MS – ritgerð

Maí 2025

Búsetuóskir og val á ferðamáta

Ákvörðun um flutning til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins í tilviki Selfoss

Margrét Þóra Sæmundsdóttir

Landbúnaðarháskóli Íslands
Agricultural University of Iceland

Formáli

Höfundur skýrslunnar ber ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar.

Verknúmer	Fjöldi síðna	Dagsetning lokið	Aðgangur
1800-1089	124	5. maí 2025	Opinn

Heiti skýrslu á íslensku

Búsetuóskir og val á ferðamáta: Ákvörðun um flutning til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins í tilviki Selfoss

Heiti skýrslu á ensku

Residential Preferences and Travel Mode Choice – The Decision to Relocate to Peripheral Urban Areas within the Commuting Zone of Reykjavík's Capital Area in the Case of Selfoss

Höfundur og verkefnastjóri

Margrét Þóra Sæmundsdóttir

Styrktaraðili

Rannsóknasjóður Vegagerðarinnar

Búsetuóskir og val á ferðamáta

Ákvörðun um flutning til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins í tilviki Selfoss

Margrét Þóra Sæmundsdóttir

30 eininga lokaverkefni sem er hluti af

Magister Scientiarum gráðu í skipulagsfræði

Leiðbeinendur: Dr. Harpa Stefánsdóttir, prófessor í skipulagsfræði og

Erna Bára Hreinsdóttir, skipulagsfræðingur og forstöðumaður

skipulagsdeildar hjá Vegagerðinni

Skipulag & hönnun

Landbúnaðarháskóli Íslands

Keldnaholt, maí 2025

Íslenskur titill: Búsetuóskir og val á ferðamáta – Ákvörðun um flutning til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins í tilviki Selfoss
Enskur titill: Residential Preferences and Travel Mode Choice – The Decision to Relocate to Peripheral Urban Areas within the Commuting Zone of Reykjavík's Capital Area in the Case of Selfoss.
30 eininga lokaverkefni sem hluti af Magister Scientiarum í skipulagsfræði.

Höfundarréttur ©2025 Margrét Þóra Sæmundsdóttir
Öll réttindi áskilin

Skipulagsfræði
Skipulag & hönnun
Landbúnaðarháskóli Íslands
Hvanneyri
311 Borgarnes
Sími: 433 5000

Skráningarupplýsingar:
Margrét Þóra Sæmundsdóttir, 2025, *Búsetuóskir og val á ferðamáta – Ákvörðun um flutning til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins í tilviki Selfoss,* MS ritgerð, skipulagsfræði, Landbúnaðarháskóli Íslands, 100 bls.

Yfirlýsing

Hér með lýsi ég því yfir að verkefni þetta er byggt á mínum eigin athugunum, er samið af mér og að það hefur hvorki að hluta né í heild verið lagt fram áður til hærri prófgráðu.

Ritgerðin er styrkt af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar 2025. Höfundur skýrslunnar ber ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar.

____

Margrét Þóra Sæmundsdóttir

Ágrip

Ritgerðin fjallar um hvernig búsetuóskir og val á ferðamáta hafa áhrif á ákvörðun fólks um að flytja frá höfuðborgarsvæðinu til nærliggjandi þéttbýlisstaða innan vinnusóknarsvæðis þess. Markmið rannsóknarinnar var að kanna hvaða búsetuóskir skipta mestu máli við ákvörðun um flutning og hvernig val á ferðamáta til og frá vinnu hefur áhrif á þá ákvörðun. Byggt var á fræðilegum viðmiðum úr rannsóknum í Norður-Evrópu um efnahagslega, félagslega og samgöngutengda þætti, auk búsetugæða. Þessi viðmið voru sett fram til að kanna hvort þau ættu við í íslensku samhengi með Selfoss sem tilvik rannsóknarinnar. Leitast var við að svara því að hvaða marki búsetuóskir hafa áhrif á flutninga til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknar-svæðis höfuðborgarsvæðisins á Íslandi og hvernig þær tengjast ferðamöguleikum til og frá vinnu. Spurningakönnun var lögð fyrir nýaðflutta íbúa Selfoss, sem flutt höfðu frá höfuðborgar-svæðinu á árunum 2020 til 2024, auk þess sem tekin voru viðtöl við valda íbúa til að fá dýpri innsýn í viðhorf þeirra. Niðurstöður sýna að búsetuóskir um sérbýli, einkagarð og rólegt og fjölskylduvænt umhverfi voru meginástæður flutnings. Margir íbúar voru tilbúnir til að sætta sig við lengri ferðatíma á einkabíl til vinnu á höfuðborgarsvæðinu til að uppfylla þessar óskir og einfalda daglegt líf fjölskyldunnar. Almenningssamgöngur voru almennt ekki taldar raunhæfur valkostur til vinnuferða vegna takmarkaðs aðgengis, langs ferðatíma og lítillar tíðni. Rannsóknin varpar ljósi á hvernig mismunandi persónulegar óskir og kerfislægir þættir móta búsetuóskir og val á ferðamáta íbúa á jaðri vinnusóknarsvæðisins. Hún undirstrikar mikilvægi þess að stefnumótun í skipulags- og samgöngumálum á Íslandi taki mið af fjölbreyttum búsetuóskum og ólíkum þörfum íbúa, ef ætlunin er að draga úr útþenslu byggðar, álagi á vegakerfi og stuðla að sjálfbærri þróun byggðar með vistvænum ferðamátum.

Lykilorð: Búsetuóskir, val á ferðamáta, ákvörðun um flutning, vinnusóknarsvæði, höfuðborgar-svæðið, jaðarsvæði, Selfoss.

Abstract

This thesis examines how residential preferences and travel mode choice influence people‘s decision to relocate from the capital region to nearby urban areas within its commuting zone. The aim was to identify which residential preferences are most influential in relocation decisions and how commuting options to and from work affect those decisions. The analysis draws on theoretical frameworks from Northern Europe studies addressing economic, social, and transport-related factors, as well as quality of the residential environment. These criteria were used to evaluate whether they apply in the Icelandic context, with the town of Selfoss serving as the case study. The study sought to determine to what extent residential preferences affect relocation to urban areas on the outskirts of the capital region’s commuting zone in Iceland, and how those preferences relate to travel opportunities to and from work. A survey was distributed to new residents of Selfoss who had moved there from the capital region between 2020 and 2024, complemented by interviews with selected residents to provide a deeper insight into their perspectives. The results show that desires for detached housing, private gardens, and a quiet, family-friendly environment were primary motivations for relocating. Many residents were willing to accept longer commute times by private car to fulfil these preferences and simplify their family life. Public transport was generally not considered a viable commuting option due to limited access, long travel times and low frequency of trips. The study highlights how both personal aspirations and systematic factors shape residential choices and travel behaviour among residents in peripheral urban areas. It underscores the importance of incorporating diverse housing preferences and the varying needs of residents into urban and transport policy in Iceland, particularly if the goal is to reduce urban sprawl, ease pressure on road infrastructure, and promote sustainable development through more environmentally friendly modes of travel.

Keywords: Residential preferences, travel mode choice, relocation, commuting zone, Iceland’s capital region, peripheral urban areas, Selfoss.

Þakkir

Bestu þakkir fá leiðbeinendur mínir, Harpa Stefánsdóttir og Erna Bára Hreinsdóttir, fyrir hugmyndina að verkefninu, stuðning, aðstoð og gagnleg ráð við vinnslu verkefnisins.

Foreldrar mínir, systur og móðursystir fá einnig mínar innilegustu þakkir fyrir ómetanlegan stuðning, hvatningu, fjölmörg samtöl, ásamt gagnlegum ábendingum við skrif og yfirlestur.

Einnig fær samstarfsfólk mitt hjá Skipulagsstofnun þakkir fyrir hvatningu, stuðning og góðar umræður um verkefnið.

Að lokum þakka ég Vegagerðinni fyrir styrk úr rannsóknasjóði Vegagerðarinnar 2025, Þjóðskrá Íslands fyrir gögn og skipulagsfulltrúa Árborgar og svæðisstjóra Suðursvæðis hjá Vegagerðinni fyrir veitta aðstoð og upplýsingar. Sérstakar þakkir fá einnig allir þeir nýaðfluttu íbúar Selfoss sem tóku þátt í spurningakönnun og viðtölum.

Efnisyfirlit

Myndaskrá ..... **xiii**

Töfluskrá ..... **xvii**

Orðskýringar ..... **xix**

1 INNGANGUR **1**

2 BAKGRUNNUR RANNSÓKNARINNAR **5**

2.1 Íbúafjölgun á þéttbýlisstöðum í kringum höfuðborgarsvæðið 6

2.2 Umferðaraukning á stofnbrautum frá höfuðborgarsvæðinu 7

2.3 Skipulags- og samgönguáskoranir 11

3 BÚSETUÓSKIR OG VAL Á FERÐAMÁTA **13**

3.1 Efnahagslegir þættir 14

3.2 Félagslegir þættir 16

3.3 Samgöngur og aðgengi 17

3.4 Búsetugæði 19

3.5 Samantekt á viðmiðum 21

4 AÐFERÐIR OG GÖGN **23**

4.1 Aðferðafræði og rannsóknarspurning 24

4.2 Undirrannsóknarspurning 1 25

4.3 Undirrannsóknarspurning 2 26

4.3.1 Megindleg spurningakönnun 26

4.3.1.1 Þýði rannsóknarinnar og val á úrtaki 26

4.3.1.2 Uppsetning spurningakönnunar 27

4.3.1.3 Kynningarbréf og dreifing könnunar 28

4.3.1.4 Greining á gögnum 28

4.3.2 Eigindleg viðtöl 28

4.4 Um Selfoss sem tilvik rannsóknar 30

4.4.1 Staðsetning innan vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins 30

4.4.2 Miðstöð verslunar, þjónustu og iðnaðar á Suðurlandi 31

4.4.3 Hröð íbúafjölgun og uppbygging 32

4.5 Áreiðanleiki, réttmæti, endurtekningarhæfni og rannsóknarsiðfræði 34

4.6 Afmörkun rannsóknar 35

5 NIÐURSTÖÐUR 37
5.1 Megindleg spurningakönnun 38
5.1.1 Efnahagslegir þættir 38
5.1.1.1 Tekjur og menntun 38
5.1.1.2 Atvinnutækifæri 40
5.1.1.3 Fjarvinna 42
5.1.2 Félagslegir þættir 43
5.1.2.1 Aldursskeið 43
5.1.2.2 Fjölskyldusamsetning 43
5.1.2.3 Nálægð við fjölskyldu og vini 44
5.1.2.4 Umönnun barna og annarra fjölskyldumeðlima 45
5.1.3 Samgöngur og aðgengi 46
5.1.3.1 Val á ferðamáta 46
5.1.3.2 Aðgengi að þjónustu 47
5.1.3.3 Skortur á öðrum raunhæfum valkostum 48
5.1.3.4 Samgöngubætur 50
5.1.4 Búsetugæði 50
5.1.4.1 Húsnæðistegund 50
5.1.4.2 Nærumhverfið 51
5.2 Eigindleg viðtöl og opnar spurningar 54
5.2.1 Helstu kostir við að búa á Selfossi 54
5.2.2 Ástæður fyrir flutningi aftur á höfuðborgarsvæðið 55
5.2.3 Þjónustustig á Selfossi, ferðir í öðrum tilgangi á höfuðborgarsvæðið og nálægð við náttúruna 56
5.2.4 Almenningssamgöngur og bílamenning á Selfossi 56
5.2.5 Íbúasamsetning og uppbygging á Selfossi 57
5.2.6 Rólegheit og umferðartafir 58
6 UMRÆÐUR 59
6.1 Húsnæðiskostnaður og búsetugæði 60
6.2 Almenningssamgöngur, notkun einkabílsins og umferð 62
6.3 Sérhæfing, fjarvinna og aukinn sveigjanleiki 64
6.4 Fjölskyldulíf og daglegt skipulag 65

6.5 Skipulag, samgöngur og framtíðarsýn 66
6.6 Takmarkanir og tillögur að frekari rannsóknum 67
7 LOKAORÐ 69
Heimildaskrá 71
Viðauki A - Umferðartölur 79
Viðauki B - Umferðarspá og spá um íbúafjölgun 81
Viðauki C - Greining á nýaðfluttum íbúum Selfoss 83
Viðauki D - Kynningarbréf í hús úrtaks 85
Viðauki E - Spurningakönnun til nýaðfluttra íbúa Selfoss 87
Viðauki F - Viðtalsrammi 93
Viðauki G - Fleiri niðurstöður úr spurningakönnun 95

Myndaskrá

Höfundur allra mynda er Margrét Þóra Sæmundsdóttir nema annað sé sérstaklega tekið fram.

Mynd 1. Vinnusóknarsvæði höfuðborgarsvæðisins markast af 45 mínútna akstursfjarlægð á einkabíl frá Reykjavík, sem samsvarar um 60 kílómetra radíus til nærliggjandi sveitarfélaga. Stofnbrautir inn á höfuðborgarsvæðið eru um Reykjanesbraut til suðvesturs í Voga, Keflavík, Njarðvík, Garð, Sandgerði, Hafnir og Grindavík, um Suðurlandsveg til suðausturs í Hveragerði, Þorlákshöfn, á Selfoss, Stokkseyri og Eyrarbakka og um Vesturlandsveg til norðurs á Akranes. Gögn: Landmælingar Íslands (e.d.). 6

Mynd 2. Helstu atvinnusvæði á höfuðborgarsvæðinu eru rauðlituð, en þau eru oft staðsett nálægt hvert öðru við helstu stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins. Höfundur myndar: Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2021). 8

Mynd 3. Samanburður á vetrardagsumferð (VDU) á vegköflum Suðurlandsvegar árin 2015-2024 og íbúafjölda á Selfossi í ársbyrjun 2015 til ársloka 2024 (Hagstofa Íslands, 2025b; Vegagerðin, e.d.-b) ásamt áætlaðri umferðarspá yfir Ölfusárbrú (Vegagerðin, 2024a) og íbúaspá aðalskipulags Árborgar 2020-2036 (Sveitarfélagið Árborg, 2022a) til ársins 2040. ... 10

Mynd 4. Strætóleið frá Selfossi til höfuðborgarsvæðisins. Dæmi um leið frá N1 á Selfossi í Háskóla Íslands í Reykjavík. Leið nr. 51 frá Selfossi um Hveragerði og Norðlingaholt, skipt í vagn nr. 12 í Mjódd sem fer um Sæbraut á Suðurgötu. Heildarferðatími er 71 mínúta (byggt á leið af vef Strætó, e.d.-b). Gögn: Landmælingar Íslands (e.d.-b), Miðbær Selfoss (e.d.), Reykjavíkurborg (2021a) og Strætó (e.d.-b). 31

Mynd 5. Fjölbreytt þjónusta er á Selfossi, meðal annars fimm leikskólar, þrír grunnskólar, fjölbrautaskóli, stórar matvöruverslanir, tónlistarskóli, íþróttahöll, sundhöll og útivistarsvæði. Strætóstoppistöðvar landsbyggðarstrætó eru merktar inn á kortið. Gögn: Já.is (e.d.), Landmælingar Íslands (e.d.), Miðbær Selfoss (e.d.), Strætó (e.d.-b) og Sveitarfélagið Árborg (e.d.-a, e.d.-b, e.d.-c). 32

Mynd 6. Selfoss einkennist af lágreistri byggð. Samsett mynd, myndir teknar með skjáskoti af vef já.is 3. apríl 2025 (Já.is, 2022). 33

Mynd 7. Ráðgert er að Selfoss stækki til suðurs á skilgreind íbúðarsvæði (fjólublá) samkvæmt þéttbýlisuppdrætti Selfoss í aðalskipulagi Árborgar 2020-2036. Óbyggð íbúðarsvæði á Selfossi eru syðst í bænum. Höfundur: Sveitarfélagið Árborg (2022c). 34

Mynd 8. Hæsta lokna menntunarstig svarenda. Flestir höfðu lokið framhaldsnámi á háskólastigi. 38

Mynd 9. Heildartekjur heimila fyrir skatt. Flestar fjölskyldur voru með 1 til 1,5 milljónir króna í heildartekjur á mánuði fyrir skatt. 39

Mynd 10. Um þriðjungur svarenda sækir vinnu eða skóla á höfuðborgarsvæðið og helmingur vinnur á Selfossi. 40

Mynd 11. Þeir sem sækja vinnu á höfuðborgarsvæðið sækja flestir vinnu í miðkjarna Reykjavíkur, það er á helsta atvinnusvæði borgarinnar, en þeir sem sækja ekki vinnu eða skóla á höfuðborgarsvæðið vinna flestir á Selfossi. 41

Mynd 12. Að vera nær vinnustað skipti máli fyrir þriðjung nýaðfluttra íbúa Selfoss, sem allir vinna þar. 42

Mynd 13. Yfir helmingur þeirra sem eru í vinnu eða skóla eru aldrei í fjarvinnu, þó er hluti svarenda í fjarvinnu einn til þrjá daga í viku. 42

Mynd 14. Flestir svarendur voru á aldrinum 25-60 ára. 43

Mynd 15. Barnafjölskyldur töldu nálægð við fjölskyldu og vini skipta máli við ákvörðun um flutning. 44

Mynd 16. Fáir ólust upp í litlu bæjarfélagi úti á landi eða höfðu tengsl við Selfoss fyrir flutning. 44

Mynd 17. Minni heimili töldu það að tilheyra samheldnu samfélagi skipta meira máli en stærri heimili. 45

Mynd 18. Leikskólapláss skipti barnafjölskyldur miklu máli við ákvörðun um flutning. 45

Mynd 19. Að börnin gætu bjargað sér sjálf skipti barnafjölskyldur máli við ákvörðun um flutning. 45

Mynd 20. Nær allir svarendur sækja vinnu eða skóla sem bílstjórar á einkabíl en enginn fer með almenningssamgöngum. 46

Mynd 21. Tímasparnaður og þægindi eru meginástæðurnar fyrir vali á ferðamáta. 46

Mynd 22. Ferðatíðni í vinnu eða skóla í hefðbundinni viku er oftast alla virka daga. 47

Mynd 23. Mörgum fannst mikilvægt að vera nálægt grunnþjónustu við ákvörðun um flutning. 47

Mynd 24. Tilgangur ferða í öðrum tilgangi en til vinnu á höfuðborgarsvæðið eru fátíðar. 48

Mynd 25. Helstu hvatar til notkunar almenningssamgangna í stað einkabíls. Tíðni og ferðatími skipta mestu máli. 48

Mynd 26. Ferðatími til vinnu eða skóla fer eftir staðsetningu vinnustaðar. 49

Mynd 27. Ásættanlegur ferðatími til vinnu eða skóla. 49

Mynd 28. Veður og samgöngutafir yfir vetrartímann á Hellisheiði virðist ekki vera mikil hindrun fyrir íbúa á Selfossi. 50

Mynd 29. Stærra og/eða betra húsnæði fyrir lægra verð en á höfuðborgarsvæðinu var mikilvæg ástæða flutnings fyrir flesta nýaðflutta íbúa Selfoss. 50

Mynd 30. Fólk sem flutti á Selfoss hefur í miklum mæli skipt úr fjölbýli í sérbýli. 51

Mynd 31. Rými frá nágrönnum skipti íbúa máli við ákvörðun um flutning. 51

Mynd 32. Öryggi og ró í nærumhverfi voru mikilvægir þættir við ákvörðun margra um að flytja á Selfoss. 52

Mynd 33. Það skipti nýaðflutta íbúa miklu máli að hafa einkagarð og vera í nálægð við náttúru og græn svæði við ákvörðun um flutning. 52

Mynd 34. Flestir nýaðfluttir íbúar Selfoss eru almennt ánægðir með að búa þar. 53

Mynd 35. Ástæður fyrir mögulegum flutningi frá eða innan Selfoss tengjast helst þörf fyrir að vera nær fjölskyldu og vinum eða að flytja í stærra húsnæði. 53

Mynd 36. Helsti kosturinn við Selfoss að mati nýaðfluttra íbúa Selfoss frá höfuðborgarsvæðinu var helst rólegra umhverfi, minni umferð og nálægð við fjölskyldu samkvæmt svörum við opinni spurningu í könnun. Stærð hvers atriðis endurspeglar fjölda svara. 54

Mynd 37. Íbúar myndu íhuga að flytja aftur á höfuðborgarsvæðið vegna vinnu eða fjölskylduaðstæðna, en sumir vilja það alls ekki samkvæmt svörum við opinni spurningu úr könnun. Stærð hvers atriðis endurspeglar fjölda svara. 55

Mynd 38. Viðmælandi nefndi að aðbúnaður við strætóstoppistöðvar væri lélegur á Selfossi. Myndin er af stoppistöð við Vallaskóla á Selfossi, fengin af Já.is (2022) þann 19. apríl 2024. 57

Töfluskrá

Höfundur allra taflna er Margrét Þóra Sæmundsdóttir nema annað sé sérstaklega tekið fram.

Tafla 1. Íbúafjölgun á höfuðborgarsvæðinu og í nærliggjandi sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins á síðustu tíu árum, frá 2016 til 2025. Fjölgunin er næst mest í sveitarfélaginu Árborg (Hagstofa Íslands, 2025a). 7

Tafla 2. Samantekt á viðmiðum um búsetuóskir og val á ferðamáta samkvæmt fræðilegri umfjöllun, sem verða nánar könnuð á Selfossi og hvernig þau eiga við. 21

Tafla 3. Tegund upplýsinga sem þarf að afla og aðferð til að afla upplýsinganna fyrir hvora undirrannsóknarspurningu. 25

Tafla 4. Upplýsingar úr þjóðskrá um nýaðflutta íbúa Selfoss og hvernig þau nýttust. 26

Tafla 5. Upplýsingar um viðmælendur og framkvæmd einstaklingsviðtala. Tekin voru viðtöl við tvær konur (K) og einn karlmann (M), en talan á eftir vísar í aldur viðmælenda. 29

Tafla 6. Dreifing menntunarstigs eftir heildartekjum heimila. 39

Tafla 7. Störf svarenda flokkuð eftir starfaflokkunarkerfi Hagstofu Íslands, ÍSTARF21 (Hagstofa Íslands, 2022). 41

Tafla 8. Fjölskyldusamsetning heimila nýaðfluttra íbúa Selfoss. 43

Orðskýringar

Hér eru orðskýringar á helstu hugtökum, sem notuð eru í ritgerðinni, eins og höfundur leggur í merkingu þeirra.

Hugtök	Skýring
Aðgengi	Vísar til þess hve auðvelt er að nálgast þjónustu, atvinnu, skóla og samgöngur (Næss o.fl., 2019; Næss o.fl., 2021).
Búsetugæði (e. quality of residential environment)	Lýsir því hvernig búsetuumhverfið uppfyllir væntingar og þarfir íbúa og segir til um raunverulegar búsetuaðstæður fólks (Hasanzadeh o.fl., 2019). Þættir eins og tegund og stærð húsnæðis, staðsetning, aðgengi að þjónustu og grænum svæðum, ásamt nánd við fjölskyldu, hafa áhrif á búsetugæði (Hasanzadeh o.fl., 2019; Perlaviciute og Steg, 2012; Stefánsdóttir og Xue, 2019).
Búsetuóskir (e. residential preferences)	Vísar til væntinga og forgangsröðunar einstaklinga um æskilega búsetu, sem mótast af þörfum, gildum, aðstæðum, raunverulegum valkostum og ytri takmörkunum (Booi og Boterman, 2020; Hasanzadeh o.fl., 2019; Jansen, 2020).
Ferðamáti	Segir til um með hvaða hætti fólk ferðast á milli staða, til dæmis með einkabíl, almenningssamgöngum, hjóli eða gangandi (Næss o.fl., 2019; Næss o.fl., 2021; Semanjski, 2023).
Fjarvinna	Þegar fólk vinnur að hluta eða öllu leyti utan vinnustaðar, oftast heima. Fjarvinna hefur áhrif á búsetuóskir og samgöngumynstur (Sæunn Gísladóttir og Anna Soffía Víkingsdóttir, 2023; Wolday og Böcker, 2023).
Höfuðborgarsvæðið	Nær yfir sveitarfélögin Reykjavíkurborg, Kópavogsbæ, Hafnarfjarðarkaupstað, Garðabæ, Mosfellsbæ, Seltjarnarnesbæ og Kjósarhrepp og hefur sameiginlega svæðisskipulags- og samgöngustefnu (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015).
Selfoss	Þéttbýlisstaður í sveitarfélaginu Árborg, sem er innan vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins í 57 kílómetra akstursfjarlægð á einkabíl frá miðborg Reykjavíkur (Sveitarfélagið Árborg, 2022a).
Sjálfbær þróun	Þróun sem mætir þörfum samtímans án þess að draga úr möguleikum komandi kynslóða til þess að mæta þörfum sínum (Brundtland, 1987). Í skipulagi birtist sjálfbærni meðal annars í samþættri landnotkun, vistvænum samgöngum og skilvirkari nýtingu auðlinda (Skipulagsstofnun, 2025; UN-Habitat, 2020).

Val á ferðamáta (e. travel mode choice)	Ákvörðun um hvaða ferðamáti er notaður í daglegum ferðum, sem ræðst af aðgengi, kostnaði, tíma, viðhorfum og vana (Næss o.fl., 2019; Næss o.fl., 2021; Semanjski, 2023).
Vinnusóknarsvæði höfuðborgarsvæðisins	Svæði innan 45 mínútna eða 60 kílómetra akstursfjarlægð á einkabíl frá miðborg Reykjavíkur, þar sem hluti íbúa sækir vinnu daglega til höfuðborgarsvæðisins. Svæðið nær til Suðurnesja, Akraness og austur á Selfoss og Þorlákshöfn (Sigríður Elín Þórðardóttir og Anna Lilja Pétursdóttir, 2021; Þóroddur Bjarnason og Sigríður Elín Þórðardóttir, 2018).
Þétting byggðar	Skipulagsstefna sem miðar að því að byggja innan núverandi þéttbýlis í stað þess að dreifa byggðinni á ný svæði. Markmiðið er að tryggja betri nýtingu lands og innviða, stytta ferðavegalengdir og styðja við vistvæna ferðamáta á sjálfbæran hátt (Ewing og Hamidi, 2015; Skipulagsstofnun, 2025; UN-Habitat, 2020).

1

INNGANGUR

Ritgerðin fjallar um tengsl búsetuóska og val á ferðamáta, þar sem mögulegar orsakir eru kannaðar fyrir því hvers vegna fólk velur að flytja frá höfuðborgarsvæðinu til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðisins. Rannsóknin byggir á þeirri forsendu að búsetuóskir og val á ferðamáta séu nátengd, að ákvörðun um búsetu mótist meðal annars af aðgengi að samgöngum, sérstaklega hvað varðar ferðatíma, ferðamáta og þægindi við ferð (Næss o.fl., 2019; Næss o.fl., 2021).

Búsetuóskir (e. residential preferences) vísa til þeirra þátta og gæða sem einstaklingar vilja að búsetuumhverfi uppfylli og byggir á persónulegum þörfum, gildum og forgangsröðun hvers og eins (Booi og Boterman, 2020; Hasanzadeh o.fl., 2019; Jansen, 2020). Val á ferðamáta (e. travel mode choice) lýsir því hvernig einstaklingar velja á milli mismunandi ferðamáta til að komast á milli staða, sem ræðst meðal annars af aðgengi mismunandi valkosta, skilvirkni, tekjum, viðhorfum, kostnaði og tíma (Næss o.fl., 2019; Næss o.fl., 2021; Semanjski, 2023). Fyrri rannsóknir í Norður-Evrópu, bæði innlendar og erlendar, til dæmis á Norðurlöndum, hafa leitt í ljós að helstu ástæður flutninga frá þéttbýli til svæða í jaðri borga eru oft tengdar vali á hentugra og ódýrara húsnæði, nálægð við náttúru og betri lífsgæðum (Booi og Boterman, 2020; Hasanzadeh o.fl., 2019; Jansen, 2020; Næss o.fl., 2021; Þóroddur Bjarnason, 2022). Rannsóknir hafa einnig sýnt að ferðatími og möguleikinn á að velja hentugan ferðamáta til og frá vinnu skipta verulegu máli við slíkar ákvarðanir (Handy o.fl., 2005; Maloir o.fl., 2009; Næss o.fl., 2018; Næss o.fl., 2019). Aftur á móti hefur lítið verið rannsakað hér á landi hvernig þessir tveir þættir, búsetuóskir og val á ferðamáta, tengjast og móta hvorn annan í samhengi við ferðir til og frá vinnu frá þéttbýlisstöðum innan vinnusóknarsvæðisins meðal þeirra sem starfa áfram á höfuðborgarsvæðinu.

Á undanförnum árum hefur íbúum fjölgað hraðar í sveitarfélögum í kringum höfuðborgarsvæðið en innan þess (Hagstofa Íslands, 2025a), sérstaklega í sveitarfélaginu Árborg á Suðurlandi, þar sem mesti munurinn hefur verið á fjölda aðfluttra umfram brottfluttra (Hagstofa Íslands, 2024a). Samhliða þessu hefur umferð á helstu stofnbrautum frá höfuðborgarsvæðinu aukist (Vegagerðin, e.d.-b). Þessi þróun vekur upp spurningar um á hvaða forsendum íbúar á þéttbýlisstöðum í kringum höfuðborgarsvæðið taka ákvörðun um að búa lengra frá vinnustað og hvort búsetuóskir þeirra vegi þyngra en aðrir þættir, svo sem lengri ferðatími til og frá vinnu á höfuðborgarsvæðið.

Markmið rannsóknarinnar er að kanna hvaða þættir tengdir búsetuóskum skipta mestu máli þegar tekin er ákvörðun um að flytja til nærliggjandi sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins innan vinnusóknarsvæðis þess og hvernig val á ferðamáta til og frá vinnu hefur áhrif á þá ákvörðun.

Rannsóknin er tilviksrannsókn sem byggir á blandaðri aðferðafræði eigindlegrar og megindlegrar aðferðar. Til frekari afmörkunar var þéttbýlisstaðurinn Selfoss í sveitarfélaginu Árborg valinn sem tilvik rannsóknarinnar. Fyrst var leitað að fræðilegum viðmiðum úr erlendum og innlendum rannsóknum sem fjalla um þætti sem hafa áhrif á búsetuóskir og val á ferðamáta í þéttbýli utan borgarsvæða í Norður-Evrópu, sérstaklega á Norðurlöndum, þar sem landfræðilegar aðstæður, veðurfar og hnattstaða eru sambærileg við íslenskar aðstæður. Síðan var send út spurningakönnun til nýaðfluttra íbúa Selfoss til að kanna búsetuóskir og ferðavenjur þeirra. Í kjölfarið voru tekin viðtöl við valda þátttakendur könnunarinnar til frekari skýringa á niðurstöðum hennar.

Ritgerðin skiptist í sjö kafla. Kafli 2 fjallar um bakgrunn og faglegt mikilvægi rannsóknarinnar út frá þeim áskorunum sem geta skapast þegar fólk flytur frá höfuðborgarsvæðinu til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðisins og þarf að ferðast lengri vegalengdir til vinnu. Kafli

3 fjallar um stöðu þekkingar á viðfangsefninu, þar sem sett eru fram fræðileg viðmið úr innlendum og erlendum rannsóknum frá Norður-Evrópu, sem tengjast búsetuóskum og vali á ferðamáta. Þessi viðmið mynda grunn að greiningu á því hvaða þættir virðast skipta mestu máli við ákvörðun um að flytja frá borgum. Kafli 4 lýsir aðferðafræði rannsóknarinnar, þar á meðal rannsóknarspurningu og vali á tilviki rannsóknar. Í kafla 5 eru niðurstöður spurningakönnunar og viðtala settar fram. Niðurstöðurnar eru síðan ræddar í ljósi fræðilegrar umfjöllunar í kafla 6 og bent á hvernig samspil búsetuóska og val á ferðamáta getur skapað áskoranir og tækifæri í skipulagsmálum. Þar er einnig rætt um lausnir í samgöngu- og húsnæðismálum sem styðja við sjálfbærari þróun. Gerð er grein fyrir takmörkunum rannsóknarinnar og settar fram tillögur að frekari rannsóknum. Í lokaorðum, í kafla 7, er rannsóknarspurningu svarað og dregin fram þýðing helstu niðurstaðna fyrir stefnumótun í skipulags- og samgöngumálum.

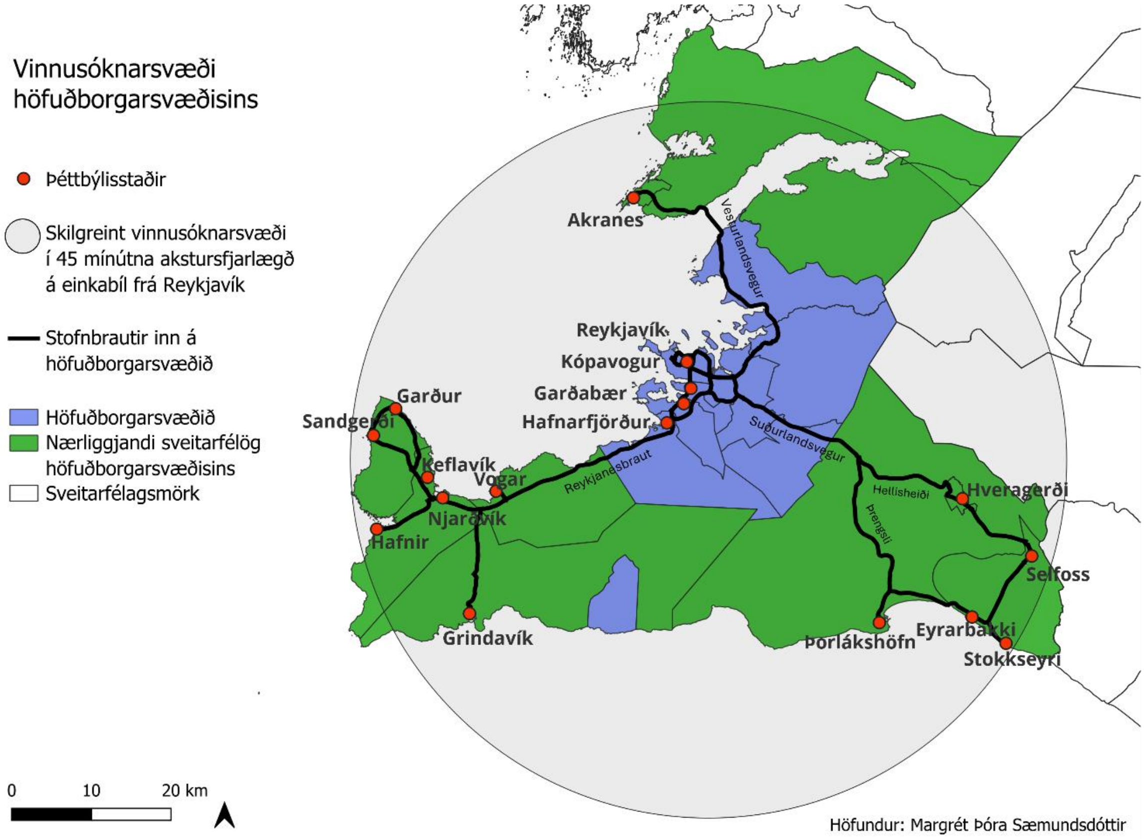
2

BAKGRUNNUR RANNSÓKNARINNAR

Þessi kafli fjallar um faglegt mikilvægi rannsóknarinnar, þar sem litið verður til núverandi aðstæðna sem tengjast flutningum fólks til nærliggjandi sveitarfélaga og þeirri aukningu á umferð á stofnbrautum frá höfuðborgarsvæðinu sem henni fylgir. Vegagerðin hefur um tíma talið þörf á að skoða þessa þróun nánar, þar sem hún felur í sér auknar kröfur um betri þjónustu við vegi og úrbætur á samgöngum, sem stuðla að auknu umferðaröryggi og aukinni greiðfærni (Lög um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála nr. 120/2012). Í kaflanum verður auk þess rætt hvers vegna viðfangsefnið er áhugavert. Fjallað er sérstaklega um málið út frá sveitarfélaginu Árborg, þar sem þéttbýlisstaðurinn Selfoss er valinn sem tilvik rannsóknarinnar. Mikilvægt er að fjalla nánar um bakgrunn rannsóknarinnar til að sýna fram á tengsl búsetuóska og val á ferðamáta og hvernig þessir þættir geta haft áhrif á þróun byggðar og samgöngur. Kaflinn skiptist í þrjá undirkafla og tekur til íbúafjölgunar, umferðaraukningar og skipulags- og samgönguáskorana í samhengi við sjálfbæra þróun og þéttingu byggðar.

2.1 Íbúafjölgun á þéttbýlisstöðum í kringum höfuðborgarsvæðið

Á síðustu tíu árum hefur íbúafjölgun verið hlutfallslega mest á þéttbýlisstöðum utan höfuðborgarsvæðisins, sem teljast vera innan vinnusóknarsvæðis þess. Samkvæmt skýrslu Byggðastofnunar er vinnusóknarsvæðið skilgreint sem það svæði sem er í 45 mínútna aksturs-fjarlægð á einkabíl frá Reykjavík og nær til Suðurnesja, Akraness og austur á Selfoss og Þorlákshöfn (Sigríður Elín Þórðardóttir og Anna Lilja Pétursdóttir, 2021). Akstursfjarlægðin er allt að 60 kílómetrar og helstu stofnbrautir eru Reykjanesbraut til Suðurnesja, Suðurlandsvegur til Selfoss og Þorlákshafnar og Vesturlandsvegur til Akraness. Á mynd 1 má sjá skilgreint vinnusóknarsvæði höfuðborgarsvæðisins, eins og það er skilgreint hjá Byggðastofnun, og stofnbrautir til og frá þéttbýlisstöðum nærliggjandi sveitarfélaga.



Mynd 1. Vinnusóknarsvæði höfuðborgarsvæðisins markast af 45 mínútna akstursfjarlægð á einkabíl frá Reykjavík, sem samsvarar um 60 kílómetra radíus til nærliggjandi sveitarfélaga. Stofnbrautir inn á höfuðborgarsvæðið eru um Reykjanesbraut til suðvesturs í Voga, Keflavík, Njarðvík, Garð, Sandgerði, Hafnir og Grindavík, um Suðurlandsveg til suðausturs í Hveragerði, Þorlákshöfn, á Selfoss, Stokkseyri og Eyrarbakka og um Vesturlandsveg til norðurs á Akranes. Gögn: Landmælingar Íslands (e.d.).

