



Hinn 16. apríl næstkomandi mun Flóki, félag framhaldsnema í landfræði og ferðamálafræði við Háskóla Íslands, efna til 'Flókadags'. Tilfnið er að kynna nokkrar þær rannsóknir sem ýmist framhaldsnemendur eða kennarar í land- og ferðamálafræði vinna að um þessar mundir. Þér er hér með boðið að koma og hlýða á erindi framsögumanna, sem og að taka þátt í umræðum um efni þeirra. Vonumst við til að sem flestir sjái sér fært að mæta.

Dagsetning: 16. apríl 2010

Staðsetning: Stofa 101 Háskólatorgi

Tími: 10:00 – 15:10

Fyrir hönd flóka

Íris Hrund Halldórsdóttir (ihh6@hi.is)

Virgile Collin-Lange (vrc1@hi.is)

Dagskráin er eftirfarandi:



FLÓKI

FÉLAG FRAMHALDSNEMA Í LANDFRÆÐI
OG FERÐAMÁLAFRÆÐI VIÐ HÁSKÓLA ÍSLANDS

FLÓKADAGUR

Rannsóknadagur í

landfræði og ferðamálafræði

16. apríl

Háskólatorg

Stofa 101

10:00-15:10

Dagskrá

10:00 – Inngangsorð: Friðþór Sófus Sigurmundsson, formaður Flóka

10:10-11:10 – Málstofa I: Ferðamál og umhverfi

11:10-11:20 – Hlé

11:20-12:00 – Málstofa II: Frásagnir af landslagi

12:00-13:00 – Hádegishlé

13:00-14:00 – Málstofa III: Á ferðinni

14:00-14:10 – Hlé

14:10-15:10 – Málstofa IV: Ferðaþjónusta og byggðaðróun

Second homes in Iceland

Martin Nouza, doktorsnemi í ferðamálafræði, (mnouza@yahoo.com)

During past decades second housing has become an important part of tourism in Iceland, influencing not only its structures but also playing an important role in forming general behaviour in whole spectre of human activities as well as environmental impacts. Research project Second homes – Strategy to sustainable development is the first comprehensive study in Iceland focusing on second home as a main topic. The general objective of the research is to create sustainable development strategy for second home developments in Iceland, which will respect cultural importance of this phenomenon, maximize its benefits as well as minimize negative impact on local environment.

Er mengun af ferðapjónustu meiri en af álbræðslu? Um áhrif ferðamennsku.

Rannveig Ólafsdóttir, dósent í ferðamálafræði, (ranny@hi.is)

Þessari titilspurningu, hvort mengun af ferðapjónustu sé meiri en af álbræðslu, var slegið fram af einum þingmanni okkar í vefritinu Smugunni fyrir nokkrum vikum. Koma ferðamanna hefur óhjákvæmilega áhrif á umhverfi ferðamannastaða. Með ört vaxandi fjölda ferðamanna verða þessi áhrif meiri og sýnilegri, bæði á samfélag og náttúru. Samfélagsleg áhrif ferðamennsku endurspeglast m.a. í breyttu viðhorfi heimamanna til ferðamanna. Í því ljósti er ofangreind spurning þingmannsins kannski fyrsta merki um slíka breytingu. Umræðan um áhrif ferðamanna á náttúru landsins hefur einnig smátt og smátt verið að aukast. Vegna aldurs og legu landsins er náttúrlegt umhverfi Íslands sérlega viðkvæmt fyrir álagi. Landmótunarlega séð er íslenskt landslag óstöðugt sem eykur viðkvæmni lands. Þetta á sérstaklega við um land innan gosbeltanna, en margir af okkar vinsælustu ferðamannastöðum eru innan þeirra. Álag getur á mörgum stöðum raskað ríkjandi jafnvægi og komið af stað alvarlegu rofi gróðurs og jarðvegs sem erfitt getur verið að snúa við. Þessi staðreynd undirstrikar mikilvægi þess að skipuleggja og stjórna auðlindinni sem íslensk ferðapjónusta byggir afkomu sína að stærstum hluta á. Jafn brýnt er að allir sem standa að uppbyggingu ferðapjónustu tileikni sér hugmyndafræði sjálfbærrar þróunar. Í erindinu verður sjónum beint að rannsóknum á umhverfisáhrifum ferðamennsku hér á landi. Hver eru þessi áhrif og hvernig getum við stýrt þeim?

