



BYGGÐASTOFNUN

Vinnu- og skólasóknarsvæði og
almenningsamgöngur



Þróunarsvið Byggðastofnunar

Sigríður Elín Þórðardóttir
Anna Lilja Pétursdóttir

Mars 2021

ISBN 978-9935-518-06-4

Efnisyfirlit

Inngangur	5
Uppfærð kort af vinnu- og skólasóknarsvæðum	6
Vinnusóknarsvæði	6
Skólasóknarsvæði	7
Skólaakstur innan skólasóknarsvæða grunnskóla	8
Almenn greining með tilliti til málaflokkaáætla sem heyra undir ráðuneytið	9
Veikleikar og styrkleikar hvers svæðis ásamt áskorunum hvað varðar vinnu- og skólasóknarsvæði og almenningsamgöngur	12
Suðvestursvæðið	12
Suðurnes	12
Vesturland	15
Vestfirðir	17
Norðurland vestra	19
Norðurland eystra	21
Austurland	24
Suðurland	26
Markmiðs vinnusóknarsvæða um að ekki þurfi að sækja vinnu lengra en 30-45 mínútur og markmið í stefnu um almenningsamgöngur	29
Viðeigandi tölfræði eða önnur forsendugögn (Heimildir)	31
Viðauki 1.....	35
Viðauki 2.....	36
Viðauki 3.....	39

Myndir

Mynd 1. Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2021.....	7
Mynd 2. Aðgengi að grunnskólum eftir vegakerfinu miðað við 30 km.....	8
Mynd 3. Skilgreining suðvestursvæðis í u.þ.b. 45 mínútna akstursfjarlægð frá Reykjavík.....	12
Mynd 4. Vinnusóknarsvæði og almenningssamgöngur á Suðurnesjum	13
Mynd 5. Vinnusókn á Suðurnesjum 2018	13
Mynd 6. Vinnusóknarsvæði og almenningssamgöngur á Vesturlandi.....	15
Mynd 7. Vinnusókn á Vesturland 2018.....	15
Mynd 8. Vinnusóknarsvæði Vestfjarða og almenningssamgöngur á norðanverðum Vestfjörðum ...	17
Mynd 9. Vinnusókn á Vestfjörðum 2018	18
Mynd 10. Vinnusóknarsvæði og almenningssamgöngur á Norðurlandi vestra	20
Mynd 11. Vinnusóknarsvæði og almenningssamgöngur á Norðurlandi eystra og austur til Egilsstaða	22
Mynd 12. Hlutfall þátttakenda á vinnumarkaði sem sótti vinnu út fyrir sína heimabyggð á Norðurlandi eystra árið 2018.....	22
Mynd 13. Vinnusóknarsvæði á Austurlandi og almenningssamgöngur Strætisvagna Austurlands ...	24
Mynd 14. Vinnusókn á Austurlandi árið 2018.....	25
Mynd 15. Vinnusóknarsvæði og almenningssamgöngur á Suðurlandi.....	26
Mynd 16. Hlutfall þátttakenda á vinnumarkaði sem sótti vinnu út fyrir sína heimabyggð á Suðurlandi árið 2018.....	27

Töflur

Tafla 1. Hlutfall grunnskólabarna sem býr í meira en 30 km frá grunnskóla eftir landshlutum árið 2020	8
Tafla 2. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Suðurnesjum 2018 (18 ára og eldri)	14
Tafla 3. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Vesturlandi 2018 (18 ára og eldri)	16
Tafla 4. Skólaakstur grunnskólabarna á Vesturlandi	16
Tafla 5. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Vestfjörðum 2018 (18 ára og eldri)	18
Tafla 6. Skólaakstur grunnskólabarna á Vestfjörðum	18
Tafla 7. Fjöldi kílómetra til og frá vinnu, íbúar sem sóttu vinnu út fyrir heimabyggð á Norðurlandi vestra	20
Tafla 8. Skólaakstur grunnskólanema á Norðurlandi vestra 2017-2018.....	21
Tafla 9. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Norðurlandi eystra 2018 (18 ára og eldri)	23
Tafla 10. Skólaakstur grunnskólanema á Norðurlandi eystra skólaárið 2017-2018	23
Tafla 11. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Austurlandi 2018 (18 ára og eldri).....	25
Tafla 12. Skólaakstur á Austurlandi skólaárið 2017-2018.....	25
Tafla 13. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Suðurlandi 2018, (18 ára og eldri)	27
Tafla 14. Skólaakstur á Suðurlandi skólaárið 2017-2018	28

Inngangur

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið vinnur að aukinni samhæfingu áætlana í málaflokkum sínum. Hluti af samhæfingunni er að allar áætlanir vinni að sömu framtíðarsýn og vill ráðuneytið skoða hvernig þær geta unnið saman að því að styrkja vinnu- og skólasóknarsvæði og almenningssamgöngur til að skila sterkara samfélagi og auknum atvinnutækifærum. Óskaði ráðuneytið eftir að Byggðastofnun horfi til þeirra áherslna þegar stofnunin vinnur og þróar áfram greiningu á stöðu og þróun vinnu- og skólasóknarsvæða og almenningssamgangna og leggi eftir atvikum fram tillögur um áherslur eða aðgerðir til bóta þar sem það á við.

Óskað var eftir að greiningin og tillögurnar taki mið af eftirfarandi:

- *Uppfærðum kortum af vinnu- og skólasóknarsvæðum.*
- *Almenn greining og sérstakir kaflar m.t.t. málaflokkaáætlana sem undir ráðuneytið heyrar.*
- *Veikleikar og styrkleikar hvers svæðis ásamt áskorunum hvað varðar vinnu- og skólasóknarsvæði og almenningssamgöngur.*
- *Markmiðs vinnusóknarsvæðanna um að ekki þurfa að sækja vinnu lengra en 30-45 mín. og markmið í almenningssamgöngum sem er að finna í stefnu um almenningssamgöngur.*
- *Viðeigandi tölfræði eða önnur forsendugögn.*

Á grundvelli greiningarinnar verða lagðar fram tillögur að áherslum og e.a. aðgerðum fyrir málefni sem þykja til þess fallnar að taka á áskorunum í þróun svæðanna og almenningssamgangna, bæði almennt en einnig sem falla sérstaklega að málaflokkaáætlunum ráðuneytisins, s.s. ákveðnar vegabætur, þjónusta á vegum og breytingar á almenningssamgöngum eða fjarskipti.

Samhæfing áherslna í áætlunum ráðuneytisins í tengslum við vinnu- og skólasóknarsvæði eru mikilvæg fyrir byggðaþróun og geta gagnast sem viðmiðunarsvæði þegar þjónusta og innviðauppygging á sviði hins opinbera er skipulögð. Samhæfðar áherslur tengdar vinnu- og skólasóknarsvæðum fléttast við stefnu í fjarskiptum s.s við þróun 5G farneta. Sem og nýtingu fyrirliggjandi innviða, byggðaáætlun og stefnu í sveitarstjórnarmálum þar sem sveitarfélög eru hvött til að skilgreina meginkjarna í hverjum landshluta og vinnusóknar- og þjónustusvæði þeirra. Tryggja á fjármuni í samgönguáætlun til framkvæmda einkum hvað varðar innanhéraðsvegi, tvíbreiðar brýr og öruggar samgöngur á grundvelli vinnu- og þjónustusóknarsvæða og vinna á að styttingu ferðatíma innan vinnu- og skólasóknarsvæða.¹ Í heildarstefnu um almenningssamgöngur á milli byggða kemur m.a. fram að við forgangsröðun aðgerða verði tekið tillit til óska sveitarstjórna og sóknaráætlana landshluta.² Við vinnslu greinargerðarinnar var því m.a. lögð áhersla á að draga fram áherslur sóknaráætlana og forgangsröðun verkefna í samgöngu- og innviðaáætlunum landshlutanna með það að leiðarljósi að bera kennsl á veikleika og styrkleika hvers svæðis ásamt áskorunum hvað varðar vinnu- og skólasóknarsvæði og almenningssamgöngur.

¹ https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/SAM/Stefnumotun_samh%C3%A6fing_kynningarrit_mars2020.pdf

² https://www.althingi.is/altext/pdf/150/fylgiskjol/s0599-f_1.pdf

Uppfærð kort af vinnu- og skólasóknarsvæðum

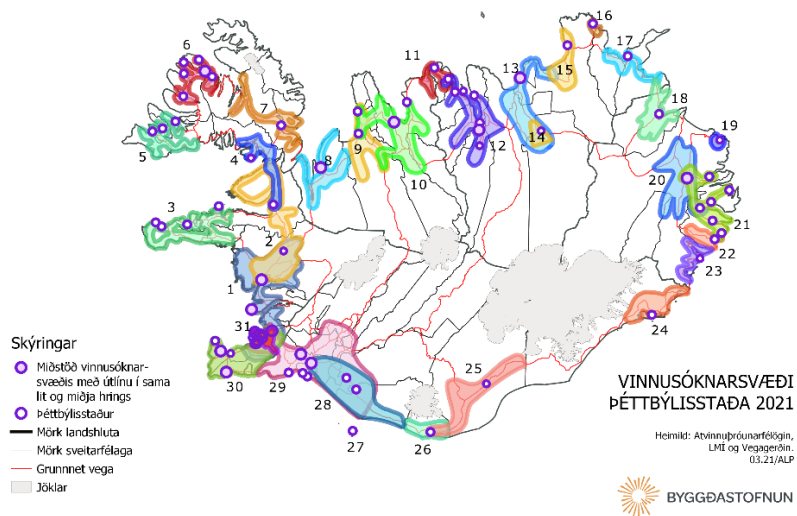
Vinnusóknarsvæði

Svæði daglegrar vinnusóknar eru mikilvæg fyrir byggðapróun. Innan þeirra sækir fólk daglega milli heimilis og vinnustaðar þannig að þau geta oft verið eðlilegri viðmiðunarsvæði en sveitarfélög eða landshlutar. Á vinnusóknarsvæði sjávarþorps getur aflabrestur verið stóráfall en störfín þar verið svo lítill hluti af störfum í landshlutanum að á þeim grunni mælist breytingin lítil. Torsótt var og er enn að tengja saman rafrænar upplýsingar um staðsetningu heimilis og vinnustaðar fólks og til þess að fá þessum vinnusóknarsvæðum lýst fékk Byggðastofnun landshlutasamtökin sjö til liðs við sig til að greina vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða. Mótað var einfalt verklag við greininguna og byggt á staðarþekkingu og upplýsingaöflun starfsmanna samtakanna.

Yfirlitskort yfir vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða sýnir ystu mörk þekkrar daglegrar vinnusóknar óháð kyni og var orðið tímabært að uppfæra það í kjölfar ýmissa samgöngubóta undanfarinna ára. Unnið var að uppfærslunni í lok árs 2020. Rannsóknir gefa tilefni til að ætla að karlar færi þessi ystu mörk út og konur sækji styttri leið til daglegrar vinnu. Kortið sýnir ekki flutningakerfi en póst- og vöruflutningar eru daglega yfir mörk margra vinnusóknarsvæða og einnig flutningur dagblaða og akstur með skólabörn.

Þrátt fyrir einfaldar reglur var greining á svæðunum þó hvorki einföld né einhlít því mörk sumra samliggjandi vinnusóknarsvæða eru óskýr, sum svæði skarast og sums staðar skarast jafnvel mörg vinnusóknarsvæði. Önnur vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða liggja langt frá næstu vinnusóknarsvæðum og þar eru mörkin augljós. Vegna þess hvernig að verkinu var staðið var höfuðborgarsvæðið ekki greint sem sérstakt vinnusóknarsvæði og er ekki enn. Á yfirlitskortinu eru upplýsingar um vinnusóknarsvæði settar fram á einfaldaðan hátt. Í grófum dráttum er miðað við þéttbýlisstaði með 200 íbúa og fleiri og svæði sem skarast eru sum sameinuð. Á kortinu eru þannig sýnd 30 vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða og „Hvítá-Hvítá“ sýnt sem 31. svæðið. Íbúar sumra þéttbýlisstaða, t.d. Breiðdalsvíkur (nr. 22) og Kirkjubæjarklausturs (nr. 25), eru færri en 140 en sumir þéttbýlisstaðir með 1.500 til 2.500 íbúa eru ekki greindir með sérstök vinnusóknarsvæði s.s. Þorlákshöfn og Hveragerði því þau teljast samfallandi og innan vinnusóknarsvæðis Selfoss (mynd 1). Svæðin eru tölusett á uppdrætti og þeim lýst nánar í viðauka 2.

Vert er þó að taka fram að með opnun Dýrafjarðargangna í október 2020 stækkar vinnusóknarsvæði á norðanverðum Vestfjörðum að Dynjandisvogi og Hrafnseyri. Það sem takmarkar daglega vinnusókn tengdum Dýrafjarðargöngum að öðru leyti er að vegalengdir eru of miklar, vegabjónusta takmörkuð og hluti vegakerfis er enn með óbundnu slitlagi. Samgönguáætlun 2020-2034, gerir ráð fyrir að aka megi á milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða á bundnu slitlagi um Dynjandisheiði frá og með árinu 2025 og um Bíldudalsveg frá og með árinu 2028. Endurskoða má þetta mat í framhaldi af því. Megináhrif Dýrafjarðargangna verða fyrst um sinn þau að þjónustusvæði stofnana og fyrirtækja á norðanverðum og sunnanverðum Vestfjörðum stækkar. Dýrafjarðargöng og dagleg vegabjónusta á Dynjandisheiði gera mögulegt að veita minniháttar eða sérhæfða þjónustu yfir daginn. Þá er almennt meira um skörun milli svæða á Eyjafjarðarsvæðinu. Vinnusóknarsvæði Siglufjarðar nær til Dalvíkur og líklegt er að það sé meiri hreyfing á fólki á milli Akureyrar og Suður-Þingeyjarsýslu nú eftir komu Vaðlaheiðargangna. Húsavíkursvæðið teygir sig lengra til austurs og vestur, Öxarfjarðarsvæðið teygir sig til Raufarhafnar, Raufarhafnarsvæðið teygir sig vestur í Kelduhverfi og Þórshafnarsvæðið teygir sig til Raufarhafnar og Bakkafjarðar. Þá gera illfærir fjallvegir vinnusókn krefjandi yfir vetrartímann, en þá er dagleg vinnusókn bundin snjómokstri.



Mynd 1. Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2021

Nauðsynlegt er að auka þekkingu á vinnusókn á Íslandi með því að hagnýta stafræna tækni. Upplýsingar um vinnusókn sem byggir á stafrænni skráningu annars vegar á lögheimili launþega og hins vegar á staðsetningu vinnustaðar viðkomandi eru nauðsynlegar til að hægt sé skilgreina vinnusóknarsvæði með áreiðanlegum hætti. Þjóðskrá heldur saman upplýsingum um lögheimili fólks og með greiningu þeirra gagna er hægt að fá fram upplýsingar um íbúadreifingu. Hins vegar vantar upplýsingar um dreifingu starfa sem og upplýsingar um ferðamynstur á milli heimilis og vinnu. Nákvæm gögn um þessi atriði eru æskileg svo hægt sé svara með nákvæmari hætti hversu margir starfa í tilteknu sveitarfélagi, hversu margir búa í einu sveitarfélagi en starfa í öðru eða hversu hátt hlutfall íbúa starfi í göngu- eða hjólaferð frá heimili.