Íbúum hefur fjölgað mikið í nærliggjandi sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins innan vinnusóknarsvæðis þess á árunum 2016 til 2025. Mest hefur fjölgunin verið í sveitarfélaginu Vogum, Reykjanesbæ, sveitarfélaginu Árborg og sveitarfélaginu Ölfusi síðustu tíu ár (Hagstofa Íslands, 2025a). Í töflu 1 má sjá breytingu á íbúafjölda á þessu tímabili í sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins í samanburði við nærliggjandi sveitarfélög innan vinnusóknarsvæðisins. Í sveitarfélaginu Árborg hefur fjölgað um 49% eða tæplega 4.000 manns á tíu árum. Á sama

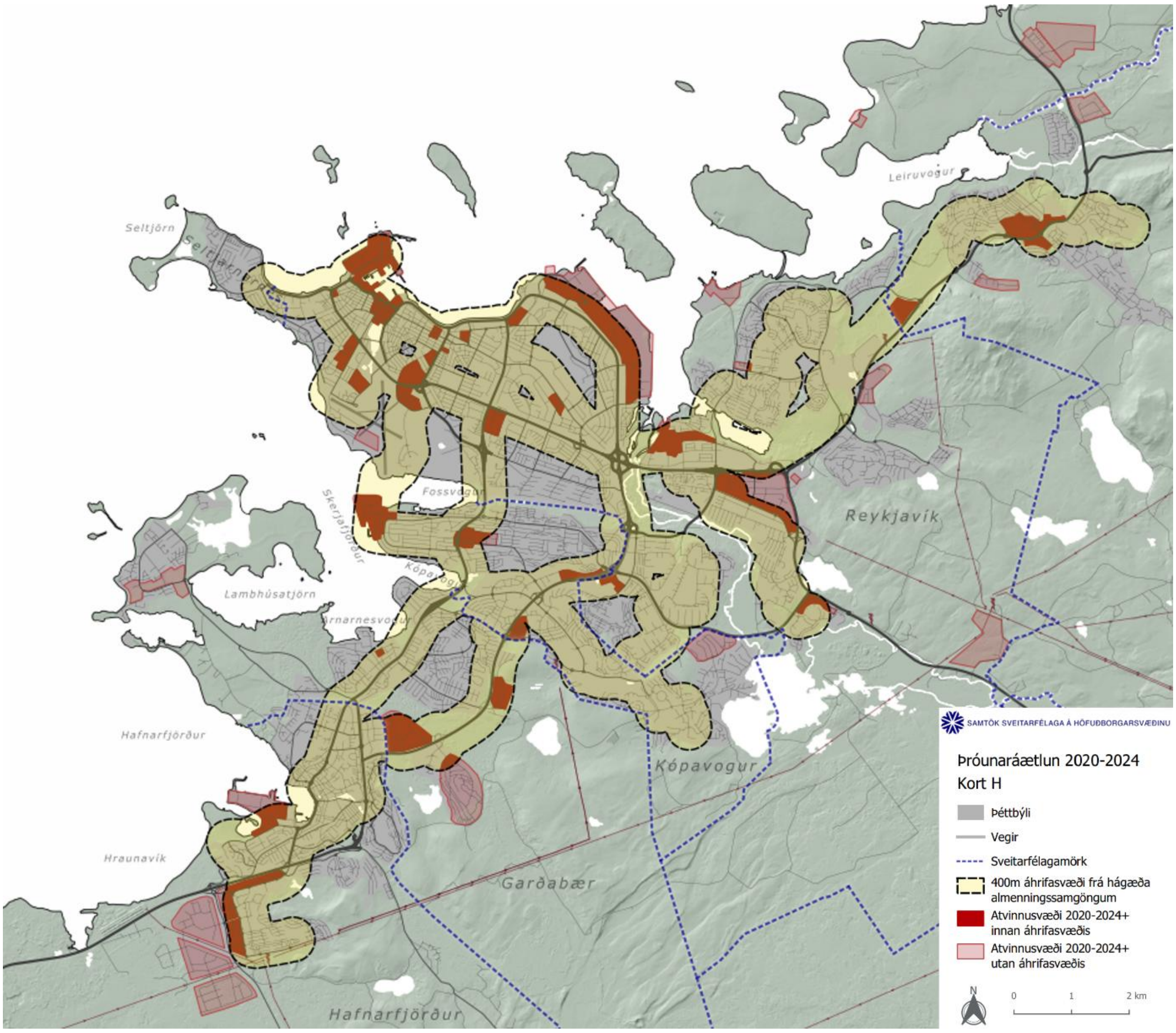
tíma hefur íbúum höfuðborgarsvæðisins fjölgað um 40.000, sem er þó aðeins 19% fjölgun á tíu árum (Hagstofa Íslands, 2025a).

Tafla 1. Íbúafjölgun á höfuðborgarsvæðinu og í nærliggjandi sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins á síðustu tíu árum, frá 2016 til 2025. Fjölgunin er næst mest í sveitarfélaginu Árborg (Hagstofa Íslands, 2025a).

Svæði	Íbúafjöldi í upphafi árs 2016	Íbúafjöldi í upphafi árs 2025	Fjölgun á 10 árum
Höfuðborgarsvæðið	208.598	248.753	19%
Reykjanesbær	14.942	22.499	51%
Sveitarfélagið Árborg	8.108	12.064	49%
Akraneskaupstaður	6.841	8.285	21%
Grindavíkurbær	3.082	1.246	-60%
Suðurnesjabær	2.959	4.091	38%
Hveragerðisbær	2.422	3.300	36%
Sveitarfélagið Ölfus	1.909	2.757	44%
Sveitarfélagið Vogar	1.133	1.741	54%

2.2 Umferðaraukning á stofnbrautum frá höfuðborgarsvæðinu

Samhliða íbúafjölgun hefur umferð um helstu stofnbrautir frá höfuðborgarsvæðinu, svo sem Suðurlandsveg, Vesturlandsveg og Reykjanesbraut, aukist verulega síðastliðin tíu ár. Á árunum 2015 til 2024 jókst umferð um Suðurlandsveg yfir vetrartímann til að mynda um 88%, úr rúmlega 5.600 bílum í 10.600 bíla á dag að meðaltali á tilteknum vegköflum (1-d6, 1-d8, 1-d9 og 1-e1) milli Selfoss og höfuðborgarsvæðisins, sjá viðauka A (Vegagerðin, e.d.-b). Talið er að 10-30% íbúa nærliggjandi sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins sæki vinnu daglega til Reykjavíkur, þar af 15% íbúa Árborgar, 25% íbúa Suðurnesja, 25% íbúa Akraness, 27% íbúa Hveragerðis og Ölfuss, og 36% íbúa Voga á Vatnsleysuströnd (Þóroddur Bjarnason og Sigríður Elín Þórðardóttir, 2018). Ætla má að langflestir sæki vinnu á helstu atvinnusvæðum höfuðborgarsvæðisins, sem eru meðal annars miðbærinn, háskólasvæðið við Vatnsmýri, Borgartún, Skeifan, Ártúnshöfði, Smáralind og Vellirnir (Reykjavíkurborg, 2021a; Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2021). Þar eru fjölbreytt störf í viðskiptum, menningu, stjórnsýslu, rannsóknum, verslun og þjónustu staðsett. Atvinnusvæðin eru oft staðsett nálægt hvert öðru á afmörkuðum svæðum í nálægð við helstu stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2021), eins og sjá má á mynd 2.

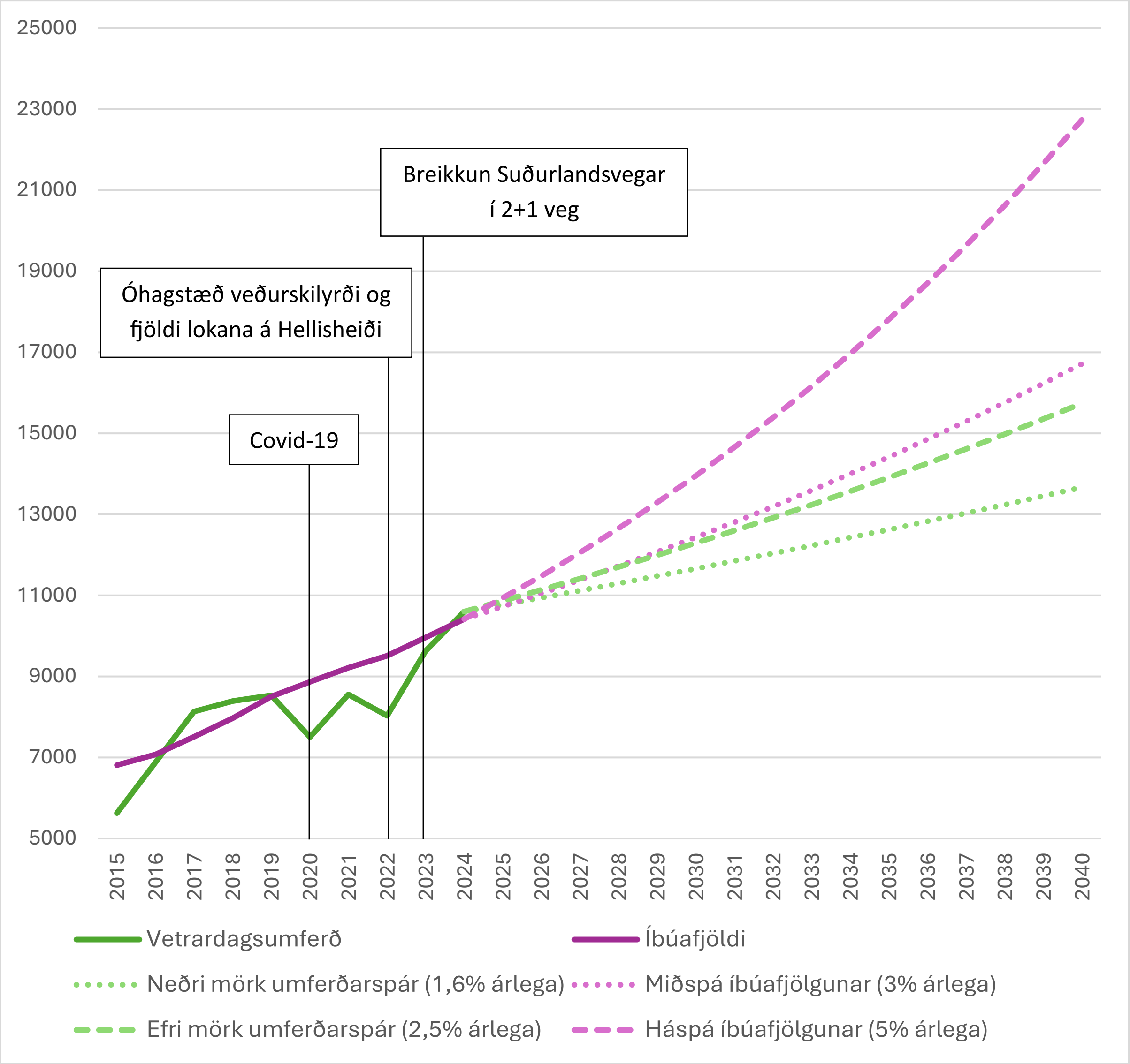


Mynd 2. Helstu atvinnusvæði á höfuðborgarsvæðinu eru rauðlituð, en þau eru oft staðsett nálægt hvert öðru við helstu stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins. Höfundur myndar: Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2021).

Með fjölgun íbúa utan höfuðborgarsvæðisins og vinnusókn til Reykjavíkur eykst álag á vegakerfið (Svanur Geir Bjarnason, svæðisstjóri Suðursvæðis hjá Vegagerðinni, munnleg heimild 11. mars 2025). Vegagerðin ber ábyrgð á viðhaldi, byggingu og rekstri samgöngukerfa ríkisins (Lög um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála nr. 120/2012), þar á meðal á þjóðvegum landsins svo sem á stofnvegum (Vegalög nr. 80/2007). Vegagerðin vinnur í samræmi við gildandi samgönguáætlun hverju sinni með það að markmiði að tryggja að samgöngur séu meðal annars öruggar og greiðar. Það felur til að mynda í sér að bæta umferðarflæði allra ferðamáta (Stjórnarráð Íslands, 2020a) og fækka slysum (Stjórnarráð Íslands, 2023). Í gildandi samgönguáætlun stjórnvalda fyrir árin 2020 til 2034 er sérstök áhersla lögð á aðskilnað akstursstefna á umferðarþungum vegum frá höfuðborgarsvæðinu að Borgarnesi, austur fyrir Hellu og að Leifsstöð en einnig breikkun vega til að tryggja öruggari og greiðari umferð (Stjórnarráð Íslands, 2020a). Dæmi um framkvæmdir Vegagerðarinnar síðustu ár í tengslum við áætlunina er breikkun Suðurlandsvegar í 2+1 veg í áföngum milli Hveragerðis og Selfoss (Vegagerðin, 2016), þar sem öðrum áfanga lauk í maí árið 2023. Þessi vegkafli hefur

verið einn slysamesti vegur landsins og umferð hefur meira en tvöfaldast frá aldamótum, sem skýrist helst af auknum ferðamannastraumi til landsins (Vegagerðin, 2023).

Á mynd 3 má sjá þróun vetrardagsumferðar (VDU) á Suðurlandsvegi og íbúafjölda á Selfossi frá ársbyrjun 2015 til ársloka 2024, auk spár um áætlaða þróun til ársins 2040. Spáin byggir annars vegar á umferðarspá fyrir nýja Ölfusárbrú, sem unnin var af Vegagerðinni árið 2024, og hins vegar íbúaspá aðalskipulags Árborgar 2020-2036. Í umferðarspá er miðað við 1,6% árlegan vöxt í neðri mörkum og 2,5% árlegan vöxt í efri mörkum miðað við 75% líkur á meðalvexti (Vegagerðin, 2024a). Gert er ráð fyrir að íbúum fjölgi um 3% samkvæmt miðspá og 5% samkvæmt háspá (Sveitarfélagið Árborg, 2022a). Umferðarspá og spá um íbúafjölgun má sjá í viðauka B. Vetrardagsumferð segir til um meðalumferð á sólarhring (eining; bílar/shr.) yfir vetrartímann, í desember, janúar, febrúar og mars (Vegagerðin, e.d.-c), en með því að nota vetrardagsumferð eru áhrif ferðamanna á umferðina minni en ef notaðar væru umferðartölur yfir allt árið (árdagsumferð). Umferðartölur fyrir Suðurlandsveg samanstanda af meðaltali fjögurra vegkafla (1-d6, 1-d8, 1-d9 og 1-e1), sem eru allir utan við þéttbýli Reykjavíkur og Selfoss. Ef kaflarnir alveg við þéttbýlið (1-d5 og 1-e2) hefðu verið teknir með þá hefði meðaltalið verið mun hærra þar sem þeir eru nýttir af íbúum höfuðborgarsvæðisins og Selfoss til aksturs innanbæjar. Á myndinni sést að umferðin hefur haldist nokkuð í hendur við íbúafjölgunina. Miðspá íbúafjölda og efri mörk umferðarspár sýna svipaða þróun til ársins 2040. Þróunin sýnir skýran samdrátt í umferð vegna heimsfaraldurs COVID-19 árið 2020 og óhagstæðra veðurskilyrða, veðurviðvarana og mikillar úrkomu fyrstu mánuðina árið 2022, sem leiddu til lokana á Hellisheiðinni (Veðurstofa Íslands, 2022; Veðurstofa Íslands, 2023). Á myndinni er jafnframt merkt inn breikkun Suðurlandsvegar í 2+1 veg árið 2023 (Vegagerðin, 2023).



Mynd 3. Samanburður á vetrardagsumferð (VDU) á vegköflum Suðurlandsvegar árin 2015-2024 og íbúafjölda á Selfossi í ársbyrjun 2015 til ársloka 2024 (Hagstofa Íslands, 2025b; Vegagerðin, e.d.-b) ásamt áætlaðri umferðarspá yfir Ölfusárbrú (Vegagerðin, 2024a) og íbúaspá aðalskipulags Árborgar 2020-2036 (Sveitarfélagið Árborg, 2022a) til ársins 2040.

Að sögn svæðisstjóra Suðursvæðis hjá Vegagerðinni kallar aukin íbúafjölgun í nærliggjandi þéttbýlisstöðum höfuðborgarsvæðisins og aukning umferðar á milli höfuðborgarsvæðisins og Selfoss á aukið viðhald og þjónustu á vegum, sérstaklega yfir vetrartímann með snjómokstri og hálkuvörnum til að halda Hellisheiði opinni og tryggja umferðaröryggi. Hellisheiði getur annað aukinni umferð, en búist er við að umferðarraðir lengist við Ölfusárbrú og Rauðavatn með fleiri ferðum einkabíla (Svanur Geir Bjarnason, svæðisstjóri Suðursvæðis hjá Vegagerðinni, munnleg heimild 11. mars 2025). Til að bæta umferðarflæði allra ferðamáta er stefnt að því að framkvæmdum við nýja Ölfusárbrú austan við Selfoss ljúki árið 2028 (Vegagerðin, 2024b) og við Rauðavatn er stefnt að tvöföldun vegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá til að létta á umferð (Reykjavíkurborg, 2022).

2.3 Skipulags- og samgönguáskoranir

Þétting byggðar er mikilvæg stefna í átt að sjálfbærri þróun borga og byggða, þar sem hún stuðlar að skilvirkari landnotkun, dregur úr losun gróðurhúsalofttegunda og styður við fjölbreyttari og vistvænni ferðamáta (Ewing og Hamidi, 2015; UN-Habitat, 2020). Aukinn þéttleiki íbúðar- og atvinnusvæða getur dregið úr ferðaþörf, stytt vegalengdir, bætt aðgengi að þjónustu og styrkt almenningssamgöngur (Skipulagsstofnun, 2025). Þétting byggðar styður einnig við heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna, einkum markmið númer 11 um sjálfbær borgarsamfélög og markmið númer 13 um aðgerðir í loftslagsmálum (United Nations, e.d.). Samþætt skipulagsstefna getur þannig stuðlað að minni losun, skilvirkari samgöngum, verndun landgæða, sérstaklega í dreifbýli, og auknum gæðum byggðar (Skipulagsstofnun, 2025).

Áskoranir tengdar samgöngum og skipulagi skapast þegar íbúar ákveða að búa í jaðri vinnusóknarsvæðisins í stað þess að setjast að í hverfum miðsvæðis innan höfuðborgarsvæðisins, en halda áfram að keyra á einkabíl til vinnu í Reykjavík. Ýmis merki eru um að ytri þættir, eins og þéttingarstefna og vaxtarmörk höfuðborgarsvæðisins, sem takmarka framboð á byggingarlandi (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015), hafi áhrif á búsetuóskir og stuðli að fjölgun íbúa til nærliggjandi þéttbýlisstaða utan höfuðborgarsvæðisins en innan vinnusóknarsvæðisins (Höskuldur Marselíusarson, 2019; Jóhann Bjarni Kolbeinsson, 2021; Óskar Bergsson, 2024). Skipulag höfuðborgarsvæðisins hefur á síðustu árum markast af stefnu um þéttingu byggðar og skýrum vaxtarmörkum, sem takmarkar land undir íbúðauppbyggingu (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015). Markmiðið er að styðja við grunnkerfi borgarinnar, þar á meðal fjölbreytta ferðamáta, til að stuðla að sjálfbærari og þéttari byggð og vernda óskert náttúrusvæði og landbúnaðarland á jaðri þéttbýlis eða í nærliggjandi sveitum (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015). Þessi stefna miðar að því að beina meginþunga vaxtar á miðkjarna hvers sveitarfélags á höfuðborgarsvæðinu og önnur samgöngumiðuð þróunarsvæði til að koma í veg fyrir dreifingu byggðar (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015). Dreifð byggð kallar á meira landrými undir samgöngumannvirki og lengri vegalengdir, sem hvetur til bílaeignar (ESPON, 2020; Næss o.fl., 2021; Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015). Þá minnkar hvati til að nota aðra ferðamáta og það verður erfiðara að reka samkeppnishæfar almenningssamgöngur (Erhardt o.fl., 2022; Rasca og Saeed, 2022).

Á sama tíma og sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu vinna að þéttingu og blöndun byggðar (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015) hefur uppbygging í nærliggjandi sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins á borð við sveitarfélagið Árborg verið hröð og bærinn stækkað að mestu til suðurs (Rúnar Guðmundsson, skipulagsfulltrúi Árborgar, munnleg heimild 11. mars 2025). Þar hefur markmiðið verið að bjóða fjölbreytt íbúðarhúsnæði af ólíkri gerð og stærð með sérstaka áherslu á sérbýli fyrir fjölskyldur (Sveitarfélagið Árborg, 2006; Sveitarfélagið Árborg, 2022a). Stefnan endurspeglar fjölskylduvæna sýn sveitarfélagsins (Sveitarfélagið Árborg, 2006) og hefur líklega gert Selfoss að eftirsóknarverðum búsetustað fyrir barnafjölskyldur. Það verður kannað nánar í þessari rannsókn. Þéttingarstefna höfuðborgarsvæðisins hefur sætt gagnrýni í fjölmiðlum og á samfélagsmiðlum fyrir að vera dýr

í framkvæmd sem leiðir til hægari uppbyggingar og hærra fasteignaverðs (Baldur Arnarson, 2025; Óskar Bergsson, 2024). Gagnrýnendur, þar á meðal ýmsir byggingaraðilar og arkitektar, telja að möguleg afleiðing stefnunnar sé skortur á fjölbreyttum tegundum húsnæðis á viðráðanlegu verði innan höfuðborgarsvæðisins sem hafi stuðlað að brottflutningi barnafjölskyldna til nálægra sveitarfélaga á borð við Akranes, Árborg, Hveragerði, Ölfus og Suðurnes, þar sem hraðari uppbygging hefur átt sér stað á undanförnum árum (Höskuldur Marselíusarson, 2019; Ísland í dag, 2025; Óskar Bergsson, 2024; Sigurður Stefánsson, 2025).

Með því að kanna hvaða þættir hafa áhrif á ákvarðanir nýaðfluttra íbúa Selfoss um flutning frá höfuðborgarsvæðinu og hvernig þeir tengjast vali á ferðamáta er hægt að varpa ljósi á samspil skipulags, samgangna og búsetugæða við ákvörðun um að flytja frá höfuðborgarsvæðinu. Niðurstöður rannsóknarinnar geta veitt dýpri innsýn í hvort og hvernig stefnumótun í skipulagsmálum geti betur mætt þörfum íbúa á sjálfbæran hátt, til dæmis með því að skapa betri skilyrði fyrir vistvæna ferðamáta, eins og almenningssamgöngur, hjólreiðar og göngu, og með markvissari stýringu á uppbyggingu. Einnig kann rannsóknin að varpa ljósi á hvort slíkar aðgerðir geti dregið úr hvata til að flytja frá höfuðborgarsvæðinu. Í næsta kafla verður fjallað um fræðilegan grunn rannsóknarinnar með hliðsjón af þeirri stöðu sem hér hefur verið rakin.

3

BÚSETUÓSKIR OG VAL Á FERÐAMÁTA

Í þessum kafla er dregin saman sú fræðilega þekking sem liggur fyrir um búsetuóskir og val á ferðamáta í Norður-Evrópu. Fjallað er um viðmið sem gætu átt við um þéttbýlisstaði í jaðri vinnusóknarsvæðisins á Íslandi, svo sem Selfoss. Umfjöllunin byggir á innlendum og erlendum rannsóknum, sérstaklega í norrænu samhengi, sem varpar ljósi á hvað er vitað um tengsl búsetuóska og val á ferðamáta og hvaða þættir hafa helst áhrif á ákvörðun um brottflutning frá borgum. Einnig verður komið inn á þær takmarkanir sem eru á núverandi þekkingu, þar sem skortur er á rannsóknum sem ná til smærri þéttbýliskjarna sem hafa vaxið hratt en eru ekki hluti af borginni sjálfri.

Búsetuóskir endurspegla væntingar og óskir einstaklinga um búsetu, sem má greina á tvennan hátt, annars vegar þær sem fólk lýsir yfir og segist hafa (e. stated preferences) og hins vegar þær sem birtast í raunverulegum ákvörðunum þess og fólk sýnir í reynd (e. revealed preferences) (Hasanzadeh o.fl., 2019). Þó að einstaklingar hafi ákveðnar óskir þá mótast raunverulegt búsetuval þeirra einnig af kerfislægum þáttum, svo sem efnahagslegum aðstæðum, félagslegum þáttum, skipulagi, samgöngum og aðgengi að þjónustu, og því hvað er raunhæft (Booi og Boterman, 2020; Hasanzadeh o.fl., 2019; Jansen, 2020).

Búsetuóskir hafa mikið verið rannsakaðar erlendis, meðal annars á Norðurlöndum og í Hollandi, þar sem löng hefð er fyrir rannsóknum á sviði skipulagsfræði, sérstaklega um samspil búsetu og ferðamáta (Lidmo o.fl., 2020; van der Valk, 2002). Niðurstöður hollenskra rannsókna benda til þess að þótt einstaklingar hafi ákveðnar hugmyndir um æskilega búsetu, þá ráða ytri aðstæður oft miklu við ákvörðun um hvert skuli flytja (Hasanzadeh o.fl., 2019; Jansen, 2020). Margar ástæður eru að baki ákvörðun um flutning og vega búsetuóskir mismikið í ákvarðanatökunni. Efnahagslegir, félagshagfræðilegir og lýðfræðilegir þættir hafa lengst af verið taldir mikilvægustu þættirnir í ákvörðun um flutning, eins og fjölskyldusamsetning, tekjur og bakgrunnur fólks (Hasanzadeh o.fl., 2019; Jansen, 2020). Þá sýna erlendar rannsóknir að ástæður fólksflutninga til svæða fjarri borgarumhverfi eru oft þær að fólk sækist eftir ákveðnum aðstæðum og lífsgæðum sem það telur núverandi borgarumhverfi ekki bjóða upp á (Jansen, 2020; Sinniah o.fl., 2016). Búsetugæði, sem snúa að því hvernig búsetuumhverfið uppfyllir væntingar og þarfir íbúa, eru einnig mikilvægur þáttur í ákvarðanatöku um að flytja og segja til um raunverulegar búsetuaðstæður fólks (Hasanzadeh o.fl., 2019). Innlendar rannsóknir hafa sýnt að nálægð við fjölskyldu, samgöngumöguleikar og aðgengi að þjónustu hafa veruleg áhrif á búferlaflutninga (Þóroddur Bjarnason, 2022).

Í þessum kafla verður fjallað um helstu þætti sem hafa áhrif á búsetuóskir og val á ferðamáta samkvæmt erlendum og innlendum rannsóknum á viðfangsefninu. Til að auðvelda framsetningu hefur efnið verið flokkað í fjóra meginflokka; 1) efnahagslegir þættir, 2) félagslegir þættir, 3) samgöngur og aðgengi og 4) búsetugæði. Í hverjum undirkafla verður gerð grein fyrir viðmiðum hvers flokks og hvernig þeir móta bæði búsetuóskir og val á ferðamáta. Lykilviðmið eru skáletruð og vísa í samantekt viðmiðanna í töflu 2 í undirkafla 3.5.

3.1 Efnahagslegir þættir

Efnahagslegir þættir, eins og húsnæðisverð, tekjur og atvinnutækifæri, hafa lengi verið taldir meðal mikilvægustu áhrifaþátta þegar kemur að búsetuóskum fólks (Barrett, 2023; Schirmer o.fl., 2014). Fólk leitast við að finna staðsetningu heimilis sem samræmist fjárhagslegri getu þeirra (Barrett, 2023), en samkvæmt kenningu um staðsetningarval heimila velja einstaklingar helst að búa í nálægð við vinnustað, skóla, grunnþjónustu og samgönguleiðir til að lágmarka ferðatíma og hámarka lífsgæði (Schirmer o.fl., 2014). Þessi nálgun hefur verið útbreidd í rannsóknum í borgum og úthverfum þeirra í Evrópu (Hasanzadeh o.fl., 2019; Jansen, 2020) en

minna er vitað um hvernig þessir þættir birtast í jaðri vinnusóknarsvæða borgarsvæða, eins og á Íslandi og þar með talið á Selfossi.

Tekjur og menntun eru talin hafa hvað mest vægi í ákvörðun um að flytja úr borg í smærri þéttbýlisstaði (Booi og Boterman, 2020; Jansen, 2020). Rannsókn á búsetuóskum í Amsterdam í Hollandi yfir fimmtán ára tímabil, árin 2003 til 2017, sýndi að fólk með meðalháar eða háar tekjur og lægra menntunarstig er líklegra til að flytja úr borginni. Það er til dæmis vegna óska um að eignast eigið húsnæði, þar sem fasteignaverð í Amsterdam er hátt, eftirspurn eftir húsnæði er mikil og framboð lítið (Booi og Boterman, 2020). Aftur á móti komst Jansen (2020) í rannsókn sinni á vali á búsetuumhverfi í Hollandi að þeir sem kusu að búa í smærri þéttbýlisstöðum höfðu oftast hærra menntunarstig en lægri tekjur. Niðurstöður Jansen (2020) eru sambærilegar niðurstöðum úr yfirgripsmikilli íslenskri félagsvísindarannsókn á byggðafestu og búferlaflutningum Íslendinga, en þar kom fram að þeir sem hafa lokið háskólaprófi eru ólíklegir til að flytja frá höfuðborgarsvæðinu. Það er vegna þess að fjölbreyttari störf eru í boði og betri tækifæri eru til sérhæfingar í borginni, en þó eru margvísleg störf á ýmsum sviðum í stærri þéttbýlisstöðum utan höfuðborgarsvæðisins sem heldur í fólk (Þóroddur Bjarnason, 2022).

Atvinnutækifæri skipta miklu máli í ákvörðun um flutning og ráðast oft af sérhæfingu menntunar og staðsetningu vinnustaðar (Knaap o.fl., 2016; Næss o.fl., 2021). Á Íslandi búa margir utan höfuðborgarsvæðisins en vinna í borginni (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2025; Þóroddur Bjarnason, 2022), sérstaklega karlar, á meðan konur bera meiri ábyrgð á heimili og börnum og vinna því oftar nær heimili samkvæmt íslenskri rannsókn á byggðafestu og búferlaflutningum (Þóroddur Bjarnason, 2022). Reykjavík telst vera einkjarna miðsvæði þar sem miðstöð viðskipta, verslunar, stjórnsýslu, iðnaðar og samgangna er öll á einum stað. Samkeppnishæfi atvinnulífs er mikil á svæðinu og höfuðborgarsvæðið hefur sterka sérstöðu gagnvart landsbyggðinni, þar sem sérhæfð verslun, þjónusta og framleiðsla og sérstaða í þekkingariðnaði er fólgin í mannfjöldanum (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2025). Allt að 80% íbúa landsins búa á svæðinu milli Hvítár í Borgarfirði og Hvítár í Árnessýslu, það er frá Borgarnesi að Selfossi, samkvæmt verkefni um greiningu á þróun svæðisins, sem er hluti af áhersluverkefni sóknaráætlunar höfuðborgarsvæðisins 2025 til 2029 (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2024; Stjórnarráð Íslands, 2020b). Hátt í fimmtungur vinnandi íbúa í nærliggjandi þéttbýlisstöðum höfuðborgarsvæðisins sækir vinnu daglega á höfuðborgarsvæðið í öllum lögum vinnumarkaðarins (Stjórnarráð Íslands, 2020b). Aftur á móti hefur verið sýnt fram á, með rannsókn sem gerð var í Osló í Noregi, að *fjarvinna* hefur aukið sveigjanleika í kjölfar kórónuveirufaraldursins (COVID-19) og gert einstaklingum kleift að búa lengra frá vinnustað (Wolday og Böcker, 2023). Auk þess hefur daglegum ferðum fækkað og dreifbýlli staðir orðið aðlaðandi með aukinni fjarvinnu samkvæmt rannsókn sem gerð var á Norðurlöndum (Nordregio, 2022). Á Íslandi hafa bættar samgöngur jafnframt gert það auðveldara að sækja vinnu um langan veg og nýjasta tækni gert það einfaldara að vinna margvísleg störf að hluta eða öllu leyti í fjarvinnu (Þóroddur Bjarnason, 2022). Nýleg rannsókn á fjarvinnu Íslendinga sýndi að um þriðjungur íbúa í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgar-

svæðisins sækir vinnu á höfuðborgarsvæðið, en vinnuferðum íbúa á Suðurlandi hefur almennt fækkað í fjórar ferðir á viku í stað fimm eftir COVID-19. Fjarvinna hefur einnig lækkað samgöngukostnað og aukið lífsgæði og tímasparnað (Sæunn Gísladóttir og Anna Soffía Víkingsdóttir, 2023).

Rannsóknir á Íslandi sýna að *fasteignaverð* og möguleiki á að eignast eigið húsnæði hafa mikil áhrif á ákvörðun fólks um búsetu (Lúðvík Elíasson og Önundur Páll Ragnarsson, 2018; Þóroddur Bjarnason, 2022). Yfirleitt er ódýrara að kaupa húsnæði utan höfuðborgarsvæðisins en utanaðkomandi þættir, eins og aukin skammtímaleiga í gegnum Airbnb miðsvæðis í Reykjavík, hefur dregið úr framboði fasteigna til langs tíma og hækkað íbúðaverð (Lúðvík Elíasson og Önundur Páll Ragnarsson, 2018). Einnig hefur alþjóðleg stefna um þéttingu byggðar og takmarkanir sem hafa verið settar á útbreiðslu þéttbýlis meðal annars fækkað mögulegum uppbyggingarlóðum, hægt á uppbyggingu íbúða og aukið kostnað á hverju byggða íbúð með þeim afleiðingum að húsnæðismarkaðurinn um allan heim hefur ofhitnað samkvæmt rannsókn sem gerð var í Sviss. Þá verða nýjar íbúðir oft einungis á færi meðal- og hátekjuhópa (Debrunner og Hartmann, 2020). Svipuð þróun hefur átt sér stað á Íslandi með þéttingu byggðar (Samtök atvinnulífsins, 2022). Þetta hefur í sumum tilvikum leitt til þess að fólk flytur frá höfuðborgarsvæðinu til nærliggjandi sveitarfélaga til að kaupa húsnæði þó það geti leitt til þess að ferðatími til og frá vinnu lengist (Þóroddur Bjarnason, 2022). Þessi þróun var skoðuð á landsvísu í rannsókn Þórodds Bjarnasonar (2022), en ekki var greint nánar frá upplifun íbúa á tilteknum þéttbýlisstöðum, eins og verður nánar kannað með þessari tilviksrannsókn á Selfossi.

3.2 Félagslegir þættir

Félagsleg tengsl, fjölskyldugerð og nálægð við fjölskyldu og vini hafa veruleg áhrif á búsetuóskir einstaklinga og erlendar rannsóknir sýna að búsetuóskir breytast á lífsleiðinni (Booi og Boterman, 2020; Jansen, 2020; McAuley og Nutty, 1982). Almennt eru búsetuóskir stöðugar innan hvers *aldursskeiðs*, þar sem ungt og einhleypt fólk er hreyfanlegra en eldra fólk og velur búsetu með tilliti til eigin þarfa á meðan búsetuóskir fjölskyldufólks mótast frekar af stöðugum þáttum eins og fjölskylduaðstæðum eða staðsetningu vinnustaðar og skóla (Booi og Boterman, 2020; McAuley og Nutty, 1982). *Fjölskyldusamsetning* heimila virðist skipta máli við ákvörðun um flutning, en rannsókn í Amsterdam sýndi að fjölskyldur með börn yngri en 18 ára flytja frekar úr borginni á meðan einstaklingar, barnlausir og fjölskyldur með eldri börn kjósa að búa nær miðborginni (Booi og Boterman, 2020). Svipaðar niðurstöður komu einnig fram í rannsókn Jansen (2020) en fjölskyldur, þar sem börn yngri en 18 ára bjuggu á heimili, kusu helst að búa í úthverfi eða utan borgarsvæðis en barnlausar fjölskyldur frekar í miðborg.

Nálægð við fjölskyldu og vini skiptir einnig máli við ákvörðun um að flytja frá borgum. Rannsókn í Sviss sýndi að tengslanet getur haft afgerandi áhrif á ákvörðun um flutninga, þar sem margir kjósa að búa nálægt fjölskyldu eða vinum, jafnvel þótt það feli í sér lengri ferðatíma til vinnu (Guidon o.fl., 2019). Þá leiddi rannsókn í Danmörku í ljós að fólk hefur tilhneigingu til að búa á svæðum sem líkjast þeim sem það ólst upp á, þar sem geðþótti og persónulegar

skoðanir ásamt félagslegum og menningarlegum hefðum hafa áhrif á búsetuóskir (Ærø, 2006). Svipaðar niðurstöður komu fram í rannsókn á vali á búsetuumhverfi í Hollandi, þar sem margir vildu búa í svipuðu búsetuumhverfi og þeir höfðu alist upp í, hvort sem það var borg, úthverfi, minni þéttbýlisstöðum eða dreifbýli (Jansen, 2020). Slíkt val virðist oft tengjast sterkum tilfinningalegum tengslum við æskuslóðir og uppruna, en rannsókn á Íslandi bendir til að margir sem ólust upp á þéttbýlisstöðum á landsbyggðinni en fluttu á höfuðborgarsvæðið, til dæmis vegna náms, eru líklegri til að flytja aftur á æskuslóðir síðar. Rannsóknin sýndi einnig að flutningar geta tengst því að uppkomin börn flytji heim til að vera nær öldruðum foreldrum eða að foreldrar flytji á efri árum til að vera nær börnum og barnabörnum (Þóroddur Bjarnason, 2022). Þessi atriði verða nánar könnuð í tilviksrannsókninni á Selfossi.

Umönnun barna og annarra fjölskyldumeðlima (e. care taking) og skutl sem tengist því er sagður skýringarþáttur á notkun einkabíls þar sem hann er notaður til að sækja börn og flytja fjölskyldumeðlimi á milli staða, til dæmis í íþrótta-, félags- og tómstundastarf eða til læknis (Næss o.fl., 2018; Næss o.fl., 2021). Þar sem foreldrar velja að fylgja barninu sínu í skólann, til dæmis til að tryggja að þau komist örugg leiðar sinnar eða vegna veðurfars, er notkun einkabílsins mikil vegna þæginda samkvæmt rannsóknum gerðum í Svíþjóð og Noregi (Forsberg o.fl., 2020; Næss o.fl., 2018; Næss o.fl., 2019; Westman o.fl., 2017).

3.3 Samgöngur og aðgengi

Staðsetning búsetu og skipulag byggðar hafa veruleg áhrif á *val á ferðamáta*, hvort sem er í tengslum við vinnu eða aðrar daglegar ferðir. Þeir sem búa nær miðborgum ferðast að jafnaði styttri vegalengdir og kjósa frekar vistvæna ferðamáta, eins og að ganga eða hjóla, á meðan íbúar úthverfa reiða sig að miklu leyti á einkabílinn (Næss o.fl., 2019; Næss o.fl., 2021). Ein helsta skýringin á valinu, samkvæmt rannsóknum gerðum í Noregi og á Íslandi, er sú að miðsvæði bjóða upp á fjölbreyttari valkosti í samgöngum og betra aðgengi að verslun, þjónustu og vinnustöðum í nærumhverfi (Næss o.fl., 2019; Næss o.fl., 2021). Í úthverfum er byggð almennt dreifðari, þar sem íbúðaþéttleiki er minni og hlutfall sérbýla hærra, fjarlægðir lengri og meira rými fyrir einkabíla (Næss o.fl., 2019; Næss o.fl., 2021; Prillwitz o.fl., 2007). Í rannsókninni í Noregi, sem gerð var á borgarsvæðum Stavanger og Osló, kom fram að því lengra sem fólk býr frá atvinnusvæðum miðborga, þar sem flest störf eru staðsett, því lengri tíma taka daglegar ferðir. Þá nýta íbúar úthverfa einkabílinn í ríkari mæli, bæði til og frá vinnu og í öðrum erindum innan borgarinnar, og eru tilbúnir til að sætta sig við lengri ferðavegalengdir á einkabíl til að nálgast besta þjónustuframboðið (Næss o.fl., 2019). Í rannsókninni á Íslandi, sem gerð var á höfuðborgarsvæðinu, kom í ljós að íbúar búsettir nær miðborg Reykjavíkur eða öðrum stærri þjónustukjörnum ferðast almennt styttri vegalengdir og kjósa oftar að ganga eða hjóla á milli staða því þar er *aðgengi að þjónustu* almennt gott. Notkun einkabílsins er þó áfram ríkjandi og tengist að miklu leyti þægindum og tímasparnaði, meðal annars vegna góðs aðgengis að bílastæðum við vinnustaði, verslanir og þjónustusvæði (Næss o.fl., 2021).

Á Íslandi er rótgróin bílamenning, sem hefur mótast af bílmiðuðu skipulagi og mikilli bílaeign almennings (Heinonen o.fl., 2021; Næss o.fl., 2021; Trausti Valsson, 2002). Samkvæmt rannsókn á bílamenningu Íslendinga er litið á bílinn sem ákveðið stöðutákn í samfélaginu og merki um velmegun. Þá eru sterkar félagslegar ímyndir tengdar bílnum og fáir sjá fyrir sér líf án hans, þar sem hann veitir gæði sem felast meðal annars í því að komast hratt á milli staða hvenær sem er. Þeir sem nota almenningssamgöngur upplifa ákveðna fordóma, þar sem litið er niður á þá sem nota strætó og tengja notkun hans við lægri félagslega stöðu í samfélaginu eða fjárhagslega erfiðleika (Heinonen o.fl., 2021).