Aðgerðarannsóknir í ferðamennsku Norður Atlanshafslandanna

Anna Karlsdóttir, lektor í land- og ferðamálafræði, (annakar@hi.is)

Hvað þarf til, til þess að Grænland, Ísland og Færeyjar dragi upp sameiginleg einkenni gagnvart neytendum í ferðapjónustu sem laðast að vistvænum ferðamannatilboðum? Hvaða mótsögn er það að vera ferðamannastaður þar sem eðli aðdráttarafls er nátengt vistvænum kostum en það er ekki verið að færa sér það í nyt. Grænt framtak í ferðamennsku hefur töluverðan meðbyr á okkar tímum en er lítið notað til að tengja saman svæði eða leggja í samvinnu svæða í milli. Í þessum fyrirlestri verður gerður samanburður á auðlindum í ferðamennsku Grænlands, Færeyja og Íslands og symbolisma loftslagsbreytinga, umhverfismála og mengunar sem þessir ferðamannastaðir eru í mjög takmörkuðu mæli að færa sér í nyt í markaðssetningu ferðamála.

Samræður við landslag***Katrín Anna Lund, dósent í ferðamálafræði, (kl@hi.is)***

Í þessum fyrirlestri verður gerð stutt grein fyrir bókinni *Conversations with Landscape*, sem Karl Benediktsson og Katrín Anna Lund ritstýra. Bókin mun koma út hjá breska útgáfufyrirtækinu Ashgate í lok ársins 2010. Í henni fjallar fjölþjóðlegur hópur höfunda úr landfræði, mannfræði, heimspeki, bókmenntafræði og listfræði um kenningar í landslagsfræðum, með dæmum sem vísa til landslags á Íslandi. Í seinni hluta fyrirlestursins verður einn kafli bókarinnar, „Slipping into landscape“, tekinn sérstaklega til umfjöllunar. Þar er fjallað um göngur og hvers konar samræður við landslag geta þróast á gönguferðum. Í þessu samhengi er mikilvægt að hafa í huga að það er ekki einungis göngumaðurinn sem stýrir samræðunum, heldur einnig hvernig landslagið leiðir göngumanninn áfram og beinir þannig samræðunum á og yfir sífellt nýjar slóðir. Þetta eru slóðir sem tvinna saman tíma og rúm í gegnum ferli göngunnar sem gerir það að verkum að landslagið tekur sífellt á sig nýjar myndir.

Fegurðin í landslaginu***Edda R. H. Waage, doktorsnemi í landfræði, (erw@hi.is)***

Í þessu erindi verður íslenska hugtakið landslag tekið til gagnrýnninnar skoðunar. Leitast er við að skilja verufræðilega þætti hugtaksins út frá kenningum um tengslanet og fyrirbærafræði Maurice Merleau-Pontys. Í stað þess að líta á landslag sem hlutbundinn veruleika er það skilgreint sem rými sem verður til við tengsl manns og náttúru af ákveðnu tagi, þ.e. tengsl sem myndast gegnum sjónræna skynjun mannsins á formum náttúrunnar og þá fagurfræðilegu upplifun sem af henni getur hlotist. Af þessu leiðir að rétt eins og náttúran er maðurinn órjúfanlegur hluti landslagsins, sem og fegurðin. Séu þessar niðurstöður settar í samhengi við náttúruvernd á Íslandi á forsendum landslags má draga þá ályktun að óhjákvæmilega þurfi að taka tillit til fagurfræðilegra þátta landslagsins. Ekki sé nægilegt að nálgast landslag með hlutbundnum aðferðum.

Rými, hreyfanleiki, yfirráð

Magnfríður Júlíusdóttir, lektor í landfræði, (mj@hi.is)

Í erindinu verður þælt í sköpun rýmis á umbreytinga- og átakatímum í zimbabvísku samfélagi síðustu áratugi, með áherslu á kynjað rými. Sjónum er beint að þætti hreyfanleika einstaklinga, hópa og hugmynda í að viðhalda eða umbreyta yfirráðum í rými.

Sam-rými? Reiðhjól og bílar á götum Reykjavíkur

Karl Benediktsson, prófessor í landfræði, (kben@hi.is)

Umferð er vaxandi vandamál í Reykjavík. Skipulag borgarinnar miðast mjög við akstur einkabíla, en yfirlýst stefna borgaryfirvalda er að auka hlut annarra samgöngumáta, þar með talið hjólríða. Eigi það að ganga eftir þarf gatan að vera rými bæði hjólandi og akandi vegfarenda, en sambúð þeirra á götum borgarinnar hefur alls ekki verið hnökraus hingað til. Sagt verður frá yfirstandandi verkefni þar sem rannsakað er hvernig akandi og hjólandi vegfarendur skapa rými götunnar og höndla það. Tekin eru viðtöl þar sem grennslast er fyrir um hvernig hvor hópur skynjar nærveru hins og tilkall hans til götunnar, sem og hvaða vandkvæði og hættur eru taldar fylgja samnýtingu göturýmisins. Slík þekking á menningarlegu og félagslegu umhverfi samgangna er mikilvægt framlag ef takast má að beina þróun umferðar í borginni til „betri vegar“.

