



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ
FERÐAMÁLA

ICELANDIC TOURISM
RESEARCH CENTRE



„BARA, GANGI ÖLLUM VEL“

AÐKOMA OG SÝN HEIMAFÓLKKS Á UPPBYGGINGU
FERÐAÞJÓNUSTU OG NÝRRAR FERÐAMANNALEIÐA UM FÁMENN SVÆÐI

ÞÓRNÝ BARÐADÓTTIR
2025

© Rannsóknamiðstöð ferðamála 2025

Útgefandi: Rannsóknamiðstöð ferðamála, Borgum v/ Norðurslóð, IS-600 Akureyri
Sími: (+354) 460-8930
Netfang: rmf@rmf.is
Veffang: www.rmf.is

Titill: „Bara, gangi öllum vel“. Aðkoma og sýn heimafélks á uppbyggingu ferðaþjónustu og nýrra ferðamannaleiða um fámenn svæði

Höfundur: Þórný Barðadóttir
Kápa: Rannsóknamiðstöð ferðamála

Númer: RMF-S-03-2025
ISBN: 978-9935-437-27-9
ISSN: 978-9935

Forsíðumynd: Ferðamenn við Hraunhafnartanga á Melrakkaslétu © Þórný Barðadóttir 2024

Öll réttindi áskilin. Skýrslu þessa má ekki afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.
Rannsóknin var styrkt af Byggðarannsóknasjóði 2024

Efnisyfirlit

Töflu og myndaskrá	5
Inngangur	6
Ferðapjónustulandið Ísland	6
Norðurstrandarleið og könnunarsvæðin	7
Þakkir	9
Aðferð og afmörkun	10
Framkvæmd	11
Spurningakönnun	11
Könnunarviðtöl	13
Vettvangsferðir	13
Kynning á heimasvæðum	13
Niðurstöður	14
Búseta – svargrunnur úrvinnslu	14
Kynjahlutfall	15
Aldursskipting	15
Starfar þú við þjónustu á svæðinu?	16
Starfar þú við ferðapjónustu á svæðinu?	16
Hefur þú íhugað að byggja upp ferðapjónustu á svæðinu?	17
Ef já, hvaða tegund ferðapjónustu (fjölval)?	17
Þekkir þú til Norðurstrandarleiðar?	18
Heyrðir þú af undirbúningi og aðdraganda Norðurstrandarleiðar?	18
Sást þú auglýsta undirbúningsfundi í aðdraganda leiðarinnar?	19
Sóttir þú undirbúningsfundi í aðdraganda leiðarinnar?	19
Telur þú tilkomu Norðurstrandarleiðar hafa haft áhrif hér á svæðinu?	20
Telur þú að Norðurstrandarleið geti nýst svæðinu?	20
Hvernig telur þú að Norðurstrandarleið hafi og geti nýst á svæðinu? (opin spurning)	21
Hver telur þú að ætti helst að stuðla að nýtingu Norðurstrandarleiðar? (fjölval)	22
Hvað finnst þér um fjölda erlendra ferðamanna á svæðinu á sumrin (júní, júlí og ágúst)?	23
Hvað finnst þér um fjölda erlendra ferðamanna á svæðinu á öðrum árstímum (sept.-maíloka)?	23
Hvað, ef eitthvað, telur þú helst vanta í ferðapjónustu á svæðinu? (fjölval)	24
Að lokum: Er eitthvað sem þú vilt koma á framfæri varðandi Norðurstrandarleið og/eða ferðapjónustu á svæðinu?	25
Samantekt frá könnunarviðtölum	26

Kynningar og umræður á heimasvæðum	27
Umræður.....	29
Heimildir	33
Fylgiskjal 1.....	36
Spurningalisti könnunar	36

Höfundar skýrslunnar bera ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundar starfa hjá.

Töflu og myndaskrá

Mynd 1. Sumar- og vetrarleið Norðurstrandarleiðar. Skjáskot af vef Norðurstrandarleiðar (e.d.).	8
Mynd 2. Könnunarstaðirnir Vatnsnes og Melrakkaslétta ásamt vegtengingum staðanna.	10
Mynd 3. Skjáskot af inngangssíðu könnunar	12
Mynd 4. Skjáskot af auglýsingum um kynningar á heimasvæðum	13
Mynd 5. Búseta svarenda - svargrunnur	14
Mynd 6. Kynjahlutfall svarenda	15
Mynd 7. Aldursskipting svarenda.	15
Mynd 8. Staf við þjónustu á heimasvæði	16
Mynd 9. Starf við ferðaþjónustu.	16
Mynd 10. Ferðaþjónusta íhuguð?	17
Mynd 11. Tegund ferðaþjónustu íhuguð	17
Mynd 12. Vitneskja um Norðurstrandarleið.	18
Mynd 13. Heyrt af undirbúningi í aðdraganda leiðarinnar	18
Mynd 14. Auglýsingar um fundi í aðdraganda	19
Mynd 15. Þátttaka í undirbúningsfundum.	19
Mynd 16. Áhrif af Norðurstrandarleið.	20
Mynd 17. Nýting Norðurstrandarleiðar á svæði	20
Mynd 18. Hvernig Norðurstrandarleið hefur / getur nýst í héraði.	21
Mynd 19. Hvers það er að stuðla að nýtingu Norðurstrandarleiðar	22
Mynd 20. Mat á fjölda ferðamanna á sumrin.	23
Mynd 21. Mat á fjölda ferðamanna á öðrum árstímum	23
Mynd 22. Vantar í ferðaþjónustu á heimasvæði	24
Mynd 23. Orðaský: lokasvör könnunar meðal heilsársíbúa á Melrakkasléttu.	25
Mynd 24. Orðaský: Lokasvör könnunar meðal heilsársíbúa á Vatnsnesi	25
Mynd 25. Orðaský: Lokasvör könnunar í flokksnum Hlutaþýttar+	25
Mynd 26. Bill í vanda á Melrakkasléttu og hjólkoppasafn á Vatnsnesi ©Þórný Barðadóttir, 2024	27
Mynd 27. Dæmi um skilti Norðurstrandarleiðar. Frá vettvangsferð á Melrakkasléttu. ©Þórný Barðadóttir, 2024.	28

Inngangur

Í þessari samantekt verður gerð grein fyrir niðurstöðum rannsóknar sem beinir sjónum að aðkomu og stuðningi heimafélks við þróun og framsetningu nýrra ferðamannaleiða um jaðarsvæði íslenskrar ferðaþjónustu. Tilgangur rannsóknar er tvíþættur. Annars vegar sá að auka skilning á samfélagslegum áhrifum ferðamannaleiða í dreifbýli með því að skoða þátt heimafélks í undirbúningi, aðdraganda og útfærslu ferðamannaleiða. Hins vegar að kanna hvort heimafélk sjái tækifæri í að nýta leiðina til uppbyggingar ferðaþjónustu á heimasvæðum.

Ferðaþjónusta er gjarnan nefnd sem leið til að skapa ný atvinnutækifæri og efla hagsamfélagslegar aðstæður byggða (Rosalina et al., 2021). Hvernig til tekst er þó háð ýmsum innri og ytri þáttum. Rannsóknir hafa sýnt að stuðningur heimamanna er einn mikilvægasti innri þáttur farsællar uppbyggingar ferðaþjónustu (Eslami et al., 2019), enda heimafélk einn mikilvægasti hlekkur ferðaþjónustu í héraði (Hateftabar & Chapuis, 2020). Þegar kemur að uppbyggingu ferðamannaleiða hafa rannsóknir jafnframt sýnt fram á mikilvægi samtakamáttar íbúa og skipuleggjenda leiðanna (Dunne et al., 2021; Hanrahan et al., 2017), þar með talið þegar kemur að því að hampa því sem hampa skal og forðast að upp komi þrætuefni tengd leiðunum. Aðkoma og stuðningur heimafélks í uppbyggingu ferðaþjónustu hefur hins vegar ekki hlotið mikla athygli rannsakenda, þá sérstaklega ekki í samhengi ferðaþjónustu í dreifbýli (Yanan et al., 2024) en það er einmitt eitt meginviðfangsefna þessarar rannsóknar. Rannsókninni er beint að viðhorfi heimafélks til ferðaþjónustu og ferðamannaleiða á tveimur dreifbýlum svæðum, Melrakkaslétu og Vatnsnesi sem bæði eru á nýrri ferðamannaleið, Norðurstrandarleið – the Arctic Coast Way.

Ferðaþjónustulandið Ísland

Íslensk ferðaþjónusta hefur á undanförunum árum vaxið mjög og er orðin ein af meginstöðum gjaldeyristekna landsins. Vöxturinn varð hvað hraðastur á árunum frá bankahruni árið 2008 og fram til þess að heimsfaraldur Kóvid-19 lamaði að mestu ferðalög á heimsvísu. Hinn öri vöxtur gerði að verkum að bera fór á umræðu um að landið væri að verða of-ferðamennsku (e. *overtourism*) að bráð (Sæþórsdóttir et al., 2020). Of-ferðamennska er ástand þar sem fjöldi og ágangur ferðamanna fer að hafa kæfandi eða eyðileggjandi áhrif á heimsóknarsvæðum. Þó er ekki að sjá að komið sé að þolmörkum landsmanna. Nýleg könnun á viðhorfi Íslendinga til ferðaþjónustu sýnir almenna jákvæðni í garð greinarinnar og eru henni talin fylgja ýmis jákvæð áhrif. Þannig telja landsmenn að ferðaþjónusta geti styrkt atvinnulíf og skapað störf, bætt þjónustustig og fjölbreytni mannlífs og jafnframt aukið á bjartsýni og ánægju heimafélks. Þegar kemur að neikvæðum áhrifum er stýring greinarinnar helst gagnrýnd, auk þess sem ber á áhyggjum af álagi á grunngerð og innviði og ójafnvægi í fjölda ferðamanna (Eyrún Jenný Bjarnadóttir, 2024). Ójafnvægi í fjölda ferðamanna skapast af jafnt árstíðarsveiflum sem af skorti á dreifingu ferðamanna og ferðaþjónustu um landið. Árstíðarsveiflur í ferðaþjónustu er áskorun hér á landi eins og víðar á norðurslóðasvæðinu (Lundén et al., 2023; Rantala et al., 2019) og á það ekki hvað síst við um ferðaþjónustu í dreifbýli. Ójöfn dreifing ferðamanna orsakar því ekki einungis of-ferðamennsku á tilteknum stöðum heldur einnig van-ferðamennsku (e. *under-tourism*) á öðrum (Barðadóttir, í birtingu).

Traustir innviðir og skilvirk samgöngukerfi eru meðal mikilvægra ytri þátta uppbyggingar ferðaþjónustu (Burchardt & Laak, 2023; Seetanah et al., 2011) enda eru ráðandi samgöngukerfi sterkir áhrifaþættir í ferðum og dreifingu ferðamanna. Íslensk ferðaþjónusta byggir að stórum hluta á akstursferðamennsku. Eins og heitið gefur til kynna, byggir sú tegund ferðamennsku á því að ferðamenn fara um á einkabílum, sínum eigin eða leigðum. Akstursferðamennska er eitt algengasta form ferðamennsku heimsins enda veitir ferðamáttinn frelsi til að velja eigin ferðaleiðir, ferðahraða og ferðatilhögun (Fjelstul & Fyall, 2015). Þetta á einnig við héraðs þar sem sífellt fleiri ferðamenn velja að fara um landið á bílaleigubílum (Guðmundsson, 2020).

Fyrir utan ferðafrelsið sem akstursferðamennska veitir, má færa rök fyrir því að hlutur akstursferðamennsku hérlandis skýrist einnig af veikburða almennu samgöngukerfi (Barðadóttir, í birtingu).

Þegar kemur að ferðamálum á Íslandi er alþjóðaflugvöllurinn í Keflavík miðja alls enda hefst þar og endar Íslandsferð langflestra erlendra ferðamanna. Um flugvöllinn koma árlega um og yfir tvær milljónir erlendra ferðamanna (Hagstofa Íslands, b) en til samanburðar flytur ferjan Norræna árlega rétt um 20 þúsund farþega til landsins (Hagstofa Íslands, a). Rannsóknir hafa sýnt að uppbygging ferðaþjónustu verður gjarnan mest í nánd við alþjóðaflugvelli og helstu hafnir (Ren et al., 2024). Staðsetning Keflavíkurflugvallar á suðvesturhorni landsins í nálægð við þjónustukjarna höfuðborgarsvæðisins eiga enda án efa sinn þátt í því hvernig íslensk ferðaþjónusta hefur þróast. Uppbygging hennar hefur orðið mest á Suður- og Suðvesturlandi (Árnason & Welling, 2019; Þórhallsdóttir et al., 2024) það er, í þægilegri akstursfjarlægð frá höfuðborgarsvæði og alþjóðaflugvelli. Framtíðarsýn íslenskra ferðamálayfirvalda er þó sú að ferðaþjónusta byggist upp um landið allt til hagsbóta fyrir alla landshluta sem skili sér í ánægju ferðamanna og hagsæld heimafólks (Alþingi, 2024; Stjórnarráðið, 2019). Jafnari dreifing ferðamanna og ferðaþjónustu er jafnframt áhersluefni stefnumótandi byggðaáætlunar stjórnvalda fyrir árin 2022-2036 (Þingskjal nr. 1383/2021-2022) þar sem tiltekið er mikilvægi þess að sjálfbær ferðaþjónusta byggist upp um land allt.

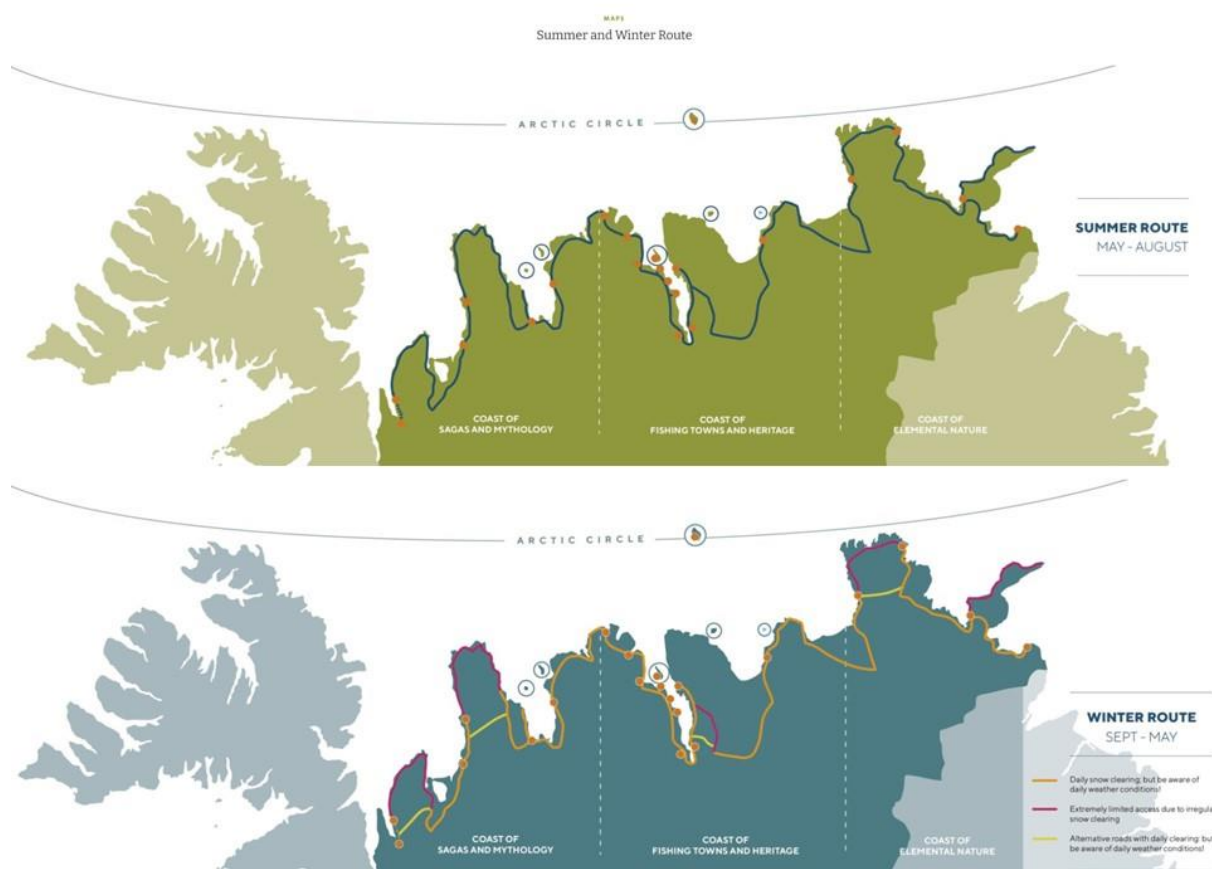
Það hefur hins vegar reynst hægara sagt en gert að dreifa ferðamönnum og ferðaþjónustu. Akstursferðamennska vill oft festast í því sem kalla mætti leiðahefð þar sem tilteknir áfangastaðir eru það sem kalla má ómissandi [e. *must-see*] staðir, og á það jafnt við um Píramída Egyptalands sem Gullfoss og Geysir hér á landi. Leiðahefð er einnig þekkt hugtak úr byggðafræðum og vísar, í mikilli einföldun, til þess hvernig ákvarðanir, fjárfestingar og aðgerðir stjórnvalda og annarra fylgja föstum farvegi (Carson & Carson, 2017; Juska et al., 2008). Áhrif slíkra ferla eru óhjákvæmilega mikil á ríkjandi samfélagsgerð en reynslan sýnir að jafnvel þegar áhrif slíkra hefða hafa sýnt sig að vera óæskileg, getur reynst næsta ómögulegt að umbreyta leiðaháðum ferlum (Eriksson, 2016; Pierson, 2000). Spegilmynd leiðahefðar er leiðasköpun [e. *path-creation*] sem vísar til markvissra aðgerða sem settar eru fram gagnert til að brjóta upp leiðahefð og skapa nýja farvegi (Barrett, 2024; Robinson, 2024). Á síðustu árum hefur þessum hugtökum verið beitt við rannsóknir á ferðahegðun og uppbyggingu ferðaþjónustu (Barðadóttir & Bjarnadóttir, í birtingu; Saarinen, 2014) ekki hvað síst á jaðarsvæðum ferðamennsku, þar sem markmiðið er að setja fram aðgerðir til að hafa áhrif á leiðaháða ferðahegðun og skapa nýja áfangastaði

Þetta hefur meðal annars verið gert með framsetningu nýrra ferðamannaleiða sem tengjast sterklega akstursferðamennsku. Ferðamannaleiðir hafa það að markmiði að bjóða ferðamönnum nýja valkosti á ferðalögum með því að skilgreina og markaðssetja tiltekin svæði þar sem nýttir eru innviðir sem fyrir eru til að færa ferðamenn um dreifbýl svæði á milli þjónustukjarna (Cruz et al., 2022; Hanrahan et al., 2017). Skilgreindar ferðamannaleiðir hafa verið settar fram víðsvegar um heim. Þar á meðal eru *North Coast 500* á norðurströnd Skotlands (Lennon & Harris, 2020), *Great Ocean Road* í Ástralíu (Novianti et al., 2020), ferðamannaleiðir um vestur og norður Noreg (Pasgaard et al., 2020) og *Wild Atlantic Way* sem fylgir vesturströnd Írlands (Hanrahan et al., 2017). Síðasttalda leiðin var ekki hvað síst höfð til hliðsjónar þegar kom að framsetningu fyrstu íslensku ferðamannaleiðarinnar (Markaðsstofa Norðurlands, 2017) en það er Norðurstrandarleið – the Arctic Coast Way.