Í úthverfum eru almenningssamgöngur almennt takmarkaðar og íbúar treysta á notkun einkabílsins vegna *skorts á öðrum raunhæfum ferðamátum* til að ferðast á milli staða á skilvirkan og þægilegan hátt (Ardeshiri og Vij, 2019; Dashtestaninejad o.fl., 2023). Þá hefur verið sýnt fram á í fjórum stórum borgum í Noregi að fjarlægð heimilis frá vinnustað hefur bein áhrif á bílanotkun en þeir sem búa miðsvæðis eru líklegri til að nota almenningssamgöngur á meðan íbúar úthverfa treysta frekar á einkabílinn (Engebretsen o.fl., 2018). Samkvæmt ferðavenjukönnun, sem gerð var á Íslandi árið 2022, ferðast níu af hverjum tíu íbúum landsbyggðarinnar til og frá vinnu á einkabíl sem bílstjórar eða farþegar. Aðeins 1% íbúa nota almenningssamgöngur á meðan 11% ganga eða hjóla. Þegar íbúarnir voru spurðir hvað þyrfti til svo þeir myndu nota strætó oftar nefndi fjórðungur aukna ferðatíðni, 17% nefndu lægra verð og tíundi hver styttri ferðatíma eða betri aðstöðu við strætóskýli. Engu að síður kusu 42% frekar aðra ferðamáta, sem endurspeglar sterk viðhorf til notkunar einkabíls í ferðum á milli staða á Íslandi (Gallup, 2023). Þá sýndi rannsókn á áhrifum fjarvinnu að 40% íbúa Suðurlands fara sjaldnar til og frá höfuðborgarsvæðinu eftir COVID-19 (Sæunn Gísladóttir og Anna Soffía Víkingsdóttir, 2023).

Val um að nota almenningssamgöngur í daglegum ferðum til vinnu stjórnast af bílaeign, vegalengd til vinnu, framboði á bílastæðum við vinnustað og miðaverði í strætó, auk umönnunar barna og annarra fjölskyldumeðlima samkvæmt rannsókn sem gerð var í sveitarfélaginu Agðir í Noregi. Jafnframt kom fram að í litlum bæjum hefur það neikvæð áhrif á notkun almenningssamgangna ef strætó fer sjaldnar en á tuttugu mínútna fresti og göngutími að næstu stoppistöð er lengri en fimm mínútur (Rasca og Saeed, 2022). Þá skiptir aukin tíðni ferða og beinni leiðir meira máli en styttri göngufjarlægð á stoppistöð ef fleiri eiga að nota almenningssamgöngur samkvæmt rannsókn í borgum Noregs (Tennøy o.fl., 2022). Rannsókn Næss og fleiri (2021) á höfuðborgarsvæðinu á Íslandi sýndi einnig að margir Íslendingar upplifa pirring (e. frustration aversion) gagnvart almenningssamgöngum vegna fárra ferða, krókaleiða, langra vegalengda að næstu stoppistöð og óáreiðanlegra brottfaraáætlana, sem gera ferðatíma með strætó langan og oft ófyrirsjáanlegan. Þessi neikvæða upplifun gagnvart strætó er síður tengd notkun einkabíls á höfuðborgarsvæðinu, þar sem aðgengi einkabílsins er gott og hann býður upp á greiða og þægilega för til flestra áfangastaða (Næss o.fl., 2021).

Konur keyra oftar styttri vegalengdir og fara fleiri ferðir á einkabíl en karlar, meðal annars til að lágmarka ferðatíma til og frá vinnu (Ásta Þorleifsdóttir og Sigrún Birna Sigurðardóttir, 2021; Clark o.fl., 2003; D'Agostino o.fl., 2024). Þá eru konur einnig líklegri til að starfa nær heimili en

karlar, sem skýrist að hluta til af kynbundnum hlutverkum og aukinni ábyrgð þeirra á fjölskyldu og heimilisstörfum samkvæmt íslenskri rannsókn um jafnrétti og samgöngur. Þar kemur einnig fram að hefðbundin kvennastörf, til dæmis við kennslu og umönnun, eru oftar staðsett í göngufjarlægð frá heimilum (Ásta Þorleifsdóttir og Sigrún Birna Sigurðardóttir, 2021). Enn fremur sýndi rannsókn í Bandaríkjunum að við flutning fjær vinnustað eru konur líklegri en karlar til að vinna nær heimili og stytta þannig ferðavegalengdir (Clark o.fl., 2003).

Samgöngubætur á vegum stytta leiðir, stækka atvinnu- og þjónustusvæði, auka umferðaröryggi og hafa jákvæð samfélagsleg áhrif á minni bæi samkvæmt íslenskri rannsókn á byggðafestu og búferlaflutningum Íslendinga (Þóroddur Bjarnason, 2022). Með bættum vegum verður auðveldara að sækja vinnu, fjölbreyttari verslun og þjónustu, tómstundir, íþróttir, menningu og aðra afþreyingu til nærliggjandi þéttbýlisstaða á Íslandi (Bjarnason, 2014; Þóroddur Bjarnason, 2022). Bætt þjóðvegakerfi úr borg, til dæmis með stækkun eða breikkun vega til að tryggja umferðaröryggi, getur leitt til fjölgunar íbúa í sveitarfélögum í jaðri borga og útbreiðslu byggðar, en ekki í úthverfum eða miðborgum þeirra, samkvæmt hollenskri rannsókn (Levkovich o.fl., 2020). Þó að slíkar samgöngubætur geti dregið tímabundið úr umferðaröngþveiti þá hefur verið sýnt fram á að bílanotkun eykst samhliða uppbyggingu bættra samgöngumannvirkja og leiðir til hlutfallslegrar aukningar á umferðarmagni (Levkovich o.fl., 2020; Tennøy, 2010). Þá geta *umferðartafir, lengri ferðatími* og önnur óþægindi af miklum umferðarþunga leitt til brottflutnings frá höfuðborgarsvæðinu á Íslandi og að fólk kjósi frekar að búa á fámennari stöðum þar sem er minni umferð (Þóroddur Bjarnason, 2022). Þessi atriði verða könnuð nánar fyrir Selfoss í þessari rannsókn.

3.4 Búsetugæði

Búsetugæði (e. quality of the residential environment) vísa til samspils þátta sem móta lífsgæði og ánægju fólks með heimili sitt og nærumhverfi, þar á meðal húsnæði, græn svæði, nágrannatengsl og aðgengi að þjónustu og samgöngum (Perlaviciute og Steg, 2012; Stefánsdóttir og Xue, 2019). Eiginleikar húsnæðis og nánasta umhverfi þess geta mótað búsetuóskir fólks (Jansen, 2020), en fólk velur sér oftast húsnæði eftir eiginleikum þess, svo sem stærð, skipulagi, fjölda herbergja og tegund (Stefánsdóttir og Xue, 2019).

Rannsókn gerð í Osló á því hvers vegna sumar fjölskyldur flytja úr borginni til nærliggjandi þéttbýlisstaða sýndi að ástæðan hefði verið til að uppfylla óskir um stærra húsnæði, fleiri fermetra og ákveðna *húsnæðistegund*, einkum sérbýli eins og einbýlis-, par- eða raðhús í lágreistri byggð með sér herbergi fyrir hvert barn og einkagarð (Barlindhaug, 2022). Sambærilegar niðurstöður komu fram í Hollandi þar sem barnafjölskyldur vildu helst búa í sérbýli, sérstaklega parhúsi með fjórum til fimm herbergjum og garði, sem er hægt að uppfylla fjær borgarmiðju, til dæmis í úthverfum eða á þéttbýlisstöðum í nærliggjandi sveitarfélögum (Jansen, 2020). Þar sem húsnæðisverð lækkar almennt með aukinni fjarlægð frá miðsvæðum geta barnafjölskyldur oft keypt stærra húsnæði fyrir sama verð utan borgarsvæða, sem hentar fjölskyldunni betur (Barlindhaug, 2022; Jansen, 2020; Þóroddur Bjarnason, 2022).

Nærumhverfið hefur einnig mikil áhrif á búsetuóskir. Fjölskyldur leita gjarnan frá miðsvæðum borga í úthverfin vegna þess að þau eru talin barnvæn og örugg, þar sem stutt er í leiksvæði, skóla, tómstundir og grunnþjónustu (Barlindhaug, 2022; Jansen, 2020; Karsten, 2020; Mazanti, 2007). Auk þess sækjast margir eftir friði og ró og nálægð við náttúru sem mörg borgarumhverfi bjóða ekki upp á (Jansen, 2020; Sinniah o.fl., 2016). Úthverfi þykja almennt fjölskylduvæn og barnvæn vegna grænna svæða, meira rýmis og lágreistari byggðar, sem er það umhverfi sem veitir meiri frið frá hröðu og krefjandi borgarlífi (Barlindhaug, 2022; Karsten, 2020). Þá sýndi dönsk rannsókn að margar fjölskyldur vilja ekki ala upp börn sín í steinsteyptu borgarumhverfi í Kaupmannahöfn heldur frekar í úthverfum eða nálægum bæjum í nálægð við náttúruna (Aner, 2014).

Þá sýndi hollensk rannsókn á vali á búsetuumhverfi að matvöruverslun og almenningsgarður í göngufæri skiptir íbúa máli sem flytja í úthverfi eða á þéttbýlisstaði í nærliggjandi sveitarfélögum borga (Jansen, 2020). Eftir COVID-19 hefur áherslan á aðgengi að grænum svæðum við heimili aukist, en í rannsókn frá höfuðborgarsvæðinu í Osló kom fram að garður og/eða svalir á og við hús skipta íbúa meira máli en áður. Þeir sem bjuggu í litlum íbúðum án svala í faraldrinum voru almennt óánægðari og líklegri til að óska sér stærra húsnæðis í dreifðari byggð með minni íbúaþéttleika, sérstaklega tekjulágir (Wolday, og Böcker, 2023). Þá verða úthverfi eða þéttbýlisstaðir í útjaðri borgarsvæða sífellt meira aðlaðandi, sérstaklega í ljósi aukinna möguleika á fjarvinnu (Schultheiss o.fl., 2024; Vasanen, 2012). Þegar fólk getur dregið úr daglegum ferðum til vinnu þá eykst vilji til að flytja í rýmri og friðsælli byggð (Schultheiss o.fl., 2024).

Búsetuánægja gefur vísbendingar um hvort fólk hafi fengið búsetuóskir sínar uppfylltar en hollenskar rannsóknir sýna að þeir sem búa í samræmi við óskir sínar eru almennt ánægðari og telja sig búa við mikil búsetugæði (Jansen, 2020). Búsetuóskir breytast þó oft í takt við lífsaðstæður, til dæmis við fæðingu barns, veikinda eða vegna takmarkaðra valkosta á húsnæðismarkaði. Þá getur myndast misræmi milli þess sem fólk segist vilja og þess sem það raunverulega velur, til dæmis þegar núverandi húsnæði er orðið of lítið (Hasanzadeh o.fl., 2019; Jansen, 2020). Aftur á móti kom í ljós í Turku í Finnlandi að það var samræmi á milli búsetuóska og raunverulegra búsetugæða þannig að fólk var almennt ánægt með búsetu sína og hugðist ekki flytja, meðal annars vegna viðráðanlegs húsnæðisverðs og framboðs á einbýlishúsum í bænum (Vasanen, 2012). Aðgengi að samgöngum og þjónustu í nærumhverfi hafði einnig afgerandi áhrif á búsetuánægju (Hasanzadeh o.fl., 2019). Á Íslandi bendir rannsókn Þórodds Bjarnasonar (2022) til að búsetuánægja sé almennt meiri í þéttbýli utan höfuðborgarsvæðisins en innan þess, en ekki er greint nánar frá því hvaða þættir búsetugæða liggja þar að baki. Í þessari rannsókn verður það kannað með tilviksrannsókn á Selfossi til að meta hvernig nýaðfluttir íbúar upplifa húsnæði, nærumhverfi og félagslegt samhengi í tengslum við búsetuánægju.

3.5 Samantekt á viðmiðum

Fjölmargar rannsóknir eru til um búsetuóskir og val á ferðamáta, einkum frá löndum í Norður-Evrópu, þar sem landfræðilegar aðstæður eru svipaðar og á Íslandi. Aftur á móti er skortur á rannsóknum sem fjalla sérstaklega um tengsl búsetuóska og val á ferðamáta á smærri þéttbýlisstöðum á Íslandi, einkum þá sem eru utan höfuðborgarsvæðisins en hluti af vinnusóknarsvæði þess.

Í töflu 2 hafa helstu viðmið um búsetuóskir og val á ferðamáta, sem voru rædd í þessum fræðilega kafla og eru skáletruð, verið tekin saman eftir flokkum. Þessi viðmið verða nýtt til mótunar spurningalista rannsóknarinnar, þar sem kannað verður hvernig þau endurspeglast í viðhorfum nýaðfluttra íbúa á Selfossi og hvort þau eigi við þar eða eru frábrugðin fyrri rannsóknum.

Tafla 2. Samantekt á viðmiðum um búsetuóskir og val á ferðamáta samkvæmt fræðilegri umfjöllun, sem verða nánar könnuð á Selfossi og hvernig þau eiga við.

3.1 Efnahagslegir þættir • Tekjur og menntun • Atvinnutækifæri • Fjarvinna • Fasteignaverð	**3.2 Félagslegir þættir** • Aldursskeið • Fjölskyldusamsetning • Nálægð við fjölskyldu og vini • Umönnun barna og annarra fjölskyldumeðlima
3.3 Samgöngur og aðgengi • Val á ferðamáta • Aðgengi að þjónustu • Skortur á öðrum raunhæfum ferðamáta en einkabílnum • Samgöngubætur • Ferðatími og umferðartafir	**3.4 Búsetugæði** • Húsnæðistegund • Nærumhverfið

4

AÐFERÐIR OG GÖGN

Í þessum kafla er fjallað um aðferðir og gögn rannsóknarinnar. Í kafla 4.1 er fjallað um aðferðafræði rannsóknarinnar en hún er tilviksrannsókn sem byggir á blandaðri aðferðafræði. Í kjölfarið er sett fram rannsóknarspurning, sem hefur verið skipt í tvær undirrannsóknar-spurningar. Í köflum 4.2 og 4.3 er farið yfir aðferð hvorrar undirrannsóknarspurningar fyrir sig. Í kafla 4.4 er fjallað um ástæður fyrir því að þéttbýlisstaðurinn Selfoss var valinn sem tilvik rannsóknarinnar og í kafla 4.5 er fjallað um áreiðanleika, réttmæti, endurtekningarhæfni og rannsóknarsiðfræði rannsóknarinnar. Að lokum er stuttlega rætt um afmörkun rannsóknar-innar í kafla 4.6.

4.1 Aðferðafræði og rannsóknarspurning

Rannsóknin er tilviksrannsókn, þar sem ákveðið afmarkað svæði er skoðað til þess að öðlast dýpri og ítarlegri innsýn í viðfangsefnið en fæst með víðtækari rannsókn, sem nær til margra svæða (Bryman, 2016). Helsti ókostur þess að styðjast við eitt tilvik er að erfitt getur verið að alhæfa um niðurstöður yfir á önnur svæði. Þó geta niðurstöðurnar veitt gagnlegar vísbendingar um þróun og aðstæður á sambærilegum stöðum (Bryman, 2016). Valið tilvik rannsóknarinnar er þéttbýlisstaðurinn Selfoss, en nánar er fjallað um val á tilviki í kafla 4.4.

Rannsóknin byggir á blandaðri rannsóknaraðferð, en þá er gagna aflað með bæði eigindlegri og megindlegri aðferð. Sú aðferðafræði hefur marga kosti því betri skilningur fæst á viðfangsefninu (Sigurlína Davíðsdóttir og Anna Ólafsdóttir, 2013). Þá má til dæmis sjá viðfangsefnið í samhengi við raunveruleikann og skilja þá merkingu sem einstaklingur leggur í hann, en einnig að skilja veruleikann út frá mælanlegum breytum og draga ályktanir um þýði út frá niðurstöðum úrtaks. Í megindlegri aðferðafræði er áhersla á að mæla staðreyndir í veruleikanum, til dæmis með spurningakönnun. Í eigindlegri aðferðafræði er reynt að skilja hvaða merkingu fólk leggur í ákveðin viðfangsefni til að sjá veruleikann út frá reynslu og sjónarmiðum þeirra, til dæmis með viðtölum (Loseke, 2016). Í þessari rannsókn var byrjað á að afla heimilda um búsetuóskir og val á ferðamáta til að setja fram viðmið, sem nýttust við mótun spurningakönnunar. Í kjölfarið voru tekin einstaklingsviðtöl til að afla og greina gögn til skýringa á svörum úr spurningakönnuninni.

Til frekari afmörkunar er rannsóknarspurning ritgerðarinnar eftirfarandi:

Að hvaða marki hafa búsetuóskir áhrif á flutninga til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins á Íslandi og hvernig tengjast þær ferðamöguleikum til og frá vinnu?

Til þess að nálgast aðalrannsóknarspurninguna hefur henni verið skipt upp í tvær undirrannsóknarspurningar.

1. Hvaða fræðilegu viðmið henta til að meta mikilvægi búsetuóska og val á ferðamáta við ákvörðun um flutning til þéttbýlisstaða í útjaðri borgarsvæða í Norður-Evrópu?
2. Hvernig skipta búsetuóskir og viðhorf til vinnuferða máli meðal nýaðfluttra íbúa Selfoss?

Í þessu samhengi eru nýaðfluttir íbúar Selfoss skilgreindir sem þeir sem hafa flutt frá höfuðborgarsvæðinu til Selfoss á tímabilinu 2020-2024.

Til að svara undirrannsóknarspurningunum verður eftirfarandi upplýsingum í töflu 3 aflað með viðeigandi aðferðum en nánar er fjallað um aðferðir þeirra í undirköflum 4.2 og 4.3.

Tafla 3. Tegund upplýsinga sem þarf að afla og aðferð til að afla upplýsinganna fyrir hvora undirrannsóknarspurningu.

Undirrannsóknar-spurning	**Tegund upplýsinga sem þarf að afla**	**Aðferð til að afla upplýsinganna**
1	Fræðileg viðmið um búsetuóskir og val á ferðamáta skilgreind samkvæmt rannsóknum í Norður-Evrópu, t.d. á Íslandi, á Norðurlöndum og í Hollandi, en þar eru aðstæður svipaðar og á Íslandi hvað varðar veðurfar, söguleg og menningarleg gildi og hnattstöðu.	Heimildavinna. Lykilheimildir Booi og Boterman (2020), Hasanzadeh (2019), Jansen (2020), Næss og fleiri (2019), Næss og fleiri (2021), Þóroddur Bjarnason (2022).
2	Upplýsingar um ástæður flutnings til Selfoss frá höfuðborgarsvæðinu, núverandi og fyrri húsnæðisaðstæður, helsti kosturinn við Selfoss, búsetuánægja, bakgrunnsupplýsingar, ferðir til og frá vinnu, val á ferðamáta og ferðir í öðrum tilgangi.	Spurningakönnun til nýaðfluttra íbúa Selfoss og viðtöl við valda íbúa til frekari skýringa á svörum.

4.2 Undirrannsóknarspurning 1

Til þess að svara undirrannsóknarspurningu 1 er notuð eigindleg rannsóknaraðferð þar sem leitað var að innlendum og erlendum rannsóknum um búsetuóskir og val á ferðamáta, rannsóknir sem gerðar voru í Norður-Evrópu á sviði skipulagsfræði til að greina stöðu þekkingar á viðfangsefninu. Ákveðið var að afmarka heimildaleit við Norður-Evrópu vegna þess að þar eru svipaðar aðstæður og á Íslandi, til dæmis hvað varðar norðlæga hnattstöðu, veður, árstíðir, nálægð við sjó, menningargildi og sögulega þróun.

Fræðilegt efni, sem var sett fram í kafla 3, var flokkað í fjóra flokka til einföldunar. Flokkarnir vísa í þau þemu og viðmið sem komu hvað oftast fyrir í fræðigreinunum. Þeir eru; 1) efnahagslegir þættir, 2) félagslegir þættir, 3) samgöngur og aðgengi og 4) búsetugæði. Með þessari flokkun var auðveldara að skilgreina þau viðmið sem eru talin skipta mestu máli við ákvörðun um flutning frá borgarsvæðum til útjaðars þeirra og gætu hugsanlega átt við aðstæður á Íslandi og Selfossi, sem tilvik rannsóknarinnar. Útbúin var samantektartafla á

skilgreindum viðmiðum, sem sjá má í töflu 2, og nýttust svo áfram við mótun spurningakönnunar til að kanna hvort viðmiðin gætu átt við aðstæður á Íslandi, sérstaklega Selfoss.

4.3 Undirrannsóknarspurning 2

Til þess að svara undirrannsóknarspurningu 2 var notast við blandaða aðferðafræði. Fyrst var lögð fyrir megindleg spurningakönnun meðal nýaðfluttra íbúa á Selfossi og niðurstöður greindar. Síðan voru tekin eigindleg viðtöl við þrjá íbúa, sem höfðu tekið þátt í spurningakönnuninni, til að fá frekari innsýn í svörin úr könnuninni. Fjallað er um megindlegu könnunina í undirkafla 4.3.1 og eigindlegu viðtölin í undirkafla 4.3.2.

4.3.1 Megindleg spurningakönnun

4.3.1.1 Þýði rannsóknarinnar og val á úrtaki

Rannsóknin beindist að nýaðfluttum íbúum Selfoss, sem fluttu frá höfuðborgarsvæðinu í póstnúmer 800 Selfoss á tímabilinu 1. janúar 2020 til 31. desember 2024. Upplýsingar fengust gjaldfrjálst úr þjóðskrá í janúar 2025 með því skilyrði að aðeins rannsakandi hefði aðgang að þeim og gætti að öryggi og varðveislu þeirra samkvæmt 5. og 6. tölulið 8. greinar laga um persónuvernd og vinnslu persónuupplýsinga nr. 90/2018. Ekki fengust upplýsingar um íbúa sem voru bannmerktir í þjóðskrá, en ekki er vitað hve margir það voru. Gögnin innihéldu upplýsingar um nöfn, kennitölur, núverandi og fyrri heimilisföng, póstnúmer, fyrra sveitarfélag og flutningsdagsetningar (Þjóðskrá Íslands, 2025). Í töflu 4 má sjá hvernig unnið var úr þessum gögnum, en mikilvægt var að greina kyn, reikna aldur, greina frá hvaða landshluta fólk flutti, hvenær og áætla fjölskyldusamsetningu.

Tafla 4. Upplýsingar úr þjóðskrá um nýaðflutta íbúa Selfoss og hvernig þau nýttust.

Upplýsingar	Úrvinnsla
Nöfn	Til að greina kyn og þjóðerni (íslenskt/erlent).
Kennitölur	Til að reikna aldur.
Heimilisfang	Innan þéttbýlis Selfoss í póstnúmeri 800.
Fyrra heimilisfang ásamt póstnúmeri og sveitarfélagi	Til að vita hvaðan fólk fluttist, hvort sem það var innan Selfoss eða utan.
Flutningsdagsetning	Til að vita hvenær íbúar fluttu.
Fjölskyldusamsetning	Út frá núverandi og fyrra heimilisfangi og aldri.

Alls fluttu 5.577 manns á Selfoss á tímabilinu 2020 til 2024, þar af 990 frá höfuðborgarsvæðinu en yfir 2.700 fluttu innanbæjar á Selfossi. Í viðauka C má sjá samantekt greiningar á nýaðfluttum íbúum Selfoss, svo sem kynjaskiptingu og aldursskiptingu.

Með því að greina gögnin, samanber töflu 4, var hægt að velja úrtak. Gögnum var raðað eftir núverandi heimilisfangi, fyrra heimilisfangi og aldri, en þá röðuðust fjölskyldur á hverju heimili saman og þá var hægt að áætla fjölskyldusamsetningu, það er hvort um væri að ræða einstaklinga, hjón, einstætt foreldri og fjölda barna yngri en 18 ára á heimili. Byggt á þeim upplýsingum var úrtak spurningakönnunar ákvarðað, en þátttakendur þurftu að; (a) vera búsettir í póstnúmeri 800 á Selfossi, sem er innan þéttbýlis sveitarfélagsins Árborgar, (b) hafa flutt frá höfuðborgarsvæðinu á árunum 2020-2024, (c) vera Íslendingar, (d) vera fullorðnir, eldri en 18 ára, og (e) aðeins einn af hverju heimili mátti taka þátt. Þar sem upplýsingar um þjóðerni íbúa úr þjóðskrá lá ekki fyrir var ákveðið að afmarka úrtakið við þá sem töluðu íslensku og gætu svarað spurningum án erfiðleika. Það var eingöngu gert til einföldunar, þar sem hvorki var svigrúm né úrræði til að útbúa könnun á fleiri tungumálum eða staðfesta tungumálakunnáttu íbúa með erlend nöfn. Mögulegir þátttakendur voru þá samtals 417 en vegna kostnaðar, tímaramma og mikillar vinnu var úrtakið takmarkað við 250 manns. Þeir voru valdir af handahófi með Excel og tryggt að þátttakendur væru á mismunandi aldri og kynjahlutfall í sem jöfnustu samræmi við þýðið.

4.3.1.2 Uppsetning spurningakönnunar

Spurningakönnunin byggði á fræðilegum viðmiðum um búsetuóskir og val á ferðamáta, sem skilgreind voru í töflu 2 í kafla 3, til að kanna hvort þau samræmdust viðhorfum nýaðfluttra íbúa Selfoss. Könnunin innihélt 33 spurningar, sem voru bæði lokaðar, með fyrir fram mótuðum svarmöguleikum, og opnar, þar sem svarendum gafst kostur á að svara með eigin orðum. Skylt var að svara öllum spurningum, en sumum spurningum átti að sleppa ef svarað var neitandi en spurningin á eftir byggði á jákvæðum svörum eða öfugt. Spurningakönnunina í heild sinni má sjá í viðauka E.

Könnunin var sett upp í Office Forms og skipt í fjóra hluta. Í fyrsta hluta var spurt um búsetuóskir og búsetuánægju, meðal annars viðhorf til núverandi búsetu, fyrri og núverandi húsnæðisaðstæðna, ástæður fyrir flutningi á Selfoss og hvað skipti mestu máli við ákvörðun um flutning, til dæmis að búa í stærra húsnæði, að hafa einkagarð, vera í rólegra umhverfi og nær fjölskyldu og vinum. Í öðrum hluta var spurt um bakgrunn svarenda, svo sem kyn, aldur, fjölskyldusamsetningu heimilis, menntun og tekjur, en þær voru mikilvægar til að greina svör hópsins sem svaraði könnuninni. Í þriðja hluta var spurt um ferðavenjur og val á ferðamáta, meðal annars hvar íbúar unnu eða sóttu skóla, hvernig þeir ferðuðust til vinnu eða skóla og hversu oft þeir sóttu tiltekna þjónustu á höfuðborgarsvæðið, til dæmis verslun, afþreyingu eða heilbrigðisþjónustu. Í fjórða hluta bauðst þátttakendum að skrá inn netfang sitt til að taka þátt í viðtali.

Í könnuninni voru tvær opnar spurningar um hver væri helsti kosturinn við Selfoss að mati íbúa (spurning 6 í hluta 1) og við hvaða aðstæður nýaðfluttir íbúar myndu íhuga að flytja aftur á höfuðborgarsvæðið (spurning 31 í hluta 3). Í niðurstöðum ritgerðarinnar, kafla 5, verða niðurstöður opinna spurninga túlkaðar sem eigindleg gögn, þar sem um er að ræða skýringar á ástæðum fyrir flutningi á Selfoss.

4.3.1.3 Kynningarbréf og dreifing könnunar

Kynningarbréf um spurningakönnunina var útbúið þar sem tilgangur hennar var útskýrður og íbúum boðið að taka þátt nafnlaust í gegnum meðfylgjandi QR-kóða, sem opnaði könnunina á netinu. Í viðauka D má sjá kynningarbréfið. Í bréfinu kom fram að niðurstöður rannsóknarinnar gætu nýst Vegagerðinni og skipulagsyfirvöldum á höfuðborgarsvæðinu. Kynningarbréf í umslagi merktu viðtakanda í úrtaki voru borin í hús þeirra laugardaginn 22. febrúar 2025 af rannsakanda og tveimur aðstoðarmönnum, sem tók átta klukkustundir. Ekki var notast við póstþjónustu í rannsókninni vegna takmarkaðs fjármagns og tíma. Dreifing umslaga gekk vel en ekki náðist að koma umslögum á 32 heimili þar sem nöfn þeirra voru ekki skráð á neinn póstkassa og erfitt reyndist að komast að þeim. Óskráðar póstlúgur voru helst í fjölbýlishúsum og oft voru póstkassar innan lokaðra útihurða í nýjum blokkum, þar sem ekki var hægt að komast inn. Hámarksfjöldi svarenda spurningakönnunarinnar gat því aðeins verið 218.

Viku eftir að kynningarbréfi hafði verið dreift höfðu 36 manns eða 16,5% úrtaks svarað könnuninni. Áminning var birt á Facebook-síðunni Íbúar á Selfossi til að hvetja fleiri til þátttöku. Markmiðið var að ná yfir 20% svarhlutfalli en samkvæmt rannsóknum er 20-25% svarhlutfall í rafrænni könnun með minna en 500 í úrtaki ásættanlegt til að tryggja öruggt mat og áreiðanlegri niðurstöður, sem endurspeglar þýðið (Wu o.fl., 2022). Alls bárust 48 svör og var svarhlutfallið því 22%, sem talið var ásættanlegt.

4.3.1.4 Greining á gögnum

Svör úr spurningakönnuninni birtust um leið og þeim var skilað í Office Forms. Hægt var að flytja svörin úr Office Forms yfir í Excel og vinna frekar með þau. Svörin voru flokkuð eftir þeim fjórum flokkum og viðmiðum sem voru skilgreind í töflu 2 í kafla 3.5. Svörin voru greind í heild sinni og eftir bakgrunnsupplýsingum, svo sem kyni, aldri, fjölskyldusamsetningu, staðsetningu vinnu og ferðamáta til og frá vinnu. Úrvinnslan fór fram í Excel með notkun Pivot-taflna og sía (e. filters).

4.3.2 Eigindleg viðtöl

Til viðbótar við spurningakönnunina voru einstaklingsviðtöl tekin við valda þátttakendur spurningakönnunarinnar til að dýpka skilning á svörum og leita frekari skýringa á þeim atriðum sem vöktu athygli við greiningu svara úr spurningakönnun. Upphaflega stóð til að framkvæma hópviðtöl með íbúum sem sýndu áhuga en vegna tímamarka, umfangs og þar sem ekki þótti líklegt að hópviðtöl myndu skila nýjum upplýsingum umfram það sem þegar hafði komið fram í opnum svörum könnunarinnar var ákveðið að notast frekar við einstaklingsviðtöl. Slík viðtöl henta vel til að dýpka skilning á reynslu einstaklinga og til að kanna í meiri smáatriðum þær ástæður, viðhorf og tilfinningar sem liggja að baki megindlegum gögnum (Yin, 2013).

Viðmælendur voru valdir úr hópi þeirra sem höfðu skráð inn netfangið sitt í lok spurninga-könnunarinnar og haft var samband við þá með tölvupósti og óskað eftir þátttöku þeirra. Þrír sýndu áhuga á að taka þátt í viðtali og var þeim boðin þátttaka. Þótt um fáa viðmælendur hafi verið að ræða þótti stærðin og fjölbreytnin nægjanleg til að safna gögnum frá þessum hópi, þar sem markmiðið var ekki að fá yfirgripsmikla mynd af öllu þýðinu heldur að skýra og dýpka

skilning á ákveðnum þáttum sem komu fram í könnuninni. Það var líka ástæðan fyrir að ekki voru tekin fleiri viðtöl.

Viðtölin fóru fram á mismunandi stöðum og við ólíkar aðstæður, allt eftir því hvar viðmælendur vildu vera, en það er talið best að viðtöl fari fram þar sem viðmælanda líður vel og á auðvelt með að opna sig, til dæmis á heimili eða vinnustað (Bryman, 2016). Tvö viðtöl fóru fram augliti til auglits og eitt í gegnum síma. Lengd viðtala var á bilinu 25 til 40 mínútur. Upplýsingar um viðmælendur og framkvæmd einstaklingsviðtala má sjá í töflu 5. Tekin voru viðtöl við tvær konur (K), sem voru 21 árs og 37 ára, og einn karlmann (M), sem var 55 ára. Viðtölin voru ekki tekin upp en svör voru skráð jafnóðum niður. Ástæða þess var sú að viðtölin voru eingöngu hugsuð til að styðja við megindlegu gögnin og ekki ætluð til frekari eigindlegrar kóðunar eða þemagreiningar. Áherslan var á að styrkja túlkun gagna úr öðrum aðferðafræðilegum nálgunum, fremur en að vera sjálfstæð greining (Yin, 2013).

Tafla 5. Upplýsingar um viðmælendur og framkvæmd einstaklingsviðtala. Tekin voru viðtöl við tvær konur (K) og einn karlmann (M), en talan á eftir vísar í aldur viðmælenda.

Viðmælandi	**Upplýsingar um viðmælendur í viðtalshluta rannsóknar**	**Lengd og staðsetning viðtala**
K-21	Kona um tvítugt, nemi við Háskóla Íslands, keyrir daglega á höfuðborgarsvæðið, flutti á Selfoss árið 2020 og stundaði áður nám í FSu, búsett með foreldrum og systkinum sínum í einbýlishúsi.	40 mínútur í kennslustofu í HÍ.
K-37	Einstæð móðir á fertugsaldri með tvö börn undir 18 ára, vinnur á Selfossi, flutti þangað árið 2021 eftir skilnað til að vera nær fjölskyldu.	25 mínútur í gegnum síma.
M-55	Karlmaður á sextugsaldri, sækir vinnu vikulega í miðkjarna Reykjavíkur, flutti með eiginkonu og syni í parhús árið 2022.	30 mínútur á vinnustað hans.

Allir þátttakendur veittu upplýst samþykki sitt til að taka þátt í viðtölum og fullum trúnaði var heitið. Viðtölin hófust á því að tilgangur rannsóknarinnar var útskýrður sem og hvernig upplýsingarnar yrðu notaðar. Viðtölin voru hálfstöðluð, þar sem stuðst var við viðtalsramma, sem sjá má í viðauka F. Hann byggði á þeim þáttum sem þóttu sérstaklega áhugaverðir í yfirferð á gögnum úr spurningakönnuninni. Þessir þættir sneru meðal annars að þjónustustigi á Selfossi, nálægð við náttúru, bílanotkun og almennri ánægju með búsetu á Selfossi. Viðtölin veittu einnig ýmsar grunnupplýsingar um aðstæður á Selfossi, sem nýttust í öðrum köflum ritgerðarinnar. Viðtalsgögnin nýttust þannig til að skýra og dýpka þær niðurstöður sem komu fram í könnuninni, til dæmis varðandi afstöðu til bílanotkunar, stærðar húsnæðis og mikilvægi nálægðar við náttúru. Eigindleg viðtöl eru sérstaklega gagnleg við slíka eftirfylgni þar sem þau varpa ljósi á það hvernig fólk upplifir aðstæður og tekur ákvarðanir (Brinkmann og Kvale, 2014).

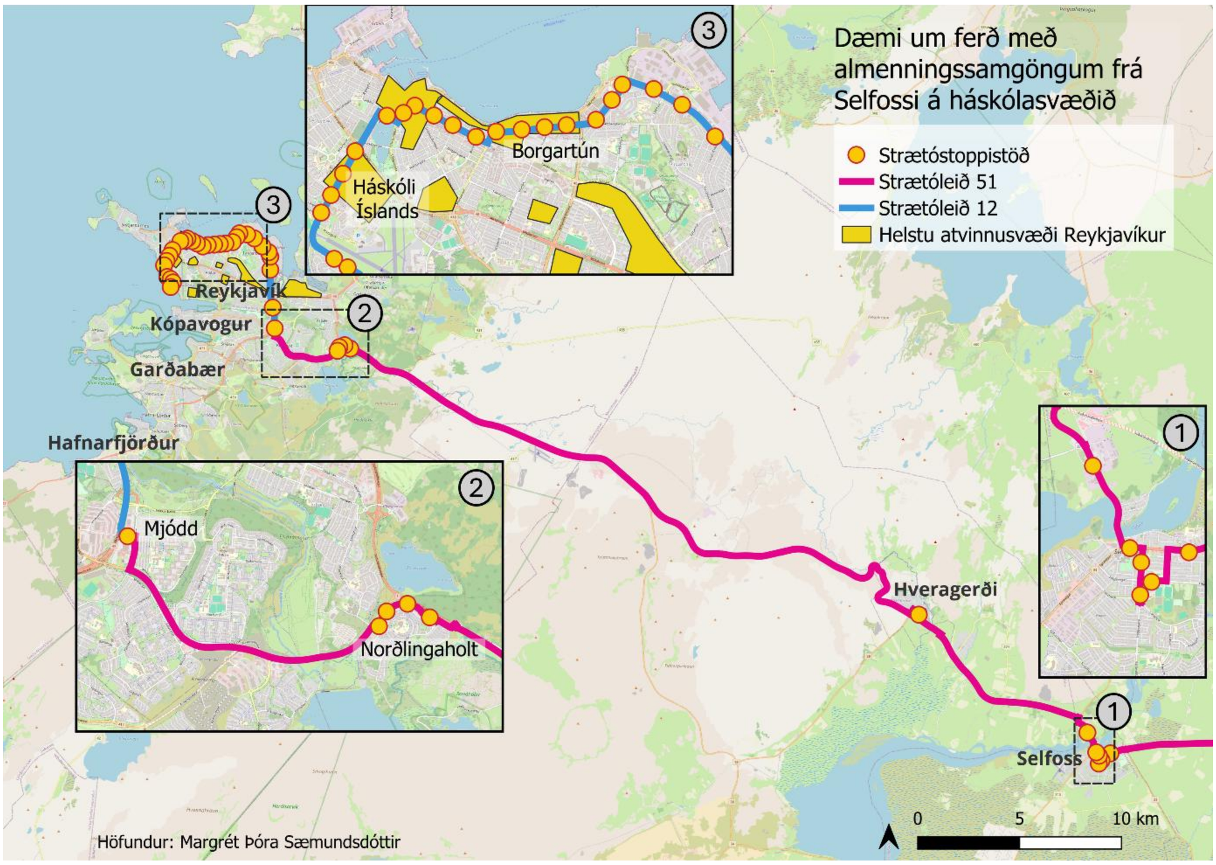
4.4 Um Selfoss sem tilvik rannsóknar

Þéttbýlisstaðurinn Selfoss í sveitarfélaginu Árborg var valinn sem tilvik rannsóknarinnar og þótti sérstaklega áhugavert vegna staðsetningar innan vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins og stöðu sem stærsta þéttbýlissvæði Suðurlands, auk hraðrar uppbyggingar og örrar íbúafjölgunar síðustu ár. Nánar er fjallað um hvern þátt í undirköflum 4.4.1, 4.4.2 og 4.4.3. Aðrir þéttbýlisstaðir í nærliggjandi sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins og innan vinnusóknarsvæðisins komu til greina sem tilvik rannsóknar, þar á meðal Þorlákshöfn eða Hveragerði á Suðurlandi, Keflavík, Njarðvík eða Vogar á Suðurnesjum og Akranes á Vesturlandi. Niðurstöður rannsóknarinnar með Selfoss sem tilvik gætu veitt innsýn í sambærilega þróun á þessum stöðum.