(Re)Enacting Automobility

Virgile Collin-Lange, doktorsnemi í landfræði, (vrc1@hi.is)

Automobility is a set of political institutions and practices that seek to organize accelerate and shape the spatial movement of individuals. It is a way of experiencing spaces as well as an ideology embodying ideal of freedom, privacy, progress and autonomy (Böhm et al. 2006). Most studies of automobility have focused on the car which has been presented as automobility's one and only incarnation. Yet, some have recently started to question this. This work explores how the current approach of automobility is an enactment of the values that individuals attach to cars. It investigates how the concept of automobility could be redefined into a more integrative and dynamic approach detached from the car, and broadens to other modal choices. In other words, the author proposes to re-enact automobility around other transport technologies. This shall be presented through the example of Icelandic novice drivers: their shift - even if it is today in favour of the car - from one transport mode to another shows that automobility could be expressed in other forms than through the car. Questions of mobility within the city are crucial. Often the social and economic life of city depends upon its transportation system. Redefining and broadening the concept of automobility could be useful for urban planners and municipalities to solve transport issues. It could lead to a more civilized integration of transport technologies within cities and help to develop more diversified, efficient and sustainable automobilities.

Umhverfisvitund og markaðsmyndir í ferðapjónustu

Eva María Þórarinsdóttir, meistaranemi í ferðamálafræði, (evatho@hi.is)

Verkefnið beinir sjónum að umhverfismálum í ferðapjónustu, visthæfu eldsneyti og skynjun hvalaskoðunarfarþega á eigin umhverfisvitund. Elding Hvalaskoðun Reykjavík er fyrirtæki sem hefur verið verðlaunað fyrir góðan árangur í umhverfismálum og er þátttakandi í tilraunaverkefninu SMART-H2 (Sustainable marine and road transport - hydrogen in Iceland) sem felur í sér rannsóknir á notkun vetnis sem eldsneytis í skipum og bifreiðum. Meginmarkmið þessa verkefnis er að greina umhverfisvitund farþega og mikilvægi markaðsmynda í ferðapjónustu með tilliti til umhverfismála. Þátttakendur voru 400 talsins og sýna niðurstöður að þeir eru vel menntaðir, með meðalháar tekjur og telja sig hafa góðan skilning á umhverfismálum almennt. Meirihluti þátttakenda taldi notkun visthæfs eldsneytis mikilvæga í ferðapjónustu og jafnframt fyrir Ísland sem áfangastað. Þrátt fyrir að flestir þátttakendur töldu umhverfismál vera mikilvæg í vöruvali sínu og 76% voru reiðbúnir að borga hærra verð fyrir umhverfisvottaða vöru, vissu aðeins 31% um tilvist Smart H2 verkefnisins. Niðurstöður sýna að það er enn verulegt bil milli umhverfisvitundar ferðamanna og hegðun þeirra og einnig hversu erfitt það er að stuðla að "ábyrgri" markaðssetningu í ferðapjónustu. Verkefnið er hluti af stærri rannsókn sem hefur það að markmiði að meta möguleika visthæfrar orku sem leið til að draga úr kolefnismengun og renna styrkari stoðum undir sjálfbæra ferðamennsku á Íslandi.

Nýsköpun í ferðapjónustu og samfélag: Viðhorf gagnvart nýsköpunarfyrirtækjum í ferðapjónustu

Íris Hrund Halldórsdóttir, meistaranemi í ferðamálafræði, (ihh6@hi.is)

Markmið þessa verkefnis var að kanna viðhorf og væntingar heimamanna gagnvart nýsköpunarfyrirtæki í ferðapjónustu. Gerðar voru tilviksrannsóknir (e.case study) í tveimur bæjarfélögum, á Patreksfirði og í Súðavík. Tekin voru viðtöl og framkvæmd þátttökuathugun sem sýndi mismunandi viðhorf heimamanna og tiltrú á getu ferðapjónustunnar til að geta verið afl/tól fyrir efnahagslega uppbyggingu. Niðurstöður rannsóknarinnar benda til þess að viðhorf og væntingar heimamanna gagnvart ferðapjónustunni tengist sýn heimamanna á hlutverk sjávarútvegsins (á staðnum), sögu hans og sögu ferðapjónustunnar. Niðurstöður eru í samræmi við skrif Landfræðingsins Dr. Moya Kneafsey (2000) um að viðhorf heimamanna gagnvart uppbyggingu á (nýsköpunar) fyrirtækjum í ferðapjónustu fari eftir því hvernig nýir straumar (nýsköpunarhugmyndin) aðlagist ímynd, normi, hefðum, sögu og tengslanetum.