Norðurstrandarleið og könnunarsvæðin

Norðurstrandarleið var opnuð í júní árið 2019 með það að markmiði að efla ferðaþjónustu í dreifðum byggðum með dreifingu ferðamanna um nýja áfangastaði og með því styrkja innviði og efla byggð (Markaðsstofa Norðurlands, 2018). Norðurstrandarleið liggur frá Hrútafirði í vestri að Bakkafirði í austri. Á sumrin liggur leiðin um hina 900 km löngu norðurströnd landsins, þar með talið tanga hennar og nes (Norðurstrandarleið, e.d.) en á vetrum færist hún að hluta inn til landsins þar sem vetrarþjónusta skortir á

dreifbýlustu svæðunum (mynd 1). Eitt helsta markmið leiðarinnar þó það að styðja við uppbyggingu ferðþjónustu „allt árið sem tryggi uppbyggingu innviða, greiðar samgöngur, fleiri heilsársstörf og meiri framlegð í greininni“ (Markaðsstofa Norðurlands, 2021, bls. 24). Við undirbúning Norðurstrandarleiðar var mikið lagt upp úr undirbúningi og samvinnu hagaðila. Unnin var verkfærakista fyrir ferðþjónustu og sveitarfélög sem leiðin fer um auk söluhandbókar og vörumerkjahandbókar til að skilgreina og samræma notkun vörumerkis og skilaboða til ferðamanna (Markaðsstofa Norðurlands, 2018). Jafnframt voru haldnir opnir fundir með ferðþjónustuaðilum og öðru heimafólki víðsvegar á leið hennar auk þess sem leitað var samvinnu Vegagerðarinnar við útfærsluna (Barðadóttir & Bjarnadóttir, í birtingu).



Mynd 1. Sumar- og vetrarleið Norðurstrandarleiðar. Skjáskot af vef Norðurstrandarleiðar (e.d.).

Norðurstrandarleið fer um jafnt þekktu áfangastaði og stóra þjónustukjarna sem fásótta staði og dreifbýli og liggur sumarleið hennar út á nyrstu svæði landsins. Þar á meðal eru svæðin sem hér voru til rannsóknar en það eru Vatnsnes í Húnaþingi vestra á austurhluta leiðarinnar og Melrakkaslétta í Norðurþingi á austurshluta hennar. Þessi svæði eiga margt sammerkt sem gerir þau áhugaverð til samanburðar. Bæði eru þau meðal fáförnustu svæða landsins auk þess sem þau eru eingöngu hluti sumarleiðar Norðurstrandarleiðar (Norðurstrandarleið, e.d.). Það þýðir að á báðum svæðum er varað við ferðum að vetri vegna þjónustuskorts (Mynd 1). Líkindi svæðanna koma einnig fram í helstu seglum þeirra. Áfangastaðastofa Norðurlands hefur skilgreint Hvítserk og selaskoðun á Vatnsnesi meðal helstu segla Húnaþings vestra meðan Heimskautsgerði og fuglaskoðun eru meðal björtustu vona ferðþjónustu í dreifbýli Norðurþings (Markaðsstofa Norðurlands, 2018). Þá bjóða báðir þessir hlutar Norðurstrandarleiðar upp á hringakstur norður fyrir nésin af tengileið, þar sem í báðum tilvikum er að hluta farið um fábrotna malarvegi. Meðal þess sem aðgreinir svæðin er hins vegar það að Vatnsnes er umtalsvert nær höfuðborgarsvæði og Keflavíkurflugvelli auk þess sem vegurinn fyrir Vatnsnes tengist þjóðvegi 1,

hringveginum, meðan vegurinn um Melrakkaslétu liggur frá Þjóðvegi 85, norðausturvegi, í umtalsverðri fjarlægð frá bæði hringvegi og Keflavíkurflugvelli.

Þegar kemur að heimsóknum ferðamanna getur reynst nokkuð flókið að setja fram nákvæmar tölur um það á tilteknum svæðum. Vegagerðin birtir upplýsingar um umferðarþunga á Þjóðvegum landsins en nokkurn breytileika má sjá þar, þá ekki eingöngu milli svæða heldur einnig innan þeirra. Þar eru rannsóknarsvæðin hér engin undantekning (Þórný Barðadóttir, 2025). Hins vegar eru á svæðunum báðum teljarar við helstu áfangastaði, það er við Hvítserk á Vatnsnesi og Heimskautsgerði á Melrakkaslétu. Tölur frá teljurum við Hvítserk eru aðgengilegar á Mælaborði ferðapjónustunnar (Ferðamálastofa e.d.) þar sem sjá má að fjöldi gesta á staðnum hefur margfaldast á örfáum árum. Fyrstu tölur eru frá árinu 2021 þegar tæplega 42 þúsund gestir heimsóttu staðinn. Einungis þremur árum síðar eða árið 2024 voru árlegir gestir orðnir rúmlega 130 þúsund og tölur fyrstu mánaða ársins 2025 sýna áframhaldandi aukningu í fjölda heimsókna. Heimsóknartölur frá Heimskautsgerði á Melrakkaslétu eru öllu lægri en þar kemur þó einnig fram margföldun á fjölda milli ára. Tölur þaðan er ekki unnt að skoða á Mælaborði ferðapjónustunnar en sveitarfélagið Norðurþing hefur keypt slíka talningu frá árinu 2016. Tölurnar sýna að árlegur fjöldi gesta hefur vaxið frá undir 8 þúsund árlegum gestum árið 2016 til ríflega 32 þúsund gesta árið 2024 (Gyða Þórhallsdóttir, 2024; Rögnvaldur Ólafsson, 2022). Flestar heimsóknir eru gerðar yfir sumarmánuðina júní – ágúst en talningar sýna að báðir staðir eru engu að síður heimsóttir árið um kring.

Þrátt fyrir að Norðurstrandarleið hafi formlega opnað vorið 2019 má segja að hún sé enn í uppbyggingafasa. Ferðapjónusta heimsins er enda enn að rétta sig af eftir erfið ár heimsfaraldursins Kóvid-19 og nokkuð krampakennd einkenni ferðapjónustu sem við tók eftir þau (Arora et al., 2023). Í ljósi þess að Norðurstrandarleið er tiltölulega nýlega tilkomið framtak sem sett er fram til að styrkja ferðapjónustu í dreifbýli, býður hún fágætt tækifæri til að fanga aðkomu og stuðning heimafélks við uppbyggingu og nýtingu slíkar leiðir á heimsóknasvæðum. Er það von rannsóknaraðila að tækifæri gefist til að fylgja þessari rannsókn eftir með endurteknum rannsóknum á uppbyggingu ferðapjónustu og nýtingu Norðurstrandarleiðar á heimasvæðum til að fylgja þekkingaröflun tengdu þessu framtaki eftir.

Þakkir

Rannsóknin er unnin af Rannsóknamiðstöð ferðamála (RMF) í samstarfi við Samtök sveitarfélaga og atvinnuþróunar á Norðurlandi eystra (SSNE) og Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra með styrk frá Bygðarannsóknasjóði. Sjóðnum eru færðar góðar þakkir fyrir stuðning við verkefnið. Þakkir fá einnig Nanna Steina Höskuldsdóttir, verkefnasgjafi hjá SSNE og Davíð Jóhannsson atvinnufulltrúi hjá SSNV fyrir gott og gjöfult samstarf við afmörkun, framsetningu og framkvæmd spurningahluta rannsókna. Eins fær Eyrún Jenný Bjarnadóttir, sérfræðingur á RMF góðar þakkir fyrir frumúrvinnslu tölulegra gagna. Sérstaklegar þakkir fær allt það heimafélk á Vatnsnesi og á Melrakkaslétu sem gaf sér tíma til að svara könnun, veita viðtöl og koma á kynningarfundum á niðurstöðum verkefnisins á heimasvæðum.

Aðferð og afmörkun

Forsenda rannsókna er að skilgreina jafnt markmið þeirra og eins að hverjum þær beinast. Hér var markmiðið að fanga aðkomu og sýn heimafólks á nýrri ferðamannaleið en framkvæmd rannsóknar sýndi vel fram á þær áskoranir sem felast í því að vinna með talnagögn frá dreifbýlum svæðum. Ekki er raunhæft að reikna með stórum gagnasöfnum af svæðum sem telja nokkur hundruð íbúa. Eins er til að mynda með ferðaþjónustugögn frá Hagstofu Íslands. Ekki er hægt að brjóta upplýsingar nægjanlega niður til að kalla fram upplýsingar fyrir svæðin sem hér voru til rannsóknar (Hagstofa, e.d.-c) og ekki reyndist heldur unnt að kaupa sérkeyrslu á upplýsingum sem stofnunin býður upp á (Hagstofa, e.d.-d) þar sem þau gögn hefðu fljótt orðið persónurekjanleg.

Flækjustig upplýsinga nær einnig til upplýsinga um fjölda íbúa á rannsóknarsvæðunum enda eru þau afmörkun rannsóknar en ekki stjórnsýslueining. Samkvæmt íbúatölum á Mælaborði Byggðastofnunar (e. d.) var fjöldi íbúa á Hvammstanga 607 í byrjun árs 2024 en samtals 300 í þorpunum tveimur á Melrakkaslétta, Kópaskeri og Raufarhöfn. Mælaborðið sýnir hins vegar ekki íbúafjölda í dreifbýli á svæðunum eins og þau eru afmörkuð í rannsókninni. Því var leitað til skrifstofa sveitarfélaganna tveggja, Norðurþings og Húnaþings vestra. Í báðum tilfellum fengust þær upplýsingar að íbúatölum væri ekki safnað sérstaklega fyrir þessi svæði. Auk þess væri umtalsvert flækjustig fólgið í því að skilgreina hvað væru eiginlegar bújarðir í skilningi búsetu þar sem þeim hefði mörgum verið skipt upp. Á einhverjum þeirra væru íbúðarhús í heilsársnotkun og á flestum jörðum einhver hús í frístundanotkun (Katrín Sigurjónsdóttir, 18. október, 2024; Unnur Valborg Hilmarsdóttir, 15. nóvember, 2024). Af þessu varð ljóst að ekki yrði unnt að setja fram tölur um eiginlegan fjölda skráðra íbúa á svæðunum.



Mynd 2. Könnunarstaðirnir Vatnsnes og Melrakkaslétta ásamt vegtengingum staðanna Vegir og merkingar skráð af höfundi um kortaforritið Felt.com ©Þórný Barðadóttir, 2025

Þar sem rannsókninni er ætlað að beinast að heimafólki þurfti þess vegna að skilgreina hverjir skyldu teljast til heimafólks í tilliti rannsóknar og þótti ástæða til að miða þar ekki eingöngu við skráða íbúa. Ástæða þess að farin var sú leið að taka með svör annarra tengdra aðila snýst ekki hvað síst um að ferðamennska dreifast víða og getur á tímum skapað ákveðna togstreitu varðandi landnotkun (Barðadóttir & Lund, 2024). Því þótti ástæða til að fanga einnig sjónarmið hús- og landeigenda og annarra sem dvelja á rannsóknarsvæðunum hluta árs. Þeim svörum er þó haldið aðskildum í úrvinnslu í svarflokki sem fékk heitið Hlutabúseta+, til að skoða hvort fram komi munur á svörum þeirra samanborið við svör heilsársíbúa. Til að rannsóknin næði til þeirra sem lagt var upp með var grundvallandi að afmarka hvaða svæði væri undir. Niðurstaðan varð sú að miða afmörkun þeirra við veltengingar af aðalleið, það er, þar sem ákvörðun er tekin um að fara inn á svæðin. Í tilfelli Vatnsness er afmörkunin svæðið norðan hringveggar og í tilfelli Melrakkaslétu er það svæðið norðan þjóðveggar 85 (mynd 2).

Framkvæmd

Rannsóknin var framkvæmd með blönduðum rannsóknaraðferðum, það er með spurningakönnun, vettvangsferðum og könnunarviðtölum auk þess sem fyrstu niðurstöður voru kynntar og ræddar á heimasvæðum. Kannanir, líkt og rannsóknir almennt, beinast jafnan að ákveðnum þáttum sem ætlað er að svara tiltekinni rannsóknarspurningu. Tilgangur spurningakannanna er að ná sem flestum svörum og þar með dreifingu svara (Jain, 2021). Eðli kannanna er hins vegar það að ekki er alltaf skýrt hvernig svarendur skilja spurningar, orðalag þeirra getur verið óljóst, flæði spurninga getur skapað misskilning og svörun þeirra getur verið háð áhrifaþáttum sem óvíst er að spurningakönnun nái að fanga. Meðan könnunum er ætlað að fanga sem flest svör og ná þannig góðri dreifingu er tilgangur viðtala sá að ná fram dýpt í viðkomandi rannsóknarefni (Jain, 2021). Framkvæmd viðtala er þó umtalsvert tímafrekari og úrvinnsla þeirra flóknari en framkvæmd kannanna sem þýðir að fjöldi og dreifing viðtala verður seint á pari við það sem næst fram með könnunum. Á hinn bóginn bjóða viðtöl upp á dýpt í nálgun viðfangsefna, persónulega nálgun viðfangsefnis og eftirfylgni við svörun.

Með því að beita blönduðum rannsóknaraðferðum næst því tenging, dreifing og dýpt varðandi rannsóknarefnið sem sjaldan næst með einfaldri rannsóknaraðferð. Við rannsókn voru jafnframt farnar vettvangsferðir um rannsóknarsvæðin til að rannsakandi hefði tækifæri til að kynnast vettvangi rannsóknar og eiga í samskiptum við heimafólk. Slíkt veitir rannsakanda tilfinningu fyrir rannsóknarsvæði og eykur þar með tengingu við rannsóknarefnið (Wästerfors, 2018). Loks voru tekin könnunarviðtöl við heimafólk en könnunarviðtöl í tengslum við kannanir fela í sér að samskipti spyrjenda og svarenda afmarkast við tiltekinn spurningalista. Oft á tíðum þýðir það einnig að á meðan tilgangur eigindlegra viðtala er gjarnan hluti víðtækrar upplýsingaöflunar snúa könnunarviðtöl fremur að því að dýpka niðurstöður meginlegrar gagnaöflunar (Neuman, 2012). Hér var könnunarviðtölum beitt til að fá fram upplýsingar um það hvernig svarendur skilja spurningar listans, hvort flæði spurninga hafi þótt rökrétt og hvort tiltekna spurningar hafi þótt óþarfar eða einhverjar vanta og einnig hvernig spurningum var svarað. Loks voru frumniðurstöður rannsóknar kynntar á heimasvæðum til að fá viðbrögð heimafólks við niðurstöðum og sýna í verki virðingu fyrir þeirra hlut og þekkingu í verkefninu (Ramirez-Andreotta et al., 2016).

Spurningakönnun

Spurningakönnun meðal heimafólks var unnin og útfærð af RMF í samvinnu við SSNE og SSNV. Beitt var útfærslu og aðferð sem er í samræmi við kannanir sem nýlega hafa verið framkvæmdar af samtökunum sem og sveitarfélögum og stofnunum þeim tengjast. Þar er forritið Microsoft Forms nýtt til framkvæmdar en það býður upp á framsetningu opinna sem lokaðra spurninga, þá jafnt einvals- sem og fjölvalsspurninga. Við svörun á lokuðum einvalsspurningum velja svarendur einn af gefnum valkostum en við

fjölvalsspurningar er hægt að velja fleiri en einn af gefnum valkostum. Opnar spurningar veita svarendum tækifæri til að skrá eigin svör, athugasemdir og hugleiðingar.

Við framsetningu könnunar með Microsoft Forms verður til netkönnun sem dreifa má með tölvupósti og á samskiptamiðlum. Könnunin og tengill á hana voru auglýst á jafnt opnum sem lokuðum íbúasíðum á svæðunum auk þess sem í auglýsingum var boðið upp á þann möguleika að nálgast könnun á pappírformi með frímerktu umslagi til nafnlausra skila. Þetta var gert til að koma til móts við þá sem ekki vilja eða geta svarað netkönnunum. Í netkönnun var engum upplýsingum safnað um svarendur, hvorki aðgangstölum tölva né netföngum sem gerir að svör voru ekki persónurekjanleg.

Við útfærslu könnunar var lagt upp með að ná til íbúa af erlendum uppruna. Þegar kom að því að ákveða tungumál umfram íslensku var leitað til Mælaborðs Byggðastofnunar (e.d.). Þar má sjá samsetningu íbúa með erlent ríkisfang eftir svæðum og sveitarfélögum landsins. Í aðdraganda könnunar vorið 2024 var hlutfall erlendra íbúa í Húnaþingi vestra 12,4% og voru þeir af samtals 20 þjóðernum. Í Norðurþingi var hlutfall erlendra íbúa á sama tíma 19,3% af samtals 39 þjóðernum. Ekki var annað þjóðerni en Íslendinga fjölmennast og var því farin sú leið að setja könnun fram á íslensku og ensku. Skjáskot af upphafsviðmóti inngangssíðu könnunar og valstiku tungumáls má sjá á mynd 3.



Mynd 3. Skjáskot af inngangssíðu könnunar

Búseta svarenda og tengsl við svæðið voru annars vegar fönnguð með spurningum um póstnúmer búsetu og hins vegar með opinni spurningu til þeirra sem skráð höfðu valkostinn „Annað póstnúmer“ (sjá spurningalista í Viðhengi 1). Spurningalistinn taldi alls 22 spurningar en ekki fengu allir allar þær spurningar. Varðandi spurningu um póstnúmer búsetu fengu þau sem merktu við Annað póstnúmer opna spurningu um tengsl við svæðin. Eins fengu eingöngu þau sem sögðu já við að hafa íhugað að setja á stofn ferðaþjónustu fjölvalsspurningu um hvaða tegund ferðaþjónustu hefði verið íhuguð.