4.4.1 Staðsetning innan vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins

Selfoss er staðsett innan vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins í sveitarfélaginu Árborg (Sigríður Elín Þórðardóttir og Anna Lilja Pétursdóttir, 2021) og er í um 57 kílómetra fjarlægð frá miðborg Reykjavíkur um Hellisheiði, en ef farið er um Þrengslin (sjá mynd 1) lengist vegalengdin um tíu kílómetra (Vegagerðin, e.d.-d). Akstурstími er um 45 mínútur eftir Suðurlandsvegi, um Hellisheiði og yfir gömlu Ölfusárbrúna (Sveitarfélagið Árborg, 2022a; Vegagerðin, e.d.-d). Núverandi Suðurlandsvegur, sem er jafnframt hluti af þjóðvegakerfinu, liggur í gegnum Selfoss, austur á Hellu eða suður á Eyrarbakka. Ný Ölfusárbrú norðaustan við Selfoss er í undirbúningi, sem mun beina umferð út fyrir þéttbýlið og draga úr þungaflutningum í gegnum bæinn (Sveitarfélagið Árborg, 2022a; Rúnar Guðmundsson, skipulagsfulltrúi Árborgar, munnleg heimild 11. mars 2025; Svanur Geir Bjarnason, svæðisstjóri Suðursvæðis hjá Vegagerðinni, munnleg heimild 11. mars 2025).

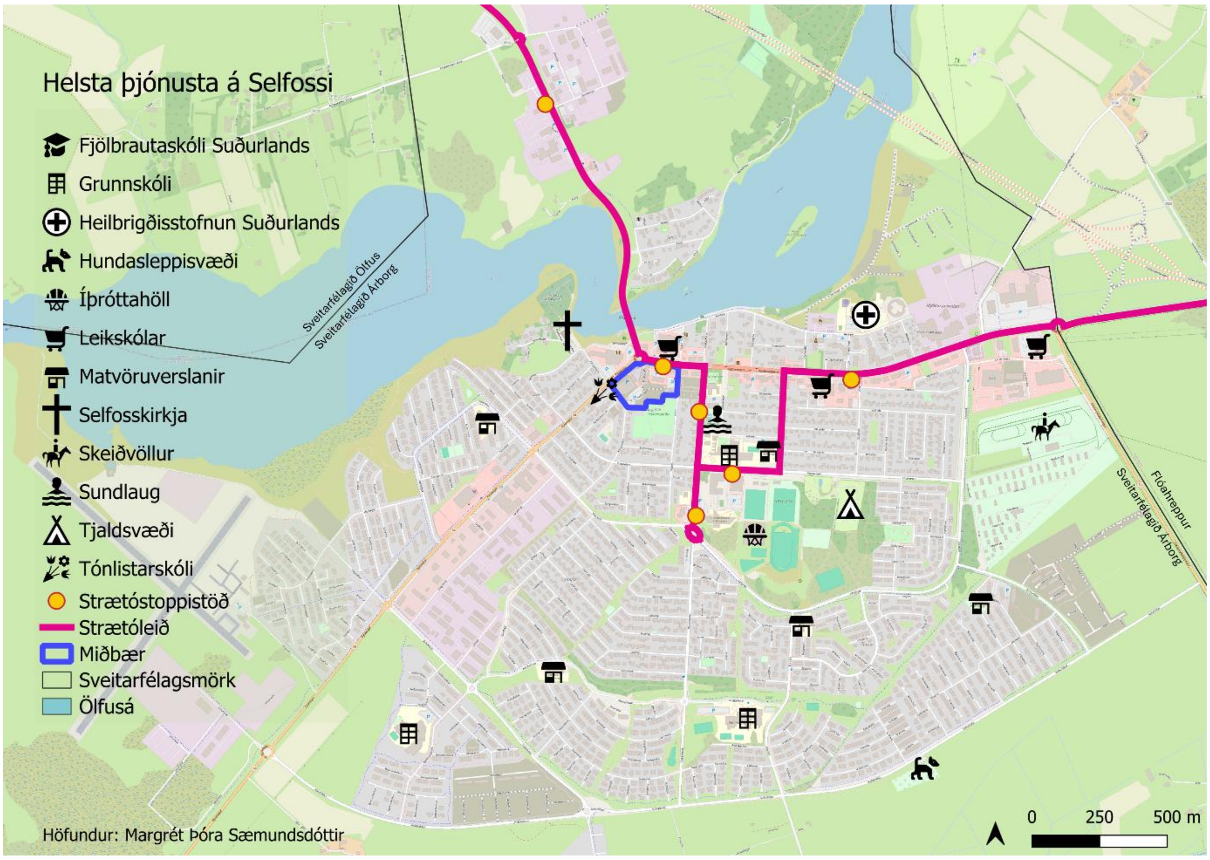
Landsbyggðarstrætisvagnar númer 51 og 52, sem Vegagerðin heldur úti (Vegagerðin, e.d.-a), fara frá Selfossi til Reykjavíkur tíu sinnum á dag alla virka daga, en færri ferðir eru farnar um helgar (Strætó, e.d.-c). Fjórar ferðir eru farnar frá Selfossi fyrir klukkan níu á morgnana, þrjár með vagni númer 51 klukkan 6:20, 7:20 og 8:50 frá N1 og ein ferð með vagni númer 52 klukkan 8:48 frá ráðhúsinu (Strætó, e.d.-c). Dæmigert ferðalag frá N1 á Selfossi í Háskóla Íslands tekur um 70 mínútur, en skipta þarf um vagn í Mjódd (Strætó, e.d.-a). Á mynd 4 má sjá leiðina sem strætó keyrir frá Selfossi á háskólasvæðið í Reykjavík, en hann stoppar jafnframt í Hveragerði og Norðlingaholti. Samtals eru stoppistöðvarnar 32, þar af 21 frá Mjódd að Háskóla Íslands, og kostnaður fyrir eina staka ferð er 2.400 krónur, en ef keypt er árskort kostar stök ferð alla virka daga um 500 krónur með landsbyggðarstrætó (Strætó, e.d.-a, e.d.-b).



Mynd 4. Strætóleið frá Selfossi til höfuðborgarsvæðisins. Dæmi um leið frá N1 á Selfossi í Háskóla Íslands í Reykjavík. Leið nr. 51 frá Selfossi um Hveragerði og Norðlingaholt, skipt í vagn nr. 12 í Mjódd sem fer um Sæbraut á Suðurgötu. Heildarferðatími er 71 mínúta (byggt á leið af vef Strætó, e.d.-b). Gögn: Landmælingar Íslands (e.d.-b), Miðbær Selfoss (e.d.), Reykjavíkurborg (2021a) og Strætó (e.d.-b).

4.4.2 Miðstöð verslunar, þjónustu og iðnaðar á Suðurlandi

Selfoss er miðstöð verslunar, þjónustu og iðnaðar á Suðurlandi, sem skapar bænum ákveðna sérstöðu og aðdráttarafl um allt Suðurland (Sveitarfélagið Árborg, 2022a). Í skýrslu Byggðastofnunar er Selfoss skilgreint sem sérstakt vinnusóknarsvæði (Sigríður Elín Þórðardóttir og Anna Lilja Pétursdóttir, 2021) en þar eru fjölbreytt atvinnufyrirtæki í iðnaði og þjónustu, sem veita fjölda fólks atvinnu innan og utan sveitarfélagsins (Sveitarfélagið Árborg, 2022a). Selfoss er einnig miðstöð menntunar á Suðurlandi þar sem Fjölbrautaskóli Suðurlands (FSu) þjónar öllu Suðurlandi (Fjölbrautaskóli Suðurlands, 2014). Á Selfossi er fjölbreytt verslun og þjónusta, þar á meðal stórar matvöruverslanir, til dæmis Bónus, Nettó og Krónan, Heilbrigðisstofnun Suðurlands, Selfosskirkja, þrír grunnskólar, fimm leikskólar, sundlaug, íþróttahöll og tónlistarskóli, eins og sjá má á mynd 5. Árið 2021 opnaði nýr miðbær með fjölbreyttum verslunum, veitingastöðum og afþreyingu, en ráðgert er að stækka miðbæinn enn frekar til vesturs og suðurs (Miðbær Selfoss, e.d.).



Mynd 5. Fjölbreytt þjónusta er á Selfossi, meðal annars fimm leikskólar, þrír grunnskólar, fjölbrautaskóli, stórar matvöruverslanir, tónlistarskóli, íþróttahöll, sundhöll og útivistarsvæði. Strætóstoppistöðvar landsbyggðarstrætó eru merktar inn á kortið. Gögn: Já.is (e.d.), Landmælingar Íslands (e.d.), Miðbær Selfoss (e.d.), Strætó (e.d.-b) og Sveitarfélagið Árborg (e.d.-a, e.d.-b, e.d.-c).

4.4.3 Hröð íbúafjölgun og uppbygging

Íbúum Selfoss hefur fjölgað úr rúmlega 5.000 í yfir 10.000 manns síðustu tuttugu ár (Hagstofa Íslands, 2025b). Frá árinu 2020 hefur árleg íbúafjölgun verið um 4-4,5% á ári, en mest fjölgaði um 6% á ári á árunum 2018-2020 (Hagstofa Íslands, 2025b). Gert er ráð fyrir 3% árlegri fjölgun í aðalskipulagi Árborgar 2020-2036, sem jafngildir fjölgun um 300 manns samkvæmt miðspá og þörf fyrir 160 nýjar íbúðir árlega út skipulagstímabilið (Sveitarfélagið Árborg, 2022a). Þó eru ýmsir óvissuþættir um spá um íbúafjölgun. Í greinargerð aðalskipulags kemur fram að nálægð við höfuðborgarsvæðið, fjölskylduvæn stefna bæjaryfirvalda og næg atvinnutækifæri stuðli að hraðri uppbyggingu í sveitarfélaginu (Sveitarfélagið Árborg, 2022b). Að sögn skipulagsfulltrúa Árborgar er þó miðað við háspá, sem samsvarar byggingu 300 nýrra íbúða árlega miðað við 5% árlega íbúafjölgun, en afkastageta hitaveitunnar takmarkar þó hversu hratt má byggja. Þegar fjölgaði mest á Selfossi fylgdi innviðauppbygging ekki með nýrri byggð, en nú er tryggt að öll innviðauppbygging og grunnþjónusta sé til staðar í nýjum hverfum þegar uppbygging þeirra hefst (Rúnar Guðmundsson, skipulagsfulltrúi Árborgar, munnleg heimild 11. mars 2025).

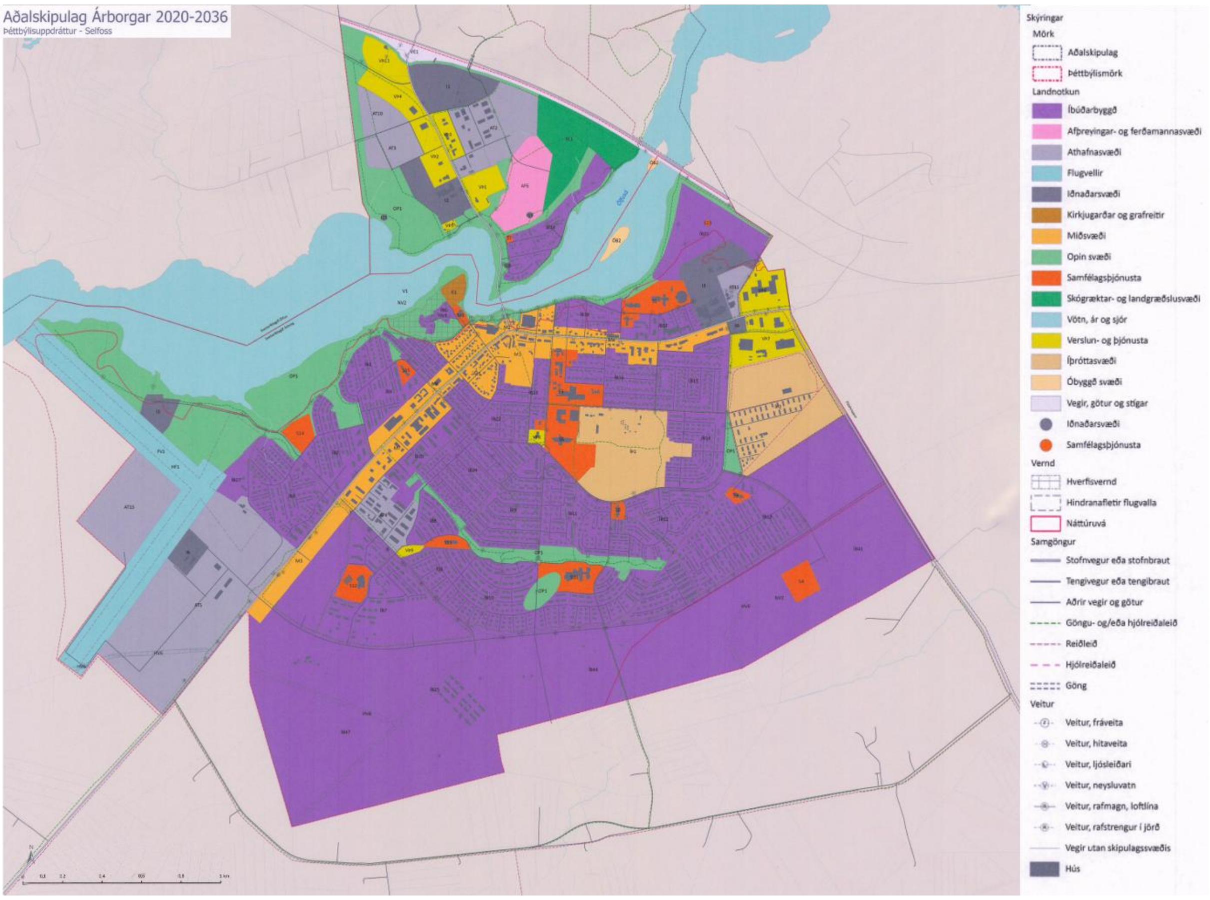
Í stefnu Árborgar er lögð áhersla á fjölbreytta búsetukosti sem henta ólíkum hópum, svo sem barnafjölskyldum, einstaklingum og eldri borgurum (Sveitarfélagið Árborg, 2006). Á Selfossi einkennist byggðin af lágreistum sérbýlum, þar sem einbýlis-, par- og raðhús á einni til tveimur

hæðum eru algengust, eins og sjá má á mynd 6. Hlutfall sérbýla er hátt, þar sem tæplega þrjár af hverjum fjórum íbúðum eru einbýlishús (Sveitarfélagið Árborg, 2022a).

Mynd 6. Selfoss einkennist af lágreistri byggð. Samsett mynd, myndir teknar með skjáskoti af vef já.is 3. apríl 2025 (Já.is, 2022).

Áhersla aðalskipulagsins hefur verið á byggingu rað- og parhúsa á Selfossi, en stefnt er að því að auka hlut fjölbýlishúsa til að ná betri þéttleika og landnýtingu (Húsnæðis- og mannvirkjastofnun, 2024; Rúnar Guðmundsson, skipulagsfulltrúi Árborgar, munnleg heimild 11. mars 2025; Sveitarfélagið Árborg, 2022b). Íbúðaþéttleikinn er um 12-20 íbúðir á hvern hektara, en upplýsingar um íbúaþéttleika liggja ekki fyrir í aðalskipulagi (Sveitarfélagið Árborg, 2022b). Einkabíllinn hefur gegnt lykilhlutverki í þróun skipulags á Selfossi frá upphafi (Sveitarfélagið Árborg, 2022a). Fyrirhuguð stækkun bæjarins er til suðurs samkvæmt þéttbýlisuppdrætti Selfoss, sem sjá má á mynd 7 (Sveitarfélagið Árborg, 2022c).

Niðurstöður úr þessari rannsókn gætu varpað skýrara ljósi á hvaða búsetugæði nýaðfluttir íbúar Selfoss, og aðrir sem hafa í huga að flytja þangað frá höfuðborgarsvæðinu á næstu árum, sækjast eftir. Það gæti haft áhrif á ákvarðanir skipulagsyfirvalda á svæðinu og fyrirhugaða stækkun og uppbyggingu bæjarins.



Mynd 7. Ráðgert er að Selfoss stækki til suðurs á skilgreind íbúðarsvæði (fjólublá) samkvæmt þéttbýlisuppdrætti Selfoss í aðalskipulagi Árborgar 2020-2036. Óbyggð íbúðarsvæði á Selfossi eru syðst í bænum. Höfundur: Sveitarfélagið Árborg (2022c).

4.5 Áreiðanleiki, réttmæti, endurtekningarhæfni og rannsóknarsiðfræði

Í rannsókninni var leitast við að tryggja áreiðanleika (e. reliability) með stöðluðum aðferðum við gagnasöfnun og skýrum skráningaraðferðum. Réttmæti (e. validity) var styrkt með því að tryggja að spurningarnar í könnuninni væru í samræmi við rannsóknarspurninguna og mældu það sem ætlunin var að kanna (Bryman, 2016).

Endurtekningarhæfni (e. replicability) vísar til þess að aðrir rannsakendur geti framkvæmt sambærilega rannsókn með sömu aðferðum og gagnaöflun og fengið svipaðar eða sambærilegar niðurstöður. Þetta er sérstaklega mikilvægt í megindlegum rannsóknum þar sem stöðugleiki í framkvæmd og gagnagreiningu eykur trúverðugleika niðurstaðna (Bryman, 2016). Í þessari rannsókn var leitast við að lýsa gagnaöflun, úrtaki og greiningaraðferðum með skýrum hætti til að auðvelda endurtekningu við sambærilegar aðstæður. Þó eigindleg viðtöl séu ekki ætluð til beinnar endurtekningar geta þau samt styrkt ályktanir þegar þau eru framkvæmd og skráð með gagnsæjum hætti (Tracy, 2010). Þrátt fyrir áherslu á endurtekningarhæfni er ekki tryggt að nákvæmlega sömu niðurstöður fáist ef rannsóknin verður endurtekin, þar sem breytileiki í úrtaki, aðstæðum og tímasetningu getur haft áhrif á niðurstöður (Bryman, 2016).

Siðferðileg sjónarmið voru höfð að leiðarljósi í öllu rannsóknarferlinu. Virðing fyrir sjálfræði þátttakenda (e. principle of respect for autonomy) var tryggð með upplýstu samþykki þeirra (Oancea, 2013). Í kynningarbréfi fengu þátttakendur skýrar upplýsingar um tilgang rannsóknarinnar og hvernig gögnin yrðu nýtt (sjá viðauka D) ásamt því að fá nægan tíma til að hugleiða þátttöku, þar sem rúmlega vikufrestur var gefinn til að svara könnuninni. Samþykki þeirra fólst í því að taka þátt í könnuninni að undangengnum lestri kynningarbréfs og upplýsinga sem fylgdu könnun, samanber viðauka D og E. Trúnaður (e. principle of trust) var tryggður með því að vernda persónulegar upplýsingar og virða einkalíf þátttakenda (e. privacy). Við gagnaöflun, úrvinnslu og birtingu niðurstaðna voru hvorki nöfn né auðkennanlegar upplýsingar notaðar. Gögn úr könnun og viðtölum voru geymd á öruggum stað og aðeins rannsakandi hafði aðgang að þeim (Oancea, 2013). Talið er að þátttakendur hafi ekki orðið fyrir skaða af rannsókninni. Þvert á móti er vonast til að niðurstöðurnar komi bæði þátttakendum og samfélaginu til góða. Þannig var meginreglum um skaðleysi (e. principle of benefience/non-malefience) fylgt (Oancea, 2013).

4.6 Afmörkun rannsóknar

Rannsóknin beinist ekki að hagfræðilegum, sálfræðilegum eða verkfræðilegum þáttum, svo sem tæknilegum lausnum á umferðarvanda. Þessi í stað er sjónum beint að skipulagslegum þáttum, sem snerta búsetuóskir, val á ferðamáta, búsetugæði og aðgengi til og frá vinnu á höfuðborgarsvæðinu. Þá náði rannsóknin einungis til íbúa með íslensk nöfn, sem takmarkar möguleikann á að yfirfæra niðurstöður á allt þýðið, þar á meðal erlenda íbúa sem kunna að hafa aðrar búsetuóskir eða ferðavenjur.

Markmið rannsóknarinnar er að varpa ljósi á hvernig skipulag getur mótað ákvarðanir þeirra sem velja að búa á nærliggjandi þéttbýlisstöðum höfuðborgarsvæðisins, svo sem á Selfossi, og hvernig ákvarðanir tengjast byggðaþróun og samgöngum. Rannsóknin leitast við að sýna hvernig sjónarhorn skipulagsfræðinnar getur nýst við stefnumótun sem miðar að því að takast á við útþenslu byggðar, fjölga fjölbreyttum búsetukostum og þróa sjálfbærar og skilvirkar samgöngulausnir innan vinnusóknarsvæða borga.

5

NIÐURSTÖÐUR

Í þessum kafla eru niðurstöður rannsóknarinnar kynntar. Kaflinn skiptist í tvo undirkafla. Kafli 5.1 fjallar um megindlegar niðurstöður spurningakönnunar og kafli 5.2 fjallar um eigindlegar niðurstöður úr opnum svörum könnunar og viðtölum. Niðurstöðurnar eru flokkaðar eftir fjórum meginflokkum og viðmiðum í fræðilegum kafla samanber töflu 2 í kafla 3.5. Í viðauka G má finna fleiri niðurstöður úr spurningakönnun.

5.1 Megindleg spurningakönnun

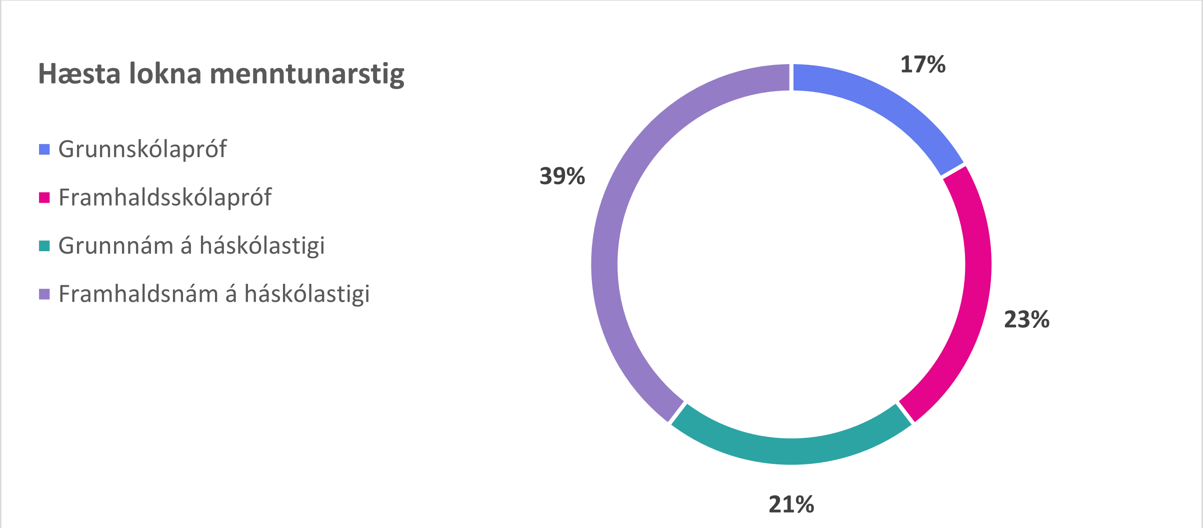
Spurningakönnunin var opin dagana 22. febrúar til 3. mars 2025 og svöruðu alls 48 manns. Svarhlutfallið var 22% innan úrtaksins og öll svör voru gild, þar sem allir þátttakendur höfðu flutt til Selfoss frá höfuðborgarsvæðinu á árunum 2020-2024. Kynjahlutfall þátttakenda var nokkuð jafnt en fleiri konur (56%) en karlar (44%) svöruðu könnuninni. Enginn skilgreindi sig af öðru kyni.

Niðurstöður spurningakönnunarinnar eru taldar áreiðanlegar þar sem svarendur voru fjölbreyttir hvað varðar kyn, aldur, lengd búsetu á Selfossi, fjölskyldusamsetningu, menntun, tekjur og atvinnu. Einnig voru svörin fjölbreytt þegar spurt var um staðsetningu vinnu eða skóla á höfuðborgarsvæðinu. Þátttakendur könnunarinnar endurspegla þýðið nokkuð vel. Samkvæmt gögnum þjóðskrár um nýaðflutta íbúa Selfoss frá höfuðborgarsvæðinu á árunum 2020 til 2024, sem sjá má í viðauka C, var kynjahlutfallið 52% karlar og 48% konur. Þá var þriðjungur yngri en 18 ára, tíundi hver íbúi á aldrinum 18-24 ára, þriðjungur á aldrinum 25-40 ára, einn fimmti á aldrinum 41-60 ára og um tíundi hver 60 ára og eldri. Þó svo að konur hafi svarað frekar en karlar og eldri aldurshópar oftar verið meðal svarenda en þeir yngri þá endurspegla niðurstöðurnar vel fjölbreytileika hópsins sem flutti til Selfoss á umræddu tímabili.

5.1.1 Efnahagslegir þættir

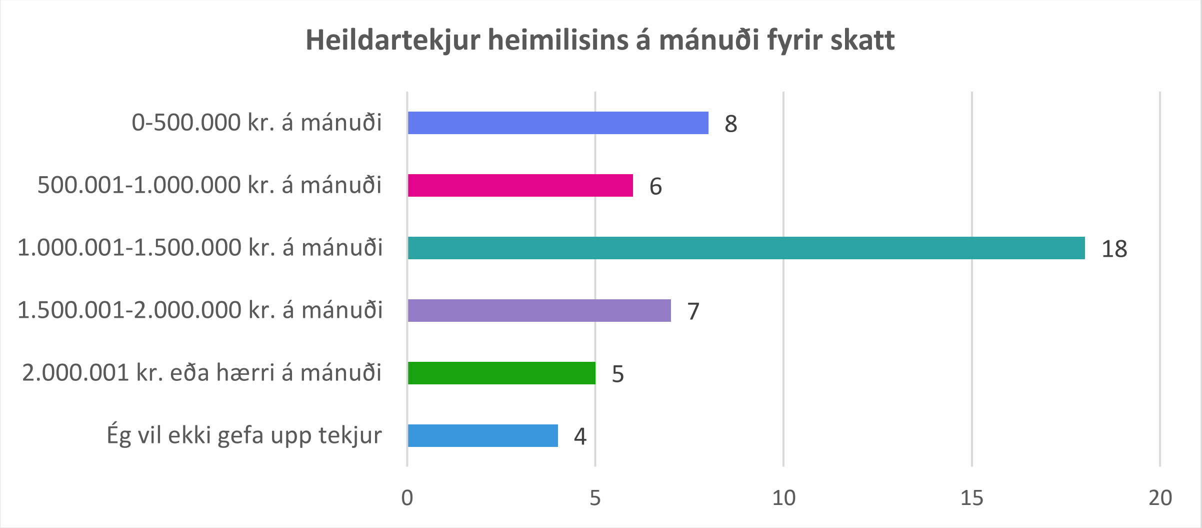
5.1.1.1 Tekjur og menntun

Tveir af hverjum fimm svarendum (39%) höfðu lokið framhaldsnámi á háskólastigi, svo sem meistaragráðu eða doktorsgráðu. Dreifing lægri menntunarstiga var annars nokkuð jöfn, en um 17% höfðu lokið grunnskólaprófi, fjórðungur hafði lokið framhaldsskólaprófi (23%), fimmtungur grunnnámi á háskólastigi (21%), eins og sjá má á mynd 8. Fjöldi svara var 48.



Mynd 8. Hæsta lokna menntunarstig svarenda. Flestir höfðu lokið framhaldsnámi á háskólastigi.

Algengasta tekjubil heimilanna var 1 til 1,5 milljón króna á mánuði í heildartekjur fyrir skatt og voru átján heimili í þeim tekjuflokki, eins og sjá má á mynd 9. Þá var meira en helmingur barnafjölskyldna í þessum hópi. Fjórir svarendur vildu ekki gefa upp tekjur, en dreifing heildartekna var annars nokkuð jöfn milli hópa. Fjöldi svara var 48.



Mynd 9. Heildartekjur heimila fyrir skatt. Flestar fjölskyldur voru með 1 til 1,5 milljónir króna í heildartekjur á mánuði fyrir skatt.

Tengsl eru á milli menntunarstigs og tekna. Flestir þeirra sem höfðu lokið framhaldsnámi á háskólastigi bjuggu á heimili með 1 til 1,5 milljón í mánaðarlegar heildartekjur fyrir skatt, samanber töflu 6. Þeir sem höfðu lokið grunnskólaprófi eða framhaldsskólaprófi voru almennt með lægri tekjur eða undir 1,5 milljón í heildartekjur fyrir skatt. Fjöldi svara var 48.

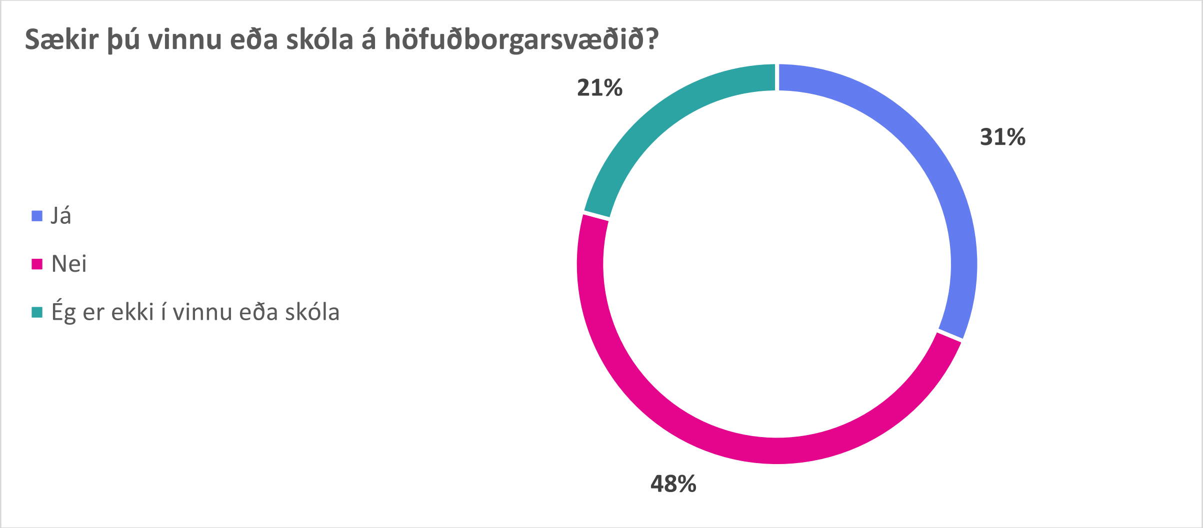
Tafla 6. Dreifing menntunarstigs eftir heildartekjum heimila.

Heildartekjur á mánuði / Menntunarstig	**0-500 þús.**	**500 þús.- 1 milljón**	**1-1,5 milljón**	**1,5-2 milljónir**	**2 milljónir eða hærri**	**Vil ekki svara**	**Samtals**
Grunnskólapróf	2	2	1	1	1	1	**8**
Framhaldsskólapróf	3	3	4	0	0	1	**11**
Grunnnám á háskólastigi	3	0	4	1	1	1	**10**
Framhaldsnám á háskólastigi	0	1	9	5	3	1	**19**
Samtals	**8**	**6**	**18**	**7**	**5**	**4**	**48**

Gögnin benda til þess að hærra menntunarstig tengist oftar hærri tekjum. Á heimilum með börn yngri en 18 ára voru heildartekjur oftast 1 milljón eða hærri (74%), þar af flest á bilinu 1 til 1,5 milljón. Á heimilum þar sem ekki voru börn voru heildartekjur oftar undir 1,5 milljón (76%), flest með tekjur á bilinu 500 þúsund til 1,5 milljón í heildartekjur fyrir skatt. Meðalfjöldi á heimili barnafjölskyldna var þrír til fjórir en heimili án barna var einn til tveir. Af þessu má ætla að heildartekjur á hvern einstakling séu lægri hjá barnafjölskyldum, undir 500 þúsundum á mann, á meðan þær voru ein milljón á mann á heimilum án barna. Árið 2022 voru heildartekjur háskólamenntaðra á Íslandi um 930 þúsund á mánuði en grunnskólamenntaðra um 640 þúsund (Hagstofa Íslands, 2024b).

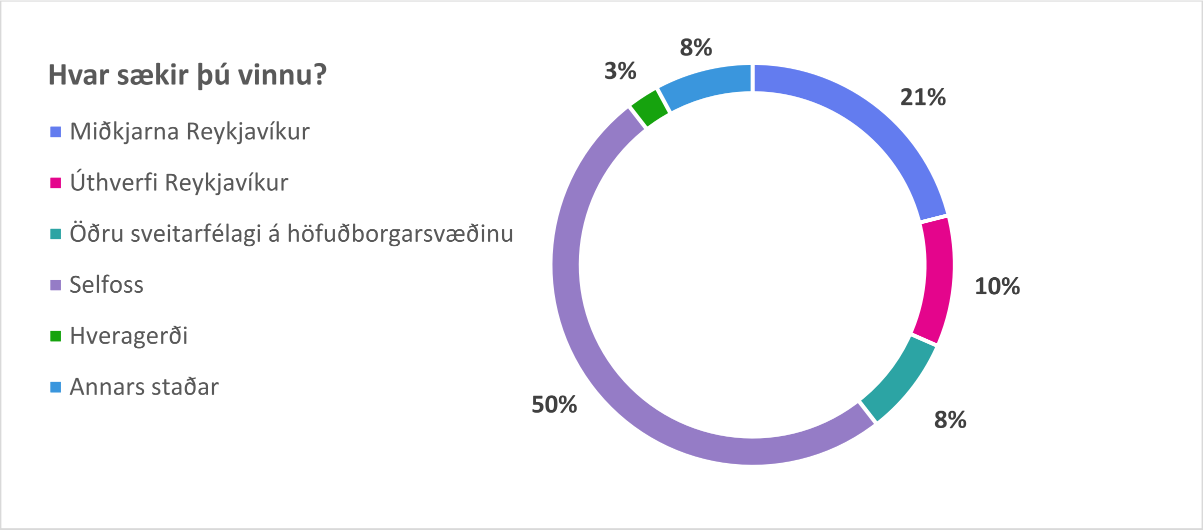
5.1.1.2 Atvinnutækifæri

Af þeim 48 sem svöruðu könnuninni voru 38 (80%) í vinnu eða námi, eins og sjá má á mynd 10. Hinir tíu voru ekki í vinnu eða skóla en það voru allt eldri borgarar (67 ára og eldri) sem eru komnir á eftirlaunaaldur og þar með hættir að vinna.



Mynd 10. Um þriðjungur svarenda sækir vinnu eða skóla á höfuðborgarsvæðið og helmingur vinnur á Selfossi.

Á mynd 11 má sjá að tveir af hverjum fimm (39%) sem vinna eða stunda nám sækja vinnustað eða skóla á höfuðborgarsvæðinu. Af þeim fimmtán sem vinna á höfuðborgarsvæðinu sækja átta (53%) vinnustað í miðkjarna Reykjavíkur á helsta atvinnusvæði borgarinnar, til dæmis í miðbænum, Borgartúni og á háskólasvæðinu. Af þeim 23 sem vinna utan höfuðborgar-svæðisins vinna nítján á Selfossi (82%) en þrír sækja vinnu á nærliggjandi staði, svo sem í Hveragerði, á Borg í Grímsnesi eða Hellu. Einn stundar fjarnám við skóla erlendis.



Mynd 11. Þeir sem sækja vinnu á höfuðborgarsvæðið sækja flestir vinnu í miðkjarna Reykjavíkur, það er á helsta atvinnusvæði borgarinnar, en þeir sem sækja ekki vinnu eða skóla á höfuðborgarsvæðið vinna flestir á Selfossi.

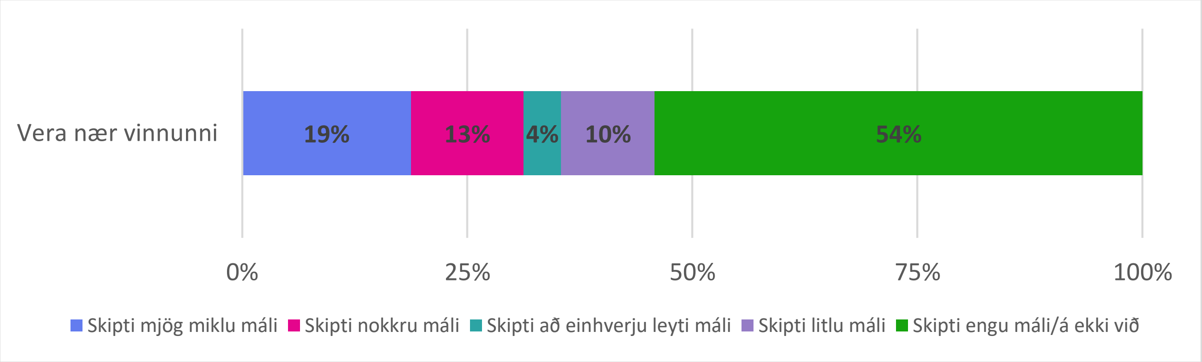
Svarendur starfa í fjölbreyttum störfum, meðal annars sem kennarar, bílstjórar, sérfræðingar, skrifstofumenn og lögfræðingar. Í töflu 7 hafa störfin verið flokkuð samkvæmt starfaflokkunarkerfi Hagstofu Íslands, ÍSTARF21 (Hagstofa Íslands, 2022). Fjöldi svara var 38.

Tafla 7. Störf svarenda flokkuð eftir starfaflokkunarkerfi Hagstofu Íslands, ÍSTARF21 (Hagstofa Íslands, 2022).

Starfaflokkun	**Störf**	**Fjöldi**
1 Störf stjórnenda	Stjórnandi	1
2 Sérfræðistörf	Fata- og textílhönnun, hjúkrunarfræðingur, kennari, lögfræðingur, lögmaður, sérfræðingur á ríkisstofnun, skrifstofustjóri, tannsmíði, tölvunarfræðingur, verkfræðingur	17
3 Störf tækna og sérhæfs starfsfólks	Deildarstjóri, læknanemi, lyfjaframleiðsla, sérfræðistarf í tækniiðnaði, tækniteiknari, skrifstofumaður, jógakennari	7
4 Skrifstofustörf	Kjarafulltrúi, skrifstofuvinna	2
5 Þjónustu-, umönnunar- og sölustörf	Afgreiðslumaður, leikskólastarfsmaður, hótelmóttaka, umönnun, vörustjóri	5
6 Landbúnaðar-, útgerðar- og skógræktarstörf	Tamningamaður	1
7 Iðnaðarstörf	Verktaki	1
8 Störf við vélar, vélgæslu og samsetningu	Bílstjóri, tækjamaður	3
9 Ósérhæfð störf	Endurvinnsla	1
Samtals		**38**

Helmingur svarenda (50%) taldi sig ekki geta unnið nær heimili sínu, en allir sem vinna utan höfuðborgarsvæðisins töldu það mögulegt. Þá hafði um þriðjungur (29%) íhugað að skipta um starf til að vinna nær heimili.