Miklir mögulegar felast í að hagnýta stafræna tækni til að auka þekkingu á vinnusóknarsvæðum og samhæfa þjónustu samgöngukerfa til að veita fólki hagkvæmari valkost til að ferðast til og frá vinnu og skóla. Áreiðanlegar og réttar upplýsingar um vinnusóknarsvæði eru undirstaða stefnumótunar og þróunar á heildstæðu samgöngukerfi sem mætir þörfum almennings og atvinnulífs um land allt.

Greiðar samgöngur skapa skilyrði fyrir flesta landsmenn til að komast til og frá vinnu og skóla á sem skemmstum tíma. Almennar áherslur snúast m.a. að því að lágmarka ferðatíma innan vinnusóknarsvæða og með því að bæta samgöngur innan skilgreindra vinnusóknarsvæða bæði með vegabótum og almenningsamgöngum stýttist ferðatími og hagkvæmni eykst þannig að vinnusóknarsvæði geta stækkað.

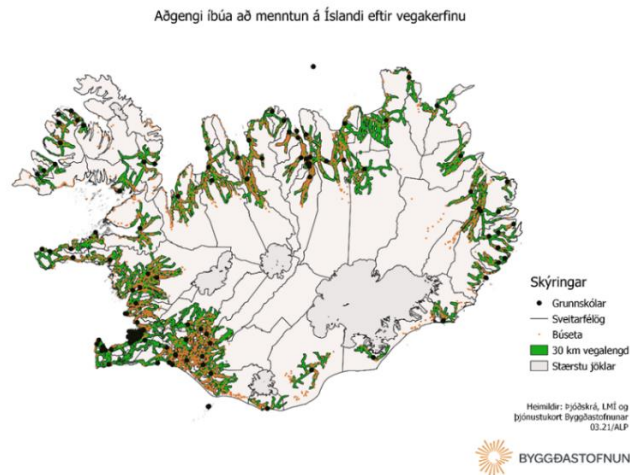
Skólasóknarsvæði

Skólasóknarsvæði er sambærilegt hugtak og vinnusóknarsvæði en hér er það skilgreint sem safnsvæði skóla þar sem er daglegur skólaakstur.

Í tengslum við byggðaaðgerð A.10. í núgildandi byggðaaætlun um almenningsamgöngur hafa flest landshlutasamtök hafið vinnu við að kanna hvar og hvernig sé mögulegt að efla almenningsamgöngur á svæðunum m.a. með því að samnýta skólaakstur og rekstur almenningsgangna til að auka hagræði, bæta þjónustu, auka tíðni og bæta aðgengi innan og milli vinnu- og skólasóknarsvæða.

Skólaakstur innan skólasóknarsvæða grunnskóla

Meginástæða þess að í sérköflum um svæðin er m.a. fjallað um skólaaksturs innan skólasóknarsvæða grunnskóla er sú að hér er litið svo á það sé einn af mikilvægustu þáttum þess að taka á áskorunum í þróun svæðanna og brýnt sé að bæta vegi eða þjónustu á akstursleiðum sem keyrt er með grunnskólabörn á degi hverjum.



Mynd 2. Aðgengi að grunnskólum eftir vegakerfinu miðað við 30 km

Staðsetning grunnskóla var fengin úr Þjónustukorti Byggingastofnunar og út frá stofnvegum Vegagerðarinnar, var 30 km akstursfjarlægð reiknuð frá hverjum grunnskóla (miðað við 90 km hámarkshraða). Loks veitti íbúaskrá Þjóðskrár upplýsingar um íbúa niður á staðföng. Afgerandi meirihluti grunnskólabarna á Íslandi hefur aðgengi að grunnskóla í 30 km fjarlægð eða minna frá heimili sínu en það er mismunandi eftir landshlutum hve langt börn þurfa að fara til að sækja grunnskóla (mynd 2). Um 8,5% grunnskólabarna á Norðurlandi vestra er keyrt daglega meira en 60 km til og frá skóla, það á einnig við um 7% grunnskólabarna á Vesturlandi og Vestfjörðum (tafla 1). Hins vegar er afar breytilegt eftir sveitarfélögum og landshlutum hve umfangsmikill skólaaksturinn er, nánar er fjallað um umfang hans í umfjöllun um hvern landshluta.

Tafla 1. Hlutfall grunnskólabarna sem býr í meira en 30 km frá grunnskóla eftir landshlutum árið 2020

	Hlutfall grunnskólabarna sem ekki hafa aðgengi að skóla í 30 km fjarlægð frá heimili sínu
Suðurnes	0%
Vesturland	7%
Vestfirðir	7%
Norðurland vestra	8,5%
Norðurland eystra	1,5%
Austurland	3,4%
Suðurland	3%
Höfuðborgarsvæðið	0,02%

Í umfjöllun um skólaakstur er í meginatriðum stuðst við upplýsingar í svari samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Teiti Birni Einarssyni um skólaakstur og malarvegi skólaárið

2017-2018.³ En einnig á nýrri upplýsingum frá landshlutasamtökum í þeim tilvikum sem þær lágu fyrir.

Almenn greining með tilliti til málaflokkaáætlana sem heyra undir ráðuneytið

Meginmarkmið málaflokkaáætlana samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins er að þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa mæti þörfum samfélagsins og sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt. *Framtíðarsýnin er að Ísland sé í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tækni tengi Ísland við umheiminn í jafnvægi við umhverfi.*⁴ Meginmarkmið nágildandi byggðaáætlunar (2018-2024) er að jafna tækifæri allra landsmanna til atvinnu og þjónustu, jafna lífsgör og stuðla að sjálfbærri þróun byggða um allt land. Lögð er áhersla á að takast á við fækkun íbúa á einstökum svæðum, einhæft atvinnulíf, tæknibreytingar og þróun og aðlögun er varðar einstakar atvinnugreinar. Skilgreina mótvægisáðgerðir og aðlögun vegna loftslagsbreytinga, að tryggja greiðar samgöngur og aðgengi að þjónustu og bregðast við aukinni alþjóðlegri samkeppni um fólk og fyrirtæki. Í öllum landshlutum verði blómlegar byggðir og öflugir byggðarkjarnar. Í greinargerð með nágildandi áætlun er hugtakið byggðamál skilgreint sem:

... öll viðfangsefni sem hafa áhrif á lífsgæði og samkeppnishæfni landshluta s.s. búsetu, atvinnu og nýsköpun. Þau snúa að eflingu samfélaga, félagsauðs, atvinnulífs, menntunar, menningar, velferðarmála, samgangna og fjarskipta.⁵

Leiðarljós byggðaáætlunar er jákvæð byggðapróun og sjálfbærar byggðir. Í því sambandi er lögð áhersla á samgöngubætur sem stækka núverandi atvinnu- og þjónustusvæði um land allt sem er með sama hætti grunntónn laga um samgönguáætlun (2020-2034) ásamt því eiga samgöngur að vera hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar.⁶ Með bættum samgöngum eiga sem flestir landsmanna að geta sótt nauðsynlega opinbera þjónustu á sem stystum tíma. Unnið verði að styttingu ferðatíma innan vinnu- og skólasóknarsvæða og auka á öryggi og styrkja svæðin. Í samgönguáætluninni er í fyrsta sinn fjallað sérstaklega um að gera átak í að jafna stöðu kynja í atvinnugreinum tengdum samgöngum sem og að tekið verið tillit til þarfa barna og ungmenna sem virkir þátttakendur í samgöngum. Með sama hætti kallast megináherslur stefnumótandi áætlunar í málefnum sveitarfélaga (2019-2023) með skýrum hætti á við stefnumörkun í byggðaáætlun og samgönguáætlun. Þá er meginstef fjarskiptaáætlunar (2019-2033) sjálfbærar byggðir, ásamt því á þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa að byggja á þéttu samstarfi hagaðila, mæta þörfum samfélagsins, styrkja samkeppnisstöðu Íslands, hámarka jákvæð áhrif og tryggja öruggar tengingar Íslands við umheiminn.

Samgöngubætur hafa haft mikil áhrif á byggðapróun á Vesturlöndum og hafa þær meðal annars stuðlað að fólksfjölgun í smærri borgum, bæjum og þorpum og jafnvel í strjálbýli í nágrenni þéttbýlis.⁷ Ný tækifæri skapast til að njóta lífsgæða sem dreifðari byggðir hafa upp á að bjóða, svo sem nálægðar við náttúru, kyrrð og ró, hreint loft, minni mengun og styrkari samfélagstengsl. Bættar samgöngur innan svæða og við nálæga byggðarkjarna hafa þannig umbreytt mörgum byggðarlögum.

³ <https://www.althingi.is/altext/149/s/0323.html>

⁴ <https://www.stjornarradid.is/raduneyti/samgongu-og-sveitarstjornarraduneytid/stefnumotun/>

⁵ <https://www.althingi.is/altext/148/s/0690.html>, sjá einnig Grænbók um byggðamál [https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=2863](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=2863)

⁶ <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaetlun/samgonguaetlun-2020-2034/>

⁷ Stefán Ólafsson, 1997; Þóroddur Bjarnason, 2015.

Atvinnulíf og þjónusta í stærri bæjum og borgum hefur víða orðið fjölbreyttara og atvinnusókn innan og milli svæða hefur aukist verulega. Aukinn hreyfanleiki vegna vinnu hefur aukið mikilvægi þess að hafa greiðan aðgang að góðum og öruggum samgöngum. Þá hafa kröfur um aðgengi að heilbrigðisþjónustu, menntun, verslun og þjónustu og menningarstarfsemi aukist til muna.

Fjölbreytni vinnumarkaðar ræðst að hluta til að stærð vinnusóknarsvæða og stærð þéttbýlisstaða innan þeirra. Samgöngubætur geta stækkað vinnusóknarsvæði og dregið úr brottflutningi og auðveldað aðflutning til ákveðinna byggðarlaga. Sérstaklega getur það átt við staði sem tengjast fjölbreyttari vinnumarkaði í stærri þéttbýlisstöðum.⁸ Almennt kemur fram í rannsóknum að hreyfanleiki og aðgengi skipta miklu máli við val á búsetu, atvinnu, menntun og afþreyingu, ekki síst í byggðum sem fjærst eru höfuðborgarsvæðinu.⁹

Atvinnusókn í innlendum og erlendum rannsóknum er oft talin takmarkast við 30 til 45 mínútna akstur frá heimili.¹⁰ Hins vegar benda rannsóknir til þess að samgöngubætur stækki fremur vinnusóknarsvæði karla en kvenna meðal annars vegna ójafnra verkaskiptingar á heimilum en það er þó ekki alltaf þannig farið. Eftir að Héðinsfjarðargöng opnuðu jókst vinnusókn meðal mæðra ungra barna og ungum konum og börnum fjölgaði á Siglufirði.¹¹

Á síðari tímum hafa bættar samgöngur dregið úr þjónustuhlutverki smærri byggðarlaga sem urðu til vegna nálægðar við gjöful fiskimið eða blómleg landbúnaðarhéruð.¹² Á sama tíma hafa stærðaróhagkvæmni, breytingar í landbúnaði og fiskveiðum og aukið vægi þekkingar og tækni í framleiðslu haft neikvæð áhrif í dreifðari byggðum. Við opnun Dýrafjarðarganga í október 2020 kom fram að þau skipta sköpum fyrir byggðir og búsetu á Vestfjörðum. Með samgöngubótum á Vestfjörðum stækkar vinnusóknarsvæðið og atvinnugreinar styrkjast, m.a. fiskeldi og ferðaþjónusta. Draga má þá ályktun að samgöngubætur og heilsársvegasamband á Vestfjörðum sé ein megin forsenda þess að vestfirskar byggðir styrkist. Orkufrekur iðnaður hefur m.a. verið byggður upp til að auka stöðugleika og fjölbreytni í atvinnulífi. Álverið á Reyðarfirði virðist hafa skilað umtalsverðri fólksfjölgun og aukið byggðafestu á nærsvæði.¹³ En skipulag vinnu, lítill sveigjanleiki starfa og langar vegalendir eru oftast þær ástæður sem nefndar eru að hlutfallslega fáar konur starfa í álverinu.¹⁴

Fyrir íbúa í þorpum og bæjum sem ætluðu líklega eða örugglega að flytja á næstu 2-3 árum skiptu atvinnutækifæri, menntunarmöguleikar barna, aðgengi að heilbrigðisþjónustu og samgöngur miklu máli.¹⁵ Góðar samgöngur og fjarskipti auka aðgengi að verslun, þjónustu og afþreyingu en samgöngubætur geta einnig veikt verslunar- og þjónustufyrirtæki í smærri byggðarlögum með aukinni samkeppni við fyrirtæki í stærri byggðarlögum. Þjónustusóknarsvæði fyrir vörur og þjónustu eru þó mjög misstór og fjarlægðir skipta mismiklu máli í slíkri samkeppni. Brottflutningur frá einstökum byggðarlögum eykst jafnan eftir því sem þjónustustig þeirra er lægra, jafnframt því sem veikt en jákvætt samband er milli brottflutninga og akstursfjarlægðar til stærri þjónustukjarna.¹⁶ Samkvæmt þjónustukönnunum Byggðastofnunar gegna minni þjónustukjarnar enn mikilvægu hlutverki, sérstaklega fyrir daglega þjónustu.¹⁷

⁸ Vífill Karlsson, 2004; Hjalti Jóhannesson, 2010

⁹ Axel Hall, Ásgeir Jónsson og Sveinn Agnarsson, 2002.

¹⁰ Þóroddur Bjarnason, 2010.

¹¹ Andrea Hjálmsdóttir og Atli Hafþórsson, 2015.

¹² Axel Hall o.fl., 2002.

¹³ Hjalti Jóhannesson, 2010, Sigurður Árnason, 2017.

¹⁴ Tinna K. Halldórsdóttir og Guðbjörg Linda Rafnsdóttir, 2012.

¹⁵ Þóroddur Bjarnason o.fl., Þorkell Stefánsson o.fl. 2021, óbirtar kannanir meðal íbúa í strjálbýli og stærri byggðarkjörnum.

¹⁶ Karl Benediktsson og Hjalti Nielsen, 2008; Byggðastofnun, 2012.

¹⁷ Byggðastofnun, 2016; Byggðastofnun, 2018, þjónustukannanir www.byggastofun.is

Umferðaöryggi er meðal þeirra þátta sem hafa áhrif á ánægju með búsetu.¹⁸ Utan höfuðborgarsvæðisins liggur þjóðvegurinn víða um aðalgötu bæja og þorpa. Ekki er alveg ljóst hvaða áhrif umferðahávaði og mengun vegna umferðar hafa á búsetuánægju og búferlaflutninga. Engu að síður segja 94% þeirra sem ætla að vera um kyrrt í smærri bæjum og þorpum að lítil umferð skipti miklu máli eða nokkru máli fyrir áframhaldandi búsetu sína.

Með bættum fjarskiptum og tækniþróun hefur fólk haft tækifæri til að sækja verslun og þjónustu meira til stærri þéttbýliskjarna og þannig ýtt enn frekar undir þéttbýlissvæðingu innan einstakra landshluta og á landsvísu. Aðgengi að verslun og þjónustu hefur aukist í öllum landshlutum en jafnframt færst fjær íbúum fámennari byggðarlaga. Stærri þéttbýliskjarnar verða þannig í senn álitlegir búsetukostir fyrir breiðan hóp og mikilvægar miðstöðvar atvinnu innan vinnusóknarsvæða þeirra.