Könnunarviðtöl

Helsta markmið viðtala var að dýpka skilning á því hvernig spurningum væri svarað, hvort orðalag þætti bjóða upp á misskilning og hvort könnunarviðtöl sýndu áherslur sem væru heimamönnum hugleikin og tengdust umfjöllunarefninu en könnunin hefði ekki veitt möguleika á að fanga. Könnunarviðtölin voru öll tekin í síma og byggði úrtak viðmælenda að hluta á vilyrðum sem safnað var í vettvangsferðum og að hluta á svokölluðu keðjuúrtaki (Firdaus et al., 2024) sem byggir á því að fá viðmælendur til að nefna nokkra aðra mögulega kandidata sem rannsakandi velur úr út frá þeim þörfum sem fastsettar hafa verið. Hér var lögð áhersla á að ná til ferðapjónustuaðila og íbúa sem ekki starfa við ferðapjónustu, íbúar þorpa sem sveita, sem og heilsársíbúa og landeigenda á báðum svæðum. Tekin voru alls 12 viðtöl þ.e. við sex aðila frá hvoru svæði.

Könnunarviðtölin voru öll tekin í síma og var framkvæmd þeirra þannig að viðmælendur voru beðnir um að svara könnun með rannsakanda til að ná fram skilningi þeirra á orðalagi spurninga og flæði könnunar. Að því loknu ræddu rannsakandi og viðmælandi saman um efni og uppsetningu könnunar, hvort einhver atriði þætti þar vanta og eins um almennt um jafnt Norðurstrandarleið og uppbyggingu ferðapjónustu í héraði. Viðtölin voru framkvæmd á tímabilinu 17. – 22. október, þ.e. eftir að spurningakönnun hafði verið lokað en áður en úrvinnsla gagna hófst. Viðtölin stóðu flest í um 20 mínútur en það stysta í 14 mínútur og það lengsta í tæpar 40 mínútur.

Vettvangsferðir

Markmið vettvangsferða var að auka skilning rannsakanda á staðhættum og framkvæmd ferðapjónustu á svæðunum og þar með veita aukna dýpt í framkvæmd rannsóknar og túlkun á niðurstöðum hennar. Í vettvangsferðunum gafst einnig kostur á því að skoða ferðaleiðir, innviði og þjónustu sem þar er í boði auk þess sem fylgst var með atferli ferðamanna á svæðunum. Ferðast var um svæðin, komið við á helstu áfangastöðum þeirra og rætt við ferðamenn og heimamenn sem urðu á vegi rannsakanda þar sem ferðapjónusta svæðanna og Norðurstrandarleið var aðalumræðuefnið. Að auki var meðal heimamanna safnað vilyrðum fyrir könnunarviðtölum um síma þegar haustaði.

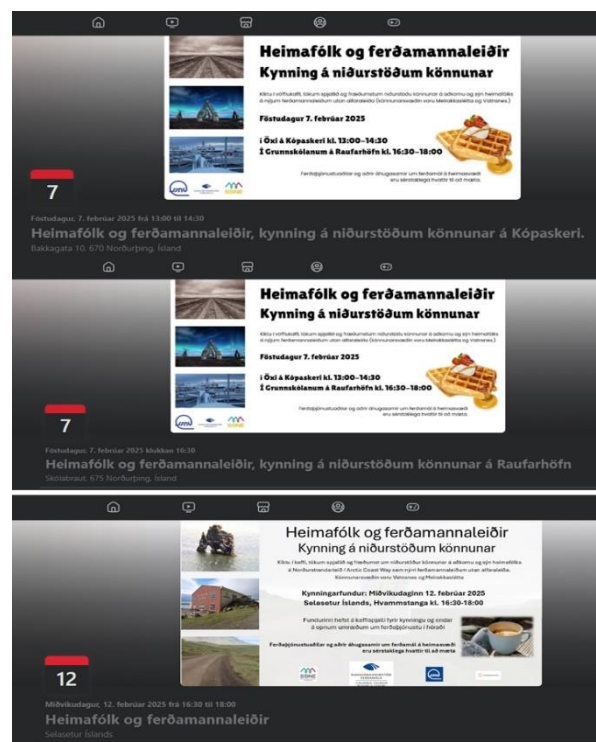
Kynning á heimasvæðum

Eftir að spurningakönnun hafði verið lokað var framkvæmd lýsandi greining á niðurstöðum lokaðra spurninga meðan opnar spurningar voru greindar með þematengdri innihaldsgreiningu.

Eftir að þeirri frumvinnslu lauk fór rannsakandi á bæði rannsóknarsvæði til að kynna niðurstöður fyrir heimafélki og fá viðbrögð þeirra við þeim.

Haldnar voru tvær kynningar á Melrakkaslétu, á Kópaskeri og á Raufarhöfn sem báðar fóru fram þann 7. febrúar sl. Fjórir voru á kynningu á Kópaskeri og fimmtán á kynningu á Raufarhöfn. Einnig mættu fimmtán á kynningu sem haldin var á Vatnsnesi þann 12. febrúar sl. en sú fór fram á Hvammstanga.

Mynd 4 sýnir skjáskot af auglýsingum á viðburðum sem stofnaðir voru á samfélagsmiðlinum Facebook og auglýstir voru eftir sömu leiðum og könnun hafði verið auglýst.

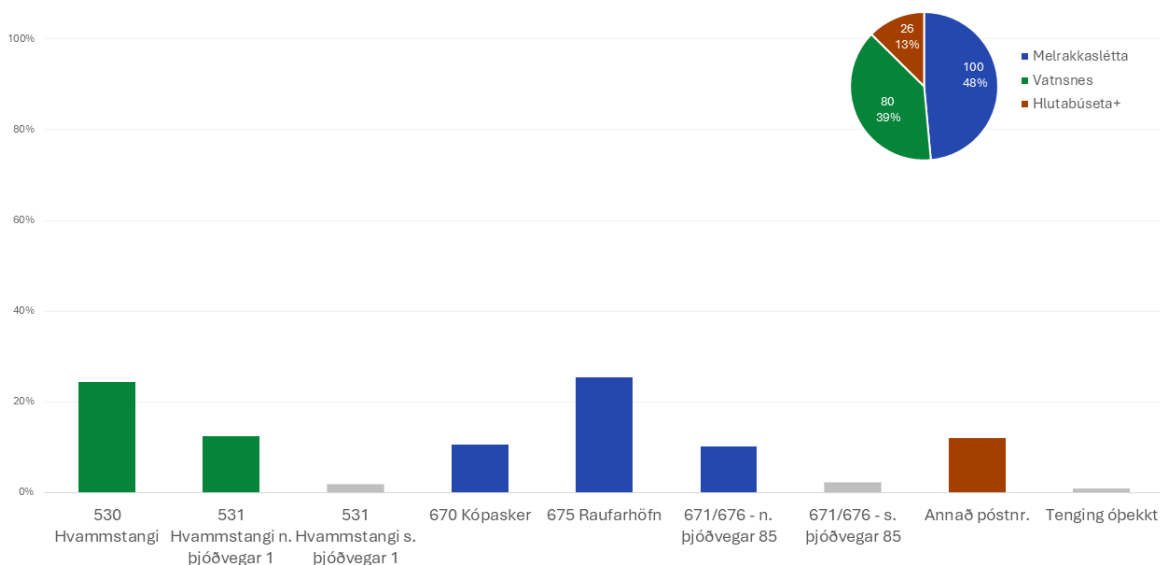


Mynd 4. Skjáskot af auglýsingum um kynningar á heimasvæðum

Niðurstöður

Hér verður gerð grein fyrir niðurstöðum spurningakönnunar, könnunarviðtala og kynninga á heimasvæðum. Fyrst eru niðurstöður spurningakönnunar sýndar í myndrænni samantekt. Skipting heildarsvara er sýnd á kökuritum þar sem svör heilsársíbúa á Vatnsnesi eru sýnd með grænum lit og svör heilsársíbúa á Melrakkaslétu með bláum lit. Svör þeirra sem merktu við Annað póstnúmer og skráðu tengingu við könnunarsvæðin eru tekin saman í flokk sem kallast Hlutaþúseta+ og eru þau sýnd með brúnum lit. Skipting svara er jafnframt sýnd á súluriti þar sem gilda sömu litamerkingar. Þar bætist við til viðmiðunar heildarsvörun hvers svarmöguleika í rauðgulum lit. Fyrir utan niðurstöður sem varða búsetu, aldur og kyn eru viðkomandi spurningar birtar sem yfirskrift umfjöllunar niðurstöðumynda.

Búseta – svargrunnur úrvinnslu



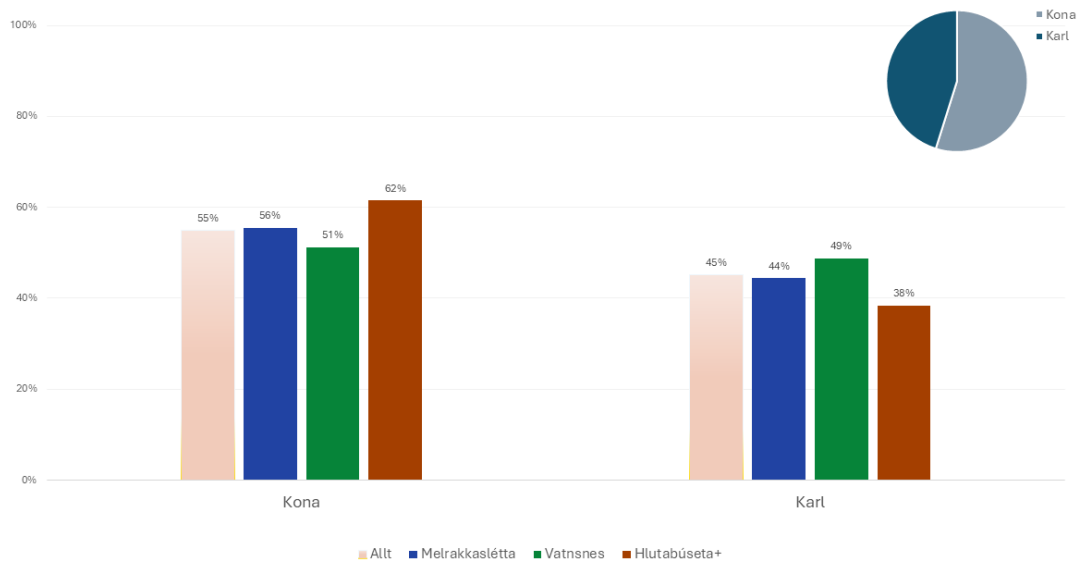
Mynd 5. Búseta svarenda - svargrunnur

Líkt og fram kom í inngangi voru könnunarsvæði rannsóknar afmörkuð sem svæðið norðan þjóðveg 1 í tilfelli Vatnsness og þjóðveg 85 í tilfelli Melrakkaslétu. Könnun var beint að heimafólki á þessum svæðum, þá jafnt íbúa sem annarra með hagsmunatengsl við svæðin. Í spurningalista var þess vegna spurt um búsetu svarenda og mynduðu svör við þeirri spurningu svargrunn könnunar líkt og sjá má á mynd 4. Þær sýna annars vegar skiptingu svara sem unnið var með og hins vegar skiptingu heildarsvörunar áður en kom að hreinsun gagna.

Alls fengust 217 svör. Áður en kom að greiningu gagna voru alls 11 svör hreinsuð út úr gögnunum. Það voru níu svör frá íbúum sunnan afmarkaðra könnunarsvæða og tvö svör þar sem svarendur merktu við Annað póstnúmer án þess að tilgreina búsetu- eða eignartengsl við könnunarsvæðin. Heildarsvör könnunar og skipting þeirra eftir póstnúmerum eru sýnd á mynd 4. Grænar súlur sýna gild svör af Vatnsnesi, bláar súlur gild svör af Melrakkaslétu og brún súla sýnir svör þeirra sem merktu við Annað póstnúmer og skráðu hagsmunatengsl við könnunarsvæðin svo sem húseign, landareign og/eða hlutaþúsetu og kallast sá flokkur Hlutaþúseta+. Gráar súlur sýna skiptingu ógildra svara.

Líkt og sjá má á kökuriti á mynd 4 telja niðurstöður 80 svör íbúa þéttbýlis og dreifbýlis á Vatnsnesi, 100 svör íbúa þéttbýlis og dreifbýlis á Melrakkaslétu og 26 svör eru samantekin í svarflokkinn Hlutaþúseta+.

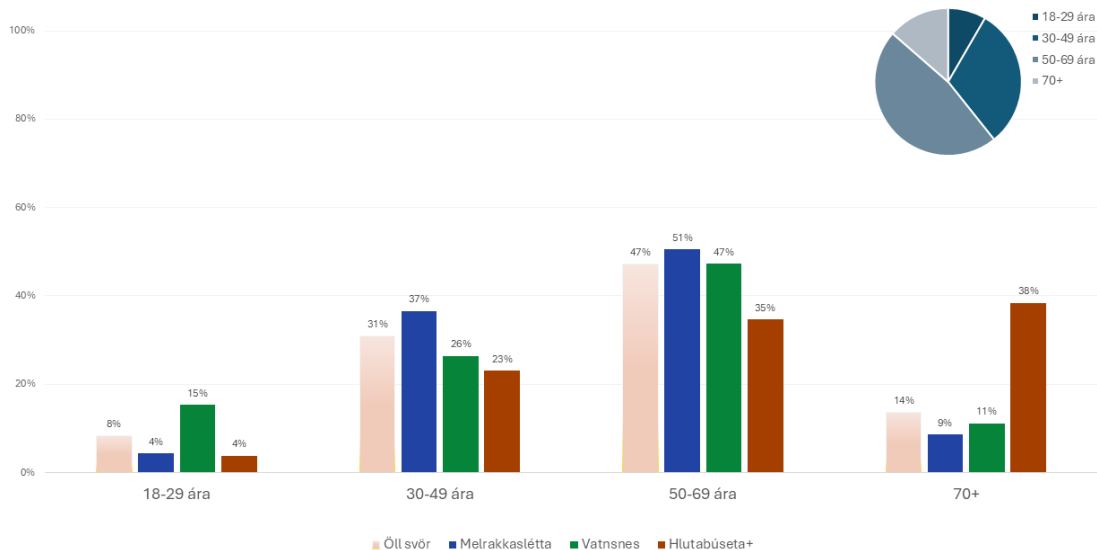
Kynjahlutfall



Mynd 6. Kynjahlutfall svarenda

Nokkuð fleiri konur (55%) en karlar (45%) svöruðu könnun. Líkt og sjá má á mynd 5 er sú kynjaskipting minnst á Vatnsnesi en mest í svarflokknum Hlutabúseta+. Í könnun merkti enginn við valkostinn Annað.

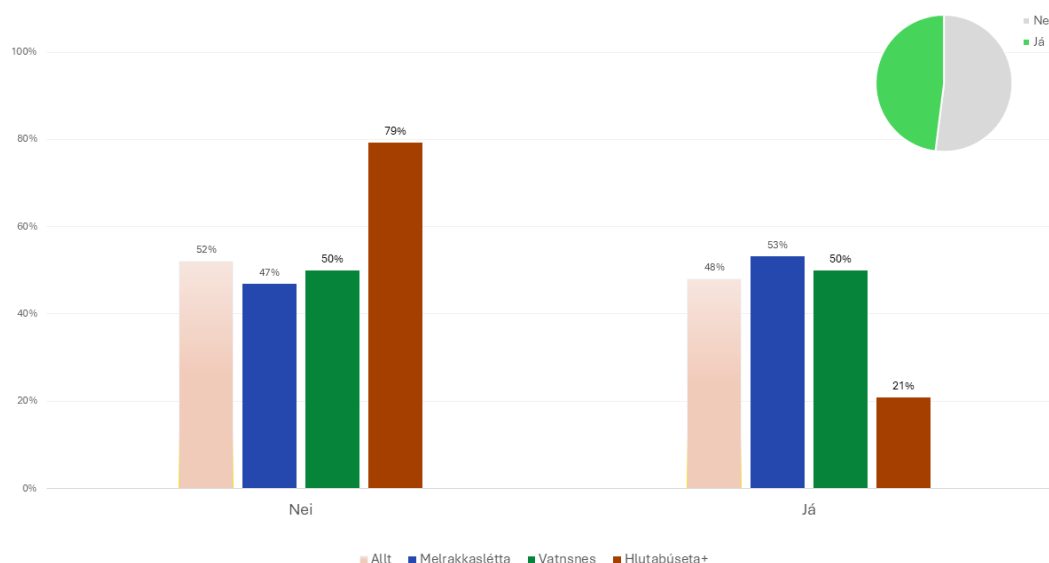
Aldursskipting



Mynd 7. Aldursskipting svarenda

Nær helmingur svarenda (47%) var á aldrinum 50-69 ár (mynd 6). Í yngsta aldurshópnum voru hlutfallslega flestir á Vatnsnesi meðan meiri dreifing var á Melrakkaslétta. Hlutfall elstu svarenda er áberandi hæst meðal hús- og landeigenda og annarra með hlutabúsetu á svæðunum. Meðalaldur heilsársíbúa var samur á Vatnsnesi og á Melrakkaslétta eða 52 ár meðan hann var 61 ár í flokknum hlutabúseta+.

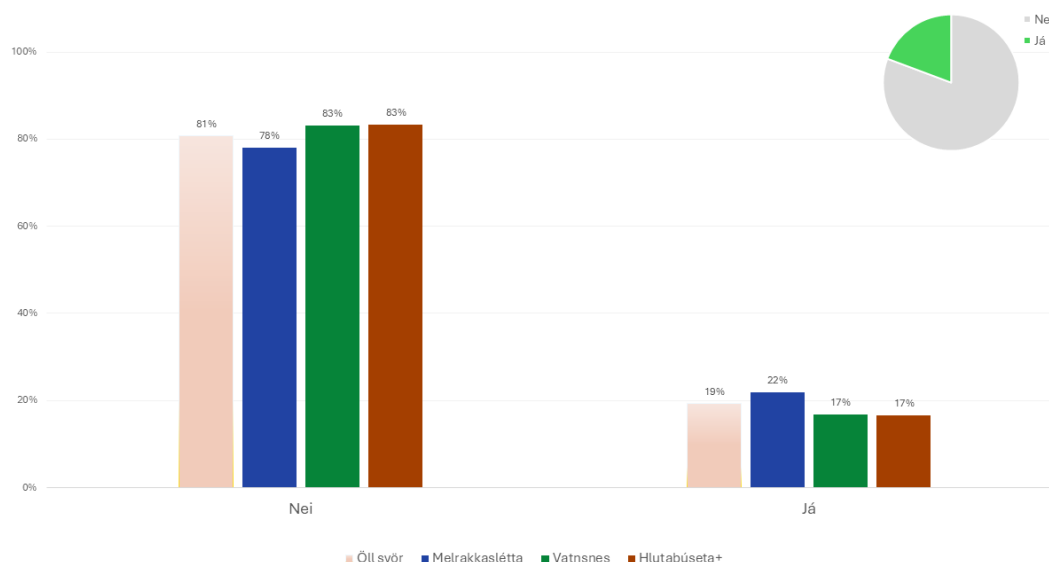
Starfar þú við þjónustu á svæðinu?



