það tekur að ferðast frá miðju til viðkomandi staðar. Í þessari grein er ætlunin að fjalla um jaðarsvæði út frá kenningum sem leggja áherslu á tengsl sem skapandi afl. Þessi áhersla sýnir fram á að skilgreining jaðarsvæða er háð margbreytilegum tengslum í tíma og rúmi og sérhver staður er því afurð sögulegs, félagslegs og menningarlegs staðsetningarferlis sem er stöðugt að verki. Til að varpa ljósi á þetta munum við taka dæmi um landsvæði sem notið hefur ólíkrar stöðu í samhengi miðju og jaðars síðustu áratugi með áherslu á hlutverk vega. Strandir á norðanverðum Vestfjörðum eru yfirleitt skilgreindar sem jaðarsvæði í dag. Eitt af því sem undirstrikar jaðarstöðu Strandir í dag í hugum fólks eru slæmir vegir. Á fyrri hluta 20. aldar voru norðanverðar Strandir þó um skamma hríð miðpunktur stórfelldrar uppbyggingar atvinnustarfssemi, löngu fyrir tíma vegasambands. Nú til dags á vegurinn norður Strandir (Strandavegur nr. 643) þátt í að skapa seiðmagnað andrúmsloft svæðisins sem laðar ferðafólk hvaðanæva að á sama tíma og að honum má lýsa sem farartálma í ljósi þess hversu lítið honum hefur verið haldið við sem nauðsynlegri samgönguæð. Í greininni fylgjum við slóðum ferðafólks og lýsum hvernig vegurinn fléttar saman margbreytilegar athafnir sem eiga þátt í sköpun svæðisins og staðsetningu í samhengi miðju og jaðars.

Rannsóknin sem þessi grein byggir á er hluti af alþjóðlegu verkefni um þróun og áhrif ferðaþjónustu á norðlægum jaðarsvæðum¹. Gögnum var safnað í nokkrum aðskildum vettvangsheimsóknum á árunum 2011 til 2013. Fjórar heimsóknir stóðu í 5-10 daga en aðrar voru styttri. Að megninu til var þátttökuathugun og hálfstöðluðum viðtölum beitt en fyrirliggjandi gögn voru líka greind auk þess sem ljósmyndum af svæðinu var safnað (Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Gunnar Þór Jóhannesson, 2012; Gunnarsdóttir og Jóhannesson, 2014; Katrín Anna Lund og Gunnar Þór Jóhannesson, 2012).

Greinin hefst á umfjöllun um fræðilegar undirstöður með áherslu á hvernig vegir þjóna ólíkum hlutverkum fyrir tilurð og staðsetningu staða. Því næst greinum við hvernig Strandavegur nr. 643 á þátt í að staðsetja Strandir í samhengi miðju og jaðars.

Vegir, slóðar og samfléttun staða

Í þessari grein er byggt á verufræði tengsla í anda gerendanetskenningarinnar (Actor-Network Theory) og fyrirbærafræði (sjá t.d. Ingold, 2000, 2006; Van der Duim, Ren, og Jóhannesson, 2012). Í anda þeirra eru staðir ekki vel afmarkaðar og stöðugar einingar heldur verða þeir til í margbreytilegum tengslsamsetningum. Athafnir og hreyfingar margleitra gerenda knýja áfram stöðuga sköpun og endursköpun staða.

¹ Verkefnið kallast *Chair in Arctic Tourism. Destination Development in the Arctic* (2010-2012), og var hýst hjá Háskóla Finnmerkur, Noregi en fjármagnað af norska utanríkisráðuneytinu. Ennfremur styrkti Rannsóknasjóður Háskóla Íslands hluta íslenska verkefnisins.

Slíkir gerendur geta t.d. verið fólk, stofnanir og dýr en einnig þættir sem okkur er samt að hugsa um sem baksvið athafna okkar eins og haf, veðurkerfi, landslag og jörð. Út frá þessum sjónarhóli má líta á staði sem skurðpunkta margvíslegra slóða sem fléttast saman í stöðugu sköpunarferli veraldarinnar (Ingold, 2006).

Verufræði sem þessi sker sig frá algengri sýn á veröldina sem byggir á því sem kalla má kjarnahyggju (substantialism) (Emirbayer, 1997). Samkvæmt henni eru einingar veraldarinnar skýrt aðgreindar í upphafi og tengsl á milli þeirra koma til með tíð og tíma. Veröldin er þannig byggð upp af vel aðgreindum einingum sem verða fyrir áhrifum utanaðkomandi krafta eða tengjast fyrir tilstilli slíkra krafta. Sú tvíhyggja sem vesturlandabúum er svo töm grundvallast á kjarnahyggju, þ.m.t. aðgreining náttúru og menningar, huga og líkama eða hins efnislega og huglæga (Latour, 1993).