Ekki er enn ljóst hvaða áhrif tæknibyltingin muni hafa á byggðaðróun á Íslandi en miklar vonir eru bundnar við að með betri samgöngum og tækniframförum skapist ný störf og auðveldara verði að færa og/eða dreifa margvíslegri starfsemi um land allt. Ýmis starfsemi ríkisins hefur verið færð út fyrir höfuðborgarsvæðið með flutningi stofnana og eflingu starfsstöðva víða um land og mikill áhugi er á störfum án staðsetningar og með aukinni stafrænni þjónustu og framþróun tækninnar gæti slíkur sveigjanleiki styrkt byggðir um land allt.

Meginmarkmið í stefnum og áætlunum samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins er að þjónusta sem veitt er á vegum ríkisins mæti þörfum almennings og atvinnulífs um allt land. Í búferlaflutningarannsóknnum hérlendis hefur verið bent á mikilvægi aðgengis landsbyggðarinnar að höfuðborgarsvæðinu og öðrum sterkum þjónustukjörnum utan hennar og þess vegna séu samgöngubætur mikilvægar til að styrkja byggð um allt land.¹⁹

Með aukinni samhæfingu fagáætlana ráðuneytisins er þeim m.a. ætlað að vinna saman að því að styrkja vinnu- og skólasóknarsvæði og almenningsamgöngur svo þær skili sterkari samfélagi og auknum atvinnutækifærum. Tíðar og daglegar tengingar almenningsamgangna innan vinnusóknarsvæða er eitt af markmiðum í heildstæðri stefnu ríkisins um almenningsamgöngur. Í stefnu um almenningsamgöngur segir að tilgangur almenningsamgangna *...sé að veita samfélagslega þjónustu til að tryggja samgöngutengingar þannig að fólk geti komist á milli staða óháð því hvort það eigi eða aki bíl, og til að veita fólki umhverfisvænni og hagkvæmari valkost til ferða.*²⁰ Þá hefur vinnusóknartenging verið skilgreind sem tíð dagleg tenging innan takmarkaðs svæðis (vinnusóknar- eða skólasóknarsvæðis) frá kjarna.

Í greinargerðinni *Ferðumst saman* er lagt til að skipulögð vinnusóknartenging innan vinnusóknarsvæða sé ekki skipulögð nema hún tengi að lágmarki tvö 500 íbúa byggðalög innan sama vinnusóknarsvæðis. Í heildarstefnu í almenningsamgöngum milli byggða eru fimm meginmarkmið sem eru; greiðar almenningsamgöngur, öruggar samgöngur, hagkvæmar almenningsamgöngur, umhverfislega sjálfbærar samgöngur og jákvæð byggðaðróun.²¹ Í þessari greinargerð er ekki svigrúm til að fjalla um innanlandsflug og ferjur sem eru mikilvæg samgöngukerfi og tryggja þeim landsmönnum sem fjærst búa aðgengi að nauðsynlegri grunnþjónustu s.s. heilbrigðisþjónustu. Hér verður aðeins fjallað um almenningsamgöngur á vegum þar sem ferðamáti til og frá vinnu og skóla er að mestu bundinn við vegakerfið.

¹⁸ Þóroddur Bjarnason o.fl., 2019.

¹⁹ Axel Hall, Ásgeir Jónsson og Sveinn Agnarsson, 2002; Þóroddur Bjarnason o.fl., 2019, Þorkell Stefánsson o.fl., 2021.

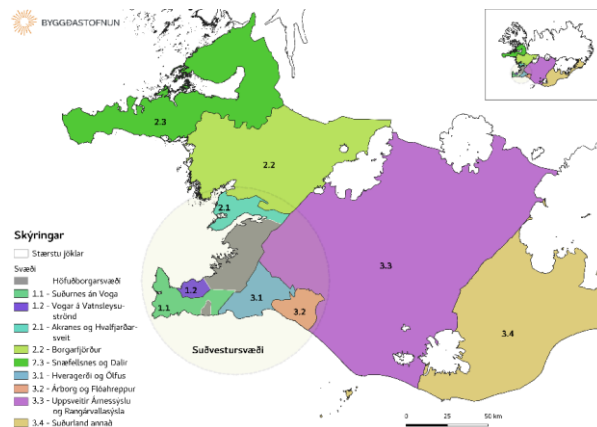
²⁰ Samgönguráðuneytið, 2019.

²¹ https://www.althingi.is/alttext/pdf/150/fylgiskjol/s0599-f_1.pdf

Veikleikar og styrkleikar hvers svæðis ásamt áskorunum hvað varðar vinnu- og skólasóknarsvæði og almenningssamgöngur

Suðvestursvæðið

Vinnusókn til höfuðborgarsvæðisins er mikilvæg fyrir nálæg byggðarlög en flestir sækja vinnu í heimabyggð eða til annarra byggðarlaga í sama landshluta. Á öllu suðvestursvæðinu frá Akranesi um Suðurnes að Árborg er vinnusókn til höfuðborgarsvæðisins um og yfir 10% af vinnumarkaði en vinnusókn yfir 20% er bundin við þrengri hring frá Akranesi um Voga á Vatnsleysuströnd að Hveragerði.²² Niðurstöður benda til þess vinnusókn á suðvestursvæðinu sé að mestu bundin við 45 mínútna akstursfjarlægð til Reykjavíkur (mynd 3.).



Mynd 3. Skilgreining suðvestursvæðis í u.þ.b. 45 mínútna akstursfjarlægð frá Reykjavík

Almenningssamgöngur á suðvestursvæðinu styrkleikar og veikleikar

Almennt séð eru tíðar almenningssamgöngur í næsta nágrenni við höfuðborgarsvæðið s.s. leiðir til Reykjanesbæjar, Akraness, Borgarness, Hveragerðis og Selfoss, algeng tíðni ferða um 10-13 ferðir á dag. Því má ætla að vinnusókn frá ofangreindun þéttbýlisstöðum sé í samræmi við markmið um að hægt sé að ferðast með almenningssamgöngum til og frá vinnu á suðvestursvæðinu.

Suðurnes

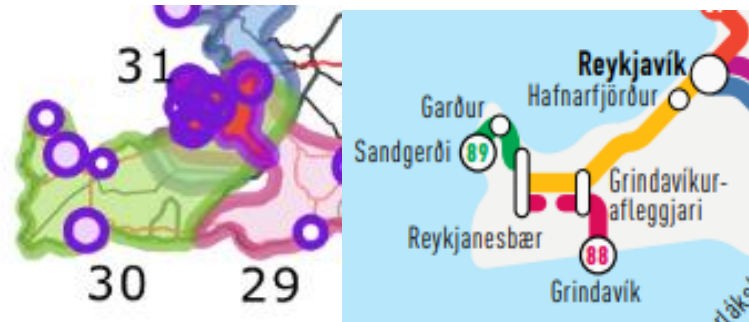
Í sóknaráætlun Suðurnesja 2020-2024 er bent á að styrkleiki felist m.a. í því að svæðið sé eitt atvinnusvæði og að samgöngur séu góðar. Í áætluninni eru skýr tengsl við forgangsmarkmið ríkisstjórnarinnar þar sem lögð er m.a. áhersla á að eigi síðar en árið 2030 geti allir ferðast með öruggum sjálfbærum samgöngutækjum á viðráðanlegu verði á bættu vegakerfi. Lögð verði áhersla á betri almenningssamgöngur sem taka mið af fólki í viðkvæmri stöðu, konum börnum, fötlðu fólki og öldruðum.²³

Vinnusóknarsvæði íbúa á Suðurnesjum nær til austur og norðurs yfir höfuðborgarsvæðið. Leið 55 með Strætó gerir íbúum á Suðurnesjum kleift að ferðast með almenningssamgöngum til höfuðborgarsvæðisins (mynd 4). Með því að taka leið 89 komast íbúar í Garði og Sandgerði til vinnu og skóla með almenningssamgöngum til Reykjanesbæjar en þeir sem búa í Vogum og ætla að taka leið 55 til Reykjanesbæjar þurfa að láta þjónustuver Strætó vita en vagninn stoppar við afleggjarann

²²https://www.researchgate.net/publication/329757432_Vinnusokn_til_hofudborgarsvaedisins_fra_odrum_byggdarlogum_a_sudvesturlandi

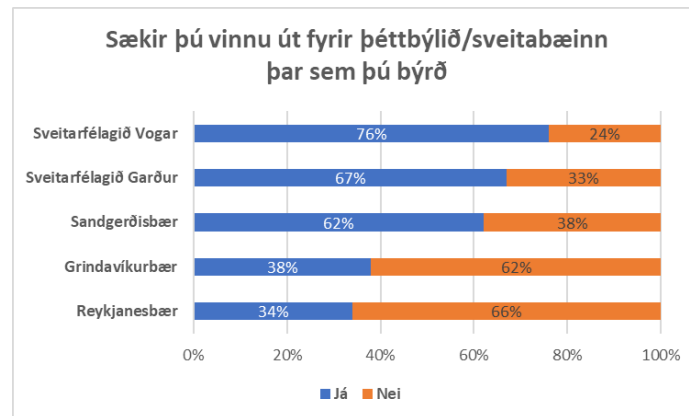
²³ <https://sss.is/wp-content/uploads/2020/02/SOKNARA%CC%81%C3%86TLUN-SU%C3%90URNESJA-2020-2024.pdf>

að Vatnsleysustrandarvegi. Leið 88 gerir íbúum í Grindavík mögulegt að nýta almenningssamgöngur til að sækja vinnu og skóla í Reykjanesbæ.



Mynd 4. Vinnusóknarsvæði og almenningssamgöngur á Suðurnesjum

Í þjónustukönnun Byggðastofnunar kom m.a. fram að vinnusókn meirihluta íbúa í Reykjanesbæ og í Grindavík var í eigin heimabyggð en meirihluti íbúa í Vogum á Vatnsleysuströnd og íbúa í Garði og Sandgerði (Suðurnesjabæ) sækir vinnu út fyrir sína heimabyggð (mynd 5). Mun fleiri karlar (48%) en konur (31%) sækja vinnu út fyrir sína heimabyggð á Suðurnesjum.²⁴



Mynd 5. Vinnusókn á Suðurnesjum 2018

Afgerandi meirihluti ferðast til vinnu með einkabíl og 13 af hverjum hundrað ferðast í bíl eða rútu á vegum vinnuveitanda en aðeins einn af hverjum 100 með almenningssamgöngum. Afgerandi meirihluti nemenda ferðast í einkabíl í skólann, eða 90% en um 4% með almenningssamgöngum (tafla 2).²⁵ Almenningsamgöngukerfið eins og það er í dag er ágætis grunnur til að byggja á og þróa. Að öllu jöfnu er ein ferð á klukkustund en miðað við fjölda íbúa sem fara til vinnu, í skóla og sækja aðra þjónustu inn á höfuðborgarsvæðið er tækifæri til að auka tíðni ferða.

²⁴ <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/1-sudurnes-loka.pdf>

²⁵ <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/1-sudurnes-loka.pdf>

Tafla 2. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Suðurnesjum 2018 (18 ára og eldri)

Ferðamáti	Til og frá vinnu	Til og frá skóla
Í einkabíl	75%	90%
Í bíl eða rútu á vegum vinnuveitanda	13%	
Gangandi	7%	6%
Hjólandi	3%	
Með almenningssamgöngum	1%	4%
Vinn heima	1%	

Almenningssamgöngur á Suðurnesjum veikleikar og styrkleikar

Í dag uppfylla almenningssamgöngur lágmarkskröfur um ferðir vegna skólasóknar. Framhaldsskólanemar sem búa í Grindavík fá ferð að morgni og til baka seinni part. Ef nemendur eru ekki í fullu námi eða „gati“ þá verða þau að bíða þangað til vagninn fer heim í lok dags. Þegar kemur að vinnusókn, er staðan langt frá því að vera góð. Það getur tekið starfsmann sem býr í Suðurnesjabæ (Sandgerði) og vinnur í Flugstöð Leifs Eiríkssonar 1 klst. og 36 mín að komast í vinnuna með Strætó. Viðkomandi þarf að taka leið 89, skipta í leið 55. Ferðatíminn er rúmlega 3 klst. til komast til og frá vinnu um 9 km sem tekur að öllu jöfnu 8 mínútur að aka aðra leið. Íbúi í Garði sem vinnur í Grindavík á litla sem enga möguleika á því að nota almenningssamgöngur til að komast til og frá vinnu. Verð á almenningssamgöngum er einnig veikleiki en í dag kostar fyrir fjöggra manna fjölskyldu, tvo fullorðna og tvö börn tæpar 10.000 kr. að fara fram og til baka milli Reykjanesbæjar og Reykjavíkur. Styrkleiki felst í nýrri kynslóð sem er að vaxa úr grasi sem vill leggja sitt á vogaskálarnar til þess að bæta umhverfið, vera vistvæn og nota almenningssamgöngur. Einnig býr hátt hlutfall íbúa af erlendum uppruna á Suðurnesjum sem þekkja ekkert annað en að nota almenningssamgöngur og nauðsynlegt er að gera almenningssamgöngur að raunverulegum valkosti til að ferðast með til og frá vinnu og skóla. Vinnusókn afgerandi meirihluta íbúa á Suðurnesjum er innan markmiðs um að ekki þurfa að sækja vinnu lengra en 30-45 mínútur en grunnnet almenningssamgagna nær ekki að þjóna öllum íbúum á vinnusóknarsvæðinu. (Berglind Kristinsdóttir, framkvæmdastjóri, Samtaka sveitarfélaga á Suðurnesjum).

Tillögur til úrbóta

Ljúka þarf tvöföldun Reykjanesbrautar og huga að öryggi vegtenginga að nærliggjandi bæjarfélögum. Nauðsynlegt er að ráðast í viðhaldsframkvæmdir á þjóðvegum að Suðurnesjabæ auk þess sem breikka þarf veginn á milli byggðakjarnanna. Vegurinn upp í Hafnir, Nesvegur þarfnast úrbóta. Það má fastlega gera ráð fyrir því að umferð um hann verði mun meiri á næsta ári/árum í kjölfar eldgoss í Geldingadal við Fagradalsfjall. Auka þarf framlög til vetrarþjónustu á þjóðvegum á Suðurnesjum þannig að þjónustan sé í samræmi við verklagsreglur Vegagerðarinnar um aukna umferð. Dæmi um það er Suðurstandavegurinn en hann hefur ekki verið hreinsaður eins og kemur fram í verklagsreglum Vegagerðarinnar. Það hefur líka komið í ljós að ekkert símasamband er við nýjar gosstöðvar en þær eru aðeins um 4 km frá Suðurstandaveginum. Mikilvægt er að tryggja gott símasamband.

Uppbygging stígakerfis á milli sveitarfélaga styður við stefnu um umhverfisvænan ferðamáta en það kerfi verður ekki að veruleika nema með aðkomu Vegagerðarinnar. Nú hefur verið lagður stígur frá Reykjanesbæ upp í Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Sá stígur er mikið notaður af starfsmönnum sem geta hjólað og gengið til vinnu. Í náinni framtíð er mikilvægt að ljúka við hjólreiðastíg frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar inn á höfuðborgarsvæðið og færa umferð hjólandi af Reykjanesbrautinni. (Berglind Kristinsdóttir framkvæmdastjóri Samtaka sveitarfélaga á Suðurnesjum).