Mynd 8. Starf við þjónustu á heimasvæði

Rétt tæpur helmingur svarenda reynist starfa við ótilgreinda þjónustu á könnunarsvæðum (mynd 7). Það á við um sléttan helming svarenda á Vatnsnesi, rétt rúman helming á Melrakkaslétta meðan hlutfallið er umtalsvert lægst í hópi svarenda í flokknum Hlutabúseta+ eða rétt um fimmtingur.

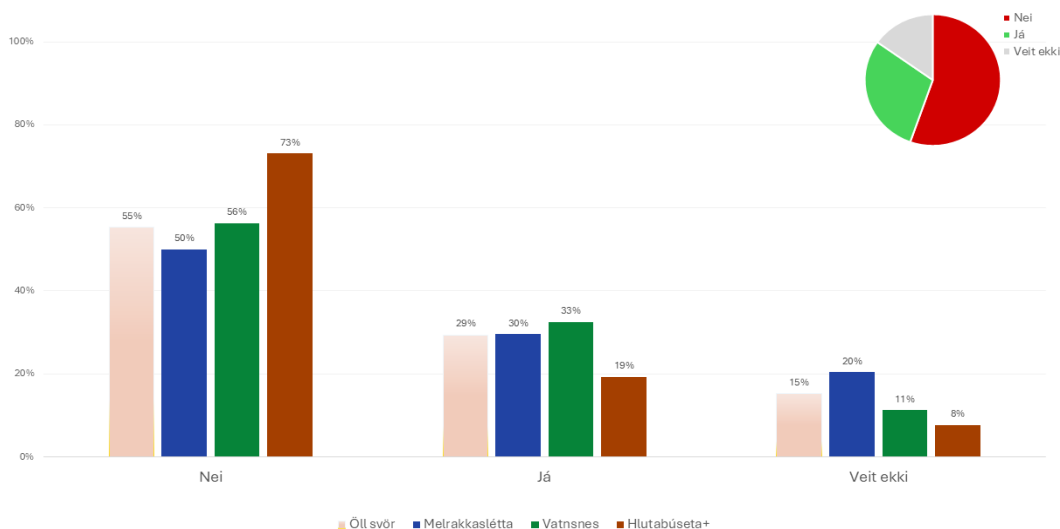
Starfar þú við ferðaþjónustu á svæðinu?



Mynd 9. Starf við ferðaþjónustu

Umtalsvert færri starfa við ferðaþjónustu á rannsóknarsvæðunum eða tæpur fimmtingur (mynd 8). Ekki kemur fram mikill breytileiki milli svæða en hlutfallið er hæst á Melrakkaslétta eða 22% á móti 17% meðal íbúa á Vatnsnesi og í flokknum Hlutabúseta+ (17%)

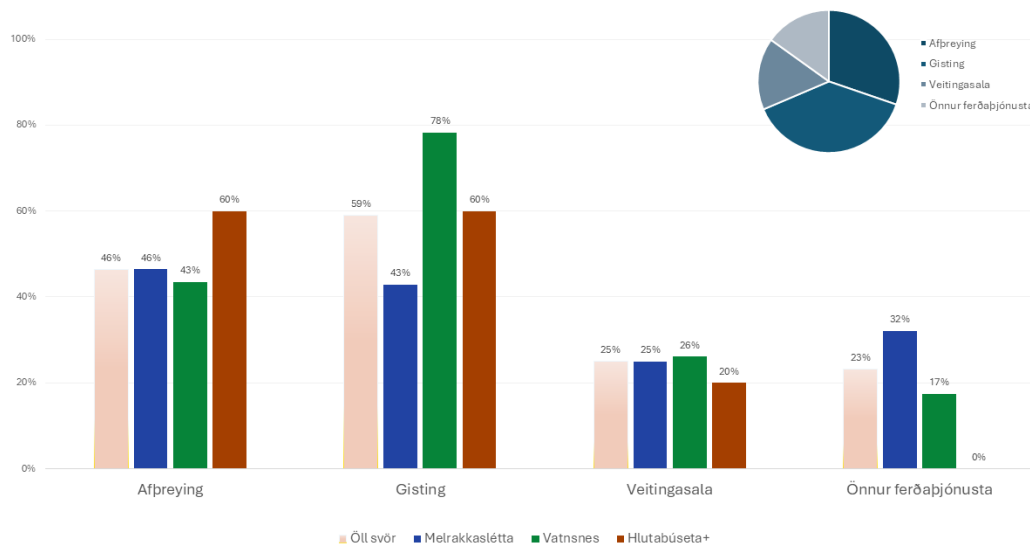
Hefur þú íhugað að byggja upp ferðapjónustu á svæðinu?



Mynd 10. Ferðapjónusta íhuguð?

Líkt og sjá má á mynd 9 reynist tæpur þriðjungur svarenda hafa íhugað að byggja upp ferðapjónustu á heimasvæði. Rúmur helmingur svarar því hins vegar neitandi og 15% taka ekki afstöðu af eða á. Hlutfall þeirra sem svöruðu spurningu játandi er lítið eitt herra á Vatnsnesi (33%) en á Melrakkaslétta (30%) en hlutfallið er umtalsvert lægst í flokknum Hlutabúseta+ (19%). Meðal heilsársíbúa er hlutfall þeirra sem hvorki tóku afstöðu af eða á hins vegar nokkuð herra á Melrakkaslétta (20%) en á Vatnsnesi (11%).

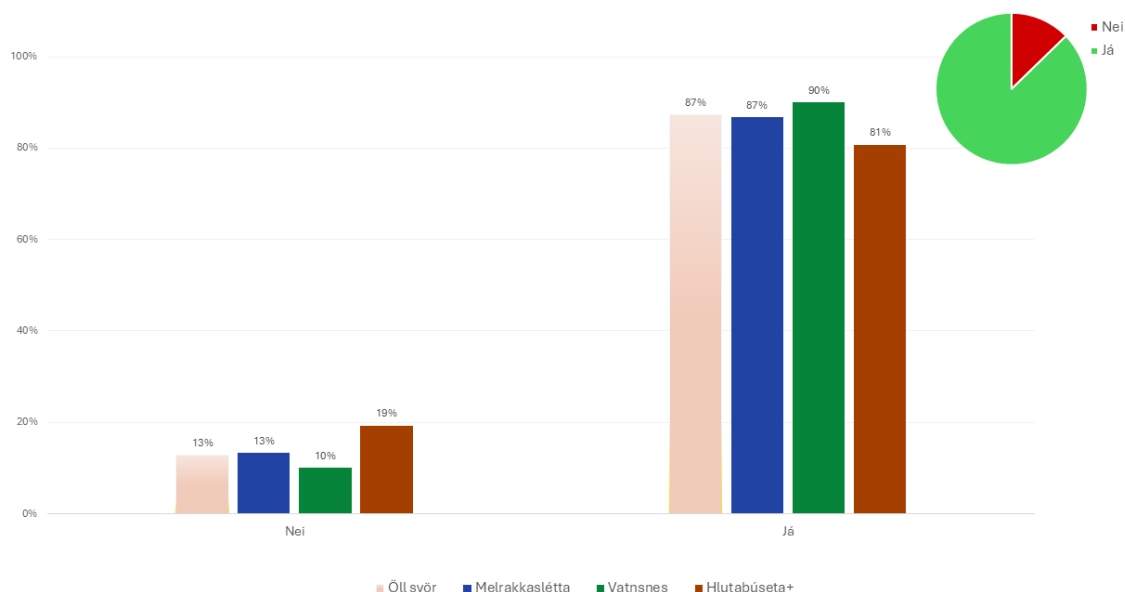
Ef já, hvaða tegund ferðapjónustu (fjölval)?



Mynd 11. Tegund ferðapjónustu íhuguð

Af tæplega þriðjungi svarenda sem hefur íhugað uppbyggingu ferðapjónustu reyndust flestir stefna á gistiþjónustu (59%) og aðfeyringu (49%) meðan færri hafa íhugað veitingasölu (25%) og aðra ferðapjónustu (23%). Eins og sjá má á mynd 10 eru svörin þó að hluta ólík milli svæða. Hlutfall þeirra sem helst stefna á gistiþjónustu er umtalsvert herra á Vatnsnesi (78%) en á Melrakkaslétta (43%). Á Melrakkaslétta eru hins vegar fleiri sem merktu við valkostinn önnur ferðapjónusta (20%) heldur en á Vatnsnesi (11%). Svör heilsársíbúa eru annars mjög sambærileg hvað varðar aðfeyringu og veitingasölu meðan svör hlutaársíbúa eru nokkuð önnur.

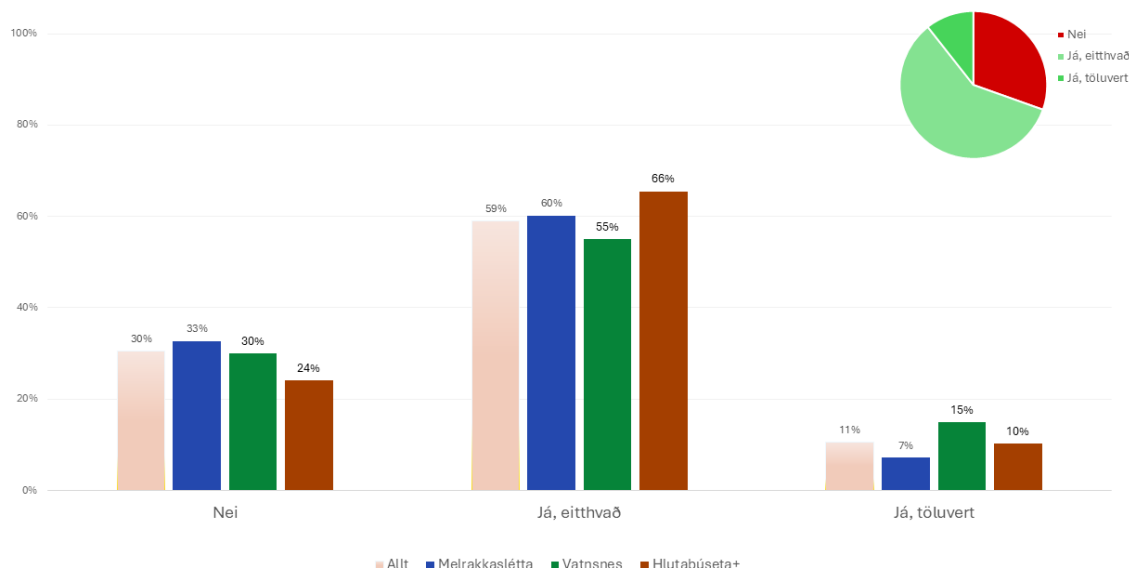
Þekkir þú til Norðurstrandarleiðar?



Mynd 12. Vitneskja um Norðurstrandarleið

Afgerandi meirihluti reynist þekkja til ferðamannaleiðarinnar Norðurstrandarleiðar. Eins og sjá má á mynd 11 hafa níu af hverjum tíu heilsársíbúum vitneskju um leiðina og það sama á við um átta af hverjum tíu í hópi þeirra sem hafa eignartengsl eða tengsl hlutaársbúsetu við svæðin.

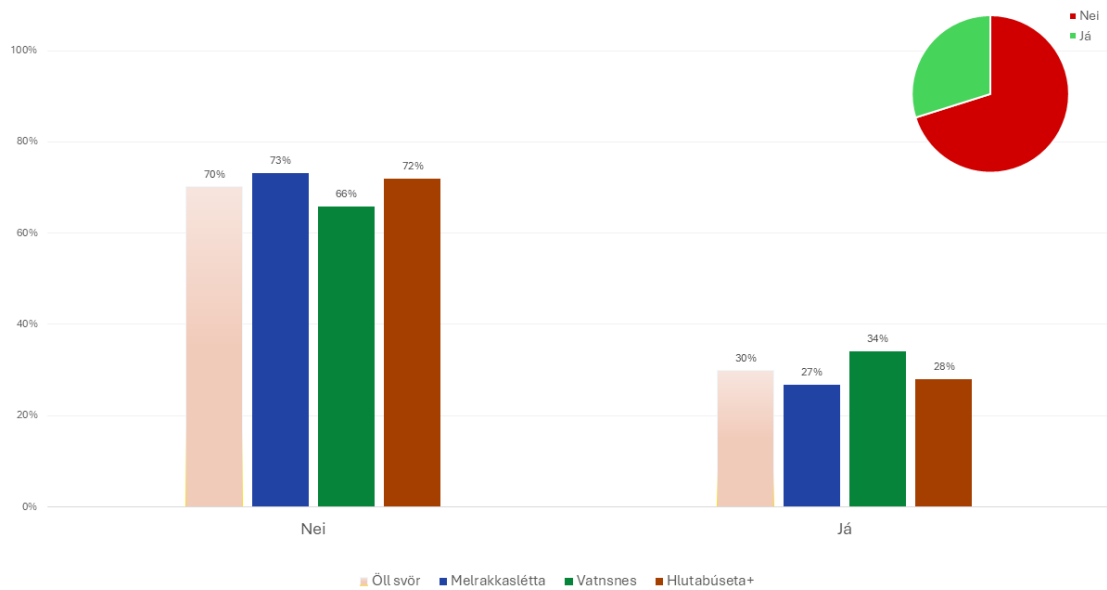
Heyrðir þú af undirbúningi og aðdraganda Norðurstrandarleiðar?



Mynd 13. Heyrt af undirbúningi í aðdraganda leiðarinnar

Slétt 70% svarenda muna eftir að hafa heyrt af fyrirætlunum um Norðurstrandarleið á meðan leiðin var í undirbúningsferli. Þar af telur einn af hverjum tíu sig hafa verið vel upplýstan um hana meðan sex af hverjum tíu kannast við að hafa heyrt af þessum fyrirætlunum. Tæpur þriðjungur man hins vegar ekki til þess að hafa heyrt af leiðinni í aðdragandanum (mynd 12). Ekki kemur fram afgerandi munur milli svæða en hlutfall þeirra sem ekki man til þess að hafa heyrt af undirbúningi er 33% á Melrakkaslétta og 30% á Vatnsnesi. Það hlutfall er hins vegar lægst í flokknum hlutaþúseta+ eða 24%.

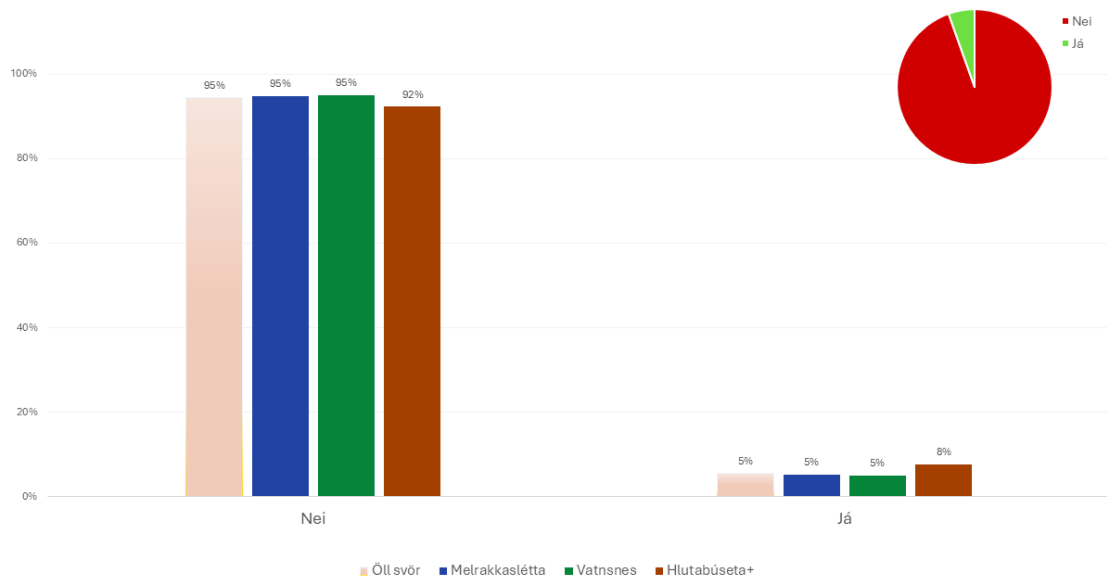
Sást þú auglýsta undirbúningsfundi í aðdraganda leiðarinnar?



Mynd 14. Auglýsingar um fundi í aðdraganda

Hvað varðar aðkomu heimafólks að undirbúningsferli Norðurstrandarleiðar þá man tæplega þriðjungur svarenda eftir að hafa séð auglýsta undirbúningsfundi í aðdraganda leiðarinnar og það þrátt fyrir árin sem liðin eru síðan. Á mynd 13 sést að hlutfall þeirra sem sáu slíka fundi auglýsta er lítið eitt hærra á Vatnsnesi (34%) en á Melrakkasléttu (27%) og meðal tengdra aðila (28%).

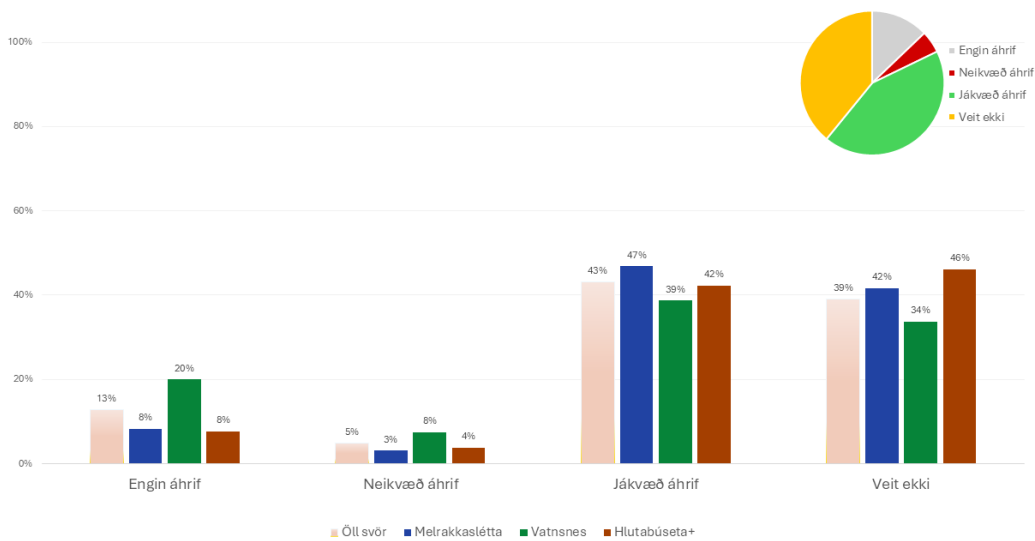
Sóttir þú undirbúningsfundi í aðdraganda leiðarinnar?