Skipulag ferðamennsku í Landmannalaugum

Anna Mjöll Guðmundsdóttir, meistaranemi í ferðamálafræði, (amg3@hi.is)

Meginmarkmið rannsóknarinnar er að kanna viðhorf ferðamanna til uppbyggingar og skipulags ferðapjónustu í Landmannalaugum. Hvers konar uppbyggingu vill ferðafólk sjá á svæðinu og hvers konar upplifun er það að sækjast eftir. Þessi viðhorf hafa áhrif á hvernig best er að haga áframhaldandi þróun ferðamála á staðnum og þær leiðir sem farnar verða við deiliskipulag og skipulagningu ferðapjónustu þar til framtíðar.

Breytingar á þekju birkiskóga í Þjórsárdal frá 1587-1938

Friðþór Sófus Sigurmundsson, meistaranemi í landfræði, (fss1@hi.is)

Breytingar á gróðurþekju hafa mikil áhrif á ýmsa ferla í umhverfinu t.d. líffræðilega fjölbreytni, hringrás efnasambanda í jarðvegi og síðast en ekki síst hringrás kolefnis. Breytingar sem hafa orðið á gróðurþekju eru venjuleg vel skráðar og þekktar nokkra áratugi aftur í tímann. Hinsvegar eru breytingar sem orðið hafa á lengra tímabili minna þekktar og rannsóknir á þeim breytingum fáar enda skortir fullnægjandi upplýsingar um gróðurfar á fyrri öldum. Markmið þessarar rannsóknar er að rekja breytingar sem hafa orðið á þekju birkiskóga í Þjórsárdal á 350 ára tímabili. Einnig að kanna með hvaða hætti þekja birkiskóga dróst jafnt og þétt saman. Nýting skógana var könnuð og borin saman við náttúruhamfarir og reynt að tímasetja hvenær þekja skógana dróst mest saman.

Ýmsum sagnfræðilegum gögnum var safnað saman sem gáfu upplýsingar um gróðurfar í Þjórsárdal. Þessi gögn gáfu upplýsingar um fólksfjölda og fjölda býla, fjölda búfjár, eignarhald á skógunum, nýtingu skógana, og loks tilraunir til þess að friða skógin. Landfræðileg upplýsingakerfi (GIS) var notað til þess að sýna þessar breytingar og gera þessi sagnfræðilegu gögn sýnileg með einföldum hætti.

GIS tools and methods in flood hazard assessment and flood risk management

Emmanuel P. Pagneux, doktorsnemi í landfræði, (epp2@hi.is)

Thresholds in depth of flooding and flow velocity are parameters widely used for flood hazard rating. In many countries of Europe and in Northern America, resulting classification of areas prone to inundations has become regulatory and is associated with restrictions in land use planning. A design flood, based on discharge probabilities (Q 100 typically), is generally used as input value in hydraulic simulations from which extent, depth of flooding, and flow velocity are obtained.

In arctic regions, the use of discharge scenarios may be inadequate for insuring comprehensive assessment of flood hazard. In South Iceland for instance, 40% of the flooding events recorded in the lower Ölfusá basin over the past 200 years have involved ice jams at specific river sections, causing water encroachment and submersion of areas that are not flooded under open water conditions. The boundaries and extent of those inundations depend essentially on the location of ice jams, irrespective of the discharge. A complementary approach, emancipated from discharge, is therefore clearly needed. The present research focuses on the development of Geographic Information Systems (GIS) that take into account the river ice component in flood hazard assessment and flood risk management.

Þéttleikagreining með hringaðferð

Kári Gunnarsson, meistaranemi í ferðamálafræði, (kari.gunnarsson@simnet.is)

Punktgögn geta verið nokkuð flókin og erfitt að átta sig á þeim gildum sem fylgja með þeim. Með því að skoða samanlögð gildi fyrir ákveðinn radíus eða hring út frá punktum má betur sjá hvernig gögnin liggja í landinu. veggspjald mitt fjallar um að ferð við að greina punktöggn.