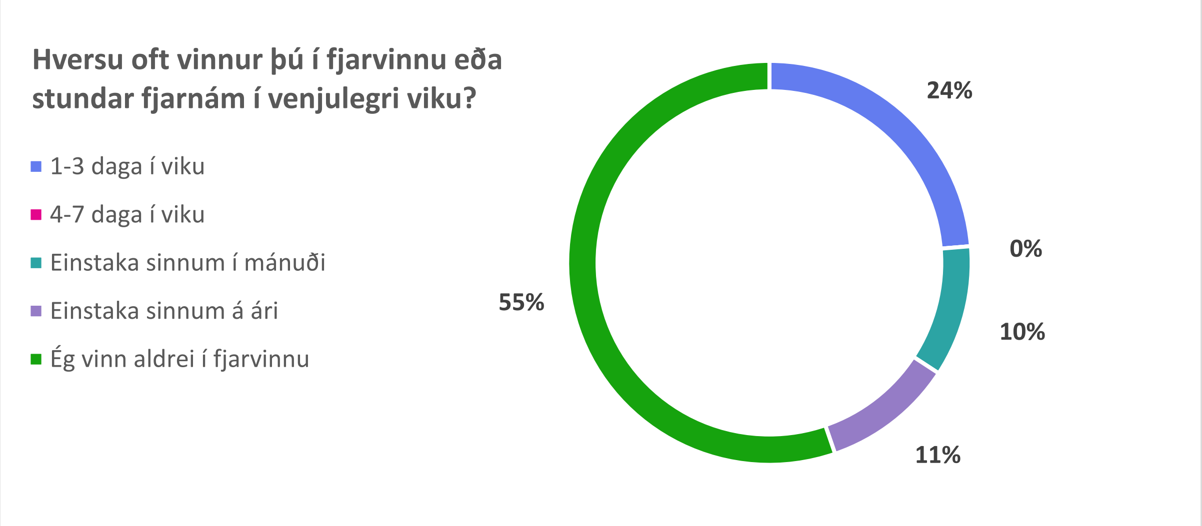
Þegar spurt var hvort nálægð við vinnu hefði haft áhrif á ákvörðun um flutning á Selfoss sögðu flestir að það hefði ekki skipt miklu máli (54%), eins og sjá má á mynd 12, sérstaklega þeir sem vinna í Reykjavík. Hins vegar sagðist þriðjungur svarenda (32%) að það hefði gert það, en þeir starfa allir á Selfossi. Fjöldi svara var 48.



Mynd 12. Að vera nær vinnustað skipti máli fyrir þriðjung nýaðfluttra íbúa Selfoss, sem allir vinna þar.

5.1.1.3 Fjarvinna

Meirihluti svarenda (55%) vinnur aldrei í fjarvinnu en fjórðungur gerir það einn til þrjá daga í viku. Enginn vinnur í fjarvinnu alla daga vikunnar en tæplega fimmtungur svarenda af og til, svo sem einstaka sinnum í mánuði eða á ári, eins og sjá má á mynd 13. Fjöldi svara var 38.



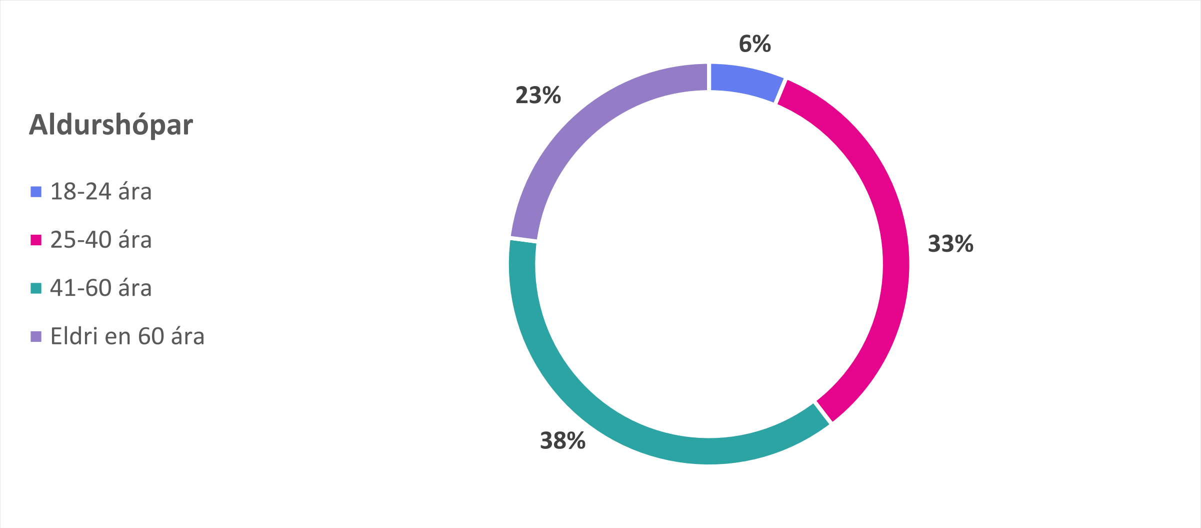
Mynd 13. Yfir helmingur þeirra sem eru í vinnu eða skóla eru aldrei í fjarvinnu, þó er hluti svarenda í fjarvinnu einn til þrjá daga í viku.

Fjarvinna reyndist ekki hafa afgerandi áhrif á ákvörðun nýaðfluttra íbúa um að flytja til Selfoss. Helmingur svarenda sagðist þó hafa litið til þess sem ákveðins kosts við ákvörðunina.

5.1.2 Félagslegir þættir

5.1.2.1 Aldursskeið

Aldurssamsetning svarenda var nokkuð jöfn en flestir voru á aldrinum 41 til 60 ára (38%) og næstflestir á aldrinum 25 til 40 ára (33%). Um fjórðungur svarenda voru eldri en 60 ára (23%) en aðeins þrír voru á aldrinum 18 til 24 ára (6%), eins og sjá má á mynd 14. Fjöldi svara var 48.



Mynd 14. Flestir svarendur voru á aldrinum 25-60 ára.

5.1.2.2 Fjölskyldusamsetning

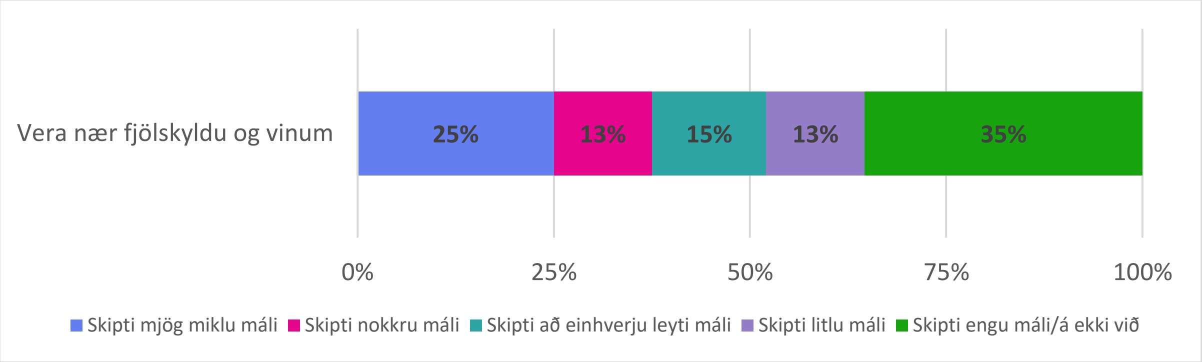
Fjölskyldusamsetning heimila var fjölbreytt. Barnafjölskyldur voru 23 (48%) og heimili án barna voru 25 (52%), þar af voru sjö einstaklingsheimili (15%), eins og sjá má í töflu 8. Í barnafjölskyldum voru oftast tveir fullorðnir með börn (13 heimili). Fjöldi svara var 48.

Tafla 8. Fjölskyldusamsetning heimila nýaðfluttra íbúa Selfoss.

Fjölskyldusamsetning heimila	Fjöldi heimila
Einstaklingar	**7**
Barnafjölskyldur	**23**
- 1 fullorðinn og börn	7
- 2 fullorðnir og börn	13
- 3 fullorðnir og börn	2
- 4 fullorðnir og börn	1
Aðeins fullorðnir á heimili, engin börn	**18**
- 2 fullorðnir og engin börn	17
- 3 fullorðnir og engin börn	1
Samtals heimili	**48**

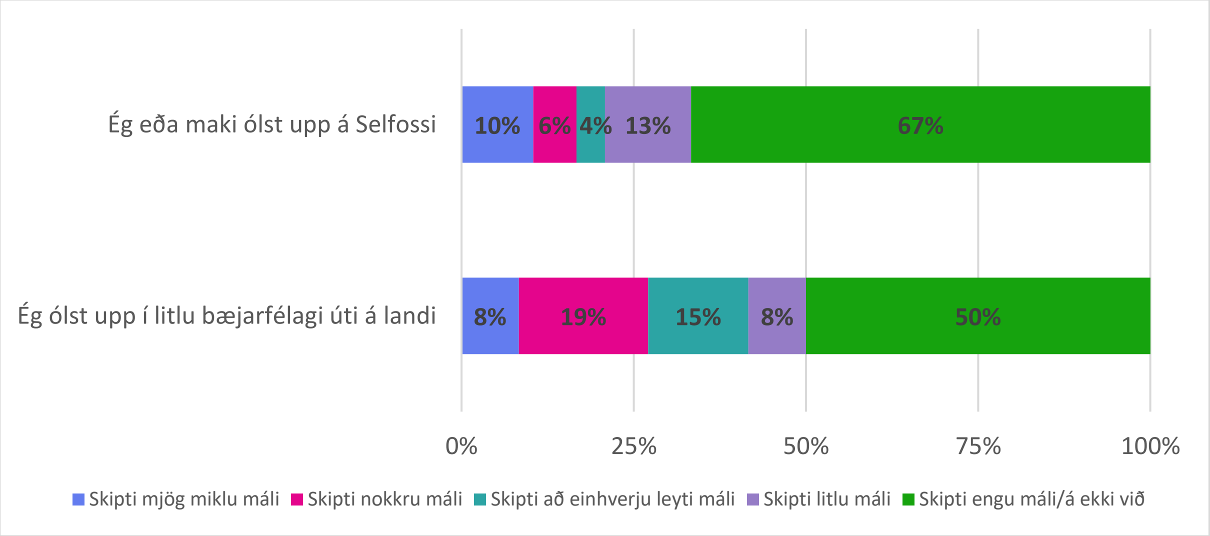
5.1.2.3 Nálægð við fjölskyldu og vini

Nálægð við fjölskyldu og vini skipti meira máli fyrir barnafjölskyldur en aðra. Rúmlega þriðjungur þeirra (38%) taldi það hafa skipt mjög miklu eða nokkru máli við ákvörðun um flutning á Selfoss en 35% sögðu það engu máli skipta, eins og sjá má á mynd 15. Á fimmtán heimilum án barna (60%) skipti nálægð við fjölskyldu eða vini litlu eða engu máli. Fjöldi svara var 48.



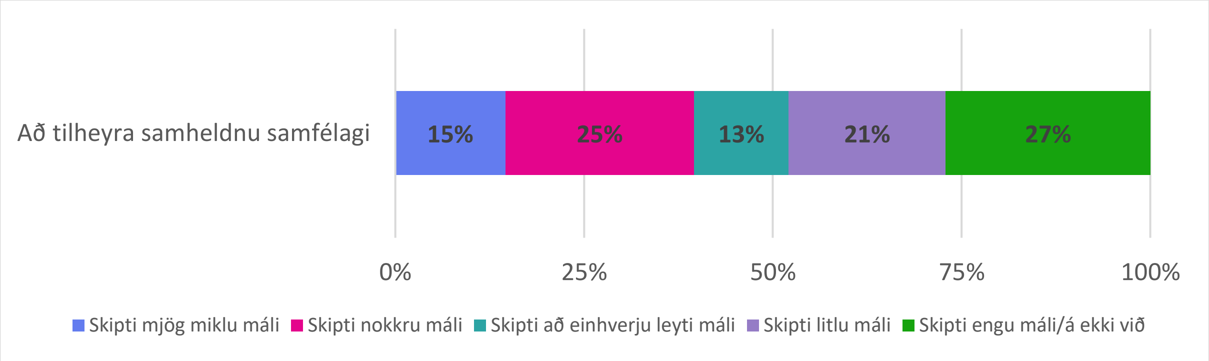
Mynd 15. Barnafjölskyldur töldu nálægð við fjölskyldu og vini skipta máli við ákvörðun um flutning.

Fáir virðast hafa haft tengsl við Selfoss fyrir flutning. Flestir svarendur eða makar þeirra (67%) höfðu ekki alist upp í bænum og 50% höfðu ekki alist upp í litlu bæjarfélagi úti á landi, eins og sjá má á mynd 16. Fjöldi svara var 48.



Mynd 16. Fáir ólust upp í litlu bæjarfélagi úti á landi eða höfðu tengsl við Selfoss fyrir flutning.

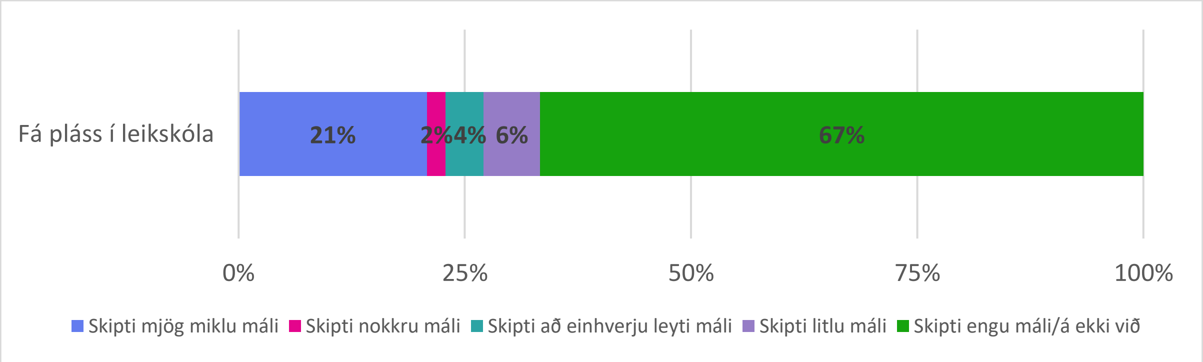
Samheldið samfélag skipti máli fyrir 40% heimila við ákvörðun um flutning, eins og sjá má á mynd 17, sérstaklega minni heimili með tveimur íbúum en á heimilum með fleiri fjölskyldu-meðlimi skipti þetta litlu máli. Fjöldi svara var 48.



Mynd 17. Minni heimili töldu það að tilheyra samheldnu samfélagi skipta meira máli en stærri heimili.

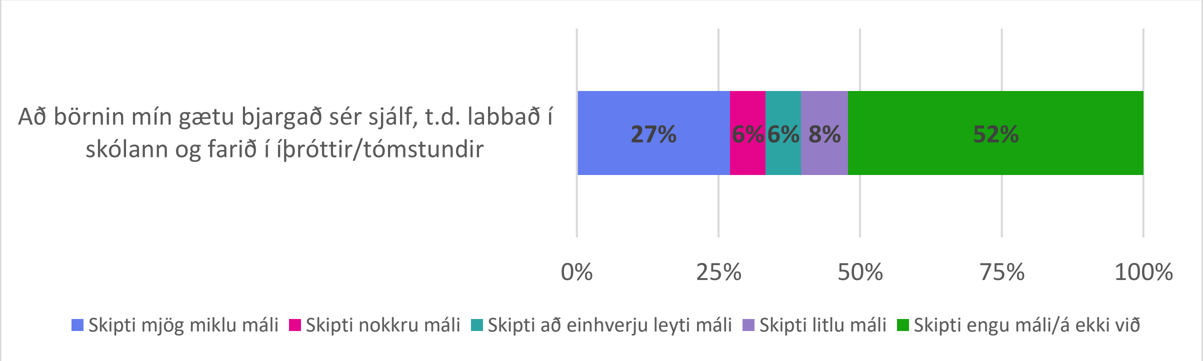
5.1.2.4 Umönnun barna og annarra fjölskyldumeðlima

Leikskólapláss skipti langflesta svarendur litlu sem engu máli (73%), eins og sjá má á mynd 18. Aftur á móti þegar litið er til svara barnafjölskyldna kemur annað í ljós. Ellefu heimili eru með börn á leikskólaaldri (börn yngri en 6 ára) og sögðu þau öll að leikskólapláss hefði skipt mjög miklu máli við ákvörðun um flutning á Selfoss. Á heimilum þar sem leikskólapláss skipti engu máli voru engin leikskólabörn. Fjöldi svara var 48.



Mynd 18. Leikskólapláss skipti barnafjölskyldur miklu máli við ákvörðun um flutning.

Barnafjölskyldur, sérstaklega með börn á aldrinum 6-17 ára, töldu mikilvægt að börnin gætu bjargað sér sjálf í og úr skóla, íþróttum eða tómstundum (33%), eins og sjá má á mynd 19. Heimili án barna sögðu þetta ekki skipta neinu máli (52%). Fjöldi svara var 48.



Mynd 19. Að börnin gætu bjargað sér sjálf skipti barnafjölskyldur máli við ákvörðun um flutning.

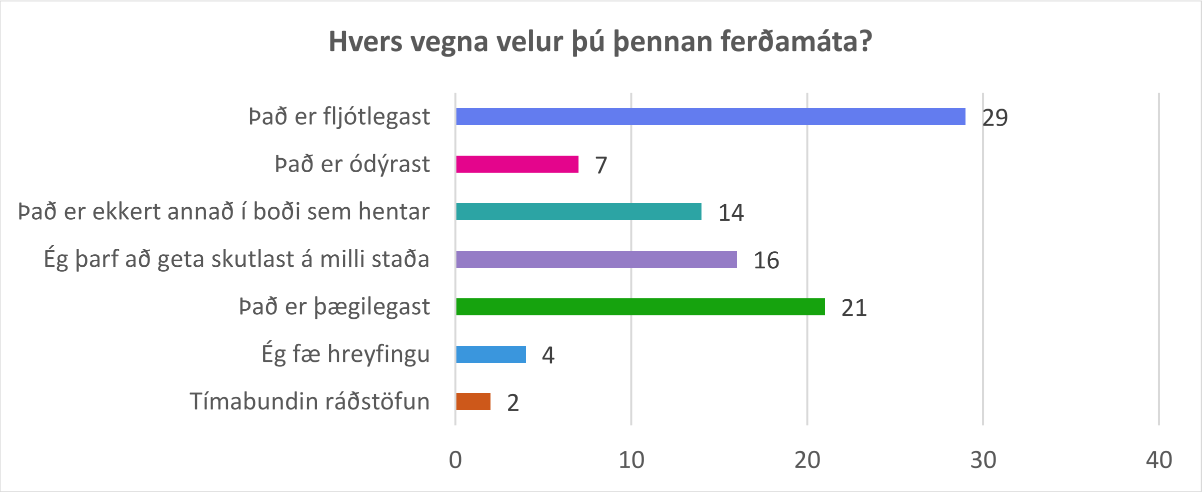
5.1.3 Samgöngur og aðgengi

5.1.3.1 Val á ferðamáta

Langflestir svarendur (74%) ferðast til vinnu eða skóla sem bílstjórar á einkabíl óháð því hvort þeir vinna á höfuðborgarsvæðinu eða á Selfossi, eins og sjá má á mynd 20. Við ákvörðun um flutning á Selfoss skipti það um helming svarenda máli að geta keyrt hratt til vinnu á einkabíl, sérstaklega fyrir þá sem unnu á Selfossi. Enginn svarandi notar almenningssamgöngur (0%) en sex hjóla eða ganga til vinnu og starfa þeir allir á Selfossi. Fjöldi svara var 38.

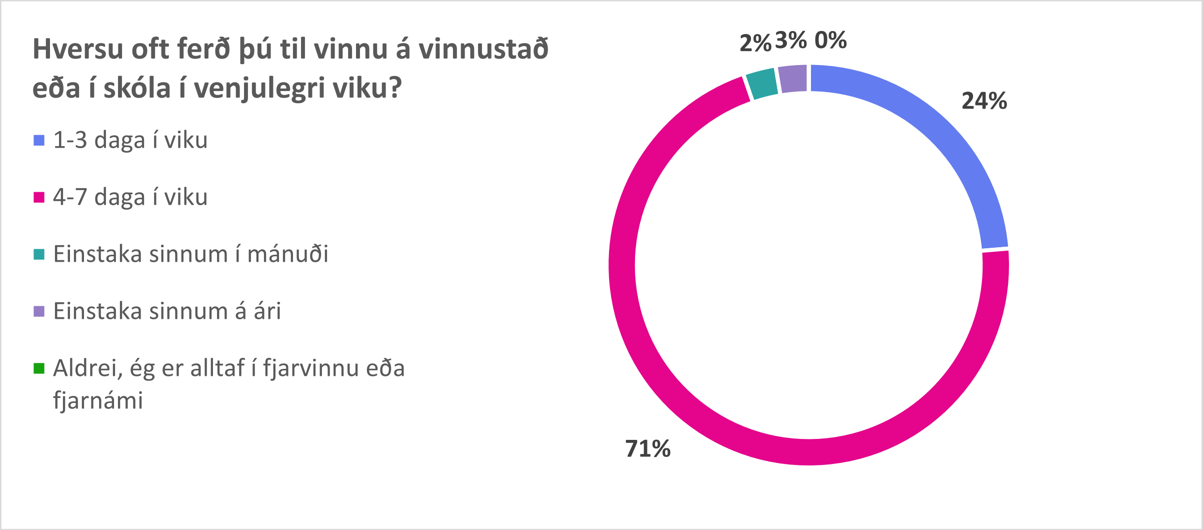
Mynd 20. Nær allir svarendur sækja vinnu eða skóla sem bílstjórar á einkabíl en enginn fer með almennings-samgöngum.

Af þeim 28 sem keyra til og frá vinnu eða skóla velja 25 einkabílinn vegna þess að það er fljót-legast (89%), nítján nefna þægindi (68%) og sextán vildu geta farið styttri ferðir (57%). Af þeim sextán sem völdu einkabílinn til að geta komið við í búð eða sótt börn voru tólf konur (75%). Þá segjast tólf ekki eiga aðra raunhæfa kosti en einkabílinn til að ferðast (43%), fjórir nefna að það sé ódýrast (14%) og einn notar bílinn tímabundið (4%). Af þeim sex sem ganga eða hjóla nefna fjórir hreyfingu sem helstu ástæðuna (67%), þrír að það sé fljótlegast (50%) eða ódýrast (50%) og einn að það sé þægilegast (17%). Það skipti því svarendur mestu máli að velja fararmáta vegna þæginda og styttri ferðatíma, eins og sjá má á mynd 21. Svarendur gátu merkt við fleiri en eina ástæðu fyrir vali á ferðamáta og flestir völdu tvær, en fjöldi svara var 93.



Mynd 21. Tímasparnaður og þægindi eru meginástæðurnar fyrir vali á ferðamáta.

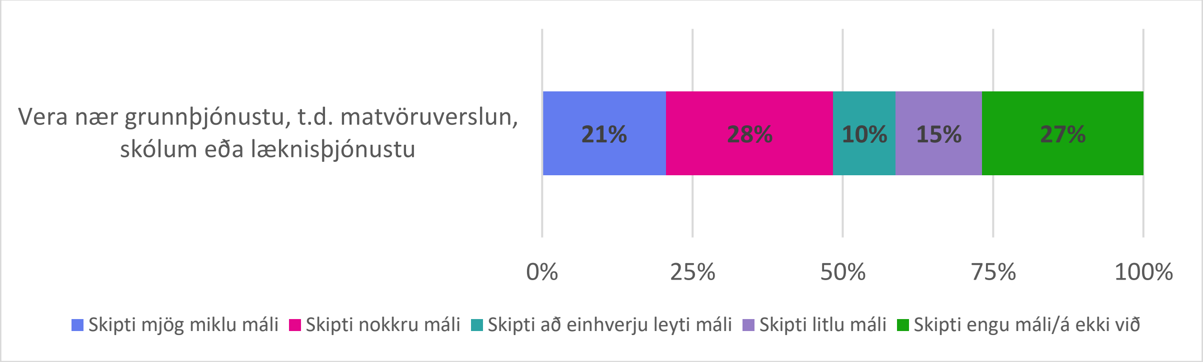
Flestir (71%) fara daglega í vinnu eða skóla, oftast á morgnana fyrir klukkan níu (40%). Tæplega fimmtungur vinnandi (19%) fer aðeins einu sinni til þrisvar sinnum í viku í vinnu eða skóla, eins og sjá má á mynd 22. Þeir sem vinna á Selfossi fara nær allir til vinnu daglega en þeir sem vinna á höfuðborgarsvæðinu fara annað hvort daglega eða nokkrum sinnum í viku. Fjöldi svara var 38.



Mynd 22. Ferðatíðni í vinnu eða skóla í hefðbundinni viku er oftast alla virka daga.

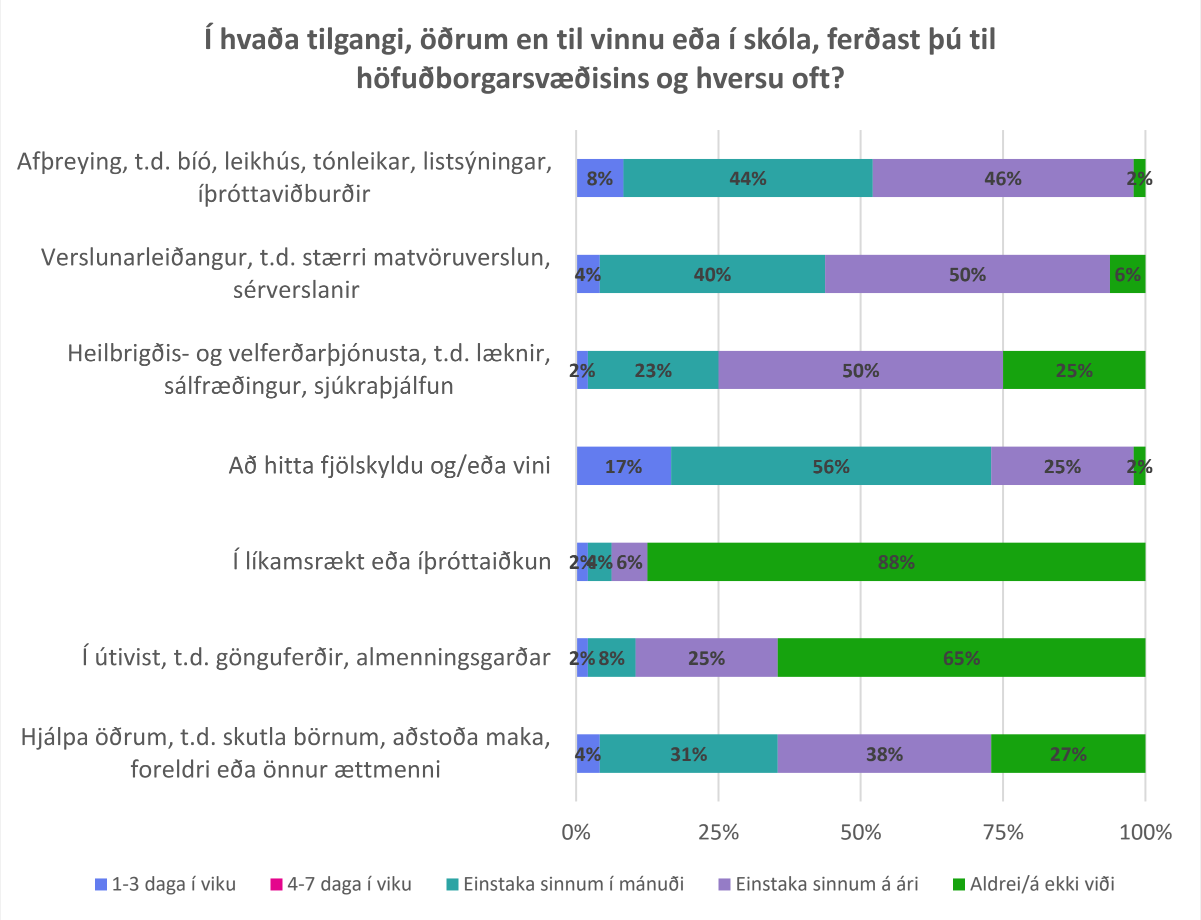
5.1.3.2 Aðgengi að þjónustu

Nálægð við grunnþjónustu, eins og matvöruverslanir, skóla eða læknisþjónustu, skiptir næstum helming nýaðfluttra íbúa máli (49%), eins og sjá má á mynd 23. Um fjórðungur (27%) taldi þetta þó skipta litlu eða engu máli. Fjöldi svara var 48.



Mynd 23. Mörgum fannst mikilvægt að vera nálægt grunnþjónustu við ákvörðun um flutning.

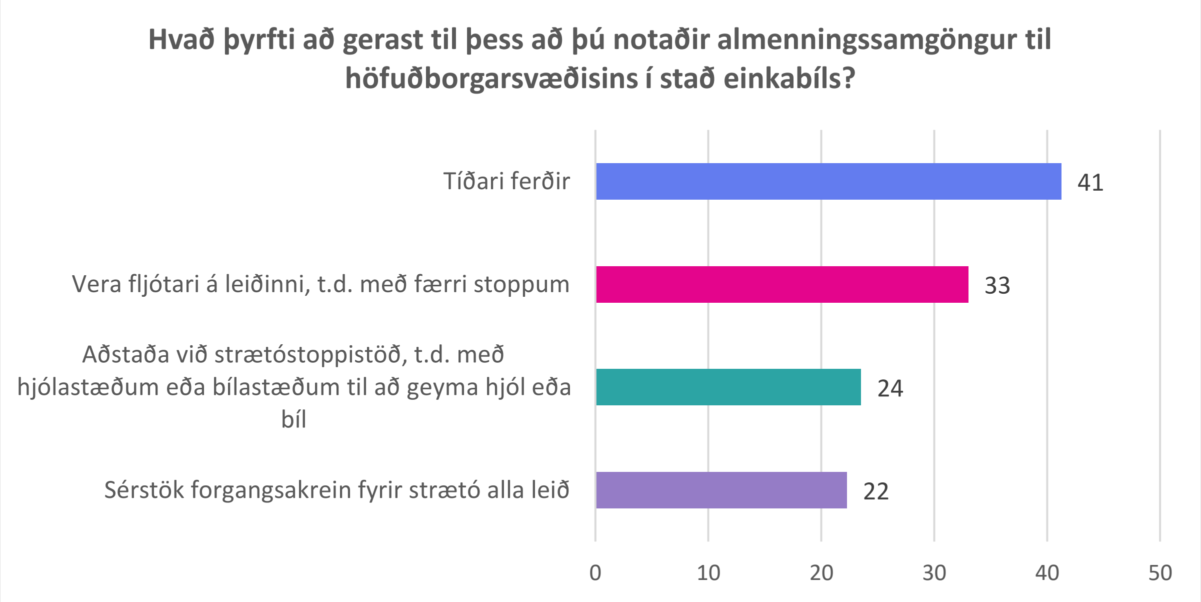
Ferðir til höfuðborgarsvæðisins utan vinnu eru fátíðar, eins og sjá má á mynd 24. Nánast enginn fer þangað í líkamsrækt (88% aldrei) eða útivist (65% aldrei). Um helmingur íbúa fer af og til í borgina í verslunarleiðangur (50%), heilbrigðis- og velferðarþjónustu (50%) eða afþreyingu, til dæmis bíó, leikhús eða tónleika (46%). Algengast er að nýaðfluttir íbúar Selfoss fari reglulega á höfuðborgarsvæðið til að hitta fjölskyldu og vini, en 17% svarenda gera það vikulega og 56% nokkrum sinnum í mánuði. Fjöldi svara var 48.



Mynd 24. Tilgangur ferða í öðrum tilgangi en til vinnu á höfuðborgarsvæðið eru fátíðar.

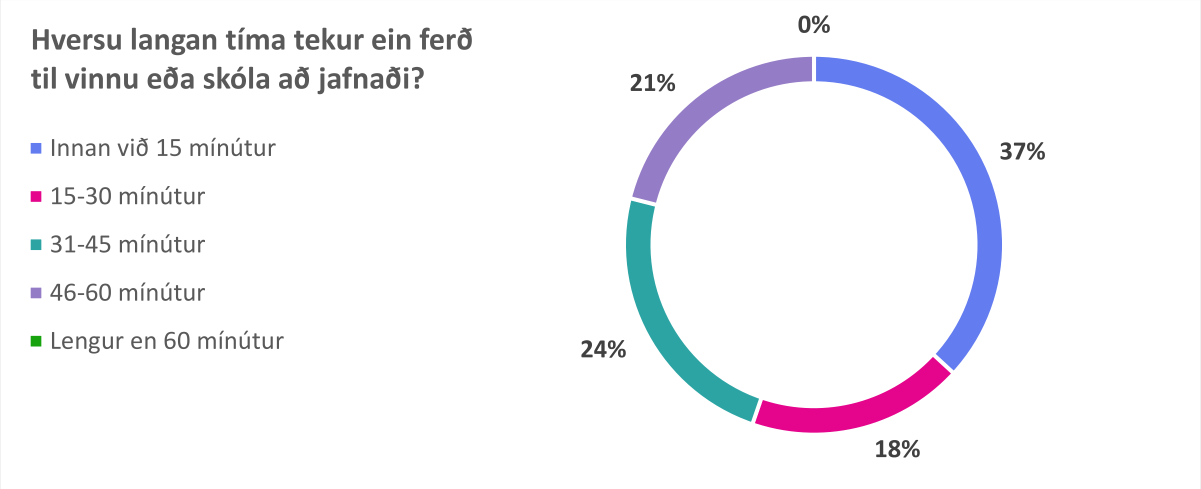
5.1.3.3 Skortur á öðrum raunhæfum valkostum

Þegar spurt var hvað myndi hvetja fólk til notkunar almenningssamgangna til höfuðborgarsvæðisins í stað einkabíls merktu flestir við tíðari ferðir (34%) og styttri ferðatíma með færri stoppum á leiðinni (28%), eins og sjá má á mynd 25. Fjöldi svara var 120.



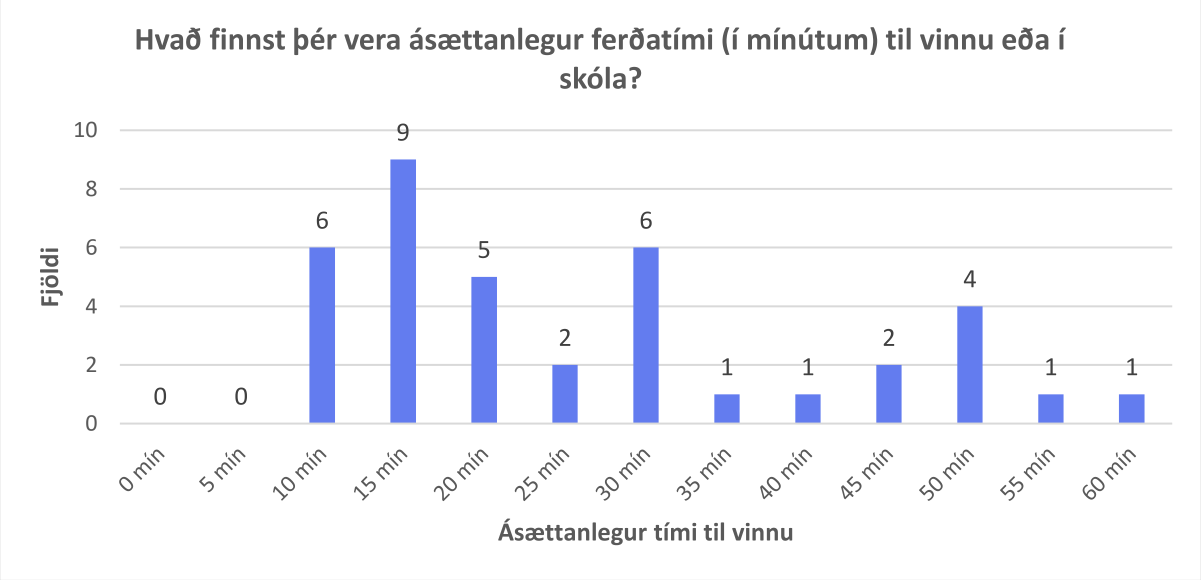
Mynd 25. Helstu hvatar til notkunar almenningssamgangna í stað einkabíls. Tíðni og ferðatími skipta mestu máli.

Ferðatími til vinnu eða skóla var mjög breytilegur. Rúmlega þriðjungur svarenda (37%) er innan við 15 mínútur á leið til vinnu eða skóla en um helmingur svarenda (45%) er um hálftíma til klukkutíma að ferðast, eins og sjá má á mynd 26. Þeir sem vinna á Selfossi eru flestir innan við 15 mínútur á leiðinni og fara flestir á einkabíl (64%) en fjórir ganga eða hjóla. Þeir sem ferðast í 15 til 30 mínútur vinna í nærliggjandi þéttbýlisstöðum, svo sem í Hveragerði, á Hellu eða Borg í Grímsnesi. Þeir sem sækja vinnu á höfuðborgarsvæðið eru yfirleitt 31 til 60 mínútur á leiðinni, misjafnt eftir staðsetningu vinnustaðarins en ferðatíminn er styttri ef viðkomandi sækir vinnu í úthverfi Reykjavíkur, en lengri ef vinnan er nær miðbænum. Fjöldi svara var 38.



Mynd 26. Ferðatími til vinnu eða skóla fer eftir staðsetningu vinnustaðar.

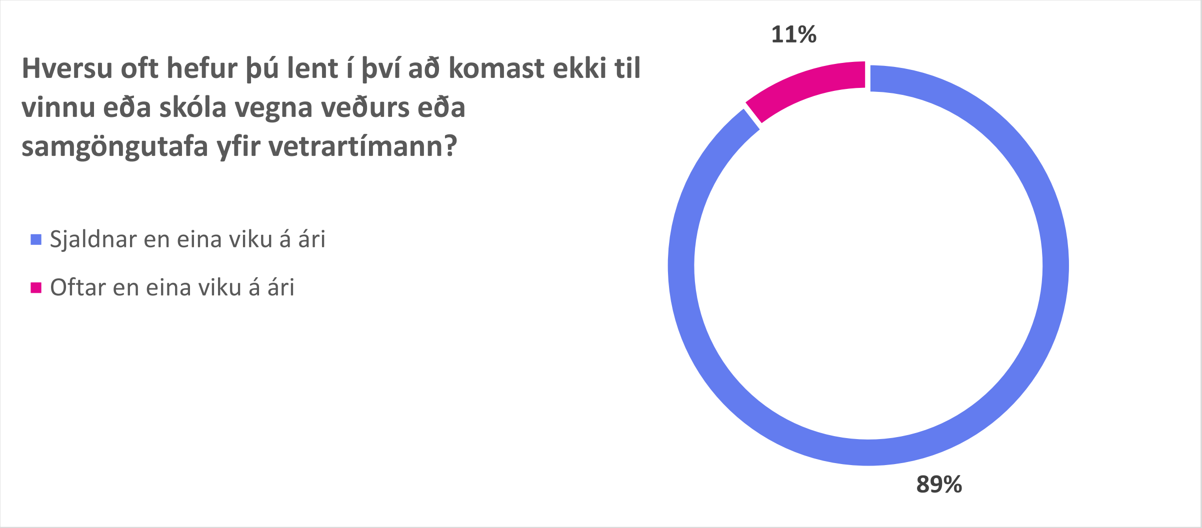
Svarendur töldu ásættanlegan ferðatíma vera að meðaltali 26 mínútur. Flestir töldu 10 til 20 mínútur viðunandi (53%) og um 15% sættu sig við allt að 30 mínútur, eins og sjá má á mynd 27. Þeir sem vildu vera innan við 20 mínútur á leiðinni vinna nú þegar á Selfossi en þeir sem vinna á höfuðborgarsvæðinu sætta sig við 30 til 50 mínútur. Þetta bendir til þess að margir vilji vera fljótari til vinnu en þeir eru nú, sérstaklega þeir sem vinna á höfuðborgarsvæðinu. Fjöldi svara var 38.



Mynd 27. Ásættanlegur ferðatími til vinnu eða skóla.

5.1.3.4 Samgöngubætur

Veður og samgöngutafir á Hellisheiði virðast almennt ekki hafa mikil áhrif á ferðir til og frá vinnu. Aðeins fjórir (11%) sögðust hafa lent í töfum vegna veðurs oftar en eina viku á veturna en þeir sóttu þá vinnu alla daga vikunnar. Meirihluti svarenda (89%) sagðist sjaldan lenda í truflunum af völdum veðurs eða samgöngutafa, eins og sjá má á mynd 28. Fjöldi svara var 38.