Mynd 15. Þátttaka í undirbúningsfundum

Þegar kom að þátttöku í undirbúningsfundum leiðarinnar reyndust umtalsvert færri muna eftir að hafa sótt slíka fundi (mynd 14). Það átti jafnt við um heilsársíbúa á Vatnsnesi og á Melrakkasléttu (5%) sem og í svarflokknum Hlutabúseta+ þar sem hlutfallið nær 8%.

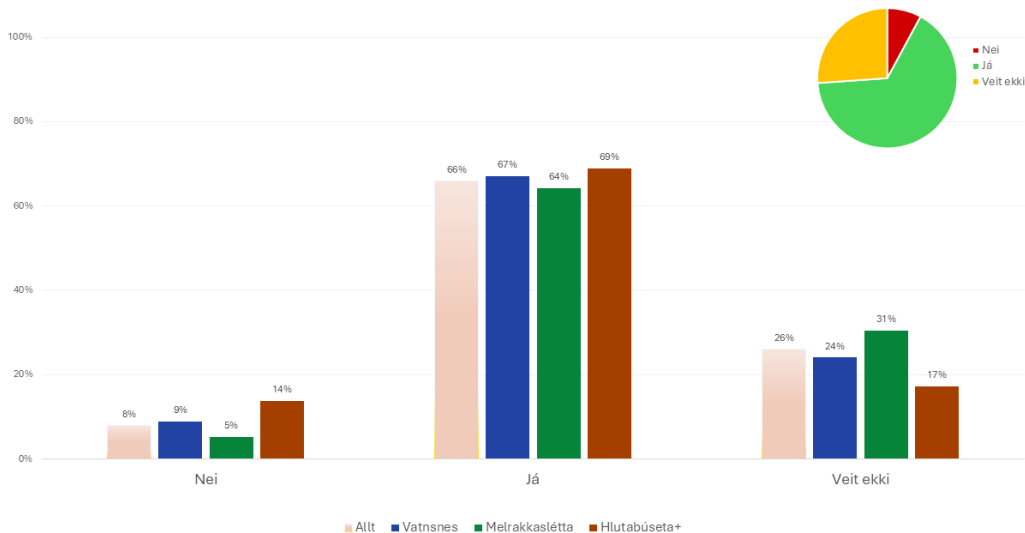
Telur þú tilkomu Norðurstrandarleiðar hafa haft áhrif hér á svæðinu?



Mynd 16. Áhrif af Norðurstrandarleið

Heimafólk reynist mun fremur jákvætt (43%) en neikvætt (5%) gagnvart Norðurstrandarleið og áhrifum hennar í héraði (mynd 15). Vel rúmur þriðjungur er þó óviss um áhrif hennar (39%) og 13% telja áhrif hennar engin. Nokkur breytileiki kemur fram eftir svæðum. Heilsársíbúar á Vatnsnesi telja síður að áhrif leiðarinnar hafi verið jákvæð (39%) en íbúar Melrakkaslétta (47%) meðan svör hlutaársíbúa+ eru þar á milli (42%). Þá er hlutfall þeirra sem telja leiðina ekki hafa haft nein áhrif öllu hærra á Vatnsnesi (20%) en meðal íbúa á Melrakkaslétta og tengdra aðila (8%). Hvergi fer þó hlutfall þeirra sem reyndust telja áhrif leiðarinnar neikvæð yfir 8% en það er meðal heilsársíbúa á Vatnsnesi meðan það hlutfall er 3% á Melrakkaslétta.

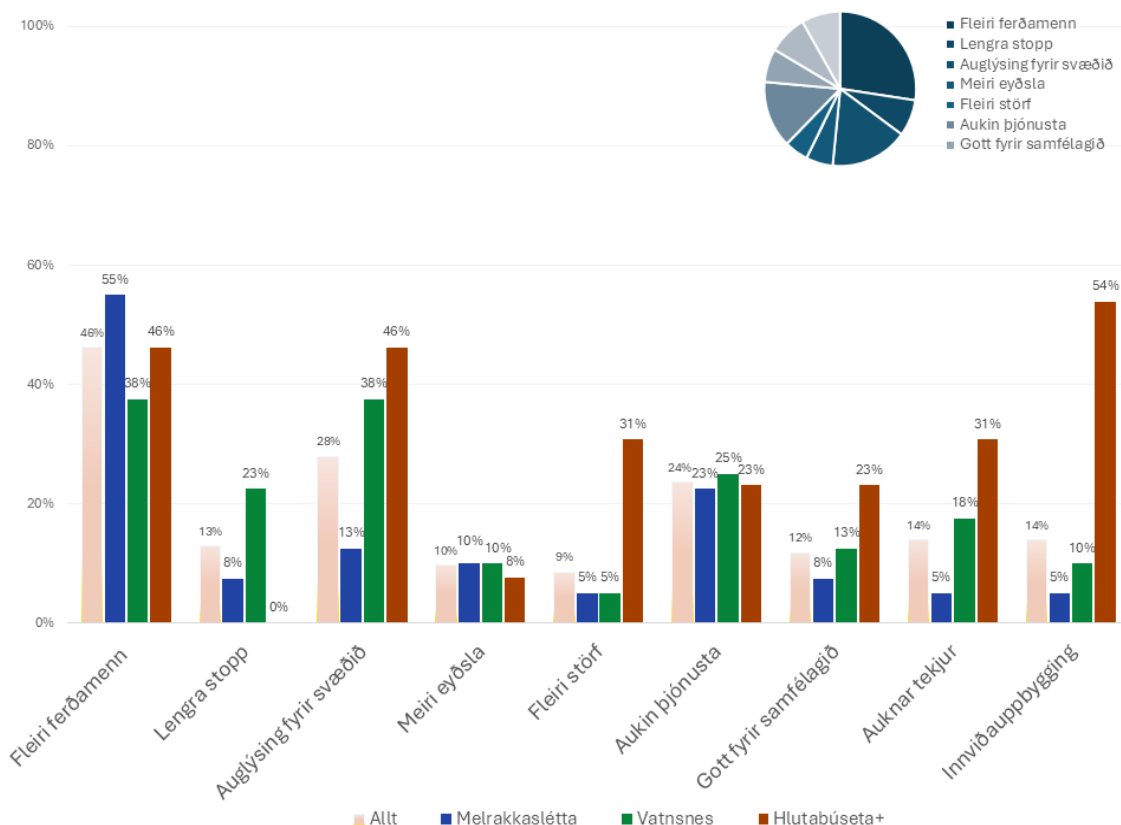
Telur þú að Norðurstrandarleið geti nýst svæðinu?



Mynd 17. Nýting Norðurstrandarleiðar á svæði

Jákvæðni í garð leiðarinnar kemur einnig fram í spurningu um það hvort heimafólk telji Norðurstrandarleið geti nýst í héraði þar sem tveir af hverjum þremur telja svo vera. Fimmtungur er þó óviss meðan mun færri telja að leiðin muni ekki geta nýst á heimasvæði (8%). Líkt og mynd 17 sýnir eiga þessi svör við næsta óháð svæðum og svarflokkum. Það er helst að hlutaársíbúa+ séu síður óvissir og frekar neikvæðir en heilsársíbúar meðan bjartsýni þeirra varðandi leiðina er síst minni en meðal heilsársíbúa.

Hvernig telur þú að Norðurstrandarleið hafi og geti nýst á svæðinu? (opin spurning)



Mynd 18. Hvernig Norðurstrandarleið hefur / getur nýst í héraði

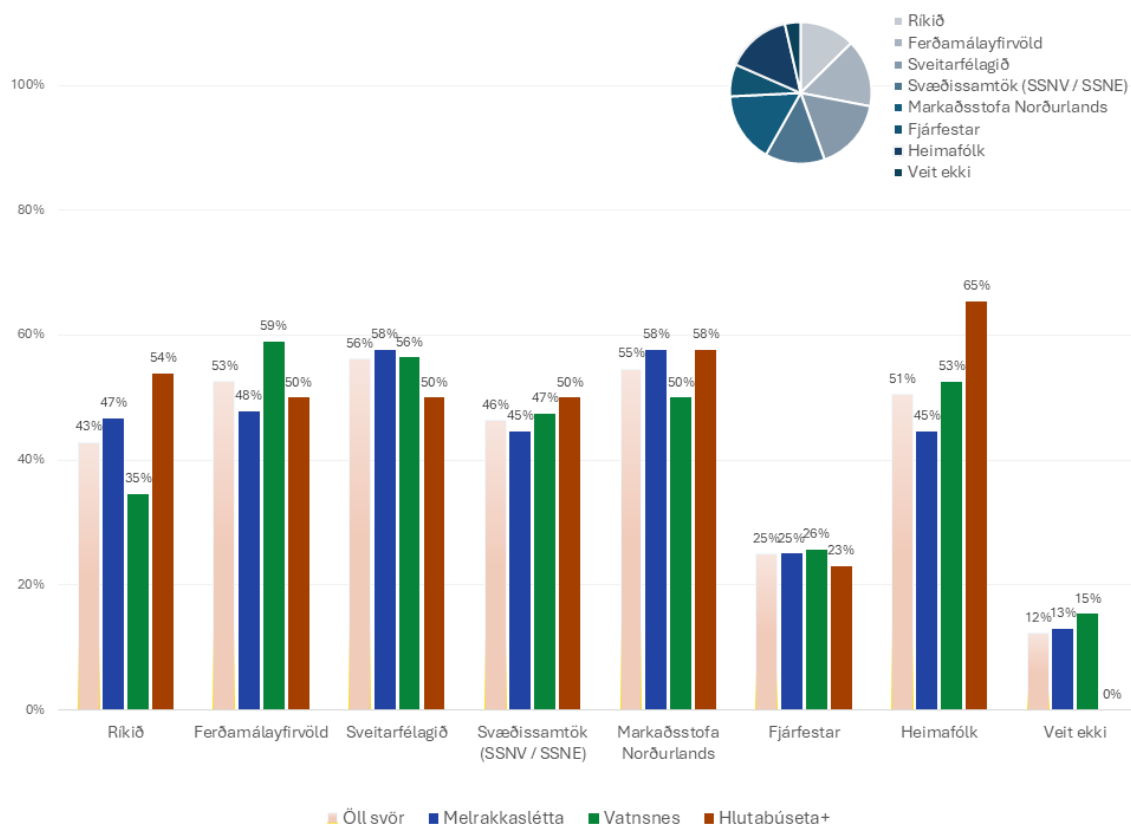
Í könnun var spurt með opinni spurningu á hvaða hátt heimafólk teldi að Norðurstrandarleið hafi og geti nýst á heimasvæðum. Niðurstöður þematengdrar innihaldsgreiningar á því hvernig Norðurstrandarleið hafi og geti nýst á heimasvæði er sýnd á mynd 18.

Þar má sjá að leiðin er talin geta aukið fjölda ferðamanna, aukið þjónustustig og verið auglýsing fyrir svæðin en myndin sýnir þó ekki síður að nokkur breytileiki kom fram á milli svæða og svarflokka.

Á Melrakkaslétta var helst nefnt að Norðurstrandarleið geti aukið straum ferðamanna og aukið þjónustu á svæðinu. Á Vatnsnesi var helst talað um lengri stopp ferðamanna, að leiðin væri auglýsing fyrir svæðið og að hún geti aukið þjónustustig á svæðinu. Auk sömu áherslna á aukinn fjölda ferðamanna og aukna þjónustu á heimasvæði nefndu svarendur í flokknum Hlutabúseta+ að auki fjölgun starfa, auknar tekjur og að tilkoma Norðurstrandarleiðar geti stuðlað að bættum innviðum á heimasvæðum.

Vert er að nefna að á meðan heilsársíbúar Melrakkaslétta nefndu að meðaltali eitt atriði í hverju opnu svari nefndu heilsársíbúar á Vatnsnesi að meðaltali tvö atriði en hlutaársíbúar og aðrir tengdir nefndu að meðaltali þrjú atriði.

Hver telur þú að ætti helst að stuðla að nýtingu Norðurstrandarleiðar? (fjölval)



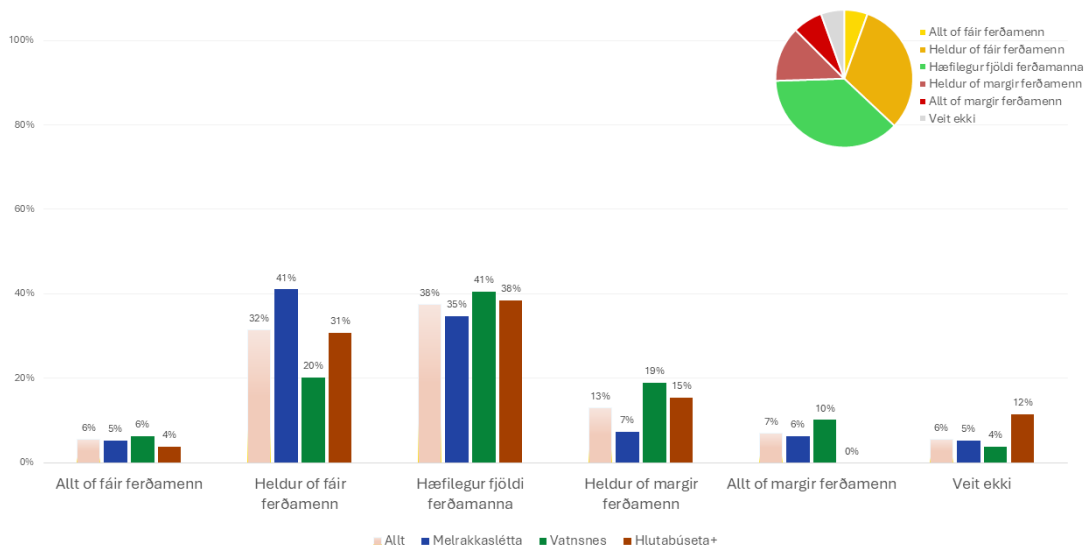
Mynd 19. Hvers það er að stuðla að nýtingu Norðurstrandarleiðar

Á mynd 19 má sjá niðurstöður lokaðrar fjölvalsspurningar um það hverjum, ef einhverjum, heimafélk ætli helst að stuðla að nýtingu Norðurstrandarleiðar á heimasvæðum.

Svarendur telja að það sé helst á höndum viðkomandi sveitarfélags (56%), ferðamálayfirvalda (53%) eða eiganda og umsjónaraðila leiðarinnar, Markaðsstofu Norðurlands (54%) að vinna að nýtingu leiðarinnar á heimasvæði. Þá telur rétt rúmur helmingur (51%) að það sé heimafélks að hafa forgang um nýtingu leiðarinnar meðan ögn færri telja það vera hlutverk svæðissamtakanna SSNE og SSNV (47%). Síst er talið að nýtingin eigi að vera á forsvari ótilgreindra fjárfesta (25%).

Ekki kemur fram allur munur á svörum eftir svæðum. Helst er athyglisvert að það eru ekki heilsársíbúar svæðanna sem helst merkja við að nýting Norðurstrandarleiðar til uppbyggingar ferðaþjónustu á heimasvæði skuli vera í forsvari heimafélks. Rúmur helmingur íbúa Vatnsness (53%) og tæpur helmingur íbúa Melrakkaslétta (45%) telur svo vera en það hlutfall er ríflega 65% meðal þeirra sem hafa hlutabúsetu og/eða eignartengsl á svæðunum.

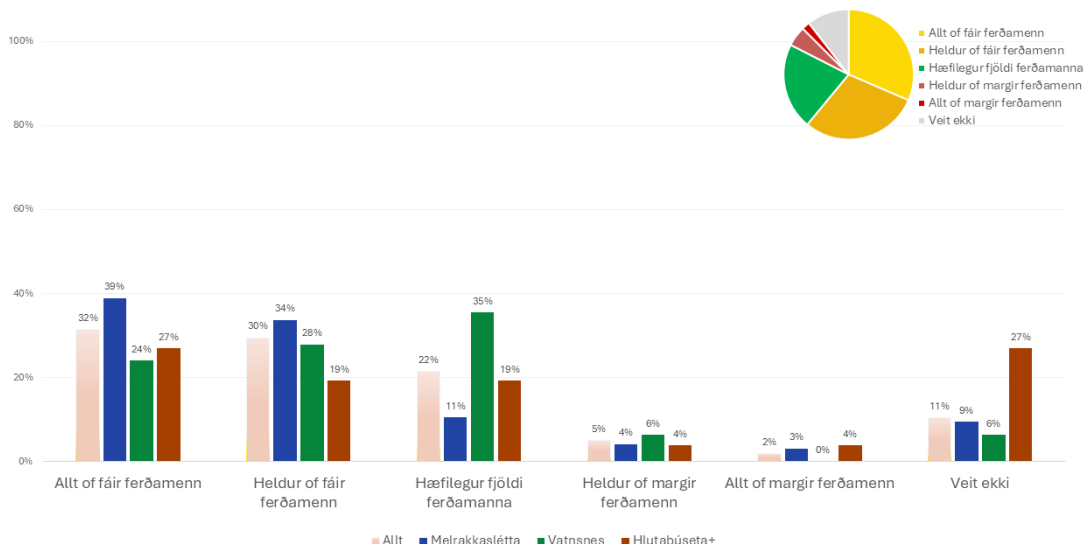
Hvað finnst þér um fjölda erlendra ferðamanna á svæðinu á sumrin (júní, júlí og ágúst)?



Mynd 20. Mat á fjölda ferðamanna á sumrin

Vel rúmur þriðjungur heimafólks telur að fjöldi ferðamanna sé hæfilegur (38%) á heimasvæði og rétt tæpur þriðjungur að þeir séu heldur of fáir (32%). Færri telja að ferðamenn séu allt of fáir (6%) eða allt of margir (7%) en 13% segja ferðamenn heldur of marga á sumrin. Hlutfall þeirra sem segja ferðamenn heldur og allt of fáa er umtalsvert hærra á Melrakkaslétta (46%) en á Vatnsnesi (27%) og hlutfallið er þar á milli í svarfloknum Hlutabúseta+ (35%). Að sama skapi er hlutfall þeirra sem telja ferðamenn heldur eða allt of marga umtalsvert hærra á Vatnsnesi (29%) en á Melrakkaslétta (14%) og meðal hlutaársibúa+ (15%) (mynd 20).