Vegir eru dæmi um slóða sem eiga þátt í mótun (becoming) staða. Oft er vegum lýst á tæknilegum forsendum sem byggja á fyrrnefndri kjarnahyggju. Staðir koma þá fyrir sem skýrt afmarkaðar einingar eins og punktar á landakorti og vegum er ætlað að spanna tiltekið mælanlegt landfræðilegt rými. Vegir eru hluti af samgönguinnviðum og er sem slíkum ætlað að tengja staði og skapa farveg fyrir flæði eða flutninga til og frá svæðum. Eins og Harvey (2013) bendir á er þetta viðhorf mjög skiljanlegt. Vegum er ætlað að þjóna sem „hagnýt rými“ sem koma stöðuleika á annars óstöðugar eða breytilegar aðstæður (bls. 79). Þeim er ætlað að skapa samtengingar og undirstrika samsemd, þ.e. að staðir sem áður voru ótengdir verði hluti af sama mengi. Að sumu leyti er þetta einmitt það sem vegir gera en ef horft er á vegi út frá sjónarhóli tengslahyggju má einnig greina annarskonar áhrif vega.

Verufræði tengsla er nátengd tópológískri sýn á samfélag og menningu. Tópológía eða grannfræði er víðfeðmt svið innan stærðfræði en í félagsvísindum hefur hún verið notuð til að lýsa hvernig margbreytileg tengsl í tíma og rými sem komið hafa æ betur í ljós í kjölfar hnattvæðingar og boðskiptabyltingar, móta samfélag og menningu (Lury, 2013; Lury, Parisi, og Terranova, 2012). Í grundvallaratriðum nýtist tópológía vel til að lýsa því hvernig hlutir halda formi sínu í stöðugu breytingarferli og hvernig tengsl leiða fram ólík rými sem geta bjagað hefðbundnar hugmyndir okkar um fjarlægðir (Law og Mol, 2001; Mol og Law, 1994). Tópológísk rými hafa ekki skýra afmörkun, það er ekki innri eða ytri hlið og það er ekki skýr munur á hinu aðgreinda og hinu almenna heldur er því haldið saman í stöðugu skipunarferli (ordering) (Harvey, 2012; Lury, 2013). Það sem virðist við fyrstu sýn fjarlægt í tíma eða rými getur við nánari athugun reynst nálægt. Fjarlægð er því hvorki einungis mæld í kílómetrum né heldur tíma. Tópológísk rými verða til við skipun hreyfingar eða tengslaathafna og geta fléttast saman fortíð og nútíð á óvæntan hátt. Franski heimspekingurinn Michel Serres útskýrir hvernig ólíkir tímar geta fléttast saman í tópológísku rými:

Time does not always flow according to a line [...] nor according to a plan but, rather, according to an extraordinary complex mixture, as though it reflected stopping points, ruptures, deep wells, chimneys of thunderous acceleration, rendings, gaps – all sown at random, at least in a visible disorder. [...] and thus things that are very close can exist in culture, but the line makes them appear very distant from one another (Serres og Latour, 1995, bls. 57).

Vegir eru birtingarmynd tengsla og eru í sjálfu sér afurð margleitra athafna og trauma sem tengja saman tíma og rými (Merriman, 2004). Vegir eru því tópológísk rými sem eru stöðugum breytingum undirorpin og þar með viðfang viðvarandi skipunarferla (Harvey 2012). Segja má að öll tengsl séu þrungin sköpunarkrafti á þann hátt að þau hafa möguleika á að hreyfa við þeim sögulega vef sem þau tengjast (Ingold, 2006). Með öðrum orðum má segja að veglagning tengi ekki aðeins fyrirframgefin rými heldur geti orðið til þess að leiða þau fram á annan hátt en áður og hafi þannig mótandi áhrif á staðsetningu staða í samhengi miðju og jaðars. Vegir opna því ekki

aðeins eða loka götum í samgönguinnviðum heldur eiga þeir einnig þátt í því að skapa möguleika á nýjum tengslum sem mótað geta staði til framtíðar. Framtíð og fortíð geta því fallið saman í tóþólógísku rými vegarins eða þeim tengslasamsetningum sem vegurinn býður ferðalöngum upp á.