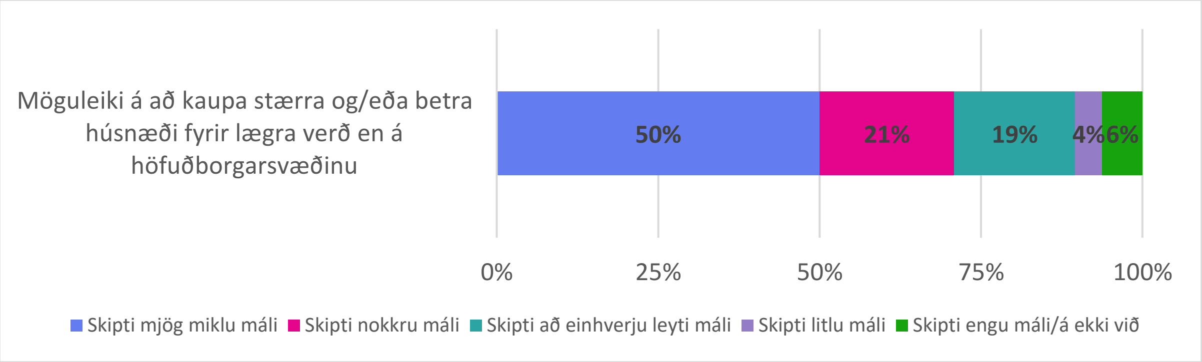


Mynd 28. Veður og samgöngutafir yfir vetrartímann á Hellisheiði virðist ekki vera mikil hindrun fyrir íbúa á Selfossi.

5.1.4 Búsetugæði

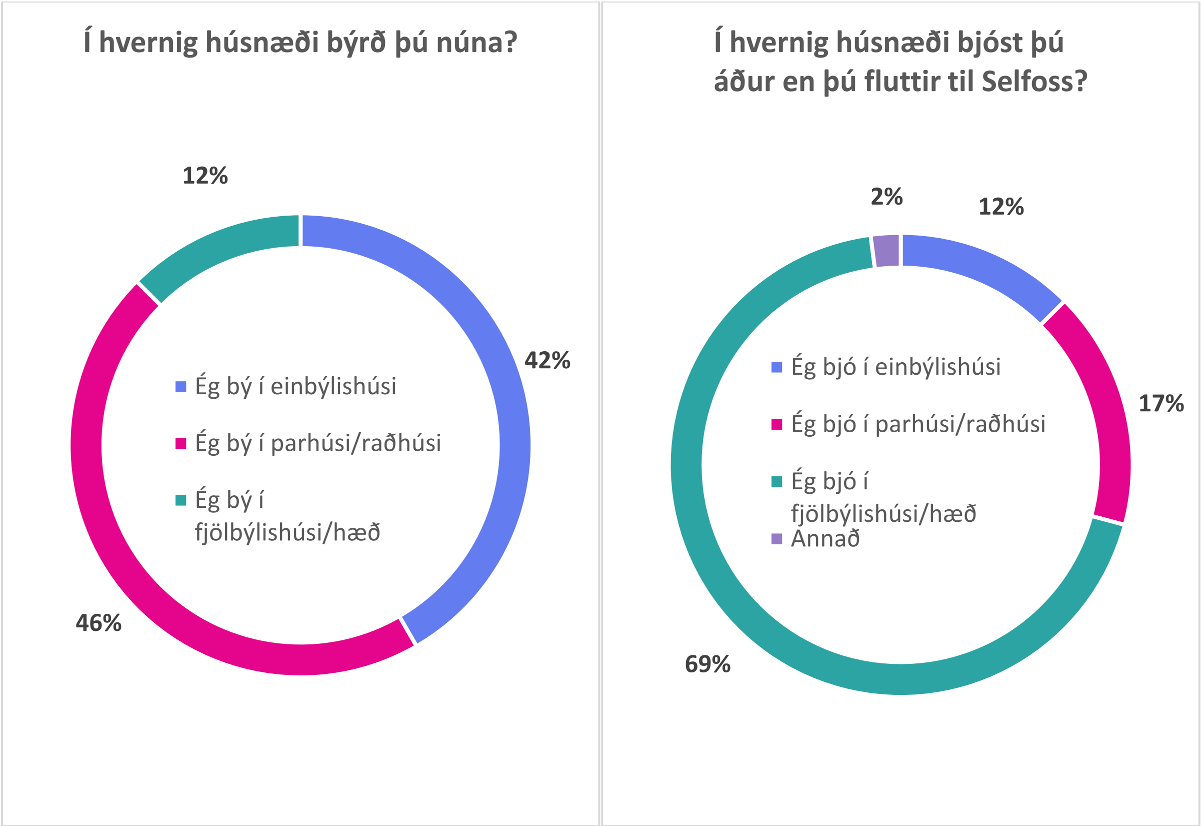
5.1.4.1 Húsnæðistegund

Ein meginástæða þess að fólk flutti til Selfoss var betri möguleiki á að kaupa stærra og/eða betra húsnæði fyrir lægra verð en á höfuðborgarsvæðinu. Þetta átti við um 71% þátttakenda, eins og sjá má á mynd 29. Fjöldi svara var 48.



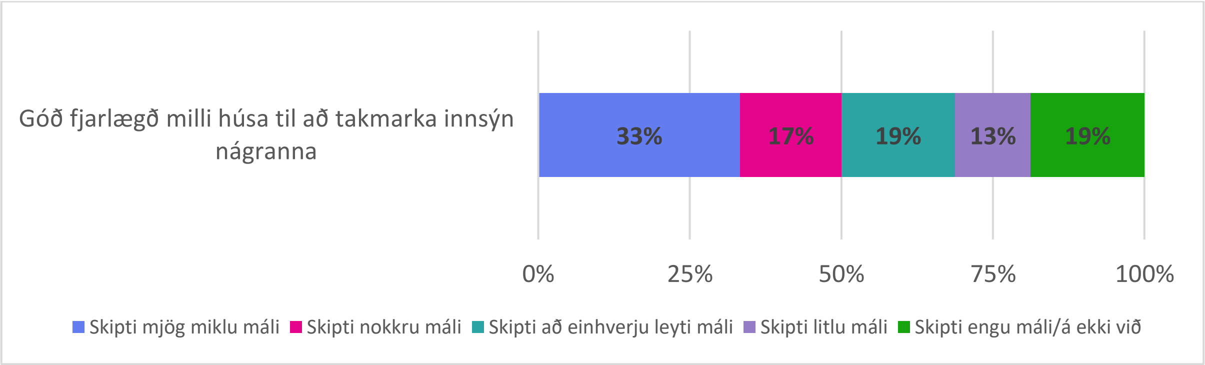
Mynd 29. Stærra og/eða betra húsnæði fyrir lægra verð en á höfuðborgarsvæðinu var mikilvæg ástæða flutnings fyrir flesta nýaðflutta íbúa Selfoss.

Tveir af hverjum þremur nýaðfluttum íbúum Selfoss (68%) bjuggu áður í fjölbýlishúsi á höfuðborgarsvæðinu en nú búa 88% í sérbýli, annað hvort í einbýlis-, par- eða raðhúsi. Mynd 30 sýnir þessa skýru breytingu. Fjöldi svara var 48.



Mynd 30. Fólk sem flutti á Selfoss hefur í miklum mæli skipt úr fjölbýli í sérbýli.

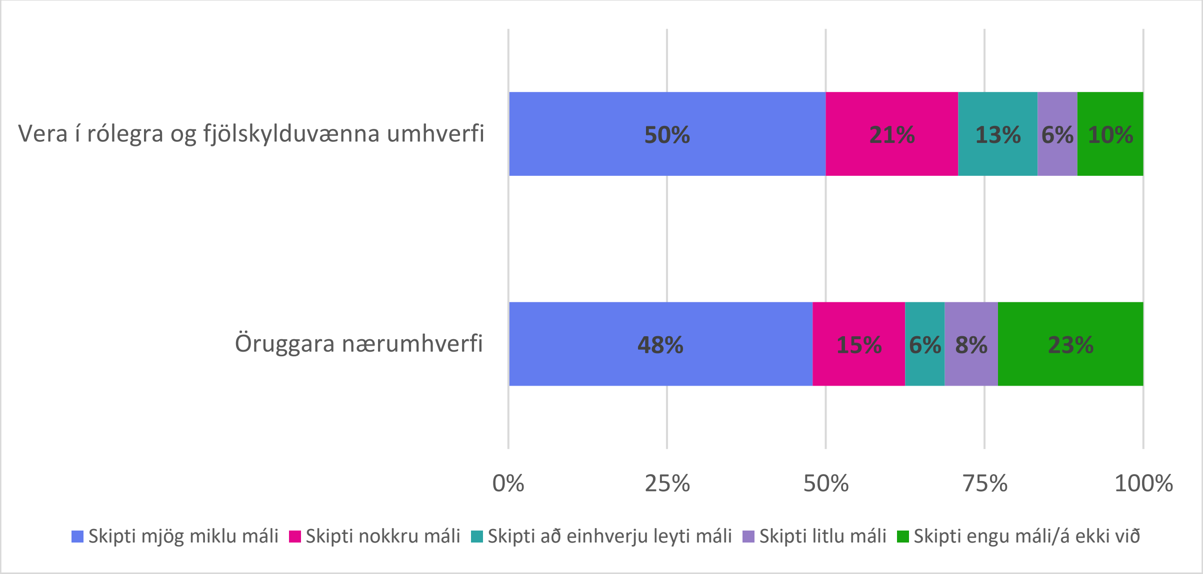
Helmingur nýaðfluttra íbúa sagði að góð fjarlægð milli húsa, sem takmarkar innsýn nágranna og veitir næði, væri mikilvæg við ákvörðun um flutning. Þeir búa nú allir í sérbýli en höfðu langflestir búið í fjölbýlishúsi áður. Því má ætla að rými og friðhelgi einkalífs hafi skipt íbúanna verulegu máli, eins og sjá má á mynd 31. Fjöldi svara var 48.



Mynd 31. Rými frá nágrönnum skipti íbúa máli við ákvörðun um flutning.

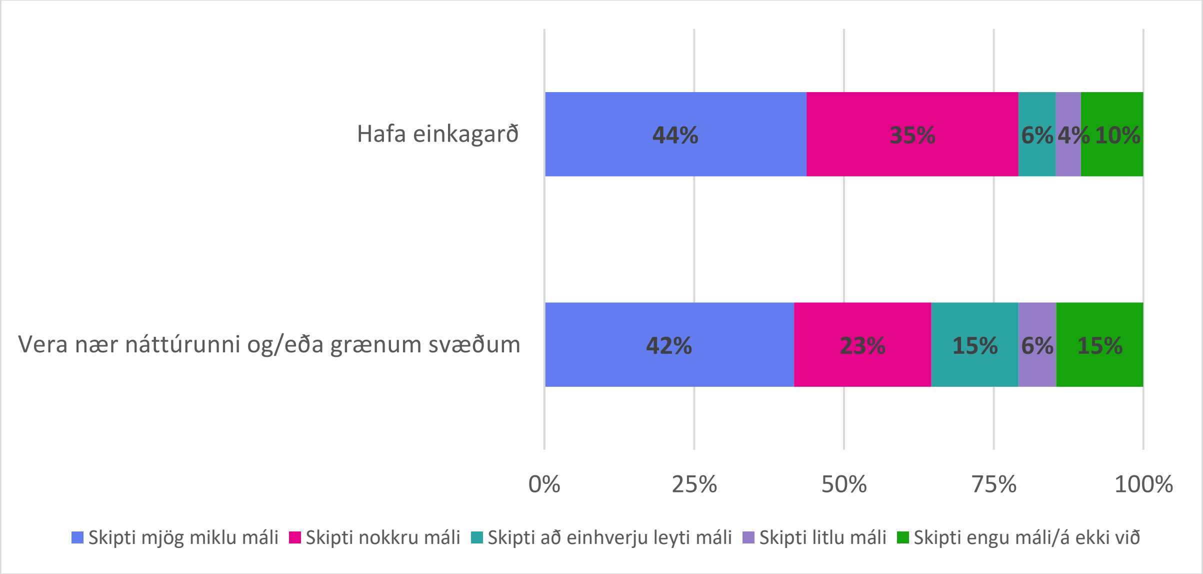
5.1.4.2 Nærumhverfið

Fjölskylduvænt og rólegt umhverfi var einn af helstu hvötum að baki ákvörðun um flutning til Selfoss, en 71% svarenda töldu það skipta mjög miklu eða nokkru máli, eins og sjá má á mynd 32. Þá vildu 63% búa í öruggara nærumhverfi. Fjöldi svara var 48.



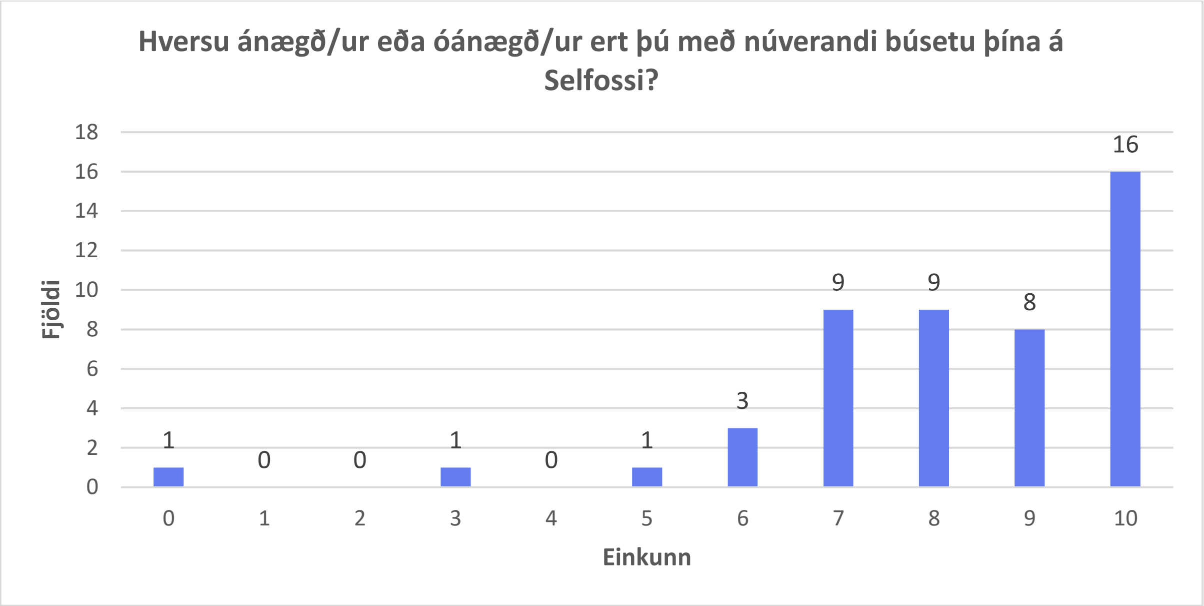
Mynd 32. Öryggi og ró í nærumhverfi voru mikilvægir þættir við ákvörðun margra um að flytja á Selfoss.

Langflestir nýaðfluttir íbúar Selfoss (79%) sögðu að það að hafa einkagarð við heimili hefði skipt mjög miklu eða nokkru máli við ákvörðun um flutning, eins og sjá má á mynd 33. Þá vildu 65% vera nær náttúru og grænum svæðum. Fjöldi svara var 48.



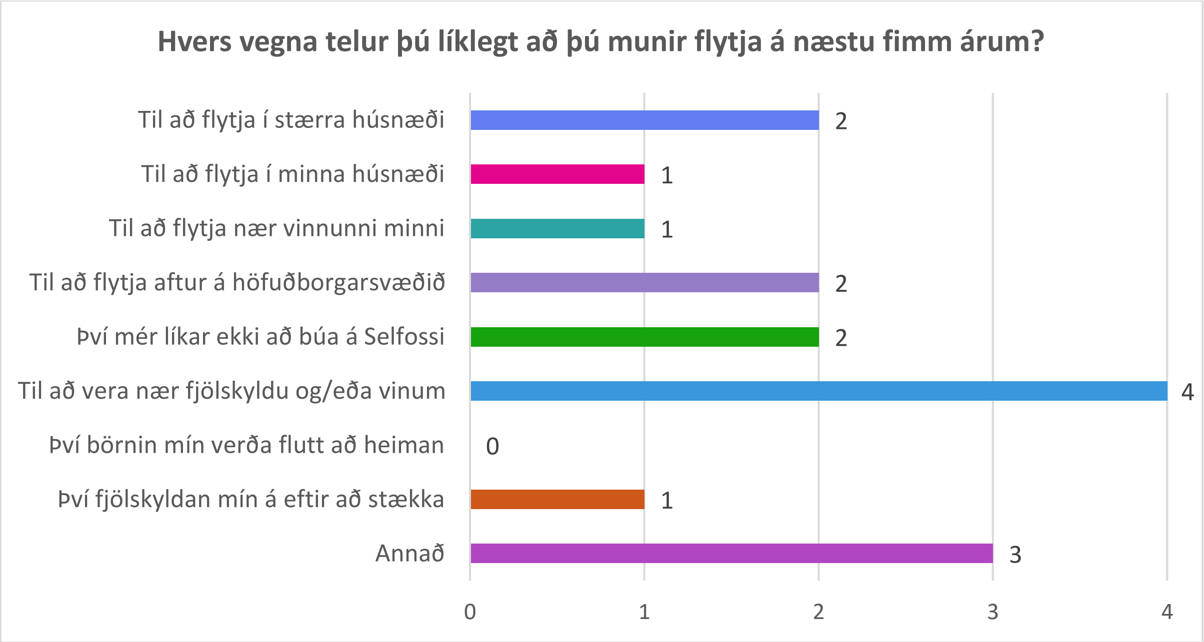
Mynd 33. Það skipti nýaðflutta íbúa miklu máli að hafa einkagarð og vera í nálægð við náttúru og græn svæði við ákvörðun um flutning.

Nýaðfluttir íbúar Selfoss eru almennt mjög ánægðir með að búa á Selfossi, þar sem meðal-einkunnin var 8,2 af 10 mögulegum. Helmingur allra svarenda gaf einkunnina 9 eða 10 og tveir af hverjum þremur gáfu 8 eða hærra, eins og sjá má á mynd 34. Þrír voru þó afar óánægðir og gáfu 5 eða lægra. Fjöldi svara var 48.



Mynd 34. Flestir nýaðfluttir íbúar Selfoss eru almennt ánægðir með að búa þar.

Þeir sem gáfu 6 eða lægra voru líklegri til að íhuga flutning aftur á höfuðborgarsvæðið innan fimm ára, meðal annars vegna fjarlægðar frá fjölskyldu og vinum eða óánægju með að búa á Selfossi, eins og sjá má á mynd 35. Aðrir sem íhuguðu flutning en voru ánægðir með að búa á Selfossi vildu yfirleitt búa þar áfram. Helsta ástæðan fyrir mögulegum flutningi innan Selfoss væri helst þörf fyrir stærra húsnæði eða vegna stækkandi fjölskyldu. Fjöldi svara var 16.



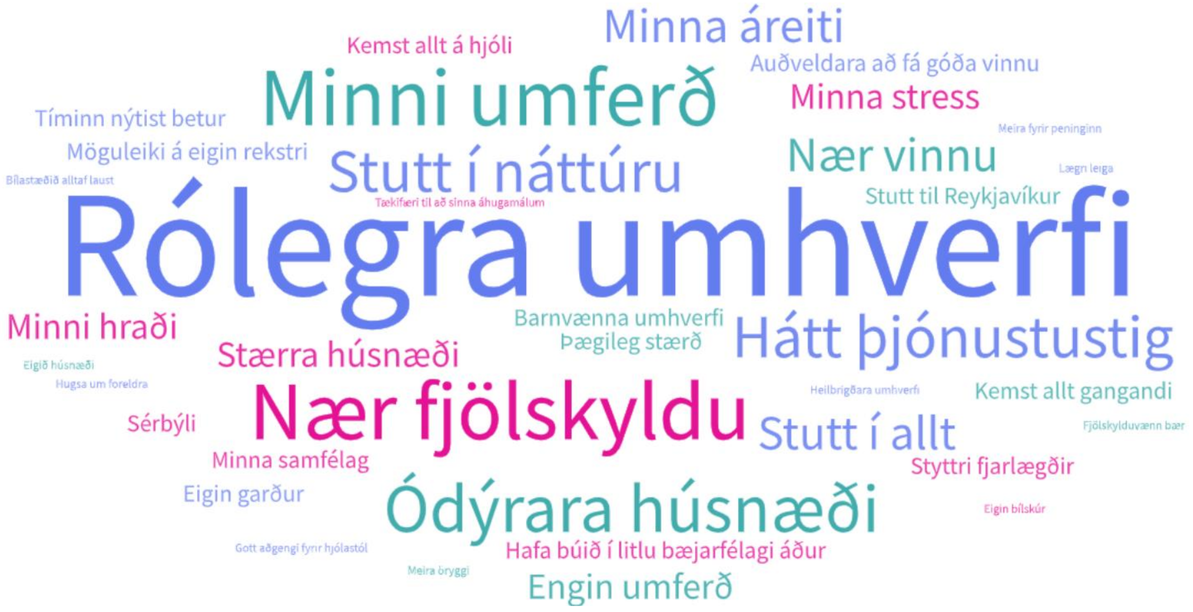
Mynd 35. Ástæður fyrir mögulegum flutningi frá eða innan Selfoss tengjast helst þörf fyrir að vera nær fjölskyldu og vinum eða að flytja í stærra húsnæði.

5.2 Eigindleg viðtöl og opnar spurningar

Í þessum kafla er greint frá svörum við opnum spurningum í spurningakönnun í köflum 5.2.1 og 5.2.2 og niðurstöðum eigindlegra gagna sem safnað var með viðtölum í köflunum á eftir. Niðurstöðurnar varpa ljósi á upplifun nýaðfluttra íbúa Selfoss. Fjallað er um helstu kosti þess að búa á Selfossi (kafli 5.2.1), ástæður sem gætu leitt til flutnings aftur á höfuðborgarsvæðið (kafli 5.2.2), viðhorf til þjónustustigs, ferða í öðrum tilgangi á höfuðborgarsvæðið og náttúrunnar (kafli 5.2.3) og viðhorf til almenningssamgangna og bílamenningar (kafli 5.2.4). Einnig er fjallað um upplifun íbúanna af íbúasamsetningu og uppbyggingu í bænum (kafli 5.2.5) og rólegheit og umferðartafir (kafli 5.2.6).

5.2.1 Helstu kostir við að búa á Selfossi

Þegar spurt var um helsta kostinn við að búa á Selfossi í opinni spurningu í spurninga-könnuninni komu fram margvísleg svör. Fjöldi svara við spurningunni var 48. Algengustu atriðin voru rólegra umhverfi (23%), minni umferð (13%), nálægð við fjölskyldu (13%) og ódýrara húsnæði (10%). Einnig var bent á að stutt væri í náttúruna, gott þjónustustig væri í bænum og nálægð við vinnu. Samfélagið á Selfossi er hvorki of stórt né of lítið og vegalengdir innan bæjarins eru stuttar að mati svarenda. Þá fannst fólki almennt lítil eða engin umferð í bænum miðað við höfuðborgarsvæðið. Nokkrir nefndu að kosturinn við Selfoss fælist í að eiga heima í stærra húsnæði, sérbýli og hafa eigin garð. Þá töldu sumir það einnig kost hvað væri stutt til Reykjavíkur. Á mynd 36 má sjá helstu kosti við Selfoss að mati nýaðfluttra íbúa.



Mynd 36. Helsti kosturinn við Selfoss að mati nýaðfluttra íbúa Selfoss frá höfuðborgarsvæðinu var helst rólegra umhverfi, minni umferð og nálægð við fjölskyldu samkvæmt svörum við opinni spurningu í könnun. Stærð hvers atriðis endurspeglar fjölda svara.

5.2.2 Ástæður fyrir flutningi aftur á höfuðborgarsvæðið

Þegar spurt var um við hvaða aðstæður nýaðfluttir íbúar Selfoss myndu íhuga að flytja aftur á Selfoss í opinni spurningu könnunarinnar töldu 35% svarenda ólíklegt að þeir myndu flytja aftur á höfuðborgarsvæðið. Fjöldi svara við spurningunni var 48. Sumir sögðu að það væru engar ástæður fyrir flutningi til baka og aðrir að slíkt kæmi ekki til greina, þá langaði ekki eða myndu ekki fara þangað aftur. Helstu ástæður sem gætu þó leitt til ákvörðunar um að flytja aftur á höfuðborgarsvæðið tengdust því ef fólk, sem vinnur nú á Selfossi, fengi þar vinnu og hærri laun (15%) eða vegna breyttra fjölskylduaðstæðna (10%), svo sem ef börn væru flutt að heiman, vegna þarfa barna eða ef áhugi væri fyrir því hjá fjölskyldunni. Einnig voru íbúar tilbúnir að flytja ef umferðin á höfuðborgarsvæðinu myndi minnka, samsvarandi húsnæði væri til staðar og ef fasteignaverð væri lægra. Þó nefndu tveir að áframhaldandi hækkun fasteignagjalda í Árborg gæti haft áhrif á flutninga. Nokkrir bentu á að ef sérstakar aðstæður, til dæmis heilsufarslegar þarfir eða náttúruhamfarir, eins og flóð eða eldgos, kæmu upp gæti það leitt til flutnings. Á mynd 37 má sjá helstu ástæður fyrir mögulegum flutningi aftur á höfuðborgar-svæðið.

Mynd 37. Íbúar myndu íhuga að flytja aftur á höfuðborgarsvæðið vegna vinnu eða fjölskylduaðstæðna, en sumir vilja það alls ekki samkvæmt svörum við opinni spurningu úr könnun. Stærð hvers atriðis endurspeglar fjölda svara.

5.2.3 Þjónustustig á Selfossi, ferðir í öðrum tilgangi á höfuðborgarsvæðið og nálægð við náttúruna

Í könnuninni kom fram að fáir fara á höfuðborgarsvæðið í öðrum tilgangi en til vinnu eða skóla (sjá mynd 24). Í viðtölum lýstu allir þrír viðmælendur jákvæðri þróun þjónustustigs á Selfossi undanfarin ár og sögðu þjónustuframboð vera mjög gott miðað við stærð bæjarins. Fjölbreytnin hefði aukist, til dæmis með litlum sérvöruverslunum og fleiri stórum matvöru-verslunum: „Það er bara ein Bónus í bænum en hún er næststærsta á landinu“ (K-37). Þá væri einnig góð sundlaug og líkamsræktarstöð á Selfossi. Aftur á móti sagði M-55 að aðgengi að sérhæfðri læknisþjónustu væri ekki til staðar í bænum og þá þyrfti að nálgast hana í Reykjavík. Einnig var nefnt að tónlistar- og menningarviðburðir væru fátíðir og einstaka sinnum á ári færu viðmælendur í leikhús eða á tónleika, þar sem „það er bara ein Harpa á landinu“ (M-55).

Allir viðmælendur sögðu að þeir þyrftu sjaldan að sækja þjónustu til höfuðborgarsvæðisins og ef þjónustan væri ekki til staðar á Selfossi væri auðvelt að fá vörur heimsendar. Aðgengi að netverslunum hefði aldrei verið betra og það væri ekki þörf á að fara, til dæmis í verslunarferð í Kringluna því það væri „hægt að panta á netinu og fá sent með Dropp daginn eftir“ (K-21). Eina sem vantaði væri háskóli og þess vegna fer K-21 daglega á höfuðborgarsvæðið í skólann.

Þar sem margir svarendur í spurningakönnuninni lýstu því yfir í opinni spurningu að það væri stutt í náttúruna við Selfoss (sjá mynd 36) þá var nánar spurt um það í viðtölum. Viðmælendur nefndu að fjöldi útivistarsvæða væri allt um kring, svo sem Ingólfsfjall, Hellisskógur og Þrastaskógur. K-21 sagðist fara í Hellisskóg daglega. Þessum svæðum væri „vel viðhaldið og það [væri] fallegt að vera þar“ (K-37). Aðgengi að útivistarsvæðum væri gott, sérstaklega fyrir þá sem stunda útivist með hunda eða hesta. Einnig væru góðar og breiðar hjóla- og reiðleiðir til Hveragerðis, sem væru vel nýttar af íbúum (M-55). Viðmælendum fannst jafnframt víðáttan á Selfossi veita tilfinningu fyrir rými og frelsi, sem þeir tengdu við lífsgæði og möguleika á útivist.

5.2.4 Almenningssamgöngur og bílamenning á Selfossi

Margir nýaðfluttir íbúar fara daglega í vinnu eða skóla til höfuðborgarsvæðisins (sjá mynd 22). Aksturstími er að jafnaði um 40-50 mínútur á einkabíl og viðmælendum finnst almennt ekkert mál að keyra á milli því það eru „góðir vegir og hægt að keyra hratt“ (M-55). Að mati viðmæl-enda er tvöföldun Suðurlandsvegar talin jákvæð breyting og hefur létt á umferð. Viðmælendur lýstu Selfossi sem miklum bílabæ. Þar væri sterk bílamenning og bílinn talinn nauðsynlegur og jafnframt ákveðið stöðutákn: „Allir eiga bíl og fara allt á bílnum“ (K-21). Fólk keyrir í búðina þó hún sé aðeins tvær mínútur í burtu og íbúar hafa ekki losað sig við annan bílinn eftir að þeir fluttu á Selfoss. Auk þess væru næg bílastæði á Selfossi. Viðmælendur sögðu að ef þau þyrftu að „skjótast í bæinn“ (M-55) þá væri nauðsynlegt að eiga bíl. „Fólki finnst það vera sinn réttur að geta keyrt og átt sinn bíl“ (K-37). Þá er líka góð samstaða meðal íbúa, þar sem upplýsingar um færð og umræður um sameiningu í bíla er algeng á samfélagsmiðlum, til dæmis um færð á heiðinni eða um Þrengslin.

Að mati viðmælenda eru almenningssamgöngur til og frá Selfossi talinn óhagkvæmur valkostur því „strætó fer fáar ferðir á dag, er lengi á leiðinni og það er eiginlega dýrara en að vera bara á bílnum, sérstaklega þegar fólk er komið á rafmagnsbíl“ (K-37). Það tekur því ekki að taka hann, eins og K-21 komst að orði:

> *Það er ekki góður strætó, hann kemur á tveggja klukkustunda fresti og það tekur einn og hálfan tíma að komast í bæinn. Hann stoppar í Hveragerði, Norðlingaholti, Mjódd og svo þarf að skipta. Ef þú ferð í tíma í einn og hálfan tíma í háskólanum þá er betra að sleppa því að mæta ef maður er ekki á bíl.*

Þá finnst viðmælendum aðbúnaður við stoppistöðvar lélegur. Yfirleitt eru ekki yfirbyggð biðskýli heldur „bara einn staur úti á túni þar sem er ekkert skjól“ (K-37), eins og sjá má á mynd 38.

Mynd 38. Viðmælandi nefndi að aðbúnaður við strætóstoppistöðvar væri lélegur á Selfossi. Myndin er af stoppistöð við Vallaskóla á Selfossi, fengin af Já.is (2022) þann 19. apríl 2024.

5.2.5 Íbúasamsetning og uppbygging á Selfossi

Viðmælendur sögðu að þeir sem helst flyttu á Selfoss væru annars vegar ungt fjölskyldufólk á aldrinum 25-40 ára, sem byggi í parhúsum, einbýlishúsum eða raðhúsum, oft með börn og hund, og hins vegar eldri hjón sem vildu vera nær fjölskyldu sinni, sérstaklega ef börn og barnabörn hefðu flutt á Selfoss. Viðmælendur höfðu allir flutt á Selfoss því þar hefðu þeir getað keypt stærra húsnæði, sérbýli með garði, fyrir lægra verð og þannig lækkað eða jafnvel greitt niður húsnæðislánin. „Ég veit um marga sem hafa keypt á Selfossi því það er ódýrara en í bænum. Fólk gat keypt skuldlaust og líka rafmagnsbíl svo kostnaður núllaðist út“ (K-37).

Viðmælendur töldu að þrátt fyrir að uppbyggingin á Selfossi hefði verið hröð þá væri það jákvætt fyrir bæjarfélagið. Selfoss væri að breytast í öflugt samfélag í vexti með fjölbreyttu mannlífi: „Selfoss er ekki lengur smábær og maður þekkir ekkert alla“ (K-21). Bærinn væri hægt

og rólega að „síga til suðurs“ (M-55). Hins vegar nefndu viðmælendur neikvæð áhrif uppbyggingar, sem birtust meðal annars í háum fasteignagjöldum vegna slæmrar fjárhagsstöðu sveitarfélagsins þegar uppbyggingin var sem mest. Þá hefði álag á innviði valdið tímabundnu heitavatnsleysi og skorti á skólaplássi fyrir börn. Einnig voru nefndar hækkanir á húsnæðisverði á Selfossi sem höfðu leitt til þess að einhverjir hefðu flutt aftur til baka á höfuðborgarsvæðið.

5.2.6 Rólegheit og umferðartafir

Viðmælendur nefndu að Selfoss væri rólegur og friðsæll bær og almennt lítil umferð miðað við höfuðborgarsvæðið. Það birtist helst í því að þar væri lítil truflun af bílum, stuttar vegalengdir og minni mengun. Hins vegar væri mikil umferð á Austurvegi, sem er hluti af þjóðvegi 1, og algjör umferðarteppa við Ölfusárbrúna á annatímum. Allir viðmælendur reyndu því að forðast að vera þar og færu frekar Þrengslin ef þeir þyrftu að komast á höfuðborgarsvæðið: „Maður fer ekki þarna [við brúna] milli tvö og sjö á föstudögum“ (K-21).

Í þessum kafla hafa helstu og áhugaverðustu niðurstöður rannsóknarinnar, að mati höfundar, verið settar fram. Í næsta kafla verða niðurstöðurnar ræddar í samhengi við fræðilegar rannsóknir í Norður-Evrópu til að leita svara við aðalrannsóknarspurningunni.

6

UMRÆÐUR

Í þessum kafla eru niðurstöður rannsóknarinnar settar í víðara samhengi og túlkaðar í ljósi fræðilegrar umfjöllunar. Áhersla er lögð á að draga fram hvernig búsetuóskir og val á ferðamáta hafa áhrif á ákvörðun um að flytja frá höfuðborgarsvæðinu til jaðarsvæða vinnusóknarsvæðisins, með sérstakri áherslu á Selfoss sem tilvik. Þá verður vikið að þeim áskorunum og tækifærum sem niðurstöðurnar benda til í tengslum við skipulags- og samgöngumál. Að lokum er gerð grein fyrir takmörkunum rannsóknarinnar og tillögur gerðar að frekari rannsóknum.

Meginrannsóknarspurning ritgerðarinnar var: Að hvaða marki hafa búsetuóskir áhrif á flutninga til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins á Íslandi og hvernig tengjast þær ferðamöguleikum til og frá vinnu? Tvær undirrannsóknarspurningar voru settar fram: (1) Hvaða fræðilegu viðmið henta til að meta mikilvægi búsetuóska og val á ferðamáta við ákvörðun um flutning til þéttbýlisstaða í útjaðri borgarsvæða í Norður-Evrópu? (2) Hvernig skipta búsetuóskir og viðhorf til vinnuferða máli meðal nýaðfluttra íbúa Selfoss?

Með heimildavinnu úr innlendum og erlendum rannsóknum í norðanverðri Evrópu var lagður grunnur að viðmiðum tengdum búsetuóskum og vali á ferðamáta fyrir byggðir í útjaðri borga. Þessi viðmið endurspegluðu helstu atriði sem virðast almennt skipta máli við ákvörðun um að flytja úr borg til smærri þéttbýlisstaða. Viðmiðin voru ákvörðuð með það í huga að kanna hvort þau ættu við um Selfoss en þau sneru að efnahagslegum þáttum, félagslegum þáttum, samgöngum og aðgengi, auk búsetugæða. Undir hverjum flokki voru sett fram tvö til fimm viðmið, sem lágu til grundvallar spurningakönnun til nýaðfluttra íbúa Selfoss.

Með því að leggja fyrir spurningakönnun til nýaðfluttra íbúa Selfoss frá höfuðborgarsvæðinu og leita nánari skýringa í stuttum viðtölum við íbúa benda niðurstöður rannsóknarinnar til þess að nýaðfluttir íbúar Selfoss hafi flutt frá höfuðborgarsvæðinu til þess að uppfylla óskir um að búa í sérbýli með garði í rólegu og fjölskylduvænu umhverfi. Löngun til að fá meira rými, frið og vera í nálægð við náttúru voru helstu drifkraftarnir fyrir flutningi til Selfoss. Einnig er ljóst að íbúarnir sætta sig við lengri ferðatíma á einkabíl til vinnu til að uppfylla búsetuóskir sínar og einfalda líf sitt og fjölskyldunnar.

6.1 Húsnæðiskostnaður og búsetugæði

Niðurstöður rannsóknarinnar benda til þess að nýaðfluttir íbúar Selfoss hafi helst sóst eftir stærra, fjölskylduvænna og hagstæðara húsnæði en býðst á höfuðborgarsvæðinu. Möguleikar þeirra til að kaupa húsnæði í samræmi við fjárhagslega getu voru því meiri utan höfuðborgar-svæðisins en innan þess, sem er í samræmi við niðurstöður Barrett (2023) um að búsetuóskir ráðast af efnahag. Þá er ljóst að fjárhagslegar forsendur búsetuákvörðunar hafi vegið þungt við ákvörðun um að flytja í jaðar vinnusóknarsvæðisins. Húsnæðisverð og vaxtakjör gerðu fólki með háskólamenntun en lægri meðalheildartekjur á vinnumarkaði (Hagstofa Íslands, 2022) kleift að kaupa sérbýli sem væri utan seilingar á höfuðborgarsvæðinu. Þessi niðurstaða er í samræmi við rannsókn Jansen (2020) í Hollandi, þar sem fólk með hærra menntunarstig og lægri tekjur sóttist eftir hagstæðari húsnæðiskjörum í minni bæjum. Aftur á móti stangast niðurstöðurnar á við rannsókn Booi og Boterman (2020) í Hollandi, þar sem því var haldið fram að tekjuháir séu líklegri en aðrir til að flytja úr borgum.

Þéttingarstefna á höfuðborgarsvæðinu hefur að miklu leyti beinst að uppbyggingu lítilla og dýrra íbúða í þéttum kjarna, sem hentar síður fjölskyldufólki í leit að rými og tengslum við náttúru (Baldur Arnarson, 2025; Jóhann Bjarni Kolbeinsson, 2021; Óskar Bergsson, 2024). Þessi stefna ásamt framboðsskorti á hagstæðu húsnæði ýtir undir flutninga út fyrir borgarmörkin,

jafnvel hjá þeim sem höfðu engin tengsl við Selfoss fyrir flutning, en langflestir nýaðfluttir íbúar höfðu takmörkuð tengsl við svæðið fyrir flutning og fáir höfðu alist þar upp eða í öðrum minni bæjum úti á landi samkvæmt könnun. Því er ljóst að ákvörðunin um að flytja út fyrir höfuðborgarsvæðið hafi aðallega byggst á verðgildi húsnæðis og búsetugæðum, en tæplega helmingur svarenda voru barnafjölskyldur sem þurftu oft á tíðum meira rými sem var hagstæðara að uppfylla fjær borgarmiðju, sem er í samræmi við rannsóknir um að húsnæðis-verð lækkar með aukinni fjarlægð frá miðsvæðum (Barlindhaug, 2022; Jansen, 2020; Þóroddur Bjarnason 2022). Viðmælendur lýstu því einnig yfir að flutningur á Selfoss hefði gefið þeim tækifæri til að lækka vaxtakostnað vegna fasteignalána. Rólegt, öruggt og barnvænt umhverfi með stuttum vegalengdum að skóla og þjónustu spilaði einnig stórt hlutverk, líkt og rannsóknir Booi og Boterman (2020), Jansen (2020) og Karsten (2020) sýndu einnig fram á í rannsóknum í Norður-Evrópu. Þetta endurspeglar þá ályktun að líklegt er að flestir svarendur hafi sjálfir alist upp í rólegu og fjölskylduvænu umhverfi og vildu að börnin sín myndu upplifa það líka, fjarri umferðarþunga og áreiti á höfuðborgarsvæðinu, eins og margir nefndu í spurningakönnuninni, en það endurspeglar danska rannsókn Ærø (2006) um að fólk býr oft í umhverfi sem það þekkir til eða minnir á úr æsku.