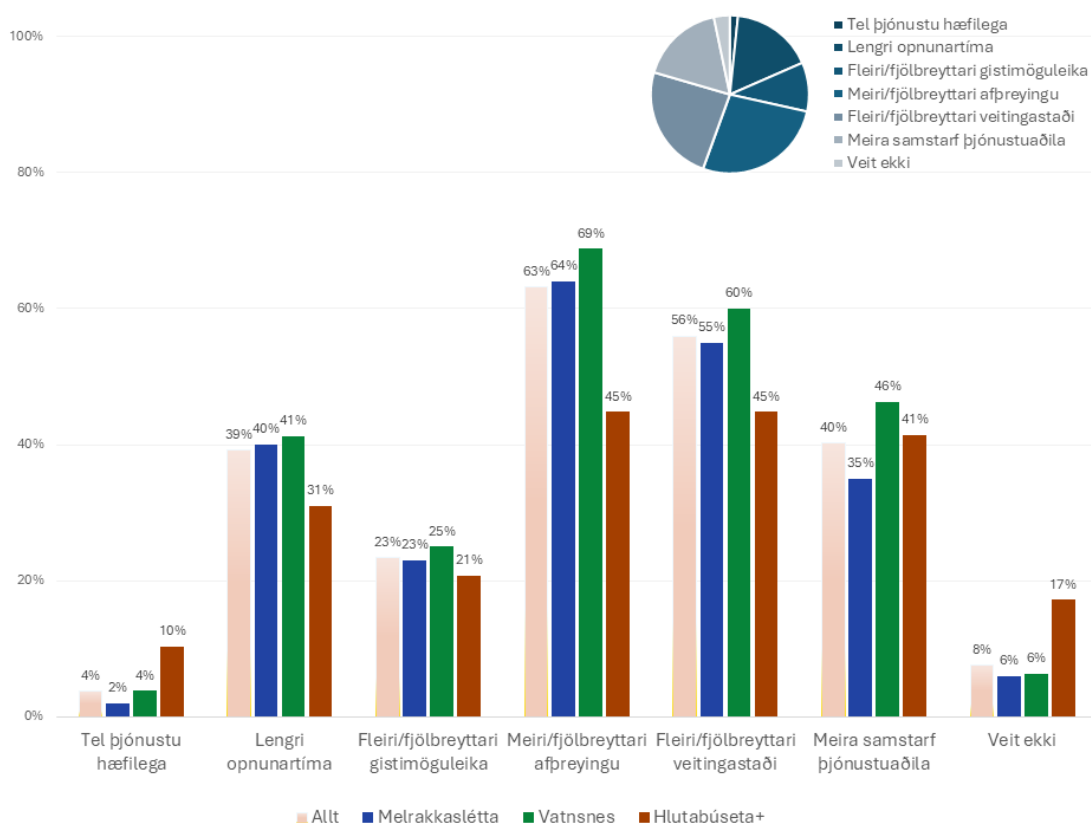
Hvað finnst þér um fjölda erlendra ferðamanna á svæðinu á öðrum árstímum (sept.-maíloka)?



Mynd 21. Mat á fjölda ferðamanna á öðrum árstímum

Mjög fáir telja fjölda ferðamanna á könnunarsvæðum of mikinn eða allt of mikinn utan sumartíma (7%) heldur teljast þeir frekar of fáir eða allt of fáir (62%). Fimmtungur telur fjöldann þó hæfilegan á vetrum. Nokkur munur kom fram eftir svæðum. Ríflega þriðjungur heilsársibúa á Vatnsnesi telur fjölda ferðamanna hæfilegan utan sumars samanborið við tíund heilsársibúa Melrakkaslétta og fimmtung meðal tengdra aðila en þeir síðasttöldu eru hins vegar mun fremur óvissir um fjölda utan háannar en heilsársibúar.

Hvað, ef eitthvað, telur þú helst vanta í ferðapjónustu á svæðinu? (fjölval)



Mynd 22. Vantar í ferðapjónustu á heimasvæði

Við fjölvalsspurningu um hvað, ef eitthvað, vanti helst upp á varðandi ferðapjónustu á svæðunum eru heildarsvörin á þá leið að helst vanti meiri og fjölbreyttari afþreyingu (63%), fleiri og fjölbreyttari veitingastaði (56%) og aukið samstarf ferðapjónustuaðila (40%) auk lengri opnunartíma (39%) á þeirri þjónustu sem fyrir er. Hins vegar töldu mjög fáir (4%) þjónustu á svæðinu hæfilega.

Líkt og sjá má á mynd 22 eru svör heilsársíbúa á svæðunum tveimur að mörgu leyti á sömu lund. Þó hefur hærri hlutfall heilsársíbúa á Vatnsnesi en á Melrakkaslétta merkt við þörf fyrir afþreyingu og veitingasölu en mestur er þó munurinn varðandi aukið samstarf þjónustuaðila sem meiri þörf er talin vera fyrir á Vatnsnesi en á Melrakkaslétta. Svör hlutaþúseta+ eru hins vegar nokkuð frábrugðin áherslum heilsársíbúa. Hlutfall hlutaársíbúa er þannig umtalsvert lægra en heilsársíbúa hvað varðar þörf fyrir aukna afþreyingu, veitingasölu og opnunartíma auk þess sem þeir eru frekar óvissir í svörun og líklegri en heilsársíbúar til að telja þjónustu í héraði hæfilega.

Að lokum: Er eitthvað sem þú vilt koma á framfæri varðandi Norðurstrandarleið og/eða ferðaþjónustu á svæðinu?

Spurningakönnun meðal heimafólks á Melrakkaslétu og á Vatnsnesi lauk með opinni spurningu sem veitti möguleika á að koma á framfæri athugasemdum um könnunina, Norðurstrandarleið og/eða ferðabjónustu á svæðunum tveimur.

Áhersla heilsársíbúa er nokkuð skýr og efnislega söm á báðum svæðum þar sem ástand vega er meginþema. Þar var þó engu að síður ákveðinn eðlismunur á og kom sá munur jafnt fram í þessum og öðrum opnum svörum könnunar sem og í könnunarviðtölum og á kynningum. Þennan áherslumun má jafnframt auðveldlega greina á myndum 23 og 24 sem sýna niðurstöðu þematengdrar innihaldsgreiningar á svörum heilsársíbúa við opinni lokaspurningu í könnun.

Á meðan að heilsársíbúar Vatnsness nefna helst að laga þurfi Vatnsnesveginn, hann þurfi að endurbyggja, breikka og malbika er áhersla heilsársíbúa á Melrakkasléttu á þörf fyrir viðhaldi á Sléttuvegi, hann skorti ofaníbúð og aukna heflun.

Vegir og ástand þeirra kom fram í ýmsu samhengi, ekki síst á Vatnsnesi. Hann var til að mynda nefndur í tengslum við möguleika uppbyggingar í tengslum við tilkomu Norðurstrandarleiðar:

Leiðin er jákvæð og bætir ofan á aðra uppbyggingu. Hins vegar er erfitt að vinna með frábæra vöru þegar

Númer 1 að lagfæra veginn þá kemur annað af sjálfu sér, það er misskilningur hjá yfirvöldum að erlendir ferðamenn séu komir hingað til að keyra hálf ófæra malarvegi, þeir eru komnir til að skoða íslenska náttúru.

Vegir komu einnig fram í tengslum við fjölda ferðamanna:



Mynd 23. Orðaský: lokasvör könnunar meðal heilsársíbúa á Melrakkasléttu



Mynd 24. Orðaský: Lokasvör könnunar meðal heilsársíbúa á Vatnsnesi



Mynd 25. Orðaský: Lokasvör könnunar í flokknum Hlutabúseta+

Fjöldi ferðamanna er orðinn allt of mikill eingöngu út af ástandi vegarins. Í tengslum við hann er orðið ófremdarástand. Engin vetrarþjónusta þannig að fólk fer og festir sig eða lendir í rugli skapar bara stórhættu. Það fer bara ekki saman hljóð og mynd.

Eins og sjá má á myndum 23 og 24 beina heilsársíbúar sjónum að vegum meðan áhersla hlutaársíbúa og annarra tengdra snýr öðru fremur að þörf fyrri samráð (mynd 25). Það á við um samráð um uppbyggingu ferðaþjónustu, útfærslu afþreyingar og landnotkun. Annað sem helst var nefnt voru skilaboð varðandi Norðurstrandarleið sem utan óska um gott gengi voru samantekið helst á þá leið að almennt viti heimafólk of lítið um verkefnið til að geta tjáð sig um það, skýra þurfi skilti leiðarinnar og að þátttaka í verkefninu sé of kostnaðarsöm fyrir lítil ferðaþjónustufyrirtæki.

Samantekt frá könnunarviðtölum

Hér verður farið yfir það helsta sem fram kom í könnunarviðtölunum tólf sem tekin voru við heimafólk til að fylgja eftir spurningakönnun. Líkt og nefnt er að framan var ein meginforsenda viðtala að fá fram álit heimafólks á orðalagi spurninga, flæði könnunar og efnistaka hennar. Hvað varðar þann þátt voru niðurstöður þær að orðalag spurninga og valkosta þóttu skilmerkileg og eins þóttu spurningar flæða vel. Hvað varðar spurningar og svarmöguleika í lista var helst að bent væri á að oftar hefði mátt hafa valkostinn „Veit ekki“ og eins þótti helst til of mikið um opnar spurningar sem þó var hægt að sleppa og halda áfram með könnun.

Efnislega sýndu viðtölin þrjár niðurstöður helstar. Fyrst bera að nefna spurningar sem þótti vanta í könnunina. Á báðum svæðum kom fram að spyrja hefði átt um ástand vega og vegakerfis. Áhersla á það var mikil á Vatnsnesi og á Melrakkaslétu komu einnig fram ábendingar um að spyrja hefði átt um almenningssamgöngur. Önnur skýr niðurstaða sneri að svörum á tilteknum spurningum. Það var sérstaklega og ítrekað nefnt í sambandi við spurningar um fjölda ferðamanna á rannsóknarsvæðum. Margir sögðu þær spurningar erfiðstar allra spurninga að svara þar sem fjöldi yrði einungis mátulegur ef hann samræmdist þjónustustigi í héraði. Þriðja atriðið snýr að uppbyggingu ferðaþjónustu í héraði þar sem á báðum svæðum var mikil áhersla á skort á afþreyingu. Sem dæmi um þá áherslu má nefna tvær nánast samhljóða setningar: „það vantar ýmislegt en kannski mest afþreyingu til að fólk hafi ástæðu til að stoppa“ (Vatnsnes) og „það þyrfti náttúrulega að vera einhver afþreying sem stoppar fólk af“ (Melrakkaslétta). Samhljómur var einnig á milli svæða hvað varðar gistipjónustu sem talin var í ágætu lagi og einnig matsala, þá sérstaklega á sumrum. Hins vegar var einnig bent á það á báðum svæðum að engin þjónusta væri nyrst á svæðunum, það er norðan helstu áfangastaða á Vatnsnesi og norðan þorpa á Melrakkaslétu.

Hvað varðar umfjöllun viðtala umfram vangaveltur um spurningakönnun fjölluðu áhersluefni viðtala á Vatnsnesi mikið um ástand vegarins. Fyrir utan ummæli á borð við „það er algjör hneisa hvernig vegurinn um Vatnsnes er“ og „ferðamenn eru þegar of margir miðað við ástandið á veginum“ var einnig lögð áhersla á það að vegurinn er ekki bara mikilvægur í tilliti til ferðaþjónustu heldur er hann eina leið íbúa Vatnsness að heiman og heim. Í því sambandi var nefnt að Vatnsnesvegur hefði loks komist inn á tólf ára samgönguáætlun, þá sem heild en ekki í einstaka bútum. Við það hefði bjartsýni heimafólks aukist og jafnvel dregið úr núningi sem hefði getað endað með því að íbúar gerðust almennt afhuga ferðaþjónustu. Í því sambandi kom þó einnig fram að enn væru tíu ár í að efndir yrðu á „og bara guð minn góður ég veit hvernig ástandið verður þá orðið“.



Mynd 26. Bíll í vanda á Melrakkaslétu og hjólkoppasafn á Vatnsnesi ©Þórný Barðadóttir, 2024

Þá má nefna atriði sem færri nefndu en kom engu að síður fram á báðum svæðum sem snýr að óvissu um það hver skuli að sinna umsýslu á viðkomustöðum ferðamanna. Á Vatnsnesi var það nefnt í samhengi umgengni ferðamanna og rusls á víðavangi og á Melrakkaslétu í tengslum við fuglaskoðunarhús á Kópaskeri og norðan Raufarhafnar. Loks má nefna áskoranir sem uppbygging ferðaþjónustu í dreifbýli stendur frammi fyrir og snýr að árstíðarsveiflum og kom fram á báðum svæðum. Það er atriði sem viðmælandi á Melrakkaslétu rammaði ágætlega inn með orðunum „um leið og það kemur september þá er þetta bara búið“.

Af skiljanlegum ástæðum var Norðurstrandarleið oft nefnd og líkt og í könnun var viðhorf til hennar almennt jákvætt meðal viðmælanda á báðum svæðum. Nokkrir nefndu að þrátt fyrir að hafa séð fundi auglýsta hefðu þeir ekki setið þá enda væru þau ekkert í ferðaþjónustu. Fyrir utan einstaka ummæli þeirra sem til þekkja að það þætti dýrt að gerast aðili að leiðinni var annars helst nefnt að á heimasvæði vanti betri upplýsingar um leiðina til að geta upplýst ferðafólk og einnig að skilti sem ætlað er að merkja leiðina við vegtengingar séu fremur til þess fallin að vekja undrun ferðamanna en beina athygli þeirra að leiðinni. Annars var umtalsvert meira um jákvæð ummæli, bjartsýni og árnaðaróskir en aðfinnslur varðandi Norðurstrandarleið í könnunarviðtölum og tekið fram að hún ætti enn mikið inni.

Kynningar og umræður á heimasvæðum

Ekki var að heyra annað en að heima fólk tengdi vel við niðurstöður rannsóknar þegar þær voru kynntar á heimasvæðum. Í umræðum að afloknum kynningum var jafnframt ákveðinn áherslumunur sem samræmist að hluta því sem fram kom í öðrum hlutum rannsóknar. Á Melrakkaslétu snerust umræður helst um þrennt. Fyrsta mál sneri að möguleikum svæðisins almennt til áframhaldandi uppbyggingar ferðaþjónustu, þörf fyrir aukna og fjölbreyttari afþreyingu og hvernig best mætti nýta tilkomu Norðurstrandarleiðar í héraði. Annað mál sneri að landnotkun, röddum landeigenda og hvernig hægt væri að virða samtímis rétt þeirra sem helst vilja fá að vera í friði og þeirra sem sjá tækifæri í að taka þátt í uppbyggingu ferðaþjónustu. Eins og ekki síður var rétt hvernig unnt væri að stýra því að þau sem vilji geti tekið þátt og hvernig þau sem það vilja ekki komist undan áhrifum af aukinni umferð ferðamanna. Loks má nefna vegamál þar sem áréttuð var þörf fyrir aukið viðhald vegarins. Þar nefndi heima fólk einnig að það sem þó væri borið í veginn væri tekið úr grófri grjótnámu og mikið virtist skorta á íblöndunarefni. Þetta þýddi að vegurinn yrði fyrst akhæfur þegar laust efnið hefði fokið út í kanta. Hins vegar kom einnig fram að landeigendur norðan á Melrakkaslétu sem stunda þar dúnrækt vilji alls ekki að á veginn verði sett bundið slitlag þar sem það myndi hækka meðalhraða.

Á Vatnsnesi var áfram mikil áhersla á þörf fyrir vegabætur og á áskoranir íbúa og öryggi þeirra sem daglega þurfa að vera á ferð innan um mikla umferð ferðamanna sem óvanir eru akstri á malarvegum. Á kynningarfundi á Vatnsnesi var einnig töluverð umræða um atriði sem ekki kom fram í könnun og einungis

var lítillega nefnt í viðtölum. Það snýr að því hvernig ferðapjónustuaðilar geti best samræmt aðild að Norðurstrandarleið á sama tíma og þeir vilja tengja sig við áfangastaði sem *ekki* eru á leiðinni, staði sem heimafólk er stolt af og telur til áfangastaða í héraði. Í því sambandi voru nefnd tiltekin dæmi svo sem Vatnsdalur, Borgarvirki, Þrístapi og fleiri en annars var umræðan um þetta atriði á almennum nótum.

Hvað varðar Norðurstrandarleið var nokkur áherslumunur á umræðum eftir svæðum. Á Melrakkaslétu var umræðan á almennum nótum og blandaðist inn í aðra þætti uppbyggingar ferðapjónustu í dreifbýli, samskipti ferðapjónustuaðila og landeigenda og aðkomu landeigenda að uppbyggingu greinarinnar. Umræður á Vatnsnesi voru sértækari og sneru að þáttum eins og kostnaði við þátttöku í leiðinni, áskorunum við að uppfylla ákvæði um þátttöku. Á báðum svæðum fóru hins vegar fram langar umræður um óskiljanleg skilti leiðarinnar. Í samhengi ferðapjónustu var á báðum svæðum talað um að vont væri að vita ekki hvað mætti gera og hvert mætti fara til að geta svarað fyrirspurnum ferðamanna með réttum upplýsingum.



Mynd 27. Dæmi um skilti Norðurstrandarleiðar. Frá vettvangsferð á Melrakkaslétu. ©Þórný Barðadóttir, 2024

Umræður

Hér að framan hefur verið farið yfir forsendur, framkvæmd og niðurstöður rannsóknar á aðkomu heimafélks að framsetningu nýrrar ferðamannaleiðar og sýn þeirra á nýtingarmöguleika leiðarinnar til uppbyggingar ferðaþjónustu. Rannsóknin byggir á þeirri forsendu að aðkoma heimafélks og annarra hagaðila í héraði sé grundvöllur þess að vel takist til við uppbyggingu ferðaþjónustu; að hún gerist í samfélagslegri sátt og verði til hagsbóta á heimasvæðum (Hanrahan et al., 2017; Hateftabar & Chapuis, 2020; Leite et al., 2023). Ferðaþjónusta sem ekki er í takti við heimasvæði getur enda haft neikvæðar afleiðingar og því er mikilvægt að fanga sýn heimafélks á möguleikum hennar og takmörkunum. Mikið skortir á rannsóknir sem snúa að á staðbundinni þekkingaröflun á ferðaþjónustu í dreifbýli (Pedrosa et al., 2022; Yanan et al., 2024) og er þessari rannsókn ætlað að tala inn í það þekkingarbil. Til rannsókna voru tvö dreifbýl svæði á nýrri ferðamannaleið, Vatnsnes og Melrakkaslétta á Norðurstrandarleið og var rannsóknin framkvæmd með blandaðri aðferð, það er með spurningakönnun, könnunarviðtölum og umræðum í kjölfar kynninga á niðurstöðum á heimasvæðum.