Þær athafnir sem vegurinn leiðir fram og fyrrnefndar tengslasamsetningar eiga þátt í að skapa sérhvern stað. Staður er því ekki til í eitt skipti fyrir öll heldur er hann í stöðugu sköpunarferli og ávallt á hreyfingu. Hreyfing hans eða ferðalag er ávallt háð breytileika þeirra tengsla sem skapa hann, hvernig þau mótast, eflast, dvína eða jafnvel slitna. Við munum nú beina sjónum að hlutverki Strandavegar nr. 643 fyrir tilurð og staðsetningu Stranda sem jaðarsvæðis. Í þessu samhengi er athyglinni beint að þýðingu vegarins sem samtímis virkar sem tálmi og tenging og er á þann hátt mótandi afl eða gerandi í sköpun staðar en ekki einungis óvirk samgönguæð milli miðju og jaðars. Andrúmsloft Stranda sem jaðarsvæðis fer eftir því á hvaða hátt og í hvaða tilgangi ferðast er um veginn. Fyrir ferðamanninn getur hrjúf áferð hans og erfíð yfirferð táknað ferðalag inn í framandleika fortíðar út við nyrsta haf; sem jaðarsvæðis í tíma og rúmi. Á sama tíma er raunveruleikinn einnig sá að vegurinn getur hamlað för, rofið og einangrað og undirstrikar þá samhlíða annars konar ímynd staðarins sem jaðarsvæðis. Í þessu samhengi verður athygli sérstaklega beint að nyrsta hluta Stranda, þ.e. Árneshreppi en menning hans og náttúra sem staðar á jaðrinum leikur stóran þátt í aðdráttaraflí hans sem áfangastaðar í ferðamennsku

Strandavegur númer 643

Samkvæmt vegaskrá Vegagerðarinnar liggur Strandavegur nr. 643 „Af Djúpvegi í botni Steingrímsfjarðar, um Bjarnarfjarðarháls, Bala, Veidileysufjörð, Djúpuvík, fyrir Reykjarfjörð, um Gjögur, Árnes, að Norðurfirði“ (Vegagerðin, 2013, bls. 9). Þetta er svokallaður tengivegur sem tengir norðurhluta Stranda við stofnvegakerfið. Hann var formlega opnaður árið 1966 og markaði tímamót fyrir íbúa svæðisins enda mikilvæg samgöngubót. Sunnudaginn 10. október 1965 birtist grein í Morgunblaðinu sem greinir frá hvernig vegurinn muni rjúfa einangrun Árneshrepps („Einangrun Árneshrepps rofin“, 1965). Þar segir frá ferð nokkurra manna norður í Djúpuvík sem stendur við Reykjarfjörð. Í hópnum eru m.a. Sigurður Bjarnason alþingismaður og Séra Andrés Ólafsson, prófastur í Strandasýslu. Á máðri ljósmynd má sjá ferðalangana standa í hópi vegagerðarmanna við Djúpuvíkurkleif. Hópur tíu karlmanna stillir sér upp í röð frá sjávarmáli upp að Landrover bifreið prófastsins á að því að virðist ósléttu yfirborði þess sem er að taka á sig mynd akvegar. Í greininni kemur glögglega fram tónn framfara og bjartsýni. Undirfyrirsögnin hljómar „Fólkið fagnar nýju akvegasambandi“ og einn viðmælandi blaðamanns, Guðjón Magnússon oddviti í Árneshreppi segir:

Nú er þessum langþráða áfanga náð. Vegurinn mun rjúfa einangrun þá er við höfum orðið við að búa til þessa [...] Það er áberandi, hve litlar skipakomur hafa verið í sumar, en þó hafa komið hingað flugvélar einu sinni í viku og er það einnig mikið til bóta („Einangrun Árneshrepps rofin“, 1965, bls. 8).