Að því sögðu er ljóst að endurskoða þarf skipulags- og húsnæðisstefnu á höfuðborgarsvæðinu, að minnsta kosti þarf að taka meira tillit til fjölbreyttra húsnæðisþarfa, ekki síst barna-fjölskyldna, ef á að halda þeim á höfuðborgarsvæðinu. Það er einnig mikilvægt til þess að draga úr þrýstingi á jaðarsvæðin og minnka þörf á daglegum einkabílaakstri. Tryggja þarf aðgengi að fjölbreyttum og hagkvæmum húsnæðiskostum innan borgarinnar og ljóst er að núverandi stefna um þéttingu byggðar á höfuðborgarsvæðinu hentar ekki öllum samfélagshópum, sem óska sér stærra og ódýrara húsnæðis með garði. Nauðsynlegt er að fjölga íbúðum með nægilegu rými og aðgengi að grænum svæðum til að íbúar upplifi það frelsi sem fylgir því að búa í nálægð við náttúruna og í rólegu umhverfi á Selfossi með nægu plássi á milli húsa. Það þarf að leita leiða til að samþætta búsetugæði þéttbýlisstaða, svo sem ró og tengingu við náttúru, við þéttara borgarumhverfi, til dæmis með góðu aðgengi að grænum svæðum, fjölbreyttum húsnæðistegundum og þéttum hverfum með fjölskylduvænum eiginleikum í nærumhverfinu. Ekki er raunhæft til langs tíma að byggja sérbýli með einkagörðum fyrir alla því það mun dreifa byggðinni enn frekar og er ekki í takti við stefnu um þéttingu byggðar og sjálfbæra þróun (UN-Habitat, 2020). Aftur á móti ætti að vera mögulegt að byggja hverfi með eiginleikum sem líkja eftir þeim búsetugæðum sem fólk sækist eftir; nægilegt rými, græn svæði, rólegt umhverfi og nálægð við þjónustu og skóla. Slík samþætt nálgun gæti dregið úr því að fólk flytji burt í leit að búsetugæðum sem borgarumhverfið ætti að geta veitt innan eigin marka.

6.2 Almenningssamgöngur, notkun einkabílsins og umferð

Niðurstöður rannsóknarinnar sýna að einkabíllinn gegnir lykilhlutverki í daglegum ferðum nýaðfluttra íbúa Selfoss. Um 70% þeirra keyra sjálfir á einkabíl til vinnu, hvort sem er innan Selfoss eða á höfuðborgarsvæðið. Val þeirra á ferðamáta ræðst fyrst og fremst af því að það er þægilegt og fljótlegt að vera á einkabíl og hann veitir sveigjanleika til að sinna fjölbreyttum erindum. Þetta er í samræmi við íslenskar rannsóknir á ferðavenjum höfuðborgarbúa, þar sem einkabíllinn er oft talinn sjálfsagður hluti af daglegu lífi (Heinonen o.fl., 2021; Næss o.fl., 2021), sem endurspeglar jafnframt rótgróna bílamenningu Selfyssinga og Íslendinga almennt (Heinonen o.fl., 2021). Margir svarendur könnunarinnar og viðmælendur í viðtölum lýstu því yfir að það væri lítið mál að keyra á höfuðborgarsvæðið til að hitta fjölskyldu og vini reglulega. Ferðatíminn, sem er um 45 mínútur, var almennt ekki talinn hindrun og bent var á að hann væri sambærilegur við ferðatíma í umferðarteppu á stofnbrautum innan höfuðborgarsvæðisins, til dæmis frá Mosfellsbæ eða Hafnarfirði, á annatímum, þegar umferðin mjakast hægt á sama tíma og hægt er að keyra hratt og örugglega um Hellisheiðina. Það gefur til kynna að Vegagerðin haldi uppi öflugri og góðri þjónustu allan ársins hring, meðal annars með hálkuvörnum og snjómokstri, sem tryggir greiðar og öruggar samgöngur, en fáir nefndu veður eða samgöngutafir sem raunverulega hindrun til höfuðborgarsvæðisins samkvæmt könnun. Þetta stuðlar að því að einkabíllinn er notaður í flest allar ferðir, svo sem í og úr vinnu eða skóla, í matvöruverslanir og til að skutla börnum, sem endurspeglar traust íbúa á notkun einkabílsins vegna þess að aðrir möguleikar til að ferðast á milli staða eru takmarkaðir.

Niðurstöður rannsóknarinnar sýna að almenningssamgöngur eru almennt ekki taldar raunhæfur valkostur til ferða. Enginn nýaðfluttur íbúi á Selfossi nýtir sér strætó til vinnu eða skóla, meðal annars af því að tíðni, ferðatími og aðbúnaður við stoppistöðvar eru ekki talin ásættanleg að mati íbúanna. Þá nefndu viðmælendur í viðtölum einnig sérstaklega háan kostnað, sem fælist til dæmis í tíma, krókaleiðum og löngum ferðatíma með strætó í samanburði við einkabílinn. Strætóferðir frá Selfossi á háskólasvæðið í Reykjavík tekur um 70 mínútur vegna þess að hann stoppar yfir þrjátíu sinnum á leiðinni, brottfarir eru á óhentugum tímum og skipta þarf um vagn til að komast alla leið (Strætó, e.d.-a, e.d.-b). Þegar þetta er borið saman við beina leið og styttri ferðatíma með einkabíl verða almenningssamgöngur óhagstæðar og jafnvel óaðlaðandi ferðamöguleiki til og frá vinnu eða skóla. Svarendur könnunarinnar töldu þó að ef tíðni almenningssamgangna væri hærri og ferðatími styttri gætu þeir íhugað að nýta sér þær í meira mæli en þeir gera nú. Þetta styður við niðurstöður Rasca og Saeed (2022), sem sýndu að til þess að fólk sjái hag í því að skipta úr einkabíl í almenningssamgöngur þá þurfa þær að vera tíðar, hagkvæmar og fara sem beinasta leið þannig að þær standi jafnfætis einkabílnum. Almenningssamgöngur er einnig mikilvæg leið til að stuðla að sjálfbærari borgum, þar sem jákvæð hlið þess er að færri einkabílar verði á götunum sem minnkar álag á vegakerfið (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015). Þrátt fyrir það er ljóst að rík bílamenning á Íslandi hefur enn mikil áhrif á val á ferðamáta og breytingar á henni krefjast bæði kerfisbreytinga í skipulagsmálum og frekari hvata til að breyta hegðun með samvinnu skipulagsyfirvalda, Vegagerðarinnar og almennings.

Reiðhjól eru ekki raunhæfur valkostur til ferða á höfuðborgarsvæðið frá Selfossi, þar sem vegalengdin er um 57 kílómetrar og ferðatíminn því of langur til að hjólreiðar henti til daglegra vinnuferða. Aftur á móti sýna niðurstöður könnunarinnar að sex svarendur ganga eða hjóla til vinnu innan Selfoss, þar sem þeir sjá kost í hreyfingu samhliða ferðum, á meðan fjórtán keyra á einkabíl þrátt fyrir stuttar vegalengdir. Ef aðbúnaður við stoppistöðvar væri betri, til dæmis með yfirbyggðum strætóskýlum, geymslustað fyrir reiðhjól eða möguleika á að taka hjól með í strætó á auðveldan hátt, eins og unnið er að í Reykjavíkurborg (2021b), þá má ætla að fleiri gætu nýtt sér blandaða ferðamáta, þar sem hjólreiðar og almenningssamgöngur haldast í hendur. Slíkar úrbætur gætu gert vistvænar samgöngur að raunverulegum valkosti, jafnvel fyrir þá sem þurfa að ferðast lengri vegalengdir frá stoppistöð. Þetta undirstrikar mikilvægi þess að samgöngukerfi styðji við fjölbreytta ferðamöguleika, þar sem sveigjanleiki og samvirkni ferðamáta auka líkur á minni bílanotkun og sjálfbærari ferðavenjum (Kosmidis og Müller-Eie, 2024).

Rannsókn Jansen (2020) sýndi að margir velja að búa í úthverfum eða utan borgarkjarna til að njóta kyrrlátara umhverfis í friði og ró. Þessi tilhneiging endurspeglast í niðurstöðum könnunarinnar þar sem um fimmtungur svarenda upplifði meiri ró á Selfossi en á höfuðborgarsvæðinu. Margir lýstu yfir létti við að losna við umferðartafir og áreiti sem fylgir höfuðborgarsvæðinu, sem samræmist niðurstöðum Þórodds Bjarnasonar (2022) um að sumir höfuðborgarbúar hafi flutt þaðan til að forðast óþægindi af mikilli umferð og búa frekar á fámennari og rólegri stað. Aftur á móti er mikilvægt að benda á að með því að flytja til Selfoss en halda áfram að sækja vinnu á einkabíl á höfuðborgarsvæðið bætast nýaðfluttir íbúar Selfoss við þann fjölda sem myndar þá umferð sem þeir vildu í raun forðast. Þarna má greina ákveðna mótsögn eða NIMBY-hugsun (e. Not in My Backyard), þar sem nýaðfluttu íbúarnir vilja ekki vera í eða nálægt mikilli umferð en breyta samt ekki ferðamáta sínum til að draga úr umferðinni (sjá til dæmis Foster og Warren, 2021).

Af þessum niðurstöðum má draga þá ályktun að ef ætlunin er að draga úr álagi á stofnbrautir til höfuðborgarsvæðisins og stuðla að sjálfbærari ferðavenjum þá þurfi að efla almenningssamgöngur verulega. Þar mætti horfa til nýrra lausna, svo sem uppbyggingar hagkvæmra tengimiðstöðva (e. park and ride) við borgarmörkin, til dæmis við Rauðavatn. Hugmyndin gengur út á að íbúar Selfoss og annarra þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðisins gætu lagt bílnum sínum í bílastæðahús og haldið svo ferð sinni áfram með almenningssamgöngum á forgangsakreinum inn á helstu atvinnusvæði höfuðborgarsvæðisins (sjá til dæmis Ortega o.fl., 2021). Slíkt myndi stytta ferðatíma, bæta nýtingu strætó og létta á umferð við flöskuháls við Rauðavatn. Til þess að þetta geti virkað þarf að endurhugsa leiðakerfi strætó og tryggja beinar, tíðar og skjótvirkar ferðir frá tengimiðstöð, eins og Rauðavatni, með takmörkuðum fjölda stoppa. Það gæti orðið mikilvægur liður í að gera vistvænar samgöngur að raunhæfum kosti fyrir fleiri.

Þessar breytingar á almenningssamgangnakerfi þurfa þó að fara fram samhliða frekari stefnumörkun í skipulagi á höfuðborgarsvæðinu, þar sem áhersla er á þéttingu byggðar og vistvæna ferðamáta (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015). Ef aðgengi að

einkabíl er takmarkað enn frekar, til dæmis með færri bílastæðum eða gjaldtöku, verður að tryggja að strætó sé að jafnaði fljótari í förum eða sambærilegur kostur og einkabíllinn er í dag. Það krefst einföldunar leiðakerfis og forgangs almenningsvagna í umferð (sjá til dæmis skýrslu Expert Group for Urban Mobility, 2022). Án þess að íbúar upplifi skýran ávinning af því að skipta um ferðamáta verða litlar breytingar á ferðahegðun. Fólk mun áfram velja þann kost sem veitir mestan sveigjanleika, hraða og hagkvæmni. Því þarf stefna í skipulags- og samgöngumálum að byggja á skýrum hvötum og raunhæfum valkostum sem styðja við sjálfbærari ferðavenjur.

6.3 Sérhæfing, fjarvinna og aukinn sveigjanleiki

Niðurstöður rannsóknarinnar sýna að margir nýaðfluttir íbúar Selfoss vinna við sérhæfð störf, sem eru oftast bundin við höfuðborgarsvæðið, einkum á helsta atvinnusvæði Reykjavíkur. Þeir hafa ekki tækifæri á að sækja sérhæfða vinnu á Selfoss og þurfa því að ferðast daglega á höfuðborgarsvæðið. Þótt þetta eigi aðeins við um átta svarendur könnunarinnar, þá gefur svörunin mikilvæga innsýn í hvers vegna einstaklingar sætta sig við lengri ferðatíma á einkabíl til þess að uppfylla búsetuóskir um stærra húsnæði, rólegra umhverfi og betra búsetuumhverfi fyrir sig og fjölskylduna. Þá er einnig ljóst að íbúarnir töldu daglegt líf krefjast minni aksturs, þar sem stutt er í leikskóla, skóla og aðra þjónustu í nærumhverfinu. Þessar niðurstöður eru í takti við fyrri rannsóknir í Noregi og á Íslandi, sem sýna að fólk er tilbúið að ferðast lengra til að nálgast fjölbreyttari þjónustu og fleiri atvinnutækifæri (Næss o.fl., 2019; Næss o.fl., 2021).

Á sama tíma hefur aukin fjarvinna dregið að einhverju leyti úr daglegum ferðum margra nýaðfluttra íbúa og má fljótt á litið ætla að það feli í sér aukna ánægju með búsetu þeirra á Selfossi, þó fjarvinna hafi ekki verið meginástæða flutnings til Selfoss. Margir nýir íbúar vinna hluta vikunnar heima, sérstaklega þeir sem starfa á höfuðborgarsvæðinu, sem hefur dregið úr fjölda daglegra ferða og um leið minnkað álag á stofnbrautir á höfuðborgarsvæðið, sem styður við stefnu um sjálfbærari samgöngur. Einnig má ætla að fjarvinna hafi haft jákvæð áhrif á lífsgæði íbúa, meðal annars með styttri ferðatíma, sveigjanlegri vinnudegi og meiri tíma með fjölskyldu, sem er í samræmi við niðurstöður norrænna rannsókna um jákvæð áhrif COVID-19 (D'Agostino o.fl., 2024; Nordregio, 2022; Wolday og Böcker, 2023). Íslenskar rannsóknir styðja einnig við þá niðurstöðu að fólk telji sig geta búið fjær vinnustað ef það getur unnið hluta vinnuvikunnar heima (Sæunn Gísladóttir og Anna Soffía Víkingsdóttir, 2023; Þóroddur Bjarnason, 2022). Viðmælendur bentu einnig á að minni þörf sé fyrir ferðir á höfuðborgarsvæðið vegna aukinnar netverslunar og heimsendingarþjónustu, sem dregur enn frekar úr ferðaþörf. Samspil fjarvinnu og stafrænnar þjónustu hefur breytt forsendum búsetu, þar sem nálægð við borgina er ekki lengur nauðsynleg forsenda þess að komast í vinnu eða þjónustu, heldur hefur skapast raunverulegt svigrúm til að búa fjær vinnustað án þess að skerða lífsgæði eða aðgengi að þjónustu.

Af þessu má draga þá ályktun að skipulagsmál á jaðarsvæðum þurfi að taka mið af breyttum vinnuháttum og auknum sveigjanleika íbúa. Sérstaklega mætti huga að þróun staðbundinna samvinnurýma og atvinnukjarna innan minni þéttbýlisstaða, þar sem íbúar sem annars ynnu

að heiman geta unnið í sameiginlegu skrifstofurými í göngufæri frá heimili (sjá til dæmis Nordregio, 2024). Slíkt gæti aukið félagsleg tengsl, stutt við staðbundin fyrirtæki og skapað ný atvinnutækifæri sérhæfðra starfa á Selfossi (sjá til dæmis D'Agostino o.fl., 2024). Þegar fjarvinna, aukin tæknivæðing og sveigjanlegir starfshættir eru teknir inn í skipulag- og samgöngustefnu þá opnast möguleikar fyrir minni þéttbýlisstaði án þess að það bitni á lífsgæðum eða vistvænni þróun, þar sem uppbygging er innan bæja. Það getur dregið úr þrýstingi á höfuðborgarsvæðið og skapað ný tækifæri fyrir bæi, eins og Selfoss, til að styrkja innviði sína og sérhæfingu enn frekar og byggja upp fjölbreytt samfélag sem getur þrifist í takti við samtímann (sjá Nordregio, 2024).

6.4 Fjölskyldulíf og daglegt skipulag

Meirihluti nýaðfluttra íbúa Selfoss eru annars vegar barnafjölskyldur og hins vegar eldri hjón. Barnafjölskyldur kjósa oft að búa þar sem skólar, leikskólar og tómstundir eru í göngufæri, sem dregur úr akstri og eykur sjálfstæði barna samkvæmt rannsókn Karsten (2020). Á Selfossi er þessi grunnþjónusta vel staðsett við miðsvæði Selfoss (sjá mynd 4) eða í stuttri göngufjarlægð frá fjölskylduvænum íbúðahverfum, sem má ætla að einfaldi daglegt líf barnafjölskyldna og dragi úr þörf til að skutla börnum á einkabíl. Þetta kom skýrt fram í spurningakönnuninni, þar sem leikskólapláss skipti foreldra ungra barna miklu máli við ákvörðun um flutning á Selfoss. Á höfuðborgarsvæðinu hefur víða reynst erfitt að tryggja leikskólapláss í nærumhverfi, sem hefur flækt daglegt líf margra foreldra sem þurfa að skutla börnum á leikskóla eða til dagforeldra í öðrum hverfum, jafnvel í hinum enda borgarinnar (sjá Lovísa Arnardóttir og Jón Ísak Ragnarsson, 2024). Á Selfossi virðist skortur á leikskólaplássi minna vandamál, sem styrkir jákvæða upplifun nýrra íbúa og eykur fjölskylduvænleika staðarins (Sveitarfélagið Árborg, 2006). Þó svo að Selfoss sé mikill bílabær samkvæmt viðmælendum og skipulagið hafi mótast með tilliti til einkabílsins (Sveitarfélagið Árborg, 2022a) þá endurspeglar bærinn að mörgu leyti hugmyndafræði 15-20 mínútna bæjarins, þar sem helsta grunnþjónusta er í nærumhverfinu, líkt og unnið er eftir í skipulagsstefnu höfuðborgarsvæðisins (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015). Það gerir Selfoss að sjálfbærum bæ, sem kemur fram í því að margir sæki vinnu og alla þjónustu innan bæjarins. Þá má ætla að fjöldi eldri hjóna, sem hafa flutt á Selfoss, hafi fylgt börnum og barnabörnum sínum til að búa nær þeim, líkt og Þóroddur Bjarnason (2022) komst að í rannsókn sinni á búferlaflutningum Íslendinga.

Niðurstöður rannsóknarinnar benda einnig til þess að kynjahlutverk skipta máli í því hvernig samgöngur og daglegt líf er skipulagt. Við val á ferðamáta kom í ljós að konur velja einkabílinn oftar vegna sveigjanleika hans til að skutla börnum og koma við í búð. Það gefur til kynna að konur bera frekar ábyrgð á börnum og heimilisverkum og treysta því á einkabílinn til að sinna því. Þær vinna líka frekar í umönnunar- og kennslustörfum á Selfossi. Þetta endurspeglast í rannsókn Ástu Þorleifsdóttur og Sigrúnar Birnu Sigurðardóttur (2021), þar sem kom fram að kvennastörf eru oftar staðsett nær heimilum, og rannsókn Þórodds Bjarnasonar (2022) um að mæður sinni oftar daglegum akstri vegna barna og heimilis. Af þessu má ljóst vera að skipulag

fjölskyldulífs, kynjahlutverk og samspil atvinnu og samgangna móta búsetuóskir í verulegum mæli. Af þessu má einnig leiða að skipulagsstefna sem stuðlar að styttri fjarlægð í skóla, leikskóla, íþróttir, tómstundir og aðra daglega þjónustu getur stuðlað að auknum lífsgæðum og minna skutli foreldra, sem stuðlar að sjálfbærari þróun borga og bæja (UN-Habitat, 2020).

6.5 Skipulag, samgöngur og framtíðarsýn

Skipulag byggðar og samgangna þarf að taka mið af breyttum búsetumynstrum og þeim hvötum sem liggja að baki flutningum fólks frá höfuðborgarsvæðinu til jaðarsvæða. Niðurstöður rannsóknarinnar sýna að margir velja að flytja á Selfoss til að njóta betri búsetugæða, svo sem stærra og ódýrara húsnæðis, rólegra umhverfis og góðs aðgengis að grunnþjónustu fyrir börn og fjölskyldur í nærumhverfinu. Aftur á móti má setja spurningarmerki við núverandi skipulag bæjarins, þar sem á Selfossi er víða gisin byggð og breiðar götur með löngum vegalengdum innan hverfa. Þótt græn svæði og náttúra séu nálæg þá virðist stundum skorta samfellda og örugga göngu- og hjólastíga milli hverfa, sem getur rýrt gæði nærumhverfisins sem íbúar sækjast eftir. Þetta undirstrikar mikilvægi þess að skipulag taki mið af raunverulegri upplifun notenda og stuðli að sterkari staðbundnum tengingum, sem auðvelda og hvetja til vistvænni ferðamáta. Samhliða er ljóst að íbúarnir halda áfram að sækja vinnu til höfuðborgarsvæðisins og gera það að mestu leyti með einkabíl. Þessi þróun mun halda áfram að valda vaxandi álagi á vegakerfið ef ekkert verður gert, sem mun bæði hafa áhrif á aukna umferð og lengri ferðatíma. Samkvæmt svæðisstjóra Suðurlands hjá Vegagerðinni er ástandið á Suðurlandsvegi og Hellisheiði í sjálfu sér stöðugt og afkastageta vegarins til að taka við fleiri bílum er góð, en flöskuhálsar við Rauðavatn og Ölfusárbrú munu ekki ráða við áframhaldandi aukningu umferðar án þess að það valdi verulegum töfum (Svanur Geir Bjarnason, svæðisstjóri Suðursvæðis hjá Vegagerðinni, munnleg heimild 11. mars 2025). Þetta styður við rannsókn Levkovich og fleiri (2020) sem sýndi að samgöngubætur, líkt og breikkun vega, hafa aðeins tímabundin áhrif á umferðarteppu, nema þær séu hluti af víðtækari breytingum á ferðavenjum fólks.

Af þessu má leiða að til að sporna við frekari aukningu umferðar þarf að bregðast við rót vandans og afleiðingum hans. Vandamálið felst meðal annars í skorti á fjölbreyttum og fjölskylduvænum búsetukostum innan höfuðborgarsvæðisins og veikri stöðu almenningssamgangna sem raunhæfs valkostar gagnvart einkabílnum. Til að ná árangri þarf að samþætta samgöngustefnu, húsnæðisstefnu og skipulagstefnu þannig að þær styðji hver við aðra og leiði til raunverulegra valkosta fyrir íbúa. Þá sýna niðurstöðurnar að þéttingarstefna höfuðborgarsvæðisins hentar ekki öllum samfélagshópum, sérstaklega ekki barnafjölskyldum sem óska eftir meira rými og tengingu við græn svæði. Þetta er í samræmi við rannsóknir Barlindhaug (2022), Hasanzadeh og fleiri (2019), Jansen (2020) og Þórodds Bjarnasonar (2022), sem benda á að ef borgin býður ekki upp á búsetugæði sem mæta þörfum fjölskyldna þá munu íbúar leita annað, til dæmis í nærliggjandi sveitarfélög. Aftur á móti ef sambærileg búsetugæði og á Selfossi væru

í vaxandi mæli í boði í borginni þá má draga þá ályktun að líklega myndu færri flytja út fyrir borgarmörkin, þar sem flestir virðast vilja vinna á höfuðborgarsvæðinu.

Í þessu ljósi er mikilvægt að skipulagsferli taki mið af raunverulegum þörfum notenda, það er þeirra sem munu búa í hverfunum, ferðast innan þeirra og nýta það sem nærumhverfið hefur upp á að bjóða. Þátttökumiðuð nálgun, þar sem ólíkir samfélagshópar fá að hafa áhrif á mótun nýrra hverfa eða endurnýjun eldri hverfa, getur leitt til betri og markvissari ákvarðana í skipulagsferlinu. Með því að hefja samtal við fjölskyldufólk, eldri borgara, ungt fólk, einstaklinga og aðra samfélagshópa strax í upphafi skipulagsvinnu er hægt að tryggja að ný hverfi verði byggð á raunverulegum þörfum þeirra. Framtíðarsýn í skipulags- og samgöngu-málum þarf því að byggja á samþættingu og samráði á heildstæðan hátt. Það þýðir að bæta þarf almenningssamgöngur verulega, tryggja húsnæðisframboð sem mætir fjölbreyttum þörfum og skipuleggja höfuðborgarsvæðið þannig að fjölskyldufólk finni raunhæfa, aðlaðandi valkosti innan borgarinnar. Að öðrum kosti mun þróunin halda áfram eins og hún hefur gert, að fólk flytji frá höfuðborgarsvæðinu til nærliggjandi þéttbýlisstaða innan vinnusóknar-svæðisins með tilheyrandi aksturstíma og álagi á innviði og umhverfi, sem dregur úr markmiðum um sjálfbæra þróun (UN-Habitat, 2020).

6.6 Takmarkanir og tillögur að frekari rannsóknum

Rannsóknin var unnin sem 30 eininga lokaverkefni í skipulagsfræði á fjórum mánuðum með takmörkuðu fjármagni. Það setti skorður á umfang rannsóknarinnar, sér í lagi hvað varðar tíma til gagnaöflunar, stærð úrtaks og dýpt eigindlegrar greiningar. Þrátt fyrir það veitir rannsóknin mikilvæga innsýn í samspil búsetuóska og val á ferðamáta nýaðfluttra íbúa Selfoss og bendir á ýmis stefnumarkandi atriði sem vert er að skoða frekar.

Svarhlutfall í spurningakönnun var gott (Wu, 2022) og dreifing hennar náði til ólíkra og fjölbreyttra samfélagshópa. Með því að senda könnunina beint til íbúa í úrtaki var tryggt að öll svör væru gild og þar með marktæk. Ef könnunin hefði verið birt á samfélagsmiðlum hefði hættan á ógildum svörum frá fólki utan úrtaksins aukist. Þá er ekki víst að framlengdur tímafrestur á könnun hefði skilað fleiri svörum, því svörun var mest fyrstu dagana en datt fljótt niður. Stærra úrtak, sérstaklega meðal ungs fólks og eldri borgara, hefði eflt dýpt greiningarinnar. Einnig hefði verið hægt að stækka úrtakið til að fá hærra svarhlutfall með því að taka fyrir fleiri svæði. Þá hefði stærri hópur viðmælenda, sem og hópviðtöl, getað varpað frekara ljósi á sameiginleg viðhorf íbúa. Einnig hefði verið gagnlegt að nýta eigindleg rannsóknarviðtöl byggð á niðurstöðum könnunar til að greina nánar ákveðin þemu, en það hefði veitt annars konar innsýn í viðfangsefnið. Hópviðtöl hefðu jafnframt getað varpað ljósi á sameiginleg viðhorf íbúa og dýpkað umræðu um sameiginlega kosti og galla við að hafa ákveðið að flytja á Selfoss. Í framtíðarverkefnum væri áhugavert að skoða fleiri þéttbýlisstaði á jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins, svo sem Hveragerði, Þorlákshöfn, Keflavík eða Akranes, til að greina hvort sambærileg mynstur komi fram milli sveitarfélaga eða landshluta og til að efla áreiðanleika niðurstaðna enn frekar með fjölbreyttari innsýn í upplifun íbúa.

Rannsóknin beindist einkum að orsökum búsetuóska og vali á ferðamáta. Í frekari rannsóknum gæti verið mikilvægt að rýna einnig í afleiðingar þessara ákvarðana, til dæmis hvaða áhrif þær hafa á þróun svæðisins eða á Suðurlandsveg til lengri tíma. Í spurningakönnun var ekki spurt um allt sem hefði getað skipt máli í rannsókninni, til dæmis um fyrri búsetu, uppvöxt eða hvort allir á heimilinu færu daglega til vinnu, en slíkar upplýsingar hefðu veitt enn heildstæðari mynd af aðstæðum fólks og hvötum fyrir flutningunum. Í sumum svörum skorti nákvæmni um staðsetningu vinnustaðar og starfsgreinar, sem takmarkaði möguleikann á skýrum greiningum. Einnig gæti verið gagnlegt að rannsaka hvernig búsetuóskir og val á ferðamáta þróast yfir lengri tíma en fimm ár og hvort breytur eins og fjölskyldusamsetning, aldur eða breytingar á vinnustað eða aukin fjarvinna hafi áhrif á þá þróun.

Niðurstöður rannsóknarinnar geta nýst bæði skipulagsyfirvöldum á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðinni við mótun heildstæðrar stefnu um framtíðarskipulag, húsnæðisuppbyggingu og samgöngur sem byggir á raunverulegum þörfum íbúa. Þetta er að öllum líkindum fyrsta rannsóknin á Íslandi sem greinir með markvissum hætti tengsl búsetuóska og vali á ferðamáta í þéttbýli utan höfuðborgarsvæðisins. Hún sýnir hvernig takmarkað framboð af fjölskylduvænum búsetukostum innan höfuðborgarsvæðisins og veik staða almenningssamgangna ýta undir dreifingu byggðar. Þá gefur rannsóknin til kynna að hægt sé að fá íbúana aftur til höfuðborgarsvæðisins eða halda því þar ef viðmið um búsetugæði, svo sem ró, rými og græn svæði, verði innleidd í þéttbyggðum hverfum. Þétting byggðar er enn mikilvægt markmið til að styðja við sjálfbæra þróun og hagkvæmni innviða, en hún verður að taka mið af raunverulegum óskum íbúa. Blokkaríbúð á þéttingarreit við umferðarþunga götu uppfyllir ekki endilega búsetuóskir allra samfélagshópa. Millivegurinn gæti falist í því að bjóða fjölbreyttari íbúðarkosti í þéttbyggðum hverfum með góðu aðgengi að þjónustu og grænum svæðum, þar sem búsetugæði og vistvænar samgöngur fara saman.

Að lokum má benda á að Vegagerðin og sveitarfélögin á vinnusóknarsvæði höfuðborgarsvæðisins gætu í samstarfi rannsakað nánar af hverju svo fáir nýta sér almenningssamgöngur í daglegum vinnuferðum til höfuðborgarsvæðisins. Með því að greina hindranir og mögulegar úrbætur, hvort sem þær snúa að tíðni, aðgengi eða ferðatíma, væri hægt að þróa raunhæfan og samkeppnishæfan valkost við einkabílinn, sem myndi styðja við minni umferðarþunga og stuðla að sjálfbærri þróun.

7

LOKAORÐ

Markmið rannsóknarinnar var að kanna hvaða þættir tengdir búsetuóskum hafa mest áhrif á ákvörðun fólks um að flytja til nærliggjandi sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins innan vinnusóknarsvæðis þess og hvernig val á ferðamáta til og frá vinnu tengist þeirri ákvörðun. Í rannsókninni var leitað svara við eftirfarandi rannsóknarspurningu: Að hvaða marki hafa búsetuóskir áhrif á flutninga til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins á Íslandi og hvernig tengjast þær ferðamöguleikum til og frá vinnu?

Til að nálgast aðalrannsóknarspurninguna var henni skipt upp í tvær undirrannsóknar-spurningar. Í fyrsta lagi til að skilgreina viðeigandi fræðileg viðmið um búsetuóskir og val á ferðamáta þegar tekin er ákvörðun um að flytja til þéttbýlisstaða í útjaðri borgarsvæða í Norður-Evrópu. Í öðru lagi var kannað hvernig búsetuóskir og viðhorf til vinnuferða skipta máli meðal nýaðfluttra íbúa Selfoss.

Greining á fyrri rannsóknum í Norður-Evrópu leiddi til flokkunar viðmiða í fjóra meginflokka; 1) efnahagslega þætti, 2) félagslega þætti, 3) samgöngur og aðgengi og 4) búsetugæði. Þessi viðmið voru notuð til mótunar spurningakönnunar, sem lögð var fyrir nýaðflutta íbúa Selfoss til að greina tengsl um búsetuóskir og val á ferðamáta.

Niðurstöður rannsóknarinnar sýna að búsetuóskir vógu þungt við ákvörðun íbúa um að flytja frá höfuðborgarsvæðinu til Selfoss. Sérbýli, einkagarður og rólegt umhverfi voru meðal helstu hvata fyrir flutningum. Flestir nýaðfluttir íbúar voru tilbúnir að sætta sig við lengri ferðatíma á einkabíl til vinnu á höfuðborgarsvæðinu til að uppfylla þessar búsetuóskir, sem undirstrikar ríkjandi hlutverk einkabílsins í daglegu lífi íbúa. Á sama tíma sýna niðurstöðurnar að ferðir með almenningssamgöngum eru ekki taldar raunhæfur valkostur til vinnu eða skóla á höfuðborgarsvæðið, meðal annars vegna lítillar tíðni og langs ferðatíma.

Svar við rannsóknarspurningunni er því að búsetuóskir hafa veruleg áhrif á flutninga til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins á Íslandi. Ferðamöguleikar skipta einnig máli en eru að mestu takmarkaðir við einkabílinn.

Rannsóknin sýnir hvernig búsetuóskir tengdar efnahagslegum þáttum, félagslegum þáttum, samgönguþáttum og búsetugæðum móta flutninga innan vinnusóknarsvæðis. Hún sýnir hvernig þéttbýlisstaðir utan borga, eins og Selfoss, verða eftirsóknarverður búsetukostur fyrir ákveðna samfélagshópa, þrátt fyrir að skapa áskoranir tengdar samgöngu- og skipulagsmálum. Með því að sameina fræðilegan ramma og staðbundnar niðurstöður leggur rannsóknin til nýja þekkingu í skipulagsfræði og fyrir umræður um stefnumótun í skipulags-, samgöngu- og húsnæðismálum, sér í lagi á Íslandi.

Takmarkanir rannsóknarinnar felast einkum í tímaramma og stærð úrtaks, en niðurstöðurnar veita góða mynd af stöðunni á Selfossi og gefa tilefni til áframhaldandi rannsókna. Þar má nefna þróun búsetuóska til lengri tíma, breyttra fjölskylduaðstæðna og samanburð við aðra þéttbýlisstaði innan vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins á Íslandi. Sérstaklega gæti verið gagnlegt að greina betur hvers vegna svo fáir nýta sér almenningssamgöngur í daglegum vinnuferðum og hvernig væri hægt að bæta þjónustuna til að breyta því.

Í heild sýnir rannsóknin hvernig einstaklingsbundnar óskir og væntingar um búsetu vegast á við raunveruleikann, daglegar ferðir og takmarkanir í ferðamöguleikum. Hún undirstrikar mikilvægi þess að samræma og koma á víðtækari stefnumótun, þar sem hugsað er um búsetu og samgöngur sem samverkandi heild til að styðja við sjálfbæra þróun á öllum stigum samfélagsins.

Heimildaskrá

Aner, L. G. (2014). Dwelling habitus and urban out-migration in Denmark. *European Urban and Regional Studies, 23*(4), 662-676. https://doi.org/10.1177/0969776414532932

Ardeshiri, A. og Vij, A. (2019). Lifestyles, residential location, and transport mode use: A hierarchical latent class choice model. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 126*, 342-359. https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.06.016

Ásta Þorleifsdóttir og Sigrún Birna Sigurðardóttir. (2021). *Samgöngur og jafnrétti – Stöðugreining*. Stjórnarráð Íslands, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Jafnre%CC%81tti%20og%20samgo%CC%88ngur%20-%20St%C3%B6%C3%B0ugreining.pdf

Baldur Arnarson. (2025, 3. maí). Þrjátíu og átta íbúðir seldar á árinu. *Morgunblaðið*, bls. 10.

Barlindhaug, R. (2022). Why are some families with children leaving the inner city and other staying? *Nordic Journal of Urban Studies, 2*(1), 19-39. https://doi.org/10.18261/njus.2.1.2

Barrett, P. (2023). Intersections between housing affordability and meanings of home: a review. *Kōtuitui: New Zealand Journal of Social Sciences Online, 18*(1), 27-44. https://doi.org/10.1080/1177083X.2022.2090969

Bjarnason, T. (2014). The effects of road infrastructure improvement on work travel in Northern Iceland. *Journal of Transport Geography, 41*, 229-238. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.09.009

Booi, H. og Boterman, W. R. (2020). Changing patterns in residential preferences for urban or suburban living of city dwellers. *Journal of Housing and the Built Environment, 35*, 93-123. https://doi.org/10.1007/s10901-019-09678-8

Brinkmann, S. og Kvale, S. (2014). *InterViews: Learning the Craft of Qualitative Research Interviewing* (3. útgáfa). SAGE Publications, Inc.

Brundtland, G. H. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf

Bryman, A. (2016). *Social Research Methods* (5. útgáfa). Oxford University Press.