Titill skýrslunnar, „Bara, gangi öllum vel“ rammar að mörgu leyti inn helstu niðurstöður rannsókna. Orðin eru bein tilvitnun í opið lokasvar spurningakönnunar. Svarið sýnir velvilja og jákvæðni gagnvart Norðurstrandarleið og uppbyggingu ferðaþjónustu í héraði en sýnir á sama tíma að viðkomandi er þar ekki þátttakandi. Nokkuð er um liðið frá því undirbúningur leiðarinnar stóð sem hæst og telja má víst að á þeim tíma sem liðinn er hafi orðið breyting á samsetningu íbúa og á því hverjir sinna ferðaþjónustu á rannsóknarsvæðum. Þó má lesa í þátttöku heimafélks í undirbúningi leiðarinnar með því að bera saman svör við spurningu um hvort það hafi tekið eftir auglýsingum um fundi annars vegar og setu á þeim hins vegar. Svörin eru á þá leið að tæpur þriðjungur heimafélks sá auglýsta fundi meðan fimm af hundraði sat þá. Nánari rýni í svörin sýnir að hlutfallið er öllu hærra meðal þeirra sem starfa við ferðaþjónustu en þeirra sem ekki gera það. Við undirbúning opunar Norðurstrandarleiðar var mikið lagt í undirbúning og samvinnu við jafnt sveitarfélög og heimasvæði á leiðinni (Markaðsstofa Norðurlands, 2018; Barðadóttir & Bjarnadóttir, í birtingu). Niðurstaða könnunarviðtala bendir til þess að ástæða lítillar þátttöku heimafélks í undirbúningsfundum sé sú að þau sem ekki störfuðu við ferðaþjónustu eða hugðust gera það á þeim tíma hafi ekki talið málið sér skylt.

Ferðaþjónusta verður hins vegar til í tengslum og smýgur inn í alla kima samfélaga sem þýðir að markaðssetning tiltekinna svæða er á sama tíma markaðssetning á daglegu lífi íbúa. Þrátt fyrir árin sex sem liðin eru frá opnun Norðurstrandarleiðar stendur uppbygging hennar enn yfir og er sú vinna unnin í nánú samstarfi Markaðsstofu Norðurlands, sveitarfélaga, ferðamálasamtaka og ferðaþjónustuaðila á leiðinni (Markaðsstofa Norðurlands, 2024; Barðadóttir & Bjarnadóttir, í birtingu). Meðan að samanteknar niðurstöður þessarar rannsóknar sýna ótvírætt heimafolk vera miklu fremur jákvætt en neikvætt gagnvart leiðinni og ferðaþjónustu, sýna niðurstöður þó einnig að nokkur óvissa ríkir um tilgang og áhrif leiðarinnar í héraði. Þá skortir að einhverju leyti meiri upplýsingar þannig að heimamenn geti upplýst spyrjandi ferðamenn betur um leiðina og almennt hvað sé leyfilegt að gera og hvar að fara um. Þessar niðurstöður eru einnig í takt við niðurstöður könnunar meðal ferðamanna á sömu svæðum sem einnig var framkvæmd af RMF sumarið 2024. Þar kom fram að sérstaklega á Melrakkaslétta hefðu ferðamenn verið varaðir við að fara norður fyrir þorpin vegna ástands Sléttuvegar (Þórný Barðadóttir, 2025) þrátt fyrir að vegurinn sé einmitt hluti Norðurstrandarleiðar um Melrakkaslétta. Hér koma því fram vísbendingar um þörf fyrir aukna og almenna upplýsingagjöf um Norðurstrandarleið og einnig almennt um ferðaþjónustu á svæðunum til heimafélks, þá óháð því hvort þau starfa innan greinarinnar eður ei.

Annars má um sýn heimafélks á tilkomu Norðurstrandarleiðar segja að eitt umkvörtunarefni hafi ítrekað komið fram og það varðar skiltin með merki leiðarinnar sem víða má sjá á þjóðvegum Norðurlands

og ætlað er að leiðbeina ferðamönnum. Skiltin voru sögð óskiljanleg, allt of mörg og víða auk þess sem þau veiti engar upplýsingar og séu því einungis til þess gerð að rugla ferðamenn í rýminu, fremur en að vera sú upplýsingaveita sem skiltum er ætlað að vera. Sama umkvörtunarefni kom einnig fram í nýlegri rannsókn RMF á hlut Vegagerðarinnar í ferðapjónustu (Ása Marta Sveinsdóttir & Eyrún Jenný Bjarnadóttir, 2024) þar sem vel er farið yfir málið. Þegar upp er staðið má hins vegar færa rök fyrir því að það hljóti að teljast ásættanleg niðurstaða að umferðarskilti séu það sem helst er talið neikvætt við Norðurstrandarleið og tilkomu hennar.

Slæmt ástand vega og áhrif þess á daglegt líf ásamt möguleikum svæðanna til áframhaldandi uppbyggingar ferðapjónustu er skýr niðurstaða allra þátta rannsókna og jafnframt það sem helst þótti vanta spurningar um í spurningahluta rannsókna. Niðurstöður nýlegra rannsókna á Vatnsnesi (Hjalti Jóhannesson, 2023) og á Melrakkaslétu (Þórný Barðadóttir o.fl. 2023) auk rannsókna RMF meðal ferðamanna á Vatnsnesi og Melrakkaslétu sumarið 2024 (Þórný Barðadóttir, 2025) draga ótvírætt fram slæmt ástand malarvega á svæðunum tveimur. Fyrirnefndar rannsóknir höfðu allar vegi og samgöngukerfi sem megin viðfangsefni. En þrátt fyrir að ekki hafi verið spurt beint um vegi og ástand þeirra í þeirri rannsókn sem hér um ræðir þá komu þeir sannarlega fram í öllum þáttum hennar og á hátt sem rímar vel við niðurstöður fyrri rannsókna. Þannig er mikið talið vanta upp á bæði hvað varðar viðhald og þjónustu á vegunum sem þar með hefur neikvæð áhrif á daglegt líf íbúa. Það sem gerir þessar niðurstöður forvitnilegar er hvernig áherslumunurinn endurspeglar þann mun sem er á þessum tveimur dreifbýlu svæðum hvað varðar búsetu og umfang ferðapjónustu.

Íbúar á norðanverðu Vatnsnesi eru enda um og yfir þrefaldur á við fjölda íbúa nyrst á Melrakkaslétu. Þá sýna talningar á helstu ferðamannastöðum á svæðunum tveimur að fjöldi ferðamanna við Hvítserk á Vatnsnesi er ríflega fjórfaldur á við fjöldann við Heimskautsgerði á Melrakkaslétu. Umferðarþungi um Vatnsnes er því óumdeilanlega meiri en hann er á Melrakkaslétu sem líklega skýrir áherslumun sem fram kemur meðal heimafólks svæðanna. Á meðan heimafolk á Vatnsnesi kallar eftir endurbyggingu vegarins og að á hann verði lagt bundið slitlag er áherslan á Melrakkaslétu að þörf sé fyrir aukið viðhald og meiri heflun. Eins og kom fram í niðurstöðum þá er Vatnsnesvegur kominn inn á langtíma samgönguáætlun og það verður því áhugavert að fylgjast með áhrifum aukinnar innviðauppbýggingar á þróun ferðapjónustu á svæðinu.

Nokkur forvitnileg atriði má sjá þegar skoðaðar eru niðurstöður um hvað, ef eitthvað, vanti upp á í ferðapjónustu á svæðunum. Ákveðinn munur kemur þar fram á svörum heilsársíbúa annars vegar og hlutaársíbúa hins vegar. Hlutaársíbúar telja frekar en heilsársíbúar að ferðapjónusta sé hæfileg og eru frekar óvissir um hvort eitthvað skorti. Líklega má skýra þetta annars vegar með mismunandi þörfum heilsársíbúa og hlutaársíbúa til heilsársþjónustu og eins að mest er um að land- og húseigendur og aðrir tengdir aðilar dvelji á svæðum á sumrin þegar ferðamenn eru flestir, opnunartímar lengstir og þjónustan mest.

Annað athyglisvert atriði er að á meðan umtalsvert færri meðal hlutaársíbúa en heilsársíbúa starfa við ótilgreinda þjónustu á svæðunum, kemur sá munur ekki fram hvað varðar störf við ferðapjónustu. Aftur virðist þar mega sjá áhrif árstíðarsveiflu ferðapjónustu á svæðunum sem er líkt og oft vill verða í dreifbýli norðurslóða (Barðadóttir et al., 2024; Rantala et al., 2019). Það þýðir að hlutaársíbúar geta tekið þátt í ferðapjónustu á svæðunum til jafns við heilsársíbúa. Í því ljósi er hins vegar ekki síður athyglisvert að umtalsvert lægra hlutfall hlutaársíbúa en heilsársíbúa reyndist vera með hugmyndir að uppbyggingu ferðapjónustu á þjónunum.

Niðurstöður varðandi hugmyndir um uppbyggingu ferðapjónustu sýna hins vegar athyglisverða niðurstöðu þegar þær eru rýndar í samhengi spurningar um vöntun á þjónustu í héraði. Á báðum svæðum taldist helst skorta á meiri og fjölbreyttari afþreyingu, fjölbreyttari matsölustaði og lengri opnunartíma. Í könnunarviðtölum var einnig ítrekað nefnt að mikið skorti á afþreyingu og ástæðu fyrir ferðamenna til að lengja dvöl sína á svæðunum. Þessi svör eru vel í samræmi við niðurstöður fyrri rannsókna á mögulegri

uppbyggingu ferðapjónustu á Melrakkaslétu (Barðadóttir o.fl., 2023). Það sem er forvitnilegt er hins vegar að flestir aðspurðra voru helst á því að setja á stofn gistiaðstöðu sem er í raun sú tegund ferðapjónustu sem síst er talin skort á svæðunum.

Hvað varðar árstíðarsveiflu er vert að minna á að svæðin sem hér voru til rannsókna eru einungis á sumarleið Norðurstrandarleiðar sem engu að síður hefur það að markmiði að styðja uppbyggingu ferðapjónustu árið um kring (Markaðsstofa Norðurlands, 2021). Í rannsókn var hins vegar ekki mikil áhersla á árstíðarsveiflu ferðapjónustu á svæðunum nema þá helst í tengslum við skort á vetrarþjónustu annars vegar og hins vegar að á báðum svæðum virtist talið nokkuð í land með að arðbært eða raunhæft sé talið að halda úti fullum afköstum þjónustu á veturnum. Það rímar við niðurstöður nýlegrar rannsókna á mögulegri uppbyggingu ferðapjónustu á Melrakkaslétu (Barðadóttir et al., 2024) og það þó heimsóknartölur helstu segla svæðanna sýni heilsársheimsóknir og mikla aukningu þar á, ekki síst í tilfelli Vatnsness.

Áframhaldandi rýni í niðurstöður sýnir fleiri forvitnileg atriði. Eitt dæmi um það er munur á áherslum heimafólks annars vegar og uppbyggingar Norðurstrandarleiðar hins vegar. Í síðara tilfellinu er mikil áhersla á innviðaupbyggingu þar sem meðal annars eru taldir til þættir eins og „örugg bílastæði, merktar gönguleiðir að náttúuundrum, salerni og sorpílát, upplýsingagjöf og spennandi hönnun innviða“ (Markaðsstofa Norðurlands, 2024, bls. 25). Í niðurstöðum rannsókna er hins vegar einungis talað um þörf fyrir umsjón viðkomustaða ferðamanna meðan áhersla á innviði snýst annars öll um malarvegi. Uppbygging vega er ekki á höndum umsjónaraðila Norðurstrandarleiðar heldur Vegagerðarinnar en nýleg rannsókn á hlut stofnunarinnar í uppbyggingu ferðapjónustu sýnir að henni eru settar þröngar skorður varðandi fjármögnun framkvæmda utan helstu ferðaleiða (Ása Marta Sveinsdóttir og Eyrún Jenný Bjarnadóttir; Barðadóttir & Bjarnadóttir, í birtingu). Það sem niðurstöður þessarar rannsókna sýna hins vegar vel er að þrátt fyrir að ferðapjónusta hafi áhrif á alla þætti samfélaga eru þarfir ferðapjónustunnar á endanum ekki endilega þær sömu og þarfir heimafólks. Ferðamenn þurfa að geta stoppað og notið heimsóknasvæða, komast á salerni og geta skoðað sig um. Þeim kann að blöskra vondir vegir en þegar upp er staðið eru þeir leið þeirra að takmarkinu; heimsókn sem jafnvel er farin einu sinni og svo ekki meir (Þórný Barðadóttir, 2025). Heimafólk er hins vegar algjörlega háð vegum til að komast að heiman og heim meðan innviðir fyrir ferðamenn skipta þá minna máli í daglegu lífi.

Mikilvægi vega til daglegra athafna kemur raunar einnig misjafnlega við heilsársíbúa annars vegar og hlutaársíbúa hins vegar. Það má sjá með rýni í niðurstöður opinna spurninga um áhrif Norðurstrandarleiðar í héraði annars vegar og lokaspurningar könnunar hins vegar. Meðan hlutaársíbúar tengja áhrif Norðurstrandarleiðar við vegaumbætur og aðra innviðaupbyggingu í héraði er áhersla heilsársíbúa aukið þjónustustig, auglýsing fyrir svæðin og aukning ferðamanna. Þegar kemur að opinni lokaspurningu er athygli hlutaársíbúa mest á þörf fyrir aukið samráð og aðkomu þeirra að ákvörðunum meðan áhersla heilsársíbúa er mest á þörf fyrir aðgerðir í vegamálum. Líkt og fram kom í inngangi var við undirbúning Norðurstrandarleiðar horft til annarra evrópskra ferðamannaleiða. Nýleg könnun sem gerð var meðal þjónustuaðila á hinni írsku *Wild Atlantic Way* sem opnuð var árið 2014 sýndi í heildina jákvæðar niðurstöður en þó komu þar fram áhyggjur af álagi á innviði sem og ójafnvægi í dreifingu hagrænna áhrifa sem aukin ferðapjónusta getur skapað (Dunne o.fl., 2020). Niðurstöður þessarar rannsókna benda ekki til þess að Norðurstrandarleið eða uppbygging ferðapjónustu í héraði skapi togstreitu varðandi fjárhagslegan ávinning en niðurstöðurnar veita engu að síður vísbendingu um að leiðin, ferðapjónusta og umferð ferðamanna komi misjafnlega við heilsársíbúa annars vegar og hlutaársíbúa hins vegar.

Þegar upp er staðið sýna niðurstöður þó að jafnt heilsársíbúar sem hlutaársíbúar líta tilkomu Norðurstrandarleiðar jákvæðum aukum og hafa tiltrú á að leiðin geti skapað tækifæri til uppbyggingar ferðapjónustu í héraði. Niðurstöðurnar sýna engu að síður að um leiðina og áhrif hennar ríkir ákveðin óvissa sem gerir það að verkum að heimafólk kallar eftir frekari upplýsingum um hana og raunar ferðapjónustu

almennt. Mikið skortir á þekkingu á staðbundinni sýn heimafólks á áhrifum og möguleikum ferðaþjónustu og ferðamannaleiða sem fara um dreifbýl svæði, þá bæði hérlandis sem erlendis. Þessi rannsókn veitir þess vegna fágæta og hagnýta þekkingu til áframhaldandi uppbyggingar ferðaþjónustu í dreifbýli þar sem gætt er að aðkomu og stuðningi heimafólks, þá jafnt þeim svæðum sem hér voru til rannsóknar sem á öðrum svæðum utan helstu ferðaleiða. Jafnframt er mikilvægt að halda áfram þekkingarsköpun með endurtekinni rannsókn þar sem fylgt verður eftir áframhaldandi uppbyggingu Norðurstrandarleiðar og ferðaþjónustu í héraði.