Út frá þessum orðum mætti gera sér í hugarlund að Árneshreppur hafi verið fastur á jaðri íslensks samfélags fram á sjöunda áratug 20. aldar. Sé litið til samgönguinnviða má það ef til vill til sannsvegar færa. Þó má ekki gleyma því að fyrir daga akvegar var fólk síður en svo kyrrstætt og raunar nutu Strandir eins og flestar aðrar byggðir við strandlengju landsins reglulegra skipasiglinga fyrri hluta 20. aldar. Einn viðmælandi okkar, Guðmundur Jónsson frá Munadarnesi, rifjar þannig upp að fólk (yfirleitt karlmenn) fór reglulega „suður“ á vertíð eftir jól þegar litla vinnu var að hafa á

Ströndum. Þetta var á fyrri hluta 20. aldar. Fólk ferðaðist með strandferðaskipum sem sigldu á milli Reykjavíkur og Akureyrar með viðkomu í mörgum höfnum. Stundum tók Guðmundur sér far með skipi alla leið á áfangastað, stundum fór hann yfir Húnaflóa til Blönduóss þar sem hann gat tekið rútu áleiðis suður með sjó. Hann rifjar upp að:

Hún [skipið Skjaldbreiður] kom alltaf í Norðurfjörð. Hún þræddi alla firði, hún þræddi Ingólfsfjörð, Norðurfjörð, Djúpavík, Gjögur og inn í Bitru, hún þræddi á Borðeyri og þræddi öll krummaskuð. Það lá ekki eins mikið á þá eins og núna. Það var mjög góð þjónusta sko.

Upprifjun Guðmundar á við tímamann fyrir veglagningu. Í viðtalinu nefnir hann einnig mikilvægi síldarverksmiðjanna í Djúpavík og Ingólfsfirði sem voru um skeið táknmynd nútímavæðingar og þess að norðurhluti Stranda væri vænlegur staður til atvinnuuppbyggingar (Lund og Jóhannesson, í rýningu). Bygging síldarverksmiðjunnar í Djúpavík árið 1934 kom verulegri hreyfingu á Strandir; í fyrsta sinn átti margt heimafólk kost á launaðri vinnu og fjölmargt aðkomufólk flutti til svæðisins, flest til skemmri tíma vegna vinnu (Þorsteinn Matthíasson, 1973). Sú skipun sem síldarverksmiðjunum var ætlað að ná fram og viðhalda var í anda iðnvæðingar. Verksmiðjan í Djúpavík var á sínum tíma ein vélvæddasta síldarverksmiðja í Evrópu og stærsta steinsteypa hús landsins. Duttlungar náttúrunnar, í líki síldarinnar, gerðu það að verkum að forsendur rekstursins brustu. Síldin hvarf að mestu úr Húnaflóa um 1950 og Strandir færðust aftur út á jadar íslensks samfélags. Um tíu árum eftir að síldarverksmiðjurnar leggja endanlega upp laupanna gagnrýnir oddviti hreppsins fáar skipakomur og erfiðar samgöngur. Á þeim tíma var vegurinn úrlausn fyrir afskekkt samfélag, nokkurs konar leið til að bæta tengsl við miðlæga strauma atvinnulífsins og tryggja hlutdeild svæðisins í áframhaldandi nútímavæðingu landsins.

Eins og Harvey (2010) bendir á í grein sinni um áhrif veglagningar í Perú táknar steinsteypa færslu eða tengsl við nútímamann. Það má segja að þó að opnum Strandavegar hafi á sínum tíma táknad framfarir og betri tengsl svæðisins við miðju þá er efnislegt ásigkomulag vegarins í dag frekar merki um svikin loford eða ókláruð tengsl. Þegar keyrt er eftir Strandavegi nr. 643 er auðvelt að fá þá tilfinningu að keyrt sé til móts við fortíð þar sem hægst hefur á tímanum og hann jafnvel hafi staðið kyrr. Menningarlandslagið sem keyrt er um áleiðis norður magnar þá tilfinningu að hér sé um jadar svæði að ræða. Nokkur eyðibýli standa við veginn, sum uppgerð sem sumarhús og þegar komið er til Djúpavíkur tekur verksmiðjan á móti ferðalöngum á magnþrunginn hátt sem vitnisburður um lífvænlegt samfélag á svæðinu fyrir á tíð.