Tafla 3. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Vesturlandi 2018 (18 ára og eldri)

Ferðamáti	Til og frá vinnu	Til og frá skóla
Í einkabíl	62%	67%
Í bíl eða rútu á vegum vinnuveitanda	12%	
Gangandi	18%	16%
Hjólandi	4,5%	7%
Með almenningssamgöngum	2,5%	7%
Vinn heima/í fjarnámi	1%	1%

Samtals aka skólabílar rúma 800 km aðra leið á degi hverjum, þar af eru tæpir 190 km á malarvegi. Skólabílar fara auk þess yfir 43 einbreiðar brýr (tafla 4.)

 Tafla 4. Skólaakstur grunnskólabarna á Vesturlandi²⁸

	Km	Þar af á malarvegi	Fjöldi einbr. brúa
Hvalfjarðarsveit	96,6	10	7
Borgarbyggð	301,9	55	5
Grundarfjarðarbær	52	4,5	0
Helgafellssveit	30	3,1	0
Eyja- og Miklaholtshreppur	26	0	0
Snæfellsbær	49,5	0,4	0
Dalabyggð	262,3	116,5	31
Samtals, önnur leið	818,6	189,5	43

Almenningssamgöngur á Vesturlandi veikleikar og styrkleikar

Mögulegt er fyrir íbúa búsetta á Akranesi og Borgarnesi að nota almenningssamgöngur til að sækja vinnu og skóla á höfuðborgarsvæðinu. Snæfellsnes er eitt vinnusóknarsvæði en þar er einungis hægt að nota leið 82 (Hellissandur-Grundarfjörður-Stykkishólmur) til að sækja vinnu og skóla á mánudögum, miðvikudögum og föstudögum, enginn akstur er á þriðjudögum og fimmtudögum á milli þéttbýlisstaðanna á Snæfellsnesi. Íbúi í Borgarnesi á ekki möguleika ferðast með almenningsvagn til þessa að sækja vinnu eða skóla á Hvanneyri að morgni dags en gæti notað almenningsvagn til að fara frá Hvanneyri til Borgarness með leið 81 kl.18:17 þrjá daga í viku.²⁹

Tillögur til úrbóta

Vegir í Dalabyggð eru víða illa farnir og einbreiðar brýr margar, sumar hverjar staðsettar á blindhæðum eða blindbeygjum, um þessa vegi fara skólabörn hvern skóladag en meirihluti nemenda í Auðarskóla í Búðardal kemur úr sveitunum. Vegur 54 um Skógarströnd er mikilvægur hvað varðar búsetu og vinnusókn á svæðinu, einnig eru skólabörn búsett þar, sem þurfa að fara um grófan og holóttan malarveg. Í *Samgönguáætlun Vesturlands* sem samþykkt var af öllum sveitarfélögum í landshlutanum árið 2017 er lögð rík áhersla á uppbyggingu vegarins um Skógarströnd. Í áætluninni segir „Brýnt er að hefja framkvæmdir við veginn um Skógarströnd, einkum lagningu bundins slitlags þar sem uppbyggingu er lokið“.³⁰ Í áætluninni eru tilgreindar tillögur til úrbóta í samgöngumálum m.a. að mikilvægt sé að tvöfalda einbreiðar brýr á Vestfjarðavegi í Dalabyggð og tvöföldun brúa á

²⁸ <https://www.althingi.is/altext/149/s/0323.html>

²⁹ <https://www.straeto.is/is/timatoflur/3/43>

³⁰ <https://www.althingi.is/altext/erindi/150/150-1531.pdf>

tengivegum og áhersla lögð á að bundið slitlag verði komið á alla tengivegi fyrir árið 2029.³¹ Með eflingu samgangna um norðanvert Snæfellsnes og innanverðan Breiðafjörð opnast nýir möguleikar til margvíslegs samstarfs og bættrar þjónustu, s.s. heilbrigðisþjónustu og í skólamálum.

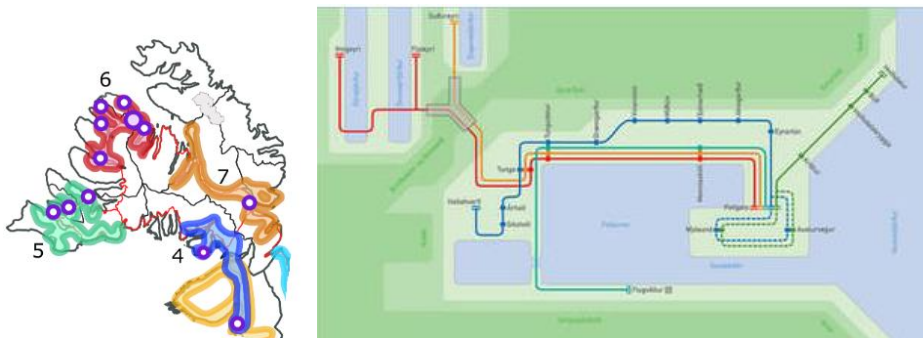
Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi vinna að úttekt í samráði við hagsmunaaðila hvort hægt sé að efla almenningsamgöngur á svæðinu með því að tengja saman skólaakstur í grunnskóla, tómstundaakstur, skólaakstur í framhaldsskóla og landsbyggðarstrætó. Verkefnið er framkvæmt með stuðningi úr lið A.10. í byggðaáætlun 2018-2024.

Vestfirðir

Í sóknaráætlun Vestfjarða kemur m.a. fram að einn af styrkleikum svæðisins er hátt atvinnustig en samgöngur séu veikleiki, tækifæri felast m.a. í styrkingu innviða svo sem samgöngu- og raforkukerfis. Í áætluninni eru skýr tengsl við forgangsmarkmið ríkisstjórnarinnar m.a. í tengslum við fjarskipti, umhverfsvæna ferðamáta, samgöngustefnu og sjálfbær samfélög og öflug sveitarfélög.³²

Á Vestfjörðum eru skilgreind fjögur vinnusóknarsvæði (mynd 8). Fjórar leiðir hjá Strætisvögnum Ísafjarðarbæjar tengja saman byggðarkjarna á vinnusóknarsvæði nr. 6 á norðanverðum Vestfjörðum sem nýtast íbúum til að komast til og frá skóla og vinnu.³³

Á sunnanverðum Vestfjörðum hafa Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur í samstarfi við fyrirtæki í sveitarfélögunum byggt upp almenningsamgöngur á milli byggðarlaga. Íbúar á vinnusóknarsvæðum nr. 4 og nr. 7 hafa ekki möguleika á að nýta almenningsamgöngur til að sækja vinnu og skóla.



Mynd 8. Vinnusóknarsvæði Vestfjarða og almenningsamgöngur á norðanverðum Vestfjörðum

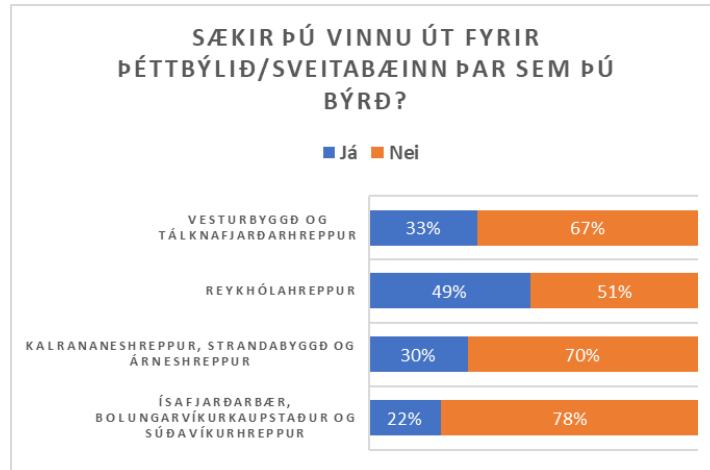
Flestir sækja vinnu í sinni heimabyggð en vinnusókn út fyrir heimabyggð er engu síður töluverð og þá sérstaklega meðal íbúa í Reykhólahreppi (mynd 9). Á Vestfjörðum sóttu hlutfallslega fleiri karlar vinnu út fyrir heimabyggð en konur eða, 29% á móti 22%.³⁴

³¹ <http://ssv.is/wp-content/uploads/2017/10/samgongua%C3%A6tlun-vesturlands-loka%C3%BAtg%C3%A1fa-prent.pdf>

³² <https://www.vestfirdir.is/is/verkefni/soknaraetlun-vestfjarda>

³³ <https://www.isafjordur.is/is/thjonusta/samgongur/straetisvagnar>

³⁴ <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/5-vestfirdir-loka.pdf>



Mynd 9. Vinnusókn á Vestfjörðum 2018

Meirihluti ferðast oftast til og frá vinnu og skóla í einkabíl en 26% fóru gangandi til vinnu og 14% fóru gangandi í skólann og 4% framhaldsskólanema fóru með almenningssamgöngum og 7% fóru í bíl eða rútu á vegum vinnuveitanda (tafla 5).

Tafla 5. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Vestfjörðum 2018 (18 ára og eldri)

Ferðamáti	Til og frá vinnu	Til og frá skóla
Í einkabíl	57%	68%
Í bíl eða rútu á vegum vinnuveitanda	7%	
Gangandi	26%	14%
Hjólandi	9%	7%
Með almenningssamgöngum	0,2%	4%
Vinn heima/í fjarnámi	0,5%	6,5%
Flug	0,4%	

Á Vestfjörðum aka skólabílar rúma 370 km aðra leið á degi hverjum, þar af eru rúmir 88 km á malarvegi. Skólabílar fara auk þess yfir 14 einbreiðar brýr. Oft fara skólabílar um lítið ekna vegi (tafla 6). Vestfjarðarstofa bendir á að fleiri hættur leynast á þeim vegum sem skólabifreiðar aka en möl og einbreiðar brýr, en sumir vegir sem skólabörn fara um á Vestfjörðum eru þess eðlis að þar er hætta á ofanflóðum eða grjóthruni.

Tafla 6. Skólaakstur grunnskólabarna á Vestfjörðum

	Km	Þar af á malarvegi	Fjöldi einbr. brúa
Bolungarvíkurkaupstaður	5	3,5	0
Ísafjarðarbær	55	13	1
Reykholahreppur	160	45,3	4
Vesturbyggð	55	13,7	4
Kaldrananeshreppur	42		
Strandabyggð	53,5	12,9	5
Samtals, önnur leið	370,5	88,4	14

Almenningssamgöngur á Vestfjörðum veikleikar og styrkleikar

Vinnusókn með almenningssamgöngum á Vestfjörðum sem og framhaldsskólasókn, er einungis í boði á áhrifasvæði Strætisvagna Ísafjarðar. Allar upplýsingar um leiðir og tíðni ferða eru á heimasíðu Strætisvagna Ísafjarðar www.svi.is en þar kemur m.a. fram að mögulegt er að nota almenningssvagna SVÍ á milli þéttbýlisstaða á vinnu- og skólasóknarsvæðinu á norðanverðum Vestfjörðum. Strætisvagnar Ísafjarðarbæjar tengja saman Bolungarvík og Ísafjörð og einnig er frístundarúta sem gengur á milli og er gjaldfrjál en rútan er einungis ætluð börnum og unglingum vegna þátttöku þeirra í skipulögðu tómstundarstarfi.

Með tilkomu Dýrafjarðarganga styttist Vestfjarðarvegur um rúma 27 km en leiðin yfir Hrafnseyrarheiði hefur lengi verið einn helsti farartálmi lengst af yfir vetrarmánuðina. Í skýrslu Vestfjarðarstofu *Félagsleg áhrif almenningssamgangna í strjálbýli* kemur m.a. fram að skortur á almenningssamgöngum feli í sér félagslegt ranglæti. „Ójöfnuður í framboði almenningssamgangnaþjónustu er nátengdur búsetu fólks og tengist með beinum hætti aðgengi að atvinnu, heilbrigðisþjónustu, menntun og verslun í heimabyggð“ (Sigurður Líndal, 2020).

Tillögur til úrbóta

Vestfjarðarstofa vinnur að samgöngu- og jarðgangnaáætlun fyrir Vestfirði og forgangsröðun verkefna, verkefnislok eru áætluð vorið 2021.

Vestfjarðarstofa vinnur nú að fjórum verkefnum sem framkvæmd eru með stuðningi úr lið A.10. í byggðaáætlun 2018-2024. Kanna á möguleika á að efla almenningssamgöngur til Flateyrar með það að markmiði að bæta þjónustu við íbúa en horfa jafnframt til samlegðaráhrifa fyrir nágrannabyggðalög og efla vinnusókn á milli Suðureyrar, Flateyrar og Þingeyrar. Kanna á möguleika þess að efla almenningssamgöngur með því að nýta þá þjónustu sem nú þegar er í boði s.s. skólaakstur og þjónustuakstur. Komið verði á pöntunarakstri milli Strandabyggðar og Reykhóla. Reykhólar og Drangsnæs eru þéttbýlisstaðir sem ekki eru tengdir samgöngukerfi almenningssamgangna en koma þarf á akstri frá þessum stöðum í tengslum við leið 59, sem ekur á milli Hólmavíkur, Búðardals og Borgarnes og leið 61 sem ekur til Ísafjarðar að sumarlagi. Þá er unnið að því að koma á pöntunarakstri á milli Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps til að bæta almenningssamgöngur og auka aðgengi barna og unglinga að afþreyingu og tómstundastarfi.