Heimildir

- Arora, S., Gupta, R., Piplani, K., & Mehta, M. (2023). Pandemic and Revenge Tourism: Who is the Winner? A Bibliometric Analysis. *International Journal of Research in Business Studies*, 8(2), 69–88.
- Árnason, Þ., & Welling, J. (2019). Winter Tourism and Seasonality in Iceland. In U. Pröbstl, H. Richins & S. Türk (Eds.), *Winter Tourism: Trends and Challenges* (pp. 442–460). CABI. <https://doi.org/10.1079/9781786395207.0>
- Ása Marta Sveinsdóttir og Eyrún J. Bjarnadóttir. (2024). „Erfiðir vegir til að viðhalda og lagast ekki við aukna umferð“. *Athugun á hlutverki Vegagerðarinnar í ferðaþjónustu*. Rannsóknamiðstöð ferðamála. <https://www.rmfi.is/static/research/files/athugun-a-hlutverki-vegagerdarinnar-i-ferdathjonustu-lokaskýrsla.pdf>
- Barðadóttir, Þ. (í birtingu). Reaching the Edge of the Arctic. On mobilities, infrastructures and distances on the tourism margins. *Polar Geography*.
- Barðadóttir, Þ. & Bjarnadóttir, E. J. (í birtingu). Entering the Edges. Drive Tourism in Rural Areas. In J. Saarinen, U. Persson-Fischier, & N. Bassols (Eds), *Tourism and Communities: Nordic Perspectives*. Routledge
- Barðadóttir, Þ. (2024). Melrakkaslétta the meeting-ground: performing qualitative research at the tourism margin. Í B. Thorsteinsson, K. A. Lund, G. T. Jóhannesson & G. R. Jóhannesdóttir, (ritstj.) *Mobilities on the Margins. Creative Processes of Place-Making* (pp. 139-158). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-41344-5_8
- Barðadóttir, Þ., Jóhannesson, G. T. & Lund, K. A. (2023). Mobilities on the margins: the becoming of Melrakkaslétta as a tourist destination. Í P. Vannini (ritstj.), *Mobilities in remote places* (pp. 86-100). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003321163-9>
- Barðadóttir, Þ. & Lund, K. A. (2024) “Few people and the birds”. Negotiating tourism development and more-than-human hospitality on the margin. *World Leisure Journal*, 66(4), 617-635. <https://doi.org/10.1080/16078055.2024.2398462>
- Barrett, J. (2024). Breaking path dependency? Factors to enhance capacity for rural local governments in Newfoundland and Labrador, Canada. *Community Development*, , 1–16. <https://doi.org/10.1080/15575330.2024.2382183>
- Burchardt, M., & Laak, D. v. (2023). Making Spaces through Infrastructure – Introduction. *Making Spaces Through Infrastructure* (pp. 1–18). Walter de Gruyter GmbH. <https://doi.org/10.1515/9783111191850-001>
- Carson, D. A., & Carson, D. B. (2017). Path Dependence in Remote Area Tourism Development : Why institutional legacies matter. In P. Brouder, S. A. Clavé, A. Gill & D. Ioannides (Eds.), *Tourism destination evolution* (pp. 103–122). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315550749>
- Cruz, S. P., Ribeiro de Almeida, C., Pintassilgo, P., & Raimundo, R. (2022). Sustainable drive tourism routes: a systematic literature review. *Social Sciences*, 11(11), 510. <https://doi.org/10.3390/socsci11110510>
- Dunne, G., Sprince, E., & Griffin, K. (2021). The Wild Atlantic Way: A Tourism Journey. *Irish Geography*, 53(2), 127–144. <https://doi.org/10.55650/igj.2020.1417>
- Eriksson, M. (2016). A troubled continuity: Agencies and path dependence in interwar Swedish railway policy. *The Journal of Transport History*, 37(1), 27–44. <https://doi.org/10.1177/0022526616634717>
- Eslami, S., Khalifah, Z., Mardani, A., Streimikiene, D., & Han, H. (2019). Community attachment, tourism impacts, quality of life and residents’ support for sustainable tourism development. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 36(9), 1061–1079. <https://doi.org/10.1080/10548408.2019.1689224>
- Eyrún Jenný Bjarnadóttir. (2024). *Viðhorf Íslendinga til ferðamanna og ferðaþjónustu 2023 - heildarskýrsla*. Ferðamálastofa. https://www.rmfi.is/static/research/files/vidhorf-islendinga-lokaskýrsla-fors_1.pdf
- Ferðamálastofa. (e. d.). Mælaborð ferðaþjónustunnar. Talningar á ferðamannastöðum. Sótt 22. október <https://www.maelabordferdathjonustunnar.is/is/ferdamenn-a-islandi/fjoldi-ferdamanna-a-afangastodum>
- Firdaus, A., Aksar, I. A., & Gong, J. (2024). Small world sampling: Qualitative sample reliability and validity for efficient and effective recruitment of journalists as research participants. *Journalism (London, England)*, 25(2), 466–485. <https://doi.org/10.1177/14648849221124997>
- Fjelstul, J., & Fyall, A. (2015). Sustainable Drive Tourism: A Catalyst for Change. *International Journal of Tourism Research*, 17(5), 460–470. <https://doi.org/10.1002/jtr.2013>
- Gyða Þórhallsdóttir. (2024.) *Heimskautsgerði. Fjöldi bifreiða og gesta*. Unnið fyrir Norðurþing

- Hagstofa Íslands. (a, e.d.). *Farþegar og ökutæki með bílferjum til landsins 1981-2023*.
https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir_ferdathjonusta_farthegar_1_farthegar/SAM02003.px
- Hagstofa Íslands. (b, e.d.). *Farþegar um Keflavíkurflugvöll eftir ríkisfangi og mánuðum 2002-2025*.
https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir_ferdathjonusta_farthegar_1_farthegar/SAM02001.px
- Hagstofa Íslands (e.d.-c). Ferðaðjónusta. Ferðaðjónustureikningar - Talnaefni.
<https://hagstofa.is/talnaefni/atvinnuvegir/ferdathjonusta/ferdathjonustureikningar/>
- Hagstofa Íslands (e.d.-d). Þjónusta - Sérvinnsalur. <https://hagstofa.is/thjonusta/>
- Hanrahan, J., Maguire, K., & Boyd, S. (2017). Community engagement in drive tourism in Ireland: case study of the Wild Atlantic Way. *Journal of Heritage Tourism*, 12(5), 509–525.
<https://doi.org/10.1080/1743873X.2016.1242594>
- Hateftabar, F., & Chapuis, J. M. (2020). How resident perception of economic crisis influences their perception of tourism. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 43(C), 157–168.
<https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2020.02.009>
- Hjalti Jóhannesson. (2023). *Vatnsnesvegur. Mat á áhrifum og þörf á endurbyggingu með tilliti til samfélagsáhrifa*. Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri, fyrir Húnaþing vestra.
https://www.hunathing.is/static/files/Unnur/vatnsnesvegur_mat-rha.pdf
- Jain, N. (2021). Survey Versus Interviews: Comparing Data Collection Tools for Exploratory Research. *Qualitative Report*, 26(2), 541–554. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2021.4492>
- Juska, A., Poviliunas, A., Ziliukaite, R., & Geguziene, V. (2008). Rural Intelligentsia and Path Dependency in Post-socialist Civic Organising: The Case of Lithuania. *Sociologia Ruralis*, 48(2), 93–117.
<https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2007.00454.x>
- Lennon, J. J., & Harris, J. (2020). The North Coast 500: Developing tourism in the Northern Scottish Highlands. *Scottish Affairs*, 29(2), 223–253. <https://doi.org/10.3366/scot.2020.0317>
- Lundén, A., Varnajot, A., Kulusjärvi, O., & Partanen, M. (2023). Globalised imaginaries, Arctification and resistance in Arctic tourism – an Arctification perspective on tourism actors' views on seasonality and growth in Ylläs tourism destination. *The Polar Journal*, 13(2), 312–335. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2023.2241248>
- Markaðsstofa Norðurlands. (2017). *Welcome to the First Update Report on the Arctic Coast Way*.
https://www.northiceland.is/static/files/PDF/Skyrslur/arctic-coast-way_report_1.pdf
- Markaðsstofa Norðurlands. (2018). *Áfangastaðaaætlun Norðurlands. Okkar áfangastaður. r*.
https://www.northiceland.is/static/files/DMP/dmp_skyrsla_2018_web-3utgafa.pdf
- Markaðsstofa Norðurlands. (2021). *Áfangastaðaaætlun Norðurlands. Okkar áfangastaður. r*.
<https://www.northiceland.is/static/files/DMP/afangastadaaaetlun-2021-2023-2023-uppfaersla.pdf>
- Markaðsstofa Norðurlands. (2024). *Áfangastaðastofa Norðurlands. Okkar áfangastaður*.
<https://www.northiceland.is/static/files/DMP/afangastadaaaetlun-2024-des2024.pdf>
- Mælaborð Byggðastofnunar. (e.d.) Íbúafjöldi sveitarfélaga og byggðakjarna í ársbyrjun. Sótt 16. janúar 2025 af
<https://www.byggdastofnun.is/is/utgefid-efni/maelaborð/ibuafjoldi-1-januar>
- Neuman, W. L. (2012). Designing the Face-to-Face Survey. *Handbook of Survey Methodology for the Social Sciences* (pp. 227–248). Springer New York. https://doi.org/10.1007/978-1-4614-3876-2_14
- Norðurstrandarleið. (, e.d.). *Kort. Sumar og vetrarleið*. <https://www.arcticcoastway.is/is>
- Novianti, S., Fauzi, C., & Suhartanto, D. (2020). Spatial analysis of tourist dispersal and mobility for tourism destination planning and development: A case study of great ocean road region, Australia. *IOP Conference Series. Materials Science and Engineering*, 830(3), 32081. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/830/3/032081>
- Pasgaard, J. C., Hemmersam, P., & Nielsen, T. (2020). New Nordic stereotypes: In search of alternative design practices for tourism in peripheral landscapes. *Journal of Landscape Architecture (Wageningen, Netherlands)*, 15(3), 6–19. <https://doi.org/10.1080/18626033.2020.1886505>
- Pierson, P. (2000). Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics. *American Political Science Review*, 94(2), 251–267. <https://doi.org/10.2307/2586011>

- Ramirez-Andreotta, M. D., Brody, J. G., Lothrop, N., Loh, M., Beamer, P. I., & Brown, P. (2016). Reporting back environmental exposure data and free choice learning. *Environmental Health*, 15(2), 2. <https://doi.org/10.1186/s12940-015-0080-1>
- Rantala, O., Barre, S. d. l., Granås, B., Jóhannesson, G. Þ, Müller, D. K., Saarinen, J., Tervo-Kankare, K., Maher, P. T., & Niskala, M. (2019). *Arctic tourism in times of change: Seasonality*. Nordisk Ministerråd. <https://doi.org/10.6027/TN2019-528>
- Ren, C., Jóhannesson, G. T., Ásgeirsson, M. H., Woodall, S., & Reigner, N. (2024). Rethinking connectivity in Arctic tourism development. *Annals of Tourism Research*, 105, 103705. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2023.103705>
- Robinson, G. M. (2024). Approaches to rural transformation. *Edward Elgar Publishing eBooks*. Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781803928586.00007>
- Rosalina, P. D., Dupre, K., & Wang, Y. (2021). Rural tourism: A systematic literature review on definitions and challenges. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 47, 134–149. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2021.03.001>
- Rögnvaldur Guðmundsson. (2020). *Akstur erlendra ferðamanna á 13 stöðum 2010-2019 - Hringvegurinn og öryggismál*. Rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar. https://wp-beta.vegagerdin.is/wp-content/uploads/2023/07/1800-694-akstur_erlendra_ferdamanna_a_13_stodum_2010_2019.pdf
- Rögnvaldur Ólafsson og Gyða Þórhallsdóttir. (2022). *Heimskautsgerði. Fjöldi bifreiða og gesta*. Unnið fyrir Norðurþing
- Saarinen, J. (2014). Transforming Destinations: A Discursive Approach to Tourist Destinations and Development. *Tourism Destination Development* (1st ed., pp. 47–62). Routledge. 10.4324/9781315550756-4
- Seetanah, B., Juwaheer, T. D., Lamport, M. J., Rojidi, S., Sannassee, R. V., & Subadar, A. U. (2011). Does Infrastructure Matter In Tourism Development? *University of Mauritius Research Journal*, 17(1). <https://doi.org/10.4314/umrj.v17i1.70731>
- Stjórnarráðið. (2019). *Framtíðarsýn og leiðarljós íslenskrar ferðaþjónustu til 2030. Framtíðarsýn og áherslur*. <https://www.stjornarradid.is/verkefni/atvinnuvegir/ferdathjonusta/islensk-ferdathjonusta-til-2030/framtidarsyn-og-leidarljós-islenskrar-ferdathjonustu-til-2030/>
- Sæþórsdóttir, A. D., Hall, C. M., & Wendt, M. (2020). Overtourism in Iceland: Fantasy or Reality? *Sustainability*, 12(18), 7375. <https://doi.org/10.3390/su12187375>
- Vegagerðin (e.d.) Vegasjá. <https://vegasja.vegagerdin.is/>
- Wästerfors. (2018). Observations. In U. Flick (Ed.), *The SAGE handbook of qualitative data collection* (pp. 314–326). SAGE. <https://doi.org/10.4135/9781526416070>
- Yanan, L., Ismail, M. A., & Aminuddin, A. (2024). How has rural tourism influenced the sustainable development of traditional villages? A systematic literature review. *Heliyon*, 10(4), e25627. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e25627>
- Þingskjal nr. 1383/2021-2022. Stefnumótandi byggðaaætlun fyrir árin 2022-2036. <https://www.althingi.is/altext/152/s/1383.html>
- Þingskjal nr. 18/2023-2024. Þingsályktun um ferðamálastefnu og aðgerðaaætlun til ársins 2030, (2024). <https://www.althingi.is/thingstorf/thingmalalistar-eftir-thingum/ferill/154/1036/?ltg=154&mnr=1036>
- Þórhallsdóttir, G., Ólafsson, R., Árnason, T., & Guðmundsson, R. (2024). Mobility Patterns and Sustainable Tourism: Planning and Managing Tourism in Iceland. *The Journal of Arctic Tourism*, 2(1), 15–36. <https://doi.org/10.33112/arctour.2.2>
- Þórný Barðadóttir. (2025). „Vondur vegur en viðsýnið frábært“. Áhrif ferðamannaleiða og ástands vegakerfis á leiðir ferðamanna um dreifðar byggðir. Rannsóknamiðstöð ferðamála. <https://www.rmfi.is/static/research/files/rmf-lokaskýrsla-skil-vegagerdarsjodur-2025.pdf>

Fylgiskjal 1

Spurningalisti könnunar



Heimafólk og ferðamannaleiðir

Könnun á aðkomu og sýn heimafólks á nýjum ferðamannaleiðum utan alfaraleiða. Könnunin beinist að völdum svæðum Norðurstrandarleiðar - The Arctic Coast Way. Könnunarsvæðin eru Melrakkaslétta og Vatnsnes.

Könnuninni er beint að heimafólki á þessum tveimur svæðum, þá jafnt þeim sem hafa þar fasta búsetu allt árið, sem og land- og húseigendum ásamt þeim sem dvelja á svæðunum hluta árs.

"Svæðin" sem vísað er til í könnun eru skilgreint á eftirfarandi hátt:

- **Melrakkaslétta:** landssvæðið norðan þjóðveg 85
- **Vatnsnes:** landssvæðið norðan þjóðveg 1

Vinsamlegast miðið svör við ofangreindar skilgreiningar

Í könnun eru annars vegar spurningar um viðfangsefni rannsóknar og hins vegar eru spurningar sem taka til bakgrunns svarenda og nýtast við úrvinnslu könnunar. Könnunin er nafnlaus og svör þar með ekki rekjanleg til svarenda.

Niðurstöður verða kynntar á íbúafundum sem haldnir verða á Raufarhöfn og Hvammstanga síðla árs 2024.

Könnunin er gerð sumar og haust 2024 af Rannsóknamiðstöð ferðamála í samvinnu við Samtök sveitarfélaga og atvinnuþróunar á Norðurlandi eystra og Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra með styrk úr Bygðarannsóknasjóði.

Spurningar og svarmöguleikar:

1. Fæðingarár

Skrá _____

2. Kyn

☐ Kona

☐ Karl

☐ Annað

3. Búseta

☐ Póstnúmer 530 Hvammstangi

☐ Póstnúmer 531 Hvammstangi – norðan þjóðveg 1

☐ Póstnúmer 531 Hvammstangi – sunnan þjóðveg 1

☐ Póstnúmer 670 Kópasker

☐ Póstnúmer 675 Raufarhöfn

☐ Póstnúmer 671/676 – norðan þjóðveg 85

☐ Póstnúmer 671/676 – sunnan þjóðveg 85

☐ Annað pósthúmer

- Vinsamlegast skráið pósthúmer búsetu _____

- Vinsamlegast tilgreinið tengingu við Vatnsnes/Melrakkaslétta: _____

4. Búseta á svæðinu

☐ Árið um kring

Hve lengi hefur þú búið á svæðinu? (skrá ár) _____

☐ Hluta árs

Hve lengi hefur þú haft hlutabúsetu á svæðinu? (skrá ár) _____

Á hvaða árstíma? _____

☐ Öðru hvoru

☐ Engin tenging/búseta

5. Starfar þú við þjónustu á svæðinu?

☐ Nei

☐ Já

6. Starfar þú við ferðapjónustu á svæðinu?

☐ Nei

☐ Já

7. Hefur þú íhugað að byggja upp ferðapjónustu á svæðinu?

☐ Nei

☐ Já

☐ Veit ekki

8. Ef já, þá hvaða tegund ferðapjónustu helst? (fjölval)

☐ Afþreying

☐ Gisting

☐ Veitingasala

☐ Önnur ferðapjónusta

9. Þekkir þú til Norðurstrandarleiðar (Arctic Coast Way)?

☐ Nei

☐ Já

10. Heyrðir þú af undirbúningi og aðdraganda Norðurstrandarleiðar?

☐ Nei

☐ Já, eitthvað

☐ Já, töluvert

11. Sást þú auglýsta undirbúningsfundi í aðdraganda Norðurstrandarleiðar?

☐ Nei

☐ Já

12. Sóttir þú undirbúningsfundi í aðdraganda Norðurstrandarleiðar?

☐ Nei

☐ Já

13. Ef já, þá hve marga fundi?

- ☐ 1 fund
- ☐ 2 fundi
- ☐ 3 eða fleiri fundi

14. Telur þú tilkomu Norðurstrandarleiðar hafa haft áhrif her á svæðinu?

- ☐ Engin áhrif
- ☐ Neikvæð áhrif
- ☐ Jákvæð áhrif
- ☐ Veit ekki

15. Hver telur þú helstu áhrif Norðurstrandarleiðar vera her á svæðinu? (skrá svar) _____

16. Telur þú að Norðurstrandarleið geti nýst á svæðinu?

- ☐ Nei
- ☐ Já
- ☐ Veit ekki

17. Hvernig telur þú að Norðurstrandarleið geti nýst á svæðinu? (skrá svar) _____

18. Hver telur þú að ætti helst að stuðla að því að Norðurstrandarleið nýtist svæðinu? (fjölval)

- ☐ Ríkið
- ☐ Ferðamálayfirvöld
- ☐ Sveitarfélagið
- ☐ Svæðissamtök (SSNV / SSNE)
- ☐ Markaðsstofa Norðurlands
- ☐ Fjárfestar
- ☐ Heimafólk
- ☐ Veit ekki

19. Hvað finnst þér um fjölda erlendra ferðamanna á svæðinu á sumrin (júní, júlí og ágúst)?

- ☐ Allt of margir ferðamenn
- ☐ Heldur of margir ferðamenn
- ☐ Hæfilegur fjöldi ferðamanna
- ☐ Heldur of fáir ferðamenn
- ☐ Allt of fáir ferðamenn
- ☐ Veit ekki

20. Hvað finnst þér um fjölda erlendra ferðamanna á svæðinu á öðrum árstímum (sept-loka maí)?

- ☐ Allt of margir ferðamenn
- ☐ Heldur of margir ferðamenn
- ☐ Hæfilegur fjöldi ferðamanna
- ☐ Heldur of fáir ferðamenn
- ☐ Allt of fáir ferðamenn
- ☐ Veit ekki

21. Hvað, ef eitthvað, telur þú helst vanta í ferðaþjónustu á svæðinu? (fjölval)

- ☐ Tel þjónustu hæfilega
- ☐ Lengri opnunartíma
- ☐ Fleiri/fjölbreyttari gístimöguleika
- ☐ Meiri/fjölbreyttari afþreyingu
- ☐ Fleiri/fjölbreyttari matsölustaði/kaffihús
- ☐ Meira samstarf þjónustuaðila
- ☐ Veit ekki

22. Að lokum: Er eitthvað sem þú vilt koma á framfæri varðandi Norðurstrandarleið og/eða ferðaþjónustu á svæðinu? (skrá svar) _____

Kærar þakkir fyrir þátttökuna!



RANNSÓKNAMIÐSTÖÐ
FERÐAMÁLA

ICELANDIC TOURISM
RESEARCH CENTRE

2025