Það er þó ekki síst efnislegir eiginleikar vegarins sem gefa til kynna að farið sé um jadar svæði. Vegurinn er malarvegur allt frá Bjarnarfjarðarhálsi til Norðurfjarðar. Vegurinn yfir hálsinn er í misjöfnu ásigkomulagi, hann er lítið uppbyggður og stundum all grýttur. Í norðanverðum Bjarnarfirði tekur við betur uppbyggður vegur allt að Kaldbaki en þar er stuttur hluti sem á sér fáar hliðstæður hérlendis. Þar er vegurinn ruddur í gegnum landslagið í hlykkjum milli stórra bjarga. Hann er mjór, grýttur og hangir utan í fjallshlíðinni. Hnullungar falla oft á veginn á þessum stað og það reynir á óvana ökumenn ekki síst ef mæta þarf stærri bílum, eins og rútum með ferðamönnum eða flutningabílum sem eiga leið þarna um. Vegurinn virkar sem lifandi vefur sem fléttast saman við náttúrulega krafta vinds og vatns og orkar á þá sem um hann fara ogkallar fram hugrenningatengsl við hið afskekkt og harðbýla. Vegurinn leiðir fram sterk tengsl við náttúrulega strauma og aðra slóða sem hafa átt þátt í tilurð og viðgangi samfélagsins á Ströndum í gegnum tíðina. Þegar hefur verið minnst á síldarverksmiðjuna í Djúpavík sem er birtingarmynd síldargangna á Húnaflóa í fortíðinni, en einnig má nefna rekavið sem borist hefur með hafstraumum frá Síberíu og æðarfugl. Hvorttveggja eru auðfúsugestir sem skotið hafa styrkari stöðum undir

búsetu fólks á svæðinu. Hvarvetna má greina mikilvægi sjávarins sem líflínu samfélagsins. Fjaran morar af lífi. Úti á Steingrímsfirði má nú oft sjá báta við línu- og makrílveiðar og í Norðurfirði, þar sem vegurinn endar, auka athafnir í tengslum við nýtilkomnar strandveiðar enn frekar á stemminguna. Það andrúmsloft sem ferðamenn upplifa á Ströndum endurspegladist í athugasemdum sem við söfnuðum frá ferðamönnum sumarið 2011 þegar við báðum þá að kalla fram upplifun sína af Ströndum (Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Gunnar Þór Jóhannesson, 2012). Oft á tíðum vísuðu athugasemdir þeirra til nálægðar horfinnar fortíðar og baráttu fólks við náttúruöflin, t.d.: „Þrátt fyrir náttúruvegurð mátti áður víða lítið út af bregða svo að afkomu manna væri ekki ógnað á þessum norðlægu slóðum“. En dulúðin var sjaldan langt undan þar sem náttúra og mennig verða órjúfanleg eins og til dæmis þegar „Álf- og mannheimar renna í eitt“.

Vegurinn sem leiðir ferðalanga inn á og í gegnum svæðið veitir þeim sem ferðast möguleika á að upplifa og skilja svæðið og staðsetningu þess á einstakan hátt. Hann aðgreinir svæðið og veitir því áru framandleika og dulúðar sem margir ferðamenn tengja við svæðið (Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Gunnar Þór Jóhannesson, 2012). Um leið er hann farartálmi og aftengir að nokkru leyti norðurhluta Stranda frá öðrum hlutum landsins. Á vetrum teppist vegurinn vegna snjóá og er mokstur mjög takmarkaður. Stór hluti svæðisins fellur undir svokallaða G reglu þar sem aðeins er mokað tvo daga á meðan snjólétt er, eða til 1. nóvember og frá 20. mars. Þess á milli er að jafnaði ekki mokað. Þó er heimilt að moka skv. G reglu einu sinni í viku til 5. janúar (Vegagerðin, 2012). Á vorin eru oft þungatakmarkanir og eins og komið hefur fram er vegurinn ávallt ögrun þeim sem óvanir eru akstri malarvega. Þegar Strandavegur nr. 643 var opnaður árið 1966 var hann vilyrði fyrir færslu Stranda af jaðrinum. Í dag efnir hann það loforð aðeins að hluta, hann efnir tengsl við ferðafólk á sumrin og á þátt í að skapa sérstætt andrúmsloft svæðisins sem víst er að margir sækjast í. Um leið er hann brotinn hlekkur sem þvert á upphaflegt hlutverk staðsetur Strandir á jaðrinum.

Lokaorð

Í þessari grein höfum við fjallað um hvernig vegir leika ólík hlutverk í skipun og skilgreiningu á svæðum í samhengi miðju og jaðars. Strandavegur nr. 643 þjónar sem tengivegur fyrir norðurhluta Stranda. Við opnun vegarins árið 1966 var lítið á veginn sem mikilvægan þátt til að tengja svæðið betur við aðra hluta landsins. Hann var tákn framfara og tengsla við nútímann en sem slíkt tákn hefur hann ekki uppfyllt loforð um færslu Stranda af jaðrinum. Í raun hefur vegurinn frekar undirstrikað jaðarstöðu Stranda. Það kemur berlega í ljós í tengslum við ferðamennsku á svæðinu. Vegurinn á þátt í að skapa sérstætt og framandi andrúmsloft sem laðar ferðafólk að. Óslétt yfirborð vegarins gefur tilfinningu fyrir því að svæðið tilheyrir öðrum tíma. Um leið er vegurinn farartálmi fyrir ferðafólk jafnt sem íbúa svæðisins. Hann fær lítið viðhald og skapar þá upplifun að fólk og samfélag hafi verið skilið eftir á jaðrinum án frekari möguleika um framtíðarsýn.