Norðurland vestra

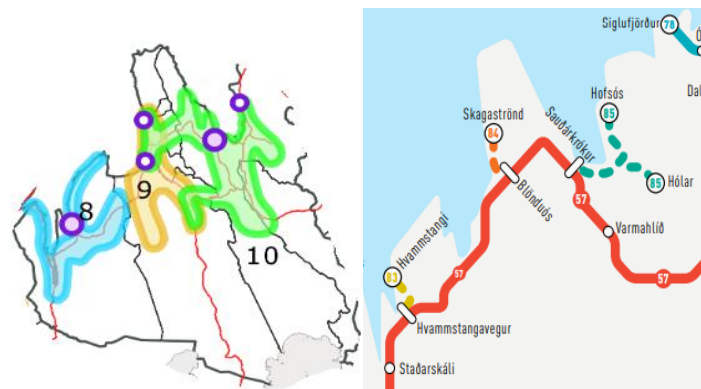
Í sóknaráætlun Norðurlands vestra eru skýr tengsl við forgangsmarkmið ríkisstjórnarinnar, m.a. er lögð áhersla á að hraða uppbyggingu samgöngumannvirkja og annarra innviða, efla innanlandsflug og ljósleiðaravæðingu sem er veigamikill þáttur í eflingu atvinnulífs í dreifðum byggðum.³⁵

Á Norðurlandi vestra eru skilgreind þrjú vinnusóknarsvæði. Leið 57 með Strætó hentar illa til að sækja vinnu og skóla á milli þéttbýlisstaða á vinnusóknarsvæði nr. 10 (mynd 10). Leið 84 Skagaströnd-Blönduós er pöntunarþjónusta og þarf að pantast þjónustuna, að minnsta kosti tveimur tímum fyrir áætlaða brottför, mánudag til föstudags eru þrjár ferðir á dag en fyrsta ferð frá Skagaströnd er kl. 11:59, almenningssamgöngur henta því illa þeim sem sækja vinnu til Blönduóss og þurfa að mæta fyrir hádegi. Þá hefur leið 85 Sauðárkrókur-Hofsós-Hólar verið felld niður.³⁶

³⁵ http://www.ssnv.is/static/files/Mappa/soknaraaetlun/ssnv_sokn_skyrsla_net_.pdf

³⁶

[https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/almenningsamgongur_landsvisu/\\$file/Almenningssamg%C3%B6ngur%20%C3%A1%20landsv%C3%ADsu_sk%C3%BDrslan_LOKA.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/almenningsamgongur_landsvisu/$file/Almenningssamg%C3%B6ngur%20%C3%A1%20landsv%C3%ADsu_sk%C3%BDrslan_LOKA.pdf)



Mynd 10. Vinnusóknarsvæði og almenningsamgöngur á Norðurlandi vestra

Vinnusóknarsvæði flestra er í heimabyggð en vinnusókn út fyrir heimabyggð er talsverð í landshlutanum en alls sótti 31% vinnuaflsins vinnu út fyrir sína heimabyggð. Flestir sóttu vinnu til þess þéttbýlisstaðar sem var næst heimabyggðinni. Ekki kom fram marktækur kynjamunur á atvinnusókn karla og kvenna hvort vinna var sótt út fyrir heimabyggð. Um 34% karla og 27% kvenna ferðast fleiri en 50 km til og frá vinnu (tafla 7).³⁷

Tafla 7. Fjöldi kílómetra til og frá vinnu, íbúar sem sóttu vinnu út fyrir heimabyggð á Norðurlandi vestra

	>20 km	20 – 50 km	< 50 km
Karlar	34%	32%	34%
Konur	37%	36%	27%

Líklegt verður að teljast að flestir hafi ferðast með einkabíl til vinnu þar sem almenningsamgöngur þjóna illa þörfum íbúa við að ferðast á milli þéttbýlisstaða á Norðurlandi vestra. Í nýlegri íbúakönnun kom fram að íbúar á Norðurlandi vestra sögðu almenningsamgöngur á svæðinu standa illa og að þær hafi versnað en jafnframt virðist sem mikilvægi þeirra hafi dvínað í samanburði við fyrri kannanir.³⁸ Hugsanlega má draga þá ályktun að lítill áhugi íbúa á að ferðast með almenningsamgöngum geti verið að hluta til vegna þess að hingað til hafi þær ekki uppfyllt þarfir nægilega vel og að íbúar séu ekki bjartsýnir á að almenningsamgöngur lagist í nánustu framtíð.

Á Norðurlandi vestra eru skólaakstursleiðir með þeim lengstu á landinu. Samtals aka skólabílar rúma 1.000 km aðra leið á degi hverjum, þar af eru tæpir 300 km á malarvegi. Skólabílar fara auk þess yfir 49 einbreiðar brýr. Oft fara skólabílar um lítið ekna vegi en gera verður þá kröfu að áhersla sé lögð á vegi sem um fara hópar skólabarna á degi hverjum.³⁹

Litlar breytingar hafa orðið á skólaakstri á síðastliðnum tveimur skólaárum að undaskildum skólaakstri í sveitarfélaginu Skagafirði en skólaakstur skólaárið 2020-2021 er á hverjum degi 454,4 km önnur leið þar af 154,2 á malarvegi. Kílómetrum á malarvegi í Húnaþingi vestra hefur fækkað um 2 km með tilkomu lagningar Tjarnarbrúar í ræsi árið 2019-2020. Þar með fækkaði einbreiðum brúm jafnframt um eina. Sumarið 2021 verður brú yfir Vesturhópshóla í Vesturhópi jafnframt endurnýjuð. Í minnisblaði frá SSNV er greinargóð lýsing og myndir á brýnum vega- og brúarframkvæmdum á skólaakstursleiðum á Norðurlandi vestra (Unnur Valborg Hilmarsdóttir, 2021).

³⁷ <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun-2016.pdf>

³⁸ <https://ssv.is/wp-content/uploads/2021/02/ibuakonnun-landshlutanna-2020-nidurstodur.pdf>

³⁹ <http://www.ssnv.is/static/files/Mappa/SSNV/skyrslur/samgongu-og-innvidaaetlun-nordurlands-vestra-juni-2019-prent.pdf>

Tafla 8. Skólaakstur grunnskólanema á Norðurlandi vestra 2017-2018

	Km	Þar af á malarvegi	Fjöldi einbr. brúa
Sveitarfélagið Skagafjörður	314	91,5	12
Húnaþing vestra	475	159	22
Blönduósþéttbýli	28,6	10,5	0
Skagabyggð	59,4	28,2	4
Húnavatnshreppur	211	126	9
Akrahreppur	43	4,2	2
Samtals, önnur leið	1.043	285	49

Almenningssamgöngur á Norðurlandi vestra veikleikar og styrkleikar

Nánast ómögulegt er að sækja vinnu og skóla með almenningssamgöngum á Norðurlandi vestra.

Tillögur til úrbóta

Til að mæta þörfum íbúanna þyrftu að vera tíðari ferðir almenningsvagna á milli þéttbýlisstaða og betra aðgengi. Byggja þarf upp stæði þar sem almenningsvagnar stoppa s.s. við Hvammstangavegamót og við Blönduós. Byggja þarf plan við vegamót Þverárfjallsvegur og Skagastrandarvegur.⁴⁰ Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) hafa sett af stað vinnu við að kanna hvort þörf sé á að koma á fót almenningssamgöngum á vinnusóknarsvæðum Norðurlands vestra. Gert er ráð fyrir að niðurstaða liggi fyrir vorið 2021. Verkefnið er framkvæmt með stuðningi úr lið A.10. í byggðaaætlun 2018-2024.⁴¹ Í *Samgöngu og innviðaaætlun Norðurlands vestra* kemur fram að sameiginleg forgangsröðun sveitarfélaga á Norðurlandi vestra er nýbygging Skagastrandavegar nr. 74 frá Þjóðvegi 1 að Laxá og Vatnsnesvegi sem er á kafla umferðamesti malarvegurinn á Norðurlandi vestra, nauðsynlegt er að byggja veginn upp, breikka og leggja á hann bundið slitlag. Í skýrslunni er fjöldi tillagna um úrbætur og forgangsröðun samgöngubóta á Norðurlandi vestra.⁴²

Norðurland eystra

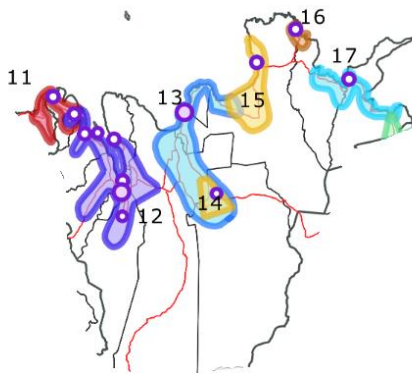
Í sóknaráætlun Norðurlands eystra er m.a. lögð áhersla að bæta skipulag á innanlandsflugi og gera það að almenningssamgöngum í heildstæðu kerfi sem tengist strætó og ferjum og að auka hlutdeild bundins slitlags í landshlutanum um 20%. Þá er bent á að almenningssamgöngur á milli byggðakjarna séu ófullnægjandi.⁴³ Á Norðurlandi eystra eru skilgreind sjö vinnusóknarsvæði. Á Akureyri eru daglegar tengingar við aðra landshluta og reglulegar ferðir innan Akureyrar. Daglegar ferðir eru með leið 78 (Siglufjörður-Ólafsfjörður-Dalvík-Akureyri) og leið 79 (Húsavík-Akureyri) en engar almenningssamgöngur eru á norðaustursvæðinu (mynd 11).

⁴⁰ <https://www.althingi.is/alttext/erindi/149/149-87.pdf>

⁴¹ www.ssnv.is

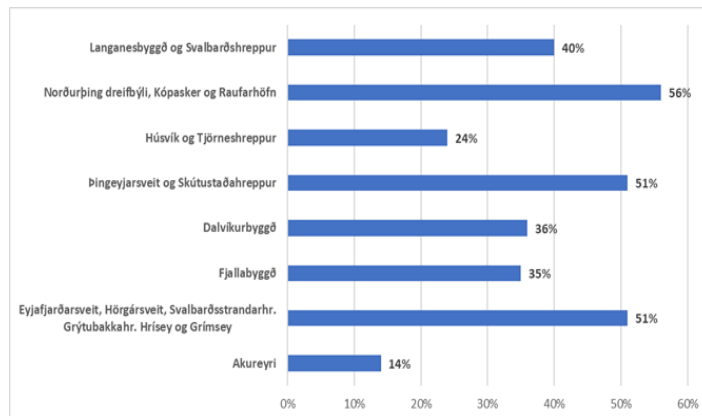
⁴² <http://www.ssnv.is/static/files/Mappa/SSNV/skyrslur/samgöngu-og-innviðaaætlun-nordurlands-vestra-juni-2019-prent.pdf>

⁴³ https://www.ssnv.is/static/files/Soknaraaetlun/soknaraaetlun_2020-2024_28.11.20191_lokaskjal.pdf



Mynd 11. Vinnusóknarsvæði og almenningsamgöngur á Norðurlandi eystra og austur til Egilsstaða

Vinnusókn er töluverð út fyrir heimabyggð í landshlutanum. Af þeim sem voru virkir á vinnumarkaði sóttu 25% vinnu út fyrir sína heimabyggð, það átti við um hlutfallslega fleiri karla (28%) en konur (20%).⁴⁴ Rúmlega helmingur þeirra sem voru virkir á vinnumarkaði í dreifbýli í Norðurþingi, Kópaskeri og Raufarhöfn sótti vinnu út fyrir sína heimabyggð, hlutfallslega fæstir sem voru búsettir á Akureyri sóttu vinnu út fyrir sína heimabyggð (mynd 12).



Mynd 12. Hlutfall þátttakenda á vinnumarkaði sem sótti vinnu út fyrir sína heimabyggð á Norðurlandi eystra árið 2018

Hlutfallslega flestir ferðast með einkabíl til vinnu eða 60%, 18% fóru gangandi en aðeins tveir af hverjum hundrað notaði almenningsvagna til að komast til og frá vinnu.⁴⁵ Ívið fleiri námsmenn notuðu almenningsvagna eða 5% en 69% fóru í skólann á einkabíl og tveir af hverjum tíu fóru gangandi í skólann (tafla 9).

⁴⁴ <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/6-nordurland-eystra-loka.pdf>

⁴⁵ <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/6-nordurland-eystra-loka.pdf>

Tafla 9. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Norðurlandi eystra 2018 (18 ára og eldri)

Ferðamáti	Til og frá vinnu	Til og frá skóla
Einkabíll	59%	69%
Gangandi	18%	19%
Hjólandi	10%	2%
Í bíl/rútu á vegum vinnuveitanda	7,6%	1%
Með almenningsvagni	2%	5%
Vinn heima/fjarnámi	2%	2%
Flug	1%	

Samtals var ekið um 767 km með grunnskólabörn á Norðurlandi eystra, þar af voru tæpir 164 km á malarvegi, á þeim tíma sem upplýsingarnar voru teknar saman voru 27 einbreiðar brýr á skólaakstursleiðum í landshlutanum (tafla 10).

Tafla 10. Skólaakstur grunnskólanema á Norðurlandi eystra skólaárið 2017-2018

	Km	Þar af á malarvegi	Fjöldi einbr. brúa
Norðurþing	119,5	21	6
Dalvíkurbyggð	85,6	12,9	1
Eyjafjarðarsveit	101,1	18,3	13
Hörgársveit	88	4	1
Svalbarðsstrandahreppur	13,5	0	0
Grýtubakkahreppur	21	0	0
Skútstaðahreppur	49,6	7,7	0
Þingeyjarsveit	217,9	65,4	3
Langanesbyggð	71,4	34,5	3
Samtals, önnur leið	767,6	163,8	27

Almenningssamgöngur á Norðurlandi eystra veikleikar og styrkleikar

Leiðarkerfi Strætó fer ekki til Raufarhafnar, Kópaskers, Þórshafnar, Grenivíkur og Hrafnagils. Litlar samgöngutengingar eru við flugvelli á Norðurlandi eystra eða höfnina við Árskógssand þar sem hægt er að sigla til Hríseyjar. Strætisvagnar Akureyrar (SVA) annast almenningssamgöngur á Akureyri með tímasett leiðakerfi. Ókeypis er fyrir farþega að ferðast með strætisvögnum Akureyrar.⁴⁶ Leið 78 (Siglufjörður-Ólafsfjörður-Dalvík-Akureyri) er farin þrisvar á dag því er mögulegt að sækja vinnu og skóla með almenningssamgöngum á norðvestursvæðinu. Nemendur á norðaustursvæðinu geta ekki nýtt sér neinar almenningssamgöngur til að sækja framhaldsskóla á Tröllaskaga, á Laugum og á Húsavík.

Tillögur til úrbóta

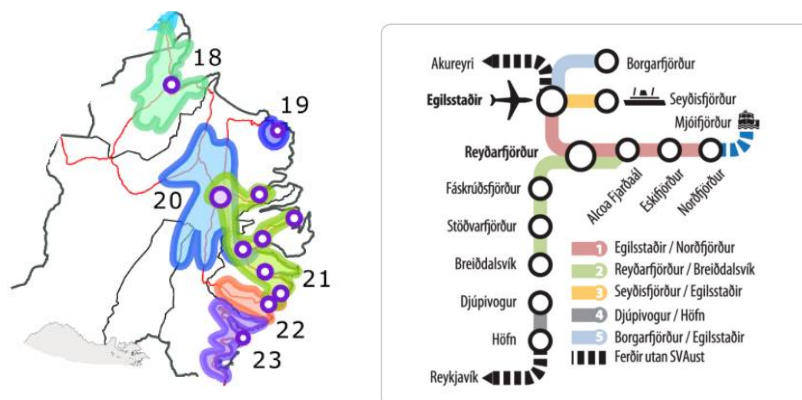
Bent hefur verið á að engin stoppistöð er við flugvöllinn á Akureyri, ef farþegar sem koma með flugi og kjósa að fara leiðar sinnar með almenningssamgöngum er um 1,6 km gangur að næstu stoppistöð. Sama á við á Húsavík engin tenging frá flugvelli að þjónustukjarna með almenningssamgöngum, á Húsavík eru tæpir 12 km frá flugvöllinum að miðbæ Húsavíkur. Brýnar yfir Skjálfandafliót eru nefndar sem brýnt forgangsverkefni. Í könnun um almenningssamgöngur á Norðurlandi kom í ljós að helstu

⁴⁶ <https://www.akureyri.is/is/thjonusta/samgongur-og-umhverfi/straeto>

hvatar til að velja almennings­samgöngur fram yfir einkabílinn sögðu þátttakendur vera ódýrara fjargjald, styttri ferðatíma og aukna tíðni ferða. Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi hafa sett af stað verkefnið *Samfélagsleg nýsköpun – samlegð farþega og pósthlutninga á Norðausturlandi*, markmið þess er að samnýta pósth- og farþegaflutninga svo að leiðin Húsavík-Þórshöfn verði rekstrarhæf. Verkefnið er framkvæmt með stuðningi úr lið A.10. í byggðaaætlun 2018-2024.

Austurland

Í sóknaráætlun er m.a. lögð áhersla á hagsæld sveitarfélaga, kraftmikið atvinnulíf og að sjálfbærni sé leiðarljós. Meðal styrkleika sem tilgreindir eru í áætluninni er sterkt atvinnulíf í sjávarútvegi og stóriðju, framhaldsskólarnir og aðgengi að fjarnámi á háskólastigi. Meðal veikleika er bent á að samgöngur séu erfiðar og ótryggar á veturna og að innanlandsflug sé takmarkað, tækifæri felast m.a. í Egilsstaðaflugvelli.⁴⁷ Í skýrslunni *Fljótaldshérað: Innviðagreining 2018* kemur m.a. fram að stór hluti íbúa á Mið-Austurlandi ferðast daglega á milli bæjarfélaga á Austurlandi. Hátt í 5400 manns býr innan við 30 mínútna akstursfjarlægðar frá Egilsstöðum og mörg fyrirtæki og stofnanir þjónusta allt Austurland sem leiðir til þess að starfsmenn þeirra ferðast daglega á milli þéttbýliskjarna á Austurlandi.⁴⁸ Á Austurlandi eru skilgreind sex vinnusóknarsvæði og í landshlutanum er heilstætt almennings­samgöngukerfi sem þjónar Austurlandi frá Borgarfirði suður á Höfn (mynd 13). Almennings­samgöngur eru á milli Fellabæjar og Egilsstaða, farnar eru sautján ferðir á dag.⁴⁹



Mynd 13. Vinnusóknarsvæði á Austurlandi og almennings­samgöngur Strætisvagna Austurlands

Vinnusókn út fyrir heimabyggð er töluverð meðal íbúa í Fjarðabyggð og á Héraði, lætur nærri að það eigi við um fjóra af hverjum tíu, atvinnusókn flestra sem sóttu vinnu út fyrir sína heimabyggð var til Reyðarfjarðar. En flestir sækja vinnu í sinni heimabyggð og það átti sér í lagi við íbúa á Seyðisfirði og Vopnafirði (mynd 14).⁵⁰ Í verkefnislýsingu um svæðisskipulag Austurlands eru áform um að teknar verði saman upplýsingar um núverandi stöðu almennings­samgangna og skoðað hvernig megi efla þær. Horfa skal til vistvænni samgangna og hvetja á íbúa til að nýta almennings­samgöngur og spara með því orku og minnka mengun.⁵¹

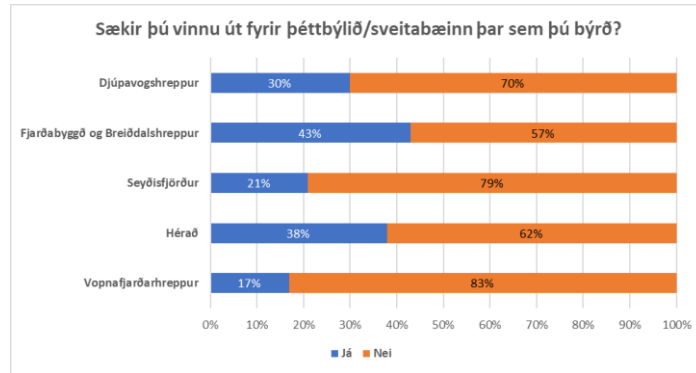
⁴⁷ <https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/S%C3%B3knar%C3%A1%C3%A6tlun%20Austurlands%202020-2024.pdf>

⁴⁸ https://www.fljotsdalsherad.is/static/files/baeklingar/innviðagreining_isl.pdf

⁴⁹ <https://www.fljotsdalsherad.is/is/mannlif/samgongur/a-landi>

⁵⁰ <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/4-austurland-loka.pdf>

⁵¹ https://austurland.is/wp-content/uploads/2021/01/Verkefnislysing_Svaedisskipulags_Austurlands.pdf



Mynd 14. Vinnusókn á Austurlandi árið 2018

Meirihluti ferðast með einkabíl til og frá vinnu og skóla en 20% fóru gangandi til vinnu og 15% framhaldskólanema (tafla 11). Á Austurlandi fóru um 15% með bíl eða rútu á vegum vinnuveitanda til og frá vinnu sem er töluvert hærra hlutfall en í öðrum landshlutum en það var næsthæst á Vesturlandi, eða 12%.

Tafla 11. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Austurlandi 2018 (18 ára og eldri)

Ferðamáti	Til og frá vinnu	Til og frá skóla
Einkabíll	57%	57%
Gangandi	20%	15%
Hjólandi	4,5	
Í bíl/rútu á vegum vinnuveitanda	15%	
Með almenningsvagni	2%	
Vinn heima/fjarnámi	2%	9%
Flug	0,5%	

Tafla 12. Skólaakstur á Austurlandi skólaárið 2017-2018

	Km	Þar af á malarvegi	Fjöldi einbr. brúa
Fjarðabyggð	19	0,2	
Vopnafjarðarhreppur	57,6	21,7	5
Borgarfjarðarhreppur	8,1	4	3
Breiðdalshreppur	24	10,2	6
Djúpvogshreppur	92,5	9,2	5
Fljótaldshérað	409,6	128,7	13
Samtals, önnur leið	610,8	174	32

Samtals var ekið um 610 km með grunnskólabörn á Austurlandi, þar af voru tæpir 174 km á malarvegi og 32 einbreiðar brýr á skólaakstursleiðum í landshlutanum (tafla 12).

Almenningssamgöngur á Austurlandi veikleikar og styrkleikar

Samtök sveitarfélaga á Austurlandi sjá um almenningssamgöngur í landshlutanum. Á Austurlandi fara Strætisvagnar Austurlands á milli helstu þéttbýlisstaða á svæðinu og er kerfið byggt á samgöngukerfi Alcoa Fjarðaráls. Jafnframt eru farnar ferðir á milli Fellabæjar og Egilsstaða sem Fljótaldshérað sér um. Samgöngukerfið þjónar skólasóknarsvæðinu ekki eins vel þar sem framhaldskólanemendur sem

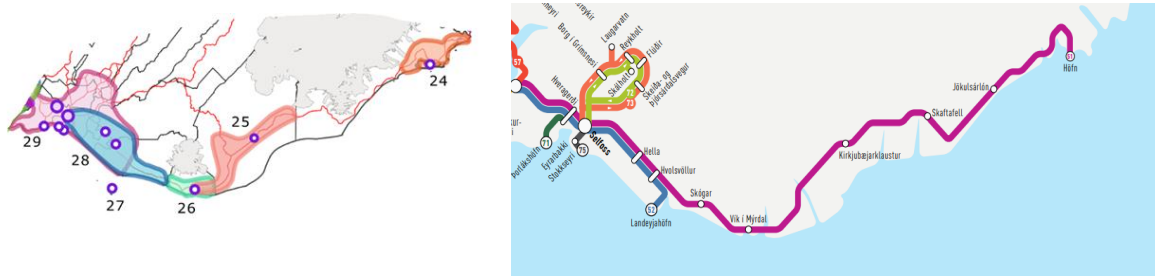
stunda nám á Egilsstöðum og Norðfirði geta ekki reitt sig á það og ekki er tenging til Hafnar og Djúpavogs frá öðrum stöðum á Austurlandi.⁵²

Tillögur til úrbóta

Samband sveitarfélaga á Austurlandi hefur ályktað að jarðgöng undir Fjarðarheiði séu forgangsverkefni í jarðgangnagerða á Austurlandi. Í heild komi Austurlandi best hringtenging vegasamgangna á Austurlandi með þremur göngum frá Héraði til Seyðisfjarðar áfram um Mjóáfjörð og þaðan yfir í Fannardal (Norðfjörð).⁵³ Strætisvagnar Austurlands ehf. (SvAust) vinna nú að tveimur verkefnum með stuðningi úr lið A.10. í byggðaáætlun 2018-2024. Í verkefninu *Farveita* er leitast við að tryggja íbúum öruggar samgöngur og tryggja jafnari stöðu íbúa. Í samstarfi við Vopnafjarðarhrepp á að skilgreina þjónustupörfina og þróa smáforrit sem gerir farþegum kleift að tengjast inn á áætlunarkerfi SvAust með pöntunarþjónustu. Í verkefninu *Fólk og farmur á Austurlandi* á að kortleggja þá aðila á Austurlandi sem sinna fólks- og/eða farmflutningum og kanna möguleika á að tengja gildandi leiðarkerfi SvAust við aðrar stofnleiðir á hringveginum.

Suðurland

Í sóknaráætlun Suðurlands er m.a. lögð áhersla á umhverfi, samfélag og atvinnu og nýsköpun. Stefnt er að því að fjölga störfum án staðsetningar og stuðla þannig að því að Suðurland sé eitt atvinnusvæði. Hvetja á íbúa til að nota almenningssamgöngur og stuðla á að auknu umferðaröryggi. Meðal styrkleika er samstarf sveitarfélaga, en bent á að samgöngur séu veikleiki en tækifæri felast m.a. í fjórðu iðnbyltingunni. Þá er vilji til þess að endurskipuleggja rekstur almenningssamgangna með tilliti til umhverfissjónarmiða. Í áætluninni er skýr tengsl við markmið ríkisins um almenningssamgöngur þar sem lögð er áhersla á að eigi síðar en árið 2030 geti allir ferðast með öruggum samgöngutækjum á viðráðanlegu verði á bættu vegakerfi.⁵⁴ Á Suðurlandi eru skilgreind sex vinnusóknarsvæði og nær vinnusóknarsvæði nr. 29 til höfuðborgarsvæðisins og Voga á Vatnsleysuströnd. Leið 51 með Strætó gerir mögulegt að sækja vinnu og skóla frá Reykjavík austur á Selfoss og öfugt og einnig er vinnusókn með almenningssamgöngum möguleg á milli Þorlákshafnar og Reykjavíkur, með því að taka leið 71 til Hveragerðis og leið 51 eða 52 til Reykjavíkur (mynd 15).



Mynd 15. Vinnusóknarsvæði og almenningssamgöngur á Suðurlandi

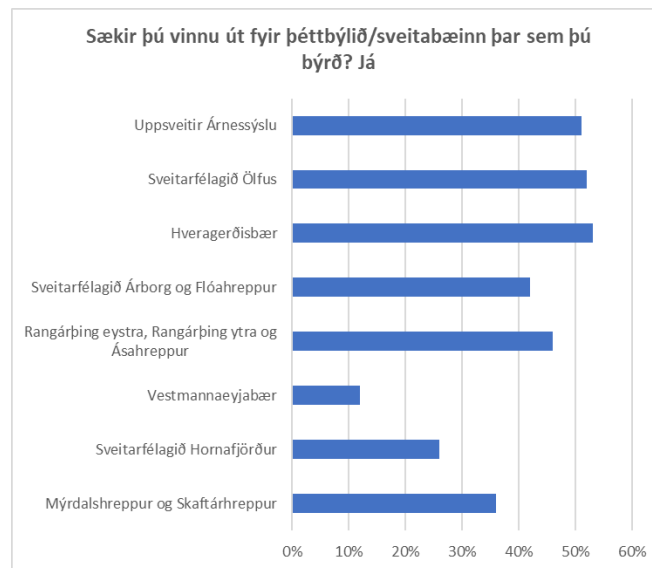
Vinnusókn út fyrir heimabyggð er töluverð á Suðurlandi en 40% sögðust sækja vinnu út fyrir sína heimabyggð. En vinnusókn út fyrir heimabyggð er mismunandi eftir sveitarfélögum á Suðurlandi. Hlutfallsleg mest meðal íbúa í dreifbýli á bilinu 35-52% en lægst á meðal íbúa í Vestmannaeyjum eða um 10% (mynd 16). Af þeim sem sóttu vinnu út fyrir sína heimabyggð sóttu 30% vinnu til

⁵² https://www.austurfrett.is/svaust?fbclid=IwAR2oMULnWbYywwShw_FPyxwm6KcTj_CmnvwGLPjeGLGal2LQv4uBhmB_pNWE

⁵³ https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%3b0isfjar%3b0arg%3b6ng_sk%3bdrsla.pdf

⁵⁴ <https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/S%3b3knar%3ba1%3ba6tlun%20Su%3b0urlands%202020-2024.pdf>

Sveitarfélagsins Árborgar og um 28% sóttu vinnu til höfuðborgarsvæðisins. Hlutfallslega fleiri karlar en konur sóttu vinnu út fyrir heimabyggð eða, 46% á móti 32%.⁵⁵



Mynd 16. Hlutfall þátttakenda á vinnumarkaði sem sótti vinnu út fyrir sína heimabyggð á Suðurlandi árið 2018

Flestir ferðast með einkabíl til og frá vinnu og skóla, tæplega 12% nemenda notuðu almenningsamgöngur en aðeins 2% ferðast til og frá vinnu með almenningsamgöngum, 18% fóru gangandi til vinnu á móti tæpum 10% sem fóru gangandi í skólann.⁵⁶

Tafla 13. Ferðamáti til og frá vinnu og skóla á Suðurlandi 2018, (18 ára og eldri)

Ferðamáti	Til og frá vinnu	Til og frá skóla
Einkabíll	65%	72,5%
Gangandi	18%	9,5%
Hjólandi	6%	2,5%
Í bíl/rútu á vegum vinnuveitanda	7%	
Með almenningsvagni	2%	11,5%
Vinn heima/fjarnámi	1,5%	3%
Flug	0,5%	1%

Á Suðurlandi eru skólaakstursleiðir þær lengstu á landinu. Samtals var ekið tæpa 1200 km með grunnskólabörn á Suðurlandi skólaárið 2017-2018, þar af voru tæpir 131 km á malarvegi og á skólaakstursleiðum voru 24 einbreiðar brýr í landshlutanum (tafla 14).

⁵⁵ <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/3-sudurland-loka.pdf>

⁵⁶ <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/3-sudurland-loka.pdf>

Tafla 14. Skólaakstur á Suðurlandi skólaárið 2017-2018

	Km	Þar af á malarvegi	Fjöldi einbr. brúa
Sveitarfélagið Hornafjörður	43,2	0,5	0
Sveitarfélagið Árborg	65,0	7,4	0
Mýrdalshreppur	29,3	2,4	0
Skaftárhreppur	105,9	17,7	6
Ásahreppur	95	2,3	0
Rangárþing eystra	201,8	35,8	7
Rangárþing ytra	71,0	12,1	0
Hrunamannahreppur	62,1	15,7	4
Sveitarfélagið Ölfus	86,0	0,1	1
Grímsnes- og Grafningshreppur	37,0	5,0	1
Skeiða- og Gnúpverjahreppur	131,0	15,2	3
Bláskógabyggð	144,0	1,4	2
Flóahreppur	124,4	15,8	0
Samtals, önnur leið	1195,7	131,4	24

Nýjar upplýsingar benda til þess að skólaakstur með grunnskólabörn á Suðurlandi hafi aukist í þremur sveitarfélögum skólaárið 2020-2021 miðað við skólaárið 2017-2018.

Í Skaftárhreppi var um heildarakstur að ræða þannig að nýjar tölur eru 146 km á dag í skólabíl (önnur leiðin) og má reikna með að þar af séu um 48 km á malarvegum. Aukningin skýrist af því að nú er líka keyrt í Álftaver. Í Hrunamannahreppi er aksturinn 87 km á dag í skólabíl (önnur leiðin) og má reikna með að þar af séu um 22 km á malarvegum. Þar skýrist breytingin líka af auknum akstri. Í Flóahreppi er aksturinn 122 km á dag í skólabíl (önnur leiðin) og má reikna með að þar af séu um 21 km á malarvegum. Í Mýrdalshreppi er aksturinn 40 km á dag í skólabíl (önnur leiðin) og má reikna með að þar af séu um 7 km á malarvegum. Þar skýrist breytingin af auknum akstri. Heilt yfir er aksturinn ekki að breytast mikið frá því að svarið var unnið fyrir Teit Björn en eðli málsins samkvæmt getur aksturinn aukist (eða minnkað) nokkuð eins og hefur gerist í Skaftárhreppi en þar hóf barn skólagöngu sem bjó langt frá Klaustri (getur líka minnkað ef barn sem býr langt í burtu útskrifast) (Bjarni Guðmundsson, framkvæmdastjóri SASS).