Heimildir

- Einangrun Árneshrepps rofin. (1965, 10. október). *Morgunblaðið*, bls. 8.
- Emirbayer, M. (1997). Manifesto for relational sociology. *American Journal of Sociology*, 103(2), 281-317.
- Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Gunnar Þór Jóhannesson. (2012). Sköpunarverkið Strandir: Þrennskona sjónarhorn. Í Ingjalður Hannibalsson (ritstjóri), *Rannsóknir í*

- félagsvísindum XIII. Erindi flutt á ráðstefnu í október 2012* (bls. 1-11). Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- Gunnarsdóttir, G. Þ. og Jóhannesson, G. T. (væntanleg 2014). Weaving with witchcraft: Tourism and entrepreneurship in Strandir, Iceland. Í A. Viken og B. Granås (ritstjórar), *Destination Development in Tourism: Turns and Tactics* Farnham: Ashgate.
- Harvey, P. (2010). Cementing relations: The materiality of roads and public spaces in provincial Peru. *Social Analysis*, 54(2), 28-46. doi: 10.3167/sa.2010.540203
- Harvey, P. (2012). The topological quality of infrastructural relation: An ethnographic approach. *Theory, Culture og Society*, 29(4/5), 76-92. doi: 10.1177/0263276412448827
- Ingold, T. (2000). Making culture and weaving the world. Í P. M. Graves-Brown (ritstjóri), *Matter, Materiality and Modern Culture* (bls. 50-71). London og New York: Routledge.
- Ingold, T. (2006). Rethinking the animate, re-Animating thought. *Ethnos*, 71(1), 9-20. doi: 10.1080/00141840600603111
- Katrín Anna Lund og Gunnar Þór Jóhannesson. (2012). Samgöngur og hreyfanleiki: Áfangastaðurinn Strandir. Í Ingjaldur Hannibalsson (ritstjóri), *Þjóðarspegillinn: Rannsóknir í félagsvísindum XIII. Erindi flutt á ráðstefnu í október 2012* (bls. 1-9). Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- Latour, B. (1993). *We have never been modern* (C. Porter, þýddi). Cambridge: Harvard University Press.
- Law, J. og Mol, A. (2001). Situating technoscience: An inquiry into spatialities. *Environment and Planning D: Society and Space*, 19(5), 609-621.
- Lund, K. A. og Jóhannesson, G. T. (í rýningu). Moving places: Multiple temporalities of a peripheral tourism destination. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* (Special issue: Tourism and the new mobilities in sparsely populated areas).
- Lury, C. (2013). Topological sense-making: Walking the mobius strip from cultural topology to topological culture. *Space and Culture*, 16(2), 128-132. doi: 10.1177/1206331213475780
- Lury, C., Parisi, L. og Terranova, T. (2012). Introduction: The becoming topological of culture. *Theory, Culture & Society*, 29(4/5), 3-35. doi: 10.1177/0263276412454552
- Merriman, P. (2004). Driving places: Marc Augé, non-places, and the geographies of England's M1 motorway. *Theory, Culture & Society*, 21(4/5), 145-167.
- Mol, A., og Law, J. (1994). Regions, networks and fluids: Anaemia and social topology. *Social Studies of Science*, 24, 641-671.
- Serres, M. og Latour, B. (1995). *Conversations on science, culture, and time* (R. Lapidus, þýddi). Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Van der Duim, R., Ren, C. og Jóhannesson, G. T. (ritstjórar). (2012). *Actor-network theory and tourism: Ordering, materiality and multiplicity*. London og New York: Routledge.
- Vegagerðin. (2012). Handbók um vetrarþjónustu. Reykjavík: Vegagerðin.
- Vegagerðin. (2013). *Vegaskrá*. Sótt 31. ágúst af [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/-Files/VegskraLysing/\\$file/Vegaskra_leidarlysing_31-01-2011.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/-Files/VegskraLysing/$file/Vegaskra_leidarlysing_31-01-2011.pdf)
- Þorsteinn Matthíasson. (1973). *Hrundar borgir: Djúparvík, Ingólfsfjörður og Gjögur*. Reykjavík: Bókamiðstöðin.