Almenningssamgöngur á Suðurlandi veikleikar og styrkleikar

Það þarf að yfirfara og breyta gjaldskrár fyrir almenningssamgöngur þannig að stefna ríkisins í almenningssamgöngum nái fram að ganga. Þegar rætt er um skólasókn í framhaldsskólana gleymist að börn af Suðurlandi sækja framhaldsskóla á höfuðborgarsvæðinu og börn af höfuðborgarsvæðinu geta í stökum tilfellum sótt Fjölbrautaskóla Suðurlands (hestabraut og íþróttakademía). Nokkuð er um það líka að fólk búi á Suðurlandi og sækí háskóla á höfuðborgarsvæðinu. Sunnlendingar hafa haft miklar áhyggjur af flugi til Hafnar og Vestmannaeyja, þ.m.t. sjúkraflugi. Vestmannaeyjar og miðsvæðið er eitt vinnusvæði þegar Herjólfur siglir í Landeyjahöfn. Með aukinni siglingartíðni opnast fleiri atvinnutækifæri. Í íbúakönnun kom fram að mikilvægi almenningssamgangna hafi dregist mest saman og einnig hefur staðan versnað á tímabilinu frá 2016/2017.⁵⁷ Framangreind niðurstaða helst í hendur við að þjónustuframboðið hjá Strætó er minna í dag en það var 2016/2017. Í ljósi framangreinds er lagt til að hækka þjónustustig almenningssamgangna þannig að það verði fært í sama horf og það var 2016/2017. Fjölga þarf ferðum til Þorlákshafnar. Eins og fyrr segir þarf að tengja

⁵⁷ <https://ssv.is/wp-content/uploads/2021/02/ibuakonnun-landshlutanna-2020-nidurstodur.pdf>

Þorlákshöfn betur við almenningssamgangnakerfið. Auka þarf þjónustuna frá því sem nú er en eftir því sem íbúum fjölgar vestast á Suðurlandi. Margir þeirra sækja vinnu til höfuðborgarinnar og auka þarf tíðni ferða þannig að ferðatilhögun henti sem flestum. Tryggja þarf akstur almenningssamgangna alla leið til Hafnar allt árið. (Bjarni Guðmundsson, framkvæmdastjóri SASS).

Tillögur til úrbóta

Tengivegum í sveitarfélögunum á Suðurlandi er forgangsraðað í *Samgönguáætlun SASS 2019-2029 (bls.10-16)*.⁵⁸ Þar segir jafnframt að í forgangi er að tryggja öryggi vegfaranda á Suðurlandi. Ferðafólk sem og íbúar upplifa sig ekki örugga á þjóðvegum enda er umferðarpungi mikill allt árið um kring. Vegir eru víða þröngir og vegaxlir lélegar eða ekki fyrir hendi. Þetta á sérstaklega við á þjóðvegi 1, frá Markarfljóti og austur í Skaftafellssýslur, sömuleiðis á mörgum stofnvegum í Uppsveitum Árnessýslu. Þessa vegi þarf að breikka og styrkja vegaxlir. Gera þarf ráð fyrir hjólríðafólki og gangandi umferð. Setja þarf ríflur á miðju vega þar sem pláss er. Sömuleiðis setja vegrið þar sem bratt er niður af vegi og veghelgunarsvæðin lítil. Þetta á sérstaklega við um veginn í Eldhrauni og á Síðu, í Öræfum, undir Eyjafjöllum og í Mýrdal. Einbreiðar brýr í Suðurkjördæmi á þjóðvegi 1 eru nú 17 talsins. Þeim verður að útrýma enda allar hættulegar. Þegar brúin yfir Hornafjarðarfljót verður tilbúin fækkar um þrjár einbreiðar brýr. Sú sem verður eftir er yfir Kolgrímu. Áfram verður skólaakstur innansveitar og ekið yfir Skaftafellsá, Svínafellsá og Virkisá. Þrjár einbreiðar brýr sem tengjast skólaakstri eru í Skaftárhreppi, þ.e. Fossálar, Hverfisfljót og Breiðbalakvísl. Ein brú á þjóðvegi 1 er í Mýrdalshreppi, brúin yfir Jökulsá á Sólheimasandi. Í Uppsveitum Árnessýslu er ein hættuleg einbreið brú, yfir Tungufljót. (Bjarni Guðmundsson, framkvæmdastjóri SASS).

Tvö almenningssamgönguverkefni á Suðurlandi eru nú í vinnslu með stuðningi úr lið A.10. í byggðaaætlun 2018-2024. Sveitarfélagið Hornafjörður hefur sett af stað þróunarverkefnið *Fristundaakstur og almenningssamgöngur í dreifbýli í Sveitarfélaginu Hornafirði*, milli Hafnar og Suðursveitar annars vegar og Hafnar og Lóns hins vegar. Þá vinna Samtök sveitarfélaga á Suðurlandi að rannsóknar- og þróunarverkefni á sviði almenningssamgangna á Suðurlandi m.a. verður ferðahegðun íbúa og gesta á Suðurlandi könnuð.

Markmið vinnusóknarsvæða um að ekki þurfi að sækja vinnu lengra en 30-45 mínútur og markmið í stefnu um almenningssamgöngur

Rannsóknir benda til þess að flestir sækja vinnu innan heimabyggðar og greining Byggðastofnunar á vinnusóknarsvæðum bendir til að flestir þurfi ekki að sækja vinnu lengra en 30-45 mínútur frá heimili sínu. En vinnusókn um langan veg er hins vegar misjöfn eftir einstaklingsbundnum þáttum á borð við aldur, kyn og fjölskyldustærð. Yngra fólk ferðast oft lengra til vinnu en þeir eldri. Þá eru konur ólíklegri en karlar til að ferðast langt til vinnu, sérstaklega ef börn eru á heimilinu. Mikilvægur þáttur í bættari þjónustu við notendur er að litið sé á alla þætti almenningssamgangna sem eitt heildstætt kerfi og að mögulegt sé að komast greiðlega milli staða þó ferðin sé farin með fleiri en einum flytjanda og/eða ferðamáta.

Tenging innan vinnu- og skólasóknarsvæða þarf að lágmarki að tryggja að farþegar komist í vinnu og skóla að morgni og aftur heim síðdegis. Til að tryggja lágmarks rekstrargrundvöll fyrir vinnusóknartengingar er nauðsynlegt að tengja hana við stærð byggðarlaga innan svæðisins. Í greinargerðinni *Ferðumst saman* er lagt til að slík tenging verði skipulögð á milli tveggja byggða með að lágmarki 500 íbúa innan sama vinnusóknarsvæðis og að skólaakstur á skólasóknarsvæði

⁵⁸ https://www.sass.is/wordpress/wp-content/uploads/2019/10/10-Samg%C3%B6ngu%C3%A1%C3%A6tlun-SASS-2019_-_2029.pdf

framhaldsskóla sé í boði að lágmarki frá byggðarlögum með fleiri en 100 íbúa innan 30 km þjónustusvæðis framhaldsskóla en í skýrslunni *Ferðumst saman. Heildarstefna um almenningssamgöngur milli byggða* kemur ekki fram skilgreining á þjónustustigi almenningssamganga eftir stærð byggðarlaga innan vinnu- og skólasóknarsvæða. Á fámennum svæðum er ljóst að rekstur almenningssamgangna mætir miklum áskorunum og ljóst að almenningssamgöngum verður ekki haldið úti nema með aðkomu ríkisins að rekstri þeirra. Mikilvægt er að skilgreina þéttbýli eftir þjónustustigi og hafa íbúafjölda til hliðsjónar við að skilgreina markmið þjónustustigs almenningssamgangna í landsbyggðunum innan og milli vinnu- og skólasóknarsvæða.

Eins og staðan er nær kerfi almenningssamgangna ekki að að skila því markmiði að minnst ein tegund almenningssamgangna sé í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa. Almenningssamgöngur eru ekki samkeppnishæfar þegar horft er til þess tíma sem ferðir taka samanborðið við ferðalög með einkabifreiðum innan og milli vinnusóknarsvæða. Undanfarin ár hefur þróun atvinnuhátta leitt til þess að ýmis þjónusta hefur þjappast saman á færri staði sem í kjölfarið leiðir til þess að íbúar dreifbýlis og minni þéttbýlisstaða þurfa að sækja grunnþjónustu s.s. menntun og heilbrigðisþjónustu um lengri veg. Í *Heildarstefnu í almenningssamgöngum milli byggða* er hlutverk almenningssamgangna skilgreint að það sé grunnhlutverk að tryggja aðgengi og hreyfanleika fólks, óháð fjárhag. Öflugar almenningssamgöngur milli byggða tengja saman jafna stöðu fólks, styrkja og stækka atvinnu- og skólasóknarsvæði og auka aðgengi að verslun og þjónustu. Til að ná megi fram framangreindu hlutverki almenningssamgangna á milli byggða er nauðsynlegt að ríkisvaldið standi vörð um almenningssamgöngur í landinu og að stuðningur við uppbyggingu almenningssamgöngukerfis á landsvísu verði haldið áfram. Almenningssamgöngur og hreyfing fótgangandi og hjólandi eru raunhæfur valkostur sem draga úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og bæta lýðheilsu ásamt því að draga úr orkuþörf samgangna. En ekki eru alltaf raunhæfir valkostir að ferðast um langan veg gangandi eða hjólandi til og frá vinnu og skóla.

Samgöngu-, fjarskipta og sveitarstjórnarmál eru mikilvæg byggðamál og mikilvægt er að við forgangsröðun aðgerða verði tekið tillit til óska sveitarstjórna og sóknaráætlana landshluta.

Heimildir

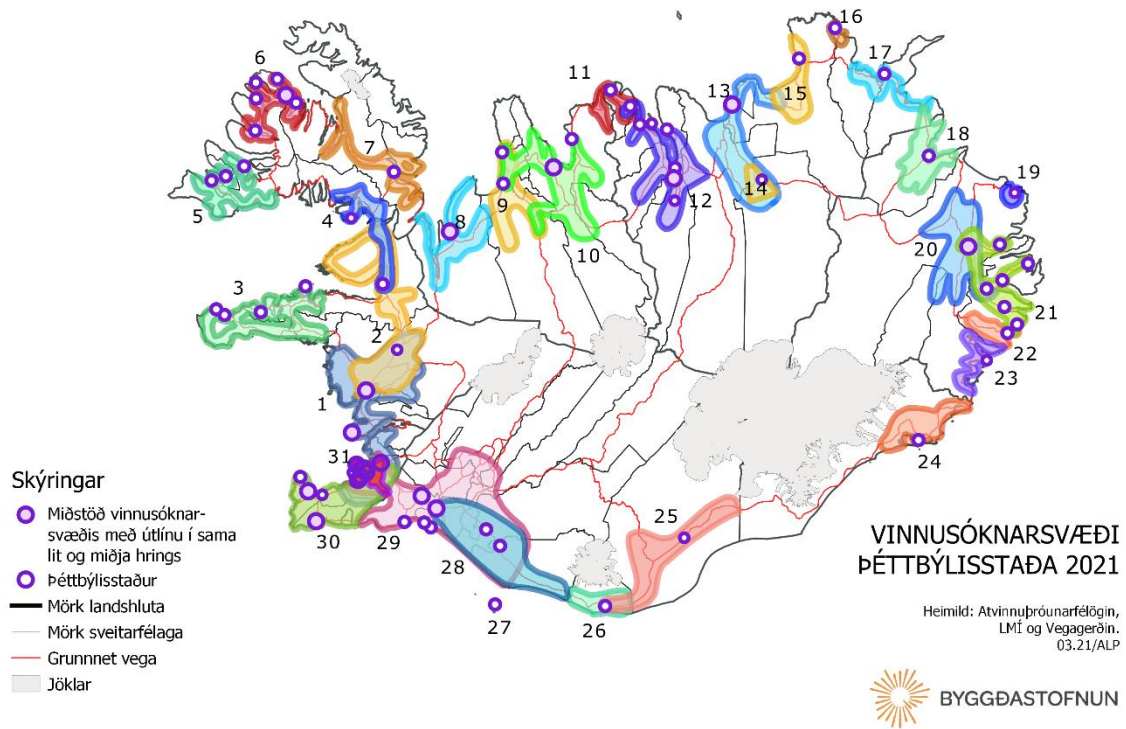
- Alþingi 149. Löggjafarþing 2018-2019. Þingskjal 323 – 123. mál. Sótt 11. mars 2021 af <https://www.althingi.is/alttext/149/s/0323.html>
- Alþingi 148. Löggjafarþing 2017-2018. Þingskjal 690 – 480. mál. Sótt 11. mars 2021 af <https://www.althingi.is/alttext/148/s/0690.html>
- Andrea Hjálmsdóttir og Atli Hafþórsson (2015). Staða kynjanna fyrir og eftir opnun Héðinsfjarðarganga: Samgöngur, viðhorf til vinnumarkaðar og verkaskipting á heimilum. *Íslenska þjóðfélagið*, 5, 53-75.
- Austurbrú ses(2018). *Fljótdalshérað Innviðagreining 2018*. Sótt 11. mars 2021 af https://www.fljotsdalsherad.is/static/files/baeklingar/innviðagreining_isl.pdf
- Axel Hall, Ásgeir Jónsson og Sveinn Agnarsson (2002). *Byggðir og búseta: Þéttbýlismyndun á Íslandi*. Reykjavík: Hagfræðistofnun Háskóla Íslands.
- Efla (2019). Almenningsamgöngur á Landsvísu: Núverandi staða, ávinningur af nýtingu og þróunarmöguleikar. Sótt 2. mars 2021 af [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/almenningsamgongur_landsvisu/\\$file/Almenni ngssamg%C3%B6ngur%20%C3%A1%20landsv%C3%ADsu_sk%C3%BDrslan_LOKA.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/almenningsamgongur_landsvisu/$file/Almenni%20ngssamg%C3%B6ngur%20%C3%A1%20landsv%C3%ADsu_sk%C3%BDrslan_LOKA.pdf)
- Fljótdalshérað. *Almenningsamgöngur*. sótt 17. mars 2021 af <https://www.fljotsdalsherad.is/is/mannlif/samgongur/a-landi>
- Fjórdungssamband Vestfirðinga og Vestfjarðarstofa (2019). *Sóknaráætlun Vestfjarða 2020-2024*. Sótt 22. mars 2021 af https://www.vestfiridir.is/static/files/Soknaraetlun/vestfjardastofa_soknaraetlun-2020-2024.pdf
- Hjalti Jóhannesson (2010). *Rannsókn á samfélagslegum áhrifum álvers- og virkjunarframkvæmda á Austurlandi*. Akureyri: RHA.
- Karl Benediktsson og Hjalti Nielsen (2008). *Búseta og þjónusta: Athugun á áhrifum þjónustustigs á brottflutning frá völdum byggðalögum 1996-2006*. Reykjavík: Háskóli Íslands.
- Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið sótt 12. mars 2021 af <https://www.stjornarradid.is/raduneyti/samgongu-og-sveitarstjornarraduneytid/stefnumotun/>
- Samtök sunnlenskra sveitarfélaga (2019). *Sóknaráætlun Suðurlands 2020-2024*. Sótt 22. mars 2021 af <https://www.sass.is/wordpress/wp-content/uploads/2019/11/S%C3%B3knar%C3%A1%C3%A6tlun-Su%C3%B0urlands-2020-2024-.pdf>
- Samtök sunnlenskra sveitarfélaga (2019). *Samgönguáætlun SASS 2019-2029*. Sótt 22. mars 2021 af https://www.sass.is/wordpress/wp-content/uploads/2019/10/10-Samg%C3%B6ngu%C3%A1%C3%A6tlun-SASS-2019_-_2029.pdf
- Samtök sveitarfélaga á Austurlandi (2019). *Sóknaráætlun Austurlands 2020-2024*. sótt 22. mars 2021 af <https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/S%C3%B3knar%C3%A1%C3%A6tlun%20Austurlands%202020-2024.pdf>

- Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi eystra (2019). *Sóknaráætlun Norðurlands eystra 2020-2024*. Sótt 22. mars 2021 af file:///C:/Users/sigridur/Downloads/S%C3%B3knar%C3%A1%C3%A6tlun%20Nor%C3%B0url.%20eystra_Samr%C3%A1%C3%B0sg%C3%A1tt_n%C3%BDtt.pdf
- Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (2019). *Sóknaráætlun Norðurlands vestra 2020-2024*. Sótt 22. mars 2021 af http://www.ssnv.is/static/files/Mappa/soknaraetlun/ssnv_sokn_skyrsla_net_.pdf
- Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (2019). *Samgöngu- og innviðáætlun Norðurlands vestra*. Sótt 24. mars 2021 af <http://www.ssnv.is/static/files/Mappa/SSNV/skyrslur/samgongu-og-innvidaaetlun-nordurlands-vestra-juni-2019-prent.pdf>
- Samtök sveitarfélaga á Suðurnesjum (2019). *Sóknaráætlun Suðurnesja 2020-2024*. Sótt 22. mars 2021 af <https://sss.is/wp-content/uploads/2020/02/SOKNARA%CC%81%C3%86TLUN-SU%C3%90URNESJA-2020-2024.pdf>
- Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi (2019). *Sóknaráætlun Vesturlands 2020-2024*. Sótt af 22. mars 2021 af <https://ssv.is/wp-content/uploads/2019/12/S%C3%B3knar%C3%A1%C3%A6tlun-Vesturlands-2020-2024.pdf>
- Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi (2017). *Samgönguáætlun Vesturlands 2017-2019*. Sótt 24. mars 2021 af <http://ssv.is/wp-content/uploads/2017/10/samgongua%C3%A6tlun-vesturlands-loka%C3%BAtg%C3%A1fa-prent.pdf>
- Sigríður Elín Þórðardóttir (2016). *Þjónustukönnun á Norðurlandi vestra*. Sauðárkrókur. Byggðastofnun. Sótt 15. mars 2021 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun-2016.pdf>
- Sigríður Elín Þórðardóttir (2018a). *Þjónustukönnun á Suðurnesjum*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 15. mars 2021 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/1-sudurnes-loka.pdf>
- Sigríður Elín Þórðardóttir (2018b). *Þjónustukönnun á Vesturlandi*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 15. mars 2021 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/2-vesturland-loka.pdf>
- Sigríður Elín Þórðardóttir (2018c). *Þjónustukönnun á Vestfjörðum*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 15. mars 2021 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/5-vestfir-dir-loka.pdf>
- Sigríður Elín Þórðardóttir (2018d). *Þjónustukönnun á Norðurlandi eystra*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 15. mars 2021 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/6-nordurland-eystra-loka.pdf>
- Sigríður Elín Þórðardóttir (2018e). *Þjónustukönnun á Austurlandi*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 15. mars 2021 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/4-austurland-loka.pdf>

- Sigríður Elín Þórðardóttir (2018f). *Þjónustukönnun á Suðurlandi*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 15. mars 2021 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/thjonustukonnun2018/3-sudurland-loka.pdf>
- Sigríður K. Þórgrímsdóttir o.fl. (2012). *Samfélag, atvinnulíf og íbúapróun í byggðarlögum með langvarandi fólksfækkun*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 15. mars 2021 af https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/Samfelag/Samfelag_atvinnulif_og_ibua-throun_skyrslan_i_heild.pdf
- Sigurður Árnason (2017). *Byggðaleg áhrif fiskeldis*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 15. mars 2021 af https://www.byggdastofnun.is/static/files/Fiskeldi/byggdaleg_ahrif_fiskeldis.pdf
- Sigurður Lindal (2020). *Félagsleg áhrif almenningsamgangna í strjálbýli*. Óbirt minnisblað.
- Stefán Ólafsson (1997). *Búseta á Íslandi: Rannsókn á orsökum búferlaflutninga*. Reykjavík: Byggðastofnun.
- Stjórnarráð Íslands (2019). *Ferðumst saman: Heildarstefna í almenningsamgöngum milli byggða*. Reykjavík: Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. Sótt 12. mars 2021 af https://www.althingi.is/altext/pdf/150/fylgiskjol/s0599-f_1.pdf
- Stjórnarráð Íslands (2020). *Samhæfing stefnu og áætlana samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins*. Reykjavík: Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. Sótt 12. mars 2021 af https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/SAM/Stefnumotun_samh%C3%A6fing_kynningarrit_mars2020.pdf
- Stjórnarráð Íslands (2020). *Samgönguáætlun 2020-2034*. Reykjavík: Stjórnarráð Íslands. Sótt 11. mars 2021 af <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaetlun/samgonguaetlun-2020-2034/>
- Strætisvagnar Ísafjarðar sótt 24. mars 2021 af <https://www.isafjordur.is/is/thjonusta/samgongur/straetisvagnar>
- Strætó sótt 24. mars 2021 af <https://www.straeto.is/is/timatoflur/3/43>
- Tinna K. Halldórsdóttir og Guðbjörg L. Rafnsdóttir (2012). *Er álið málið? Samfélagslegar breytingar og atvinnumöguleikar kvenna á Austurlandi*. Stjórnsmál og stjórnsýsla, 8, 451-468.
- Unnur Valborg Hilmarsdóttir (2021). *Samantekt á brýnum vega- og brúarframkvæmdum á skólaakstursleiðum á Norðurlandi vestra*. Óbirt minnisblað.
- Vífill Karlsson (2004). *Samgöngubætur og búseta: Áhrif Hvalfjarðarganga á búsetuskilyrði og búsetuþróun á Vesturlandi*. Bifröst: Viðskiptaháskólinn á Bifröst.
- Vífill Karlsson (2020). *Íbúakönnun landshlutanna 2020. Staða og mikilvægi búsetuskilyrða*. Rit atvinnuþróunarfélaganna og Byggðastofnunar. Sótt 22. mars 2021 af <https://ssv.is/wp-content/uploads/2021/02/lbuakonnun-landshlutanna-2020-nidurstodur.pdf>
- Þorkell Stefánsson o.fl. (2021). *Byggðafesta og búferlaflutningar: Strjálbýli og stærri byggðakjarnar á Íslandi vorið og haustið 2020*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun, óbirt.
- Þóroddur Bjarnason (2014). The effects of road infrastructure improvement on work travel in Northern Iceland. *Journal of Transport Geography*, 41 (1), 229-238.

- Póroddur Bjarnason (2015). Samgöngur og byggðapróun: Samfélagsleg áhrif Héðinsganga. *Íslenska Þjóðfélagið*, 6, 5-34.
- Póroddur Bjarnason og Sigríður Elín Þórðardóttir (2018). Vinnusókn til höfuðborgarsvæðisins frá öðrum byggðarlögum á Suðvesturlandi. *Tímarit um viðskipti og efnahagsmál*. 15, 2, 97-114
- Póroddur Bjarnason (2018). *Íslenskar landsbyggðir og byggðafélagsfræði*. Íslenska Þjóðfélagið, 9(1). Reykjavík. Háskóli Íslands.
- Póroddur Bjarnason, o.fl (2019). *Byggðafesta og búferlaflutningar: Bæir og þorp á Íslandi vorið 2019*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 15. mars 2021 af https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/byggdafesta/byggdafesta_34bls_2019_net.pdf

Viðauki 1.



Viðauki 2.

Vinnusóknarsvæðin eru:

1. Borgarnes
Spannar Borgarfjarðardali, Mýrar, Skipaskaga og höfuðborgarsvæðið.
2. Bifröst-Búðardalur
Spannar Borgarfjörð og Dali að Búðardal. Dagleg vinnusókn er á milli Búðardals og Reykhóla og Hólmavíkur. Dagleg vinnusókn er milli Búðardals og Hvammstanga.
3. Stykkishólmur-Grundarfjörður
Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaðanna á norðanverðu Snæfellsnesi, Hellisands, Rífs, Ólafsvíkur, Grundarfjarðar og Stykkishólms. Svæðin skarast mjög þannig að beinast liggur við að sýna þau sem eitt svæði. Fólk ferðast þó ekki daglega milli enda sameinaðs svæðis þess til þess að sækja vinnu frá heimili sínu. Að þessu leyti hagar svipað til á þessu sameinaða svæði og á vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaðanna við Eyjafjörð.
4. Reykhólar
Nær suður til Búðardals og norður til Hólmavíkur, til Skálaness í vestri og inn í botn Gilsfjarðar í austri.
5. Patreksfjörður
Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða á sunnanverðum Vestfjörðum, Bíldudals, Tálknafjarðar og Patreksfjarðar. Til og frá Patreksfirði er vinnusókn í Örlygshöfn, á Rauðasand og eins yfir á Barðaströnd og í Vatnsfjörð allt að Flókalundi.
6. Ísafjörður
Svæði þéttbýlisstaða á norðanverðum Vestfjörðum, Þingeyrar, Flateyrar, Suðureyrar, Ísafjarðar, Hnífsdals, Bolungarvíkur og Súðavíkur. Almenningsamgöngur eru skipulagðar á milli þessara þéttbýlisstaða, þær ná að mestu að tryggja daglega vinnusókn inn til og út frá Ísafirði og Bolungarvík, en að takmörkuðu leyti á milli einstakra þéttbýlisstaða.
7. Hólmavík
Hólmavík suður um Kollafjörð að Bræðrabrekku í Bitrufirði, út á Drangnes og yfir í Reykhóla. Frá Hólmavík er dagleg vinnusókn yfir Steingrímsfjarðarheiði að Laugarholti í Skjaldfannardal.
8. Hvammstangi
Frá Bitrufirði og Búðardal í vestri að Vatnsdal í austri og Vatnsnestá í norðri.
9. Blönduós
Svæði Skagastrandar og Blönduóss, út á Skagatá og inn Vatnsdal og Langadal, skarast við vinnusóknarsvæði Sauðárkróks við Blönduvirkjun.

10. Sauðárkrókur
Frá Skagaströnd í vestri, Hólum og Hofsósi í austri, Skagafjarðardölum í suðri og skarast við vinnusóknarsvæði Blönduóss við Blönduvirkjun.
11. Siglufjörður
Nær inn í Fljót, að rótum Lágheiðar, um Héðinsfjarðargöng til Ólafsfjarðar og teygir sig til Dalvíkur.
12. Akureyri/Eyjafjörður
Svæði þéttbýlisstaðanna vestan Eyjafjarðar, Ólafsfjarðar, Dalvíkur, Litla-Árskógssands og Hauganess og austan fjarðar, Grenivíkur og Svalbarðseyrar, skarast á Akureyri. Líklegt má telja að fleiri úr Suður Þingeyjarsýslu sækji vinnu til Akureyrar eftir opnun Vaðlaheiðarganga 2018.
13. Húsavík
Einhver vinnusókn er orðin frá Akureyri til Húsavíkur og nær frá Húsavík að austan frá Árdal í Kelduhverfi. Vinnusókn til Húsavíkur sunnan úr sýslu nær suður fyrir Mývatn, í Grænavatn og að Björgum í Kaldakinn.
14. Reykjahlíð
Skarast á við og liggur innan vinnusóknarsvæðis Húsavíkur.
15. Kópasker
Nær norður að Leirhöfn og vestur í Kelduhverfi. Einhver vinnusókn er frá Raufarhöfn til Kópaskers.
16. Raufarhöfn
Spannar láglandið næst Raufarhöfn og til Hóls í Kelduhverfi. Nokkuð er um þjónustuaðila sem koma reglulega án þess að sækja vinnu daglega, m.a. úr Öxarfirði og frá Þórshöfn.
17. Þórshöfn
Spannar Þistilfjörð að Rauðanesi. Einhver vinnusókn er frá Raufarhöfn til Þórshafnar og frá Bakkafirði til Þórshafnar. Vert er að taka fram að um er að ræða vertíðabundna atvinnusókn í um þrjá mánuði (júlí-sept.) til síldar- og makrívinnslu. Vinnusókn nær mögulega frá Vopnafirði.
18. Vopnafjörður
Nær út með Vopnafirði beggja vegna og inn dalina og til Bakkafjarðar.
19. Bakkagerði
Nær yfir Borgarfjörðinn.
20. Egilsstaðir
Nær norður um Jökulsárhlíð og Hjaltastaðapínghá, austur til Seyðisfjarðar og suður um dalina og til Reyðarfjarðar.
21. Reyðarfjörður
Spannar svæði þéttbýlisstaðanna, Neskaupstaðar, Eskifjarðar, Fáskrúðsfjarðar,

Stöðvarfjarðar og Breiðdalsvíkur í suðri. Í norður nær svæðið til Egilsstaða og Seyðisfjarðar. Dagleg vinnusókn milli Seyðisfjarðar og álversins í Reyðarfirði er um 65 kílómetrar hvora leið og yfir tvo fjallvegi, Fjarðarheiði (620 m.y.s.) og Fagradal (350 m.y.s.)

22. Breiðdalsvík
Nær yfir Breiðdalinn.
23. Djúpivogur
Nær frá Berunesi í norðri suður yfir Álftafjörð.
24. Höfn
Nær yfir Lón, Nes og Mýrar.
25. Klaustur
Nær austan frá Fljótshverfi vestur til Víkur í Mýrdal.
26. Vík
Spannar Mýrdalinn, frá Múlakvísl í austri vestur að Jökulsá á Sólheimasandi.
27. Vestmannaeyjar
Nær yfir Heimaey.
28. Hvolsvöllur
Nær austan frá Skógum, vestur um Hellu að Selfossi. Fellur að miklu leyti saman við vinnusóknarsvæði Hellu og Selfoss.
29. Selfoss
Austan frá Markarfljóti, norðan frá Haukadal og Laugarvatni og vestur til Þorlákshafnar, Voga og Hveragerði og til Reykjavíkur.
30. Reykjanesbær
Svæði þéttbýlisstaðanna á Reykjanesi, Reykjanesbær, Keflavíkurflugvallar, Grindavíkur, Garðs, Sandgerðis, Njarðvíka og Voga. Nær til austurs og norðurs yfir höfuðborgarsvæðið.
31. Höfuðborgarsvæðið
Höfuðborgarsvæðið og „Hvítá-Hvítá“, suðvestursvæði Ísland 2020, afmarkað sérstaklega. Nær yfir hluta af vinnusóknarsvæðum nr. 1, 29 og 30.

Viðauki 3.

Aðgengi íbúa að menntun á Íslandi eftir vegakerfinu