Clark, W. A. V., Huang, Y. og Withers, S. (2003). Does commuting distance matter?: Commuting tolerance and residential change. *Regional Science and Urban Economics, 33*(2), 199-221. https://doi.org/10.1016/S0166-0462(02)00012-1

D‘Agostino, C., Piva, E., Pucci, P. og Rossi, C. (2024). A systematic literature review on women‘s daily mobility in the Global North. *Transport Reviews, 44*(5), 1016-1044. https://doi.org/10.1080/01441647.2024.2350613

Dashtestaninejad, H., van de Coevering, P. og de Kruijf, J. (2023). Car Use: A Matter of Dependency or Choice? The Case of Commuting in Noord-Brabant. *Urban Planning, 8*(3), 56-68. https://doi.org/10.17645/up.v8i3.6549

Debrunner, G. og Hartmann, T. (2020). Strategic use of land policy instruments for affordable housing – Coping with social challenges under scarce land conditions in Swiss cities. *Land Use Policy, 99*, 104993. https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.104993

Engebretsen, Ø, Næss, P. og Strand, A. (2018). Residential location, workplace location and car driving in four Norwegian cities. *European Planning Studies, 26*(10), 2036-2057. https://doi.org/10.1080/09654313.2018.1505830
Erhardt, G. D., Hoque, J. M., Goyal, V., Berrebi, S., Brakewood, C. og Watkins, K. E. (2022). Why has public transit ridership declined in the United States? *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 161*, 68-87. https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.04.006
ESPON. (2020). *SUPER – Sustainable Urbanisation and land-use Practices in European Regions: A Guide to Sustainable Urbanisation and Land-Use*. European Union. https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/2020_ESPON_SUPER_Guide_final_A4_screenview.pdf
Ewing, R. og Hamidi, S. (2015). Compactness versus Sprawl: A Review of Recent Evidence from the United States. *Journal of Planning Literature, 30*(4), 413-432. https://doi.org/10.1177/0885412215595439
Expert Group for Urban Mobility. (2022). *How to ensure prioritization of public transport in urban areas to enable the operation of multimodal, quicker and more punctual, and reliable services (=real-time travel information and more operational efficiency) that will increase the use of public transport? Public Transport EGUM Subgroup – Topic 2*. Commission Expert Groups and Other Similar Entities, European Commission. https://transport.ec.europa.eu/document/download/f222ead0-192c-413d-ad91-0f7dfe6de97e_en?filename=EGUM%20Recommendation%20-%20PTSM%20sub%20group%20-%20TOPIC2.pdf
Fjölbrautaskóli Suðurlands. (2014, 25. febrúar). *Saga og þróun*. https://www.fsu.is/is/um-skolann/saga-og-throun
Forsberg, H., Rutberg, S., Mikaelsson, K. og Lindqvist, A.-K. (2020). It‘s about being the good parent: exploring attitudes and beliefs towards active school transportation. *International Journal of Circumpolar Health, 79*(1), 1798113. https://doi.org/10.1080/22423982.2020.1798113
Foster, D. og Warren, J. (2021). The NIMBY problem. *Journal of Theoretical Politics, 34*(1), 145-172. https://doi.org/10.1177/0951629821104485
Gallup. (2023). *Ferðir íbúa á öllu landinu, október-nóvember 2022 [Ferðavenjukönnun 2022]*. Unnið fyrir Innviðaráðuneytið, Skipulagsstofnun, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðina, Húsnæðis- og mannvirkjastofnun og Betri samgöngur. https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/IRN/Ferdavenjukonnun-2022/4033670_Heild_allt_landid_210423.pdf
Guidon, S., Wicki, M., Bernauer, T. og Axhausen, K. (2019). The social aspect of residential location choice: on the trade-off between proximity to social contacts and commuting. *Journal of Transport Geography, 74*, 333-340. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.12.008
Hagstofa Íslands. (2022). *ÍSTARF21 – Íslensk starfaflokkun*. https://hagstofas3bucket.hagstofa.is/hagstofan/media/public/2022/10a6fc4d-c3a8-435c-8a12-ab286f75da7b.pdf
Hagstofa Íslands. (2024a, 7. nóvember). *Búferlaflutningar áfram miklir árið 2023*. https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/mannfjoldi/buferlaflutningar-2023/
Hagstofa Íslands. (2024b, 15. júlí). *Tekjur eftir menntun, kyni og aldri 1990-2022* [tafla]. https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Samfelag/Samfelag__launogtekjur__3_tekjur__1_tekjur_skattframtol/TEK01008.px/table/tableViewLayout2/

Hagstofa Íslands. (2025a, 12. mars). *Mannfjöldi eftir kyni, aldri og sveitarfélögum 1998-2025 - Sveitarfélagaskipan 1. janúar 2025* [tafla]. https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Ibuar/Ibuar__mannfjoldi__2_byggdir__sveitarfelog/MAN02005.px/table/tableViewLayout2/

Hagstofa Íslands. (2025b, 12. mars). *Mannfjöldinn eftir póstnúmerum, kyni og aldri 1998-2025* [tafla]. Sótt 25. mars 2025 af https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Ibuar/Ibuar__mannfjoldi__2_byggdir__Byggdakjarnarhverfi/MAN03200.px

Handy, S., Cao, X. og Mokhtarian, P. (2005). Correlation or causality between the built environment and travel behavior? Evidence from Northern California. *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 10*(6), 427-444. https://doi.org/10.1016/j.trd.2005.05.002

Hasanzadeh, K., Kyttä, M. og Brown, G. (2019). Beyond Housing Preferences: Urban Structure and Actualisation of Residential Area Preferences. *Urban Science, 3*(1), 21. https://doi.org/10.3390/urbansci3010021

Heinonen, J., Czepkiewicz, M., Árnadóttir, Á. og Ottelin, J. (2021). Drivers of Car Ownership in a Car-Oriented City: A Mixed-Method Study. *Sustainability, 13*(2), 619. https://doi.org/10.3390/su13020619

Húsnæðis- og mannvirkjastofnun. (2024). *Húsnæðisáætlun 2024 [Sveitarfélagið Árborg, Suðurland]*. https://www.arborg.is/media/stefnur/Husnaedisaaetlun-2024-Sveitarfelagid-Arborg.pdf

Höskuldur Marselíusarson. (2019, 11. október). Lokka fólk til Selfoss. *Viðskiptablaðið*. https://vb.is/frettir/lokka-folk-til-selfoss/

Ísland í dag. (2025, 3. apríl). *Ekki gert ráð fyrir gestum á heimili í glænýju hverfunum* [myndband]. Vísir. https://www.visir.is/k/eab826b3-77b8-4a0f-b148-4103ff7ceeff-1743708730265/island-i-dag-ekki-gert-rad-fyrir-gestum-a-heimili-i-glaenyju-hverfunum

Jansen, S. J. T. (2020). Urban, suburban or rural? Understanding preferences for the residential environment. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability, 13*(2), 213-235. https://doi.org/10.1080/17549175.2020.1726797

Já.is. (e.d.). *Selfoss* [kort]. Sótt 1. mars 2025 af https://ja.is/kort/?x=402161&y=382892&nz=14.60

Já.is. (2022, ágúst). *360° götusýn [Selfoss]*. https://ja.is/kort/?x=402647&y=381737&q=Selfoss&page=1&nz=17.00&ja360=1&jh=28.6

Jóhann Bjarni Kolbeinsson. (2021, 27. apríl). Mikil fjölgun íbúa á Selfossi: Byggja 1.300 íbúðir. *RÚV*. https://nyr.ruv.is/frettir/innlent/2021-04-27-mikil-fjolgun-ibua-a-selfossi-byggja-1300-ibudir

Karsten, L. (2020). Counterurbanisation: why settled families move out of the city again. *Journal of Housing and the Built Environment, 35*, 429-442. https://doi.org/10.1007/s10901-020-09739-3

Knaap, E., Ding, C., Niu, Y. og Mishra, S. (2016). Polycentrism as a sustainable development strategy: empirical analysis from the state of Maryland. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability, 9*(1), 73-92. https://doi.org/10.1080/17549175.2015.1029509

Kosmidis, I. og Müller-Eie, D. (2024). The synergy of bicycles and public transport: a systematic literature review. *Transport Reviews, 44*(1), 34-68. https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2222911
Landmælingar Íslands. (e.d.). *Niðurhal [andupplýsingagagna IS 50V; samgöngur, vatnafar, mörk]*. Sótt 24. mars 2025 af https://www.lmi.is/is/landupplysingar/gagnagrunnar/nidurhal
Levkovich, O., Rouwendal, J. og van Ommeren, J. (2020). The impact of highways on population redistribution: the role of land development restrictions. *Journal of Economic Geography, 20*(3), 783-808. https://doi.org/10.1093/jeg/lbz003
Lidmo, J., Bogason, Á. og Turunen, E. (2020). *The legal framework and national policies for urban greenery and green values in urban areas: A study of legislation and policy documents in the five Nordic countries and two European outlooks*. Nordregio. https://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1412655/FULLTEXT02.pdf
Loseke, D. R. (2016). Foundations. Í *Methodological Thinking: Basic Principles of Social Research Design* (2. útgáfa). Sage Publications, Inc.
Lovísa Arnardóttir og Jón Ísak Ragnarsson. (2024, 18. ágúst). Tugir barna á bið eftir leikskólaplássi á höfuðborgarsvæðinu. *Vísir*. https://www.visir.is/g/20242609256d/tugir-barna-a-bid-eftir-leik-skola-plassi-a-hofud-borgar-svaedinu
Lúðvík Elíasson og Önundur Páll Ragnarsson. (2018). Short-term renting of residential apartments: Effects of Airbnb in the Icelandic housing market [Working Paper no. 76]. *Central Bank of Iceland*. https://cb.is/library/news-and-publications/publications/working-papers/WP%2076.pdf
Lög um persónuvernd og vinnslu persónuupplýsinga nr. 90/2018. https://www.althingi.is/lagas/nuna/2018090.html
Lög um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála nr. 120/2012. https://www.althingi.is/lagas/nuna/2012120.html
Maloir, C., Tillema, T. og Arts, J. (2009). Residential location preferences, accessibility and road proximity: towards a better or more inclusive infrastructure planning? [Framlag til samtals um samgönguskipulagsrannsóknir á ráðstefnu í Antwerpen 19. og 20. nóvember 2009]. https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs09_214.pdf
Mazanti, B. (2007). Choosing residence, community and neighbours – theorizing families' motives for moving. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, 89*(1), 53-68. https://doi.org/10.1111/j.1468-0467.2007.00239.x
McAuley, W. J. og Nutty, C. L. (1982). Residential Preferences and Moving Behavior: A Family Life-Cycle Analysis. *Journal of Marriage and Family, 44*(2), 301-309. https://doi.org/10.2307/351540
Miðbær Selfoss. (e.d.). *Um miðbæinn*. Sótt 4. mars 2025 af https://midbaerselfoss.is/um-midbaeinn/
Nordregio. (2022). *Remote work: Effects on Nordic people, places and planning 2021-2024* (skýrsla nr. 3). https://pub.nordregio.org/r-2022-3-remote-work-effects-on-nordics/#
Nordregio. (2024). *Remote Work in Smaller Town: Possibilities and uncertainties* (skýrsla nr. 5). https://pub.nordregio.org/r-2024-5-remote-work-in-smaller-towns/r-2024-5-remote-work-in-smaller-towns.pdf
Næss, P., Peters, S., Stefansdottir, H. og Strand, A. (2018). Causality, not just correlation: Residential location, transport rationales and travel behavior across metropolitan

contexts. *Journal of Transport Geography, 69*, 181-195. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.04.003
Næss, P., Strand, A., Wolday, F. og Stefansdottir, H. (2019). Residential location, commuting and non-work travel in two urban areas of different size and with different center structures. *Progress in Planning, 128*, 1-36. https://doi.org/10.1016/j.progress.2017.10.002
Næss, P., Stefansdottir, H., Peters, S., Czepkiewicz, M. og Heinonen, J. (2021). Residential Location and Travel in the Reykjavik Capital Region. *Sustainability, 13*(12), 6714. https://doi.org/10.3390/su13126714
Oancea, A. (2013). Ethics in social science research. Í K. Punch (ritstjóri), *Introduction to Social Research: Quantitative and Qualitative Approaches* (3. útgáfa) (bls. 35-56). SAGE Publications Ltd.
Ortega, J., Tóth, J. og Péter, T. (2021). Planning a Park and Ride System: A Literature Review. *Future Transportation, 1*(1), 82-98. https://doi.org/10.3390/futuretransp1010006
Óskar Bergsson. (2024, 3. júlí). Þrýstingur frá höfuðborgarsvæðinu. *Morgunblaðið*, bls. 10.
Perlaviciute, G. og Steg, L. (2012). Quality of life in residential environments. *PsyEcology: Bilingual Journal of Environmental Psychology, 3*(3), 325-340. https://doi.org/10.1174/217119712802845732
Prillwitz, J., Harms, S. og Lanzendorf, M. (2007). Interactions between Residential Relocations, Life Course Events, and Daily Commute Distances. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2021*(1). https://doi.org/10.3141/2021-08
Rasca, S. og Saeed, N. (2022). Exploring the factors influencing the use of public transport by commuters living in networks of small cities and towns. *Travel Behaviour and Society, 28*, 249-263. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.03.007
Reykjavíkurborg. (2021a). *Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 – B2: Skapandi borg – forsendur og skýringar*. https://reykjavik.is/sites/default/files/2022-01/skapandi_borg_b2.pdf
Reykjavíkurborg. (2021b). *Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur 2021-2025*. https://reykjavik.is/sites/default/files/2021-11/hjolreidaaetlun_reykjavikur_2021-2025_-_mai_2021.pdf
Reykjavíkurborg. (2022, 22. júní). *Skipulagslýsing – Deiliskipulag Suðurlandsvegar, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá*. Unnið af EFLU. https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/Suðurlandsvegur_1.pdf
Samtök atvinnulífsins. (2022, 27. janúar). *Húsnæðismarkaður: Tillögur að lausnum við íbúðaskorti*. Þjóðhagsráð. https://www.stjornarradid.is/library/03-Verkefni/Efnahagsmal-og-opinber-fjarmal/Thjodhagsrad/Fasteignamarka%C3%B0ur%20-SA.pdf
Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. (2015). *Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040*. https://www.ssh.is/static/files/storybook/SSK/Gildandi/hb2040-2015-07-01-web_undirritad.pdf
Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. (2021). *Þróunaráætlun höfuðborgarsvæðisins 2020-2024: Kort H*. https://www.ssh.is/static/files/storybook/SSK/Throununaraaetlun/throunaraaetlun_kort_h_at_ahrifaasvaedi_hagaeda_almsamgangna.pdf
Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. (2024, 9. október). *Þróun Hvítá til Hvítá svæðisins*. https://www.ssh.is/is/frettir/hvita-til-hvita

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. (2025). *Sóknaráætlun höfuðborgarsvæðisins 2025-2029*. https://www.ssh.is/static/files/soknaraaetlun/2025-2029/soknaraaetlun_hofudborgarsvaedisins_2025-2029.pdf

Schirmer, P. M., van Eggermond, M. A. B. og Axhausen, K. W. (2014). The role of location in residential location choice models: a review of literature. *Journal of Transport and Land Use, 7*(2), 3-21. https://doi.org/10.5198/jtlu.v7i2.740

Schultheiss, M.-E., Pattaroni, L. og Kaufmann, V. (2024). Planning urban proximities: An empirical analysis of how residential preferences conflict with the urban morphologies and residential practices. *Cities, 152*, 105215. https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105215

Semanjski, I. C. (2023). Transport planning and big data. Í *Smart Urban Mobility* (bls. 171-204). https://doi.org/10.1016/B978-0-12-820717-8.00001-4

Sigríður Elín Þórðardóttir og Anna Lilja Pétursdóttir. (2021). *Vinnu- og skólasóknarsvæði og almenningssamgöngur*. Byggðastofnun. https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Vinnu-%20og%20sk%C3%B3las%C3%B3knarsv%C3%A6%C3%B0i%20og%20almenningssamg%C3%B6ngur%20-%20Copy%20(1).pdf

Sigurður Stefánsson. (2025, 15. janúar). Barnafjölskyldur flýja höfuðborgarsvæðið. *Innherji, Vísir*. https://www.visir.is/g/20252675200d/barnafjolskyldur-flyja-hofudborgarsvaedid

Sigurlína Davíðsdóttir og Anna Ólafsdóttir. (2013). Notkun blandaðra aðferða í rannsóknum. Í Sigríður Halldórsdóttir (ritstjóri), *Handbók í aðferðafræði rannsókna* (bls. 393-402). Háskólinn á Akureyri.

Sinniah, G. K., Shah, M. Z., Vigar, G. og Aditjandra, P. T. (2016). Residential Location Preferences: New Perspective. *Transportation Research Procedia, 17*, 369-383. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.11.128

Skipulagsstofnun. (2025). *Landsskipulagsstefna 2024-2038 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2024-2028*. https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/2mchjCT1xLmXlTZJQrit1n/e7715522411d22b7fcdf4918dcb4408e/Landsskipulagsstefna_24-38_%C3%BAtg%C3%A1fa.pdf

Stefánsdóttir, H. og Xue, J. (2019). The quality of small dwellings in a neighbourhood context. Í A. Nelson og F. Schneider (ritstjórar), *Housing for Degrowth: Principles, Models, Challenges and Opportunities* (bls. 171-182). Routledge.

Stjórnarráð Íslands. (2020a). *Samgönguáætlun 2020-2034 (gildandi)*. https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur/samgonguaaetlun/samgonguaaetlun-2020-2034/

Stjórnarráð Íslands. (2020b). *Sóknaráætlun fyrir Hvítá-Hvítá – DRÖG*. https://www.stjornarradid.is/media/forsaetisraduneyti-media/media/2020/soknaraetlunhvitahvita.pdf

Stjórnarráð Íslands. (2023). *Umferðaröryggisáætlun 2024-2038*. https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/IRN/Frettatengd-skjol/Fylgiskjal%204%20-%20Umfer%C3%B0ar%C3%B6ryggis%C3%A1%C3%A6tlun.pdf

Strætó. (e.d.-a). *Landsbyggðin – Gjaldskrá*. Sótt 30. apríl 2025 af https://www.straeto.is/verslun/landsbyggdin/gjaldskra

Strætó. (e.d.-b). *Skipuleggja ferð, upphafsstaður: Selfoss – ráðhús, áfangastaður: Borgartún, brottför: 24. mars 2025 kl. 7:25*. Sótt 21. mars 2025 af https://www.straeto.is/skipuleggja-ferd/leita/908ea4f719e7/0

Strætó. (e.d.-c). *Tímatöflur Landsbyggðin – Suðurland* [51 Selfoss/Vík/Höfn -> Reykjavík og 52 Reykjavík -> Landeyjarhöfn]. Sótt 1. maí 2025 af https://www.straeto.is/skipuleggja-ferd/timatoflur/landsbyggdin

Sveitarfélagið Árborg. (e.d.-a). *Grunnskólar*. Sótt 20. mars 2025 af https://www.arborg.is/ibuar/skolar-og-daggaesla/grunnskolar/

Sveitarfélagið Árborg. (e.d.-b). *Leikskólar*. Sótt 20. mars 2025 af https://www.arborg.is/ibuar/skolar-og-daggaesla/leikskolar/

Sveitarfélagið Árborg. (e.d.-c). *Tónlistarskóli Árnesinga*. Sótt 20. mars 2025 af https://www.arborg.is/ibuar/skolar-og-daggaesla/tonlistarskoli/

Sveitarfélagið Árborg. (2006). *Fjölskyldustefna Sveitarfélagsins Árborgar*. https://www.arborg.is/media/stefnur/Fjolskyldustefna-Sveitarfelagsins-Arborgar.pdf

Sveitarfélagið Árborg. (2022a, 7. desember). *Aðalskipulag Árborgar 2020-2036 – Forsendur og umhverfismatsskýrsla*. Unnið af EFLU. https://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=V6PxUl3vc0yFPq10F56lmg

Sveitarfélagið Árborg. (2022b, 7. desember). *Aðalskipulag Árborgar 2020-2036 – Greinargerð*. Unnið af EFLU. https://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=m6aEtKrOZUmKQOwM6ulLHg

Sveitarfélagið Árborg. (2022c, 7. desember). *Aðalskipulag Árborgar 2020-2036 – Þéttbýlisuppdráttur I – Selfoss*. Unnið af EFLU. https://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=meEuGKj2UCTylgNwfmxQg

Sæunn Gísladóttir og Anna Soffía Víkingsdóttir. (2023). *Áhrif fjarvinnu á vegakerfið*. Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri, unnið fyrir Rannsóknasjóð Vegagerðarinnar. https://wp-beta.vegagerdin.is/wp-content/uploads/2023/09/nr_1800_945_ahrif-fjarvinnu-a-vegakerfid.pdf

Tennøy, A. (2010). Why we fail to reduce urban road traffic volumes: Does it matter how planners frame the problem? *Transport Policy, 17*(4), 216-223. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.01.011

Tennøy, A., Knapskog, M. og Wolday, F. (2022). Walking distances to public transport in smaller and larger Norwegian cities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 103*, 103169. https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103169

Tracy, S. J. (2010). Qualitative Quality: Eight "Big-Tent" Criteria for Excellent Qualitative Research. *Qualitative Inquiry, 16*(10), 837-851. https://doi.org/10.1177/1077800410383121

Trausti Valsson. (2002). *Skipulag byggðar á Íslandi: Frá landnámi til líðandi stundar*. Háskólaútgáfan. https://opinvisindi.is/handle/20.500.11815/1426

UN-Habitat. (2020). *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization*. https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr_2020_report.pdf

United Nations. (e.d.). *The 17 Goals*. Sótt 30. apríl 2025 af https://sdgs.un.org/goals

van der Valk, A. (2002). The Dutch planning experience. *Landscape and Urban Planning, 58*(2-4), 201-210. https://doi.org/10.1016/S0169-2046(01)00221-3

Vasanen, A. (2012). Beyond stated and revealed preferences: the relationship between residential preferences and housing choices in the urban region of Turku, Finland. *Journal of Housing and the Built Environment, 27*, 301-315. https://doi.org/10.1007/s10901-012-9267-8

Veðurstofa Íslands. (2022, 4. mars). *Metfjöldi viðvarana í febrúar*. https://www.vedur.is/um-vi/frettir/metfjoldi-vidvarana-i-februar

Veðurstofa Íslands. (2023, 1. febrúar). *Tíðarfar ársins 2022*. https://www.vedur.is/um-vi/frettir/tidarfar-arsins-2022

Vegagerðin. (e.d.-a). *Landsbyggðarstrætó*. Sótt 29. mars 2025 af https://www.vegagerdin.is/samgongukerfid/almenningssamgongur/landsbyggdarstraeto

Vegagerðin. (e.d.-b). *Umferðarmeðaltöl á þjóðvegum [Excel-skjöl, gögn sótt fyrir árin 2015-2024]*. Sótt 22. janúar 2025 af https://www.vegagerdin.is/samgongukerfid/vegakerfid/umferdartolur

Vegagerðin. (e.d.-c). *Umferðartölur – Skammstafanir og skýringar [VDU]*. Sótt 18. febrúar 2025 af https://www.vegagerdin.is/samgongukerfid/vegakerfid/umferdartolur

Vegagerðin. (e.d.-d). *Vegalengdir Reykjavík – Selfoss*. Sótt 3. mars 2025 af https://www.vegagerdin.is/samgongukerfid/vegakerfid/vegir/vegalengdir/reykjavik/selfoss

Vegagerðin. (2016). *Selfoss-Hveragerði*. Sótt 19. janúar 2025 af https://www.vegagerdin.is/verkefnin/framkvaemdir/selfoss-hveragerdi

Vegagerðin. (2023, 26. maí). *Nýr Suðurlandsvegur milli Hveragerðis og Selfoss opnaður formlega*. https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/starfsemi/frettir/nyr-sudurlandsvegur-milli-hveragerdis-og-selfoss-opnadur-formlega

Vegagerðin. (2024a, ágúst). *Ný Ölfusárbrú -umferðarspá*. https://wp-beta.vegagerdin.is/wp-content/uploads/2025/02/1-d5_olfusarbru_endurskodud_spa_2024.pdf

Vegagerðin. (2024b, 20. nóvember). *Samið um byggingu nýrrar brúar yfir Ölfusá*. https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/starfsemi/frettir/samid-um-byggingu-nyrrar-bruar-yfir-olfusa

Vegalög nr. 80/2007. https://www.althingi.is/lagas/nuna/2007080.html

Westman, J., Friman, M. og Olsson, L. E. (2017). What Drives Them to Drive? – Parents' Reasons for Choosing the Car to Take Their Children to School. *Frontiers in Psychology, 8*, 1-8. https://doi.org/10.3389/fpsyg.2017.01970

Wolday, F. og Böcker, L. (2023). Exploring changes in residential preference during COVID-19: Implications to contemporary urban planning. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science, 50*(5), 1280-1297. https://doi.org/10.1177/23998083231164398

Wu, M.-J., Zhao, K. og Fils-Aime, F. (2022). Response rates of online surveys in published research: A meta-analysis. *Computers in Human Behavior Reports, 7*, 100206. https://doi.org/10.1016/j.chbr.2022.100206

Yin, R. K. (2013). *Case Study Research: Design and Methods (Applied Social Research Methods)* (5. útgáfa). SAGE Publications, Inc.

Þjóðskrá Íslands. (2025, 16. janúar). *Gögn um nýaðflutta íbúa Selfoss á tímabilinu 1. janúar 2020 til 31. desember 2024 úr þjóðskrá fengin í Excel-skjali*.

Þóroddur Bjarnason (ritstjóri). (2022). *Byggðafesta og búferlaflutningar á Íslandi*. Háskólaútgáfan.

Þóroddur Bjarnason og Sigríður Elín Þórðardóttir. (2018). Vinnusókn til höfuðborgarsvæðisins frá öðrum byggðarlögum á Suðvesturlandi. *Tímarit um viðskipti og efnahagsmál, 15*(2), 97-114. https://doi.org/10.24122/tve.a.2018.15.2.6

Ærø, T. (2006). Residential Choice from a Lifestyle Perspective. *Housing, Theory and Society, 23*(2), 109-130. https://doi.org/10.1080/14036090600773139

Viðauki A - Umferðartölur

Vetrardagsumferð (VDU) eftir vegköflum á tímabilinu 2015 til 2024. Meðaltal er tekið af vegköflum 1-d6, 1-d8, 1-d9 og 1-e1 (Vegagerðin, e.d.-b). Köflum 1-d5 og 1-e2 er sleppt í meðaltalsútreikningi þar sem þeir eru nýttir sem innanbæjarvegir en umferð á þeim hefur aukist hraðar en á hinum köflunum. Eining talna er bílar/sólarhring (shr.).

Vetrardagsumferð frá Selfossi til höfuðborgarsvæðisins.

Vegheiti, upphafsstaður – endapunktur **Ártal/vegkafli**	Selfoss, Eyrarbakka-vegur (34-01) – Biskupstungna-braut (35-01) **1-d5**	Biskupstungna-braut (35-01) – Þorlákshafnar-vegur (38-01) **1-d6**	Þorlákshafnar-vegur (38-01) – Þrengslavegur (39-01), brú **1-d8**	Þrengslavegur (39-01), brú – Bolaöldur **1-d9**	Bolaöldur – Nesjavallaleið (435-00) **1-e1**	Nesjavallaleið (435-00) – Breiðholtsbraut **1-e2**	**Meðaltal veg-kafla 1-d6-1e1**
2015	6.481	5.459	4.711	5.862	6.466	6.720	5.625
2016	7.555	6.460	6.052	7.138	7.857	8.340	6.877
2017	9.292	7.738	7.174	8.432	9.193	9.704	8.134
2018	9.728	8.147	7.373	8.666	9.386	9.738	8.393
2019	9.954	8.179	7.431	8.725	9.800	9.970	8.534
2020	8.800	7.400	6.500	7.600	8.500	9.000	7.500
2021	9.600	8.100	7.800	8.700	9.600	12.000	8.550
2022	10.500	8.500	7.100	7.900	8.600	11.000	8.025
2023	11.000	9.600	8.700	9.700	10.500	12.500	9.625
2024	12.000	9.600	9.800	11.000	12.000	13.500	10.600

Viðauki B - Umferðarspá og spá um íbúafjölgun

Umferðarspá og spá um íbúafjölgun.

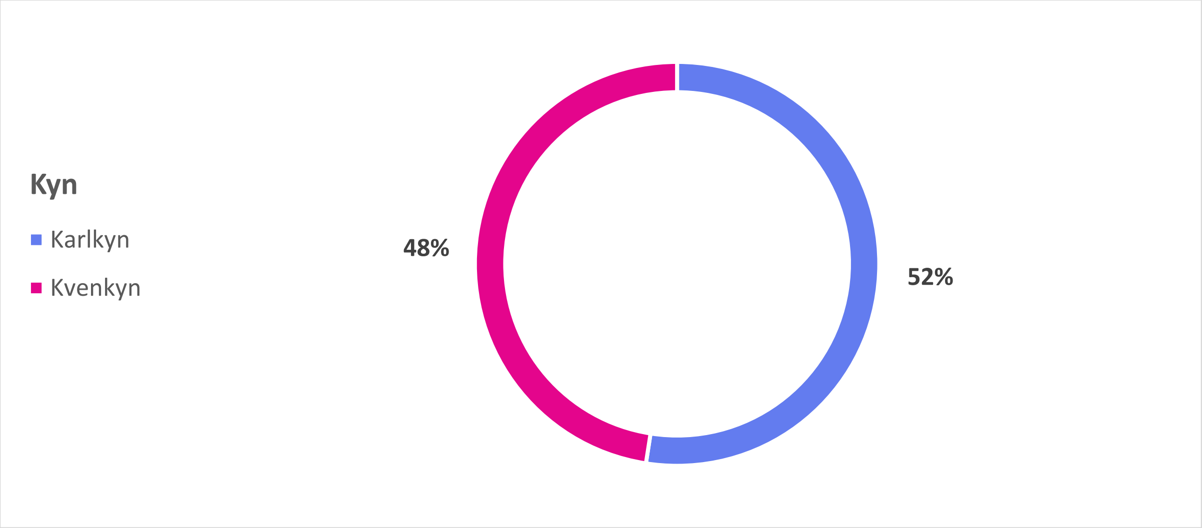
	Þróun	Spá		Þróun	Spá	
Ár	Vetrardags-umferð	Neðri mörk (1,6% fjölgun árlega)	Efri mörk (2,5% fjölgun árlega)	Íbúafjöldi	Miðspá (3% fjölgun árlega)	Háspá (5% fjölgun árlega)
2015	5.625			6.809		
2016	6.877			7.074		
2017	8.134			7.507		
2018	8.393			7.971		
2019	8.534			8.501		
2020	7.500			8.862		
2021	8.550			9.214		
2022	8.025			9.509		
2023	9.625			9.959		
2024	10.600	10.600	10.600	10.414	10.414	10.414
2025		10.770	10.865		10.726	10.935
2026		10.942	11.137		11.048	11.481
2027		11.117	11.415		11.380	12.056
2028		11.295	11.700		11.721	12.658
2029		11.476	11.993		12.073	13.291
2030		11.659	12.293		12.435	13.956
2031		11.846	12.600		12.808	14.654
2032		12.035	12.915		13.192	15.386
2033		12.228	13.238		13.588	16.156
2034		12.423	13.569		13.996	16.963
2035		12.622	13.908		14.415	17.811
2036		12.824	14.256		14.848	18.702
2037		13.029	14.612		15.293	19.637
2038		13.238	14.978		15.752	20.619
2039		13.450	15.352		16.225	21.650
2040		13.665	15.736		16.711	22.732

Viðauki C - Greining á nýaðfluttum íbúum Selfoss

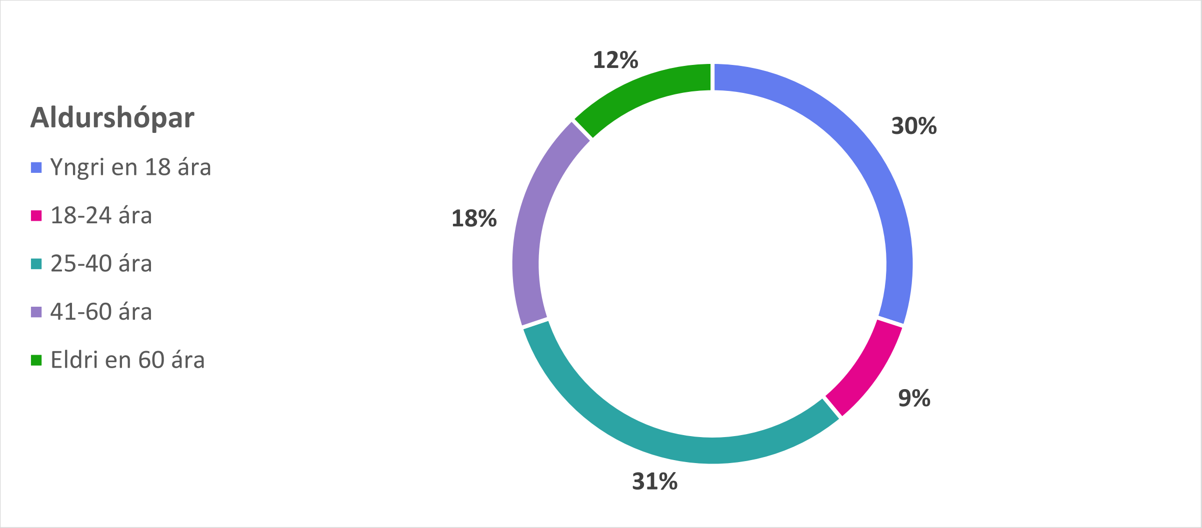
Flestir nýaðfluttir íbúar Selfoss fluttust innan Suðurlands en það skýrist af því að 2.727 manns bjuggu áður í póstnúmeri 800 og fluttust því innan Selfoss. Flestir fluttu frá höfuðborgar-svæðinu á Selfoss á árunum 2020 til 2024, samtals 990 manns.

Landshluti	Fjöldi	Þar af innanbæjar í póstnúmeri 800 Selfossi
Austurland	39	
Höfuðborgarsvæðið	990	
Norðurland eystra	65	
Norðurland vestra	22	
Óskilgreint	596	
Suðurland	3.461	2.727
Suðurnes	195	
Útlönd	97	
Vestfirðir	61	
Vesturland	51	
Samtals	**5.577**	

52% eru karlkyn og 48% kvenkyn.



Flestir nýaðfluttir íbúar Selfoss eru á aldrinum 25 til 40 ára (31%) og svo yngri en 18 ára (30%) Meðalaldur íbúanna er 31,9 ár.



Flestir nýaðfluttir íbúar fluttust á Selfoss árið 2024. Af þeim 990 manns sem fluttu frá höfuðborgarsvæðinu á tímabilinu 2020-2024 þá fluttust um 350 manns árið 2024 (35%).

Landshluti	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**Samtals**
Austurland	3	3	14	10	9	**39**
Höfuðborgarsvæðið	136	178	113	212	351	**990**
Norðurland eystra	3	13	4	17	28	**65**
Norðurland vestra	0	0	7	3	12	**22**
Óskilgreint	52	89	114	159	182	**596**
Suðurland	468	669	579	661	1.084	**3.461**
Suðurnes	7	6	10	31	141	**195**
Útlönd	18	10	11	27	31	**97**
Vestfirðir	0	4	14	20	23	**61**
Vesturland	2	14	5	18	12	**51**
Samtals	**689**	**986**	**871**	**1.158**	**1.873**	**5.577**

Viðauki D - Kynningarbréf í hús úrtaks

[*Nafn*

Heimilisfang

800 Selfoss]

Ágæti viðtakandi.

Þér er boðið að taka þátt í spurningakönnun í tengslum við meistararitgerð mína í skipulagsfræði við Landbúnaðarháskóla Íslands. Könnunin er send til handahófsvalins úrtaks **íbúa sem fluttu á Selfoss frá höfuðborgarsvæðinu á árunum 2020-2024** samkvæmt gögnum úr Þjóðskrá.

Rannsóknin og niðurstöður hennar munu nýtast Vegagerðinni og skipulagsyfirvöldum á höfuðborgarsvæðinu og fjallar um **hvað skipti fólk máli þegar það ákvað að flytja frá höfuðborgarsvæðinu til Selfoss og ferðavenjur þeirra**. Ég vona að þú sjáir þér fært að svara könnuninni, sem tekur allt að **10 mínútur.** Ég myndi meta það mikils. Könnunina má nálgast í gegnum **QR-kóðann** hér að neðan með því að beina myndavélinni á símanum yfir kóðann og opna slóðina sem þá birtist.

Könnunina má einnig nálgast á eftirfarandi vefslóð: https://forms.office.com/e/8bBaWzDxT7

Spurningakönnunin er nafnlaus og ekki verður unnt að rekja svör til einstakra þátttakenda. Rannsóknin fer að persónuverndarlögum nr. 90/2018 og með því að svara könnuninni gefur þú heimild fyrir því að svör þín verði notuð í rannsókninni. **Í lok spurningakönnunarinnar er spurt um netfangið þitt ef þú vilt gefa kost á þér í hópviðtal sem fram fer að könnun lokinni.** Netfang er aðeins aðgengilegt rannsakanda á meðan á vinnunni stendur en verður eytt að henni lokinni vorið 2025.

Þér er velkomið að hafa samband á netfangið nem.mts2@lbhi.is ef þú þarft aðstoð við að opna könnunina eða hefur spurningar um rannsóknina.

Vinsamlegast svarið spurningakönnuninni fyrir 3. mars 2025.

Kærar þakkir,

Margrét Þóra Sæmundsdóttir, M.Sc. nemandi í skipulagsfræði við LBHÍ.

Viðauki E - Spurningakönnun til nýaðfluttra íbúa Selfoss

Þér er boðið að taka þátt í spurningakönnun í tengslum við meistararitgerð mína í skipulagsfræði við Landbúnaðarháskóla Íslands. Könnunin er send til handahófsvalins úrtaks **íbúa sem fluttu á Selfoss frá höfuðborgarsvæðinu á árunum 2020-2024** samkvæmt gögnum úr Þjóðskrá. Rannsóknin og niðurstöður hennar munu nýtast Vegagerðinni og skipulagsyfirvöldum á höfuðborgarsvæðinu og fjallar um **hvað skipti fólk máli þegar það ákvað að flytja frá höfuðborgarsvæðinu til Selfoss og ferðavenjur þeirra**. Ég vona að þú sjáir þér fært að svara könnuninni, sem tekur allt að **10 mínútur.** Ég myndi meta það mikils. **Spurningakönnunin er nafnlaus og ekki verður unnt að rekja svör til einstakra þátttakenda**. Rannsóknin fer að persónuverndarlögum nr. 90/2018 og með því að svara könnuninni gefur þú heimild fyrir því að svör þín verði notuð í rannsókninni. **Í lok spurningakönnunarinnar er spurt um netfangið þitt ef þú vilt gefa kost á þér í hópviðtal sem fram fer að könnun lokinni.** Netfang er aðeins aðgengilegt rannsakanda á meðan á vinnunni stendur en verður eytt að henni lokinni vorið 2025. Þér er velkomið að hafa samband á netfangið nem.mts2@lbhi.is ef þú þarft aðstoð við að opna könnunina eða hefur spurningar um rannsóknina. **Vinsamlegast svarið spurningakönnuninni fyrir 3. mars 2025**. Kærar þakkir, Margrét Þóra Sæmundsdóttir, M.Sc. nemandi í skipulagsfræði við LBHÍ.

Hluti 1: Fyrst eru spurningar um búsetuánægju þína, hvaða óskir þú hefur um búsetu og núverandi húsnæðisaðstæður þínar.

1. Hversu ánægð/ur eða óánægð/ur ert þú með núverandi búsetu þína á Selfossi?
   - 0 (mjög óánægð/ur) – 10 (mjög ánægð/ur)
2. Hvað hefur þú búið lengi á Selfossi?
   - Styttra en 1 ár.
   - 1-3 ár.
   - 4-5 ár.
3. Í hvernig húsnæði býrð þú núna?
   - Ég bý í einbýlishúsi.
   - Ég bý í parhúsi/raðhúsi.
   - Ég bý í fjölbýlishúsi/hæð.
4. Í hvernig húsnæði bjóst þú áður en þú fluttir til Selfoss?
   - Ég bjó í einbýlishúsi.
   - Ég bjó í parhúsi/raðhúsi.
   - Ég bjó í fjölbýlishúsi/hæð.
   - Annað.
5. Hversu miklu máli skiptu eftirfarandi þættir í ákvörðun þinni um að flytja til Selfoss?

	Skipti mjög miklu máli	Skipti nokkru máli	Skipti að einhverju leyti máli	Skipti litlu máli	Skipti engu máli/á ekki við
Ég eða maki ólst upp á Selfossi.					
Ég ólst upp í litlu bæjarfélagi úti á landi.					

Möguleiki á að kaupa stærra og/eða betra húsnæði fyrir lægra verð en á höfuðborgarsvæðinu.					
Hafa einkagarð.					
Vera nær vinnunni.					
Fljótlegt að komast í vinnu á einkabíl.					
Vera nær fjölskyldu og vinum.					
Vera í rólegra og fjölskylduvænna umhverfi.					
Góð fjarlægð milli húsa til að takmarka innsýn nágranna.					
Vera nær grunnþjónustu, t.d. matvöruverslun, skólum eða læknisþjónustu.					
Fá pláss í leikskóla.					
Að börnin mín gætu bjargað sér sjálf, t.d. labbað í skólann og farið í íþróttir/tómstundir.					
Öruggara nærumhverfi.					
Að tilheyra samheldnu samfélagi.					
Vera nær náttúrunni og/eða grænum svæðum.					

6. Hvað finnst þér vera helsti kosturinn við að hafa flutt til Selfoss og hvers vegna er það mikilvægt fyrir þig og/eða fjölskyldu þína? ___________________________________
7. Telur þú líklegt að þú munir flytja á næstu fimm árum?
    - o Já → næst í spurningu 8
    - o Nei → næst í spurningu 9 (sleppa spurningu 8)
8. Hvers vegna telur þú líklegt að þú munir flytja á næstu fimm árum? (veldu allt sem á við)
    - o Til að flytja í stærra húsnæði.
    - o Til að flytja í minna húsnæði.
    - o Til að flytja nær vinnunni minni.
    - o Til að flytja aftur á höfuðborgarsvæðið.
    - o Því mér líkar ekki að búa á Selfossi.
    - o Til að vera nær fjölskyldu og/eða vinum.
    - o Því börnin mín verða flutt að heiman.
    - o Því fjölskyldan mín á eftir að stækka.
    - o Annað: _______________________

Hluti 2: Hér á eftir koma spurningar um bakgrunn þinn. Þær eru mikilvægar til þess að greina svör hópsins sem svarar könnuninni.

9. Ég er:
    - o Karl
    - o Kona

- Annað

10. Aldur (í árum): _________
11. Hvað eru margir á eftirfarandi aldri á heimilinu þínu að þér meðtöldum?

	0	1	2	3	4 eða fleiri
0-5 ára					
6-11 ára					
12-17 ára					
18 ára og eldri					

12. Hvaða menntun hefur þú lokið? (merktu við hæsta lokna menntunarstig)
    - Grunnskólapróf.
    - Framhaldsskólapróf (stúdentspróf, iðnmenntun, starfsmenntun).
    - Grunnnám á háskólastigi (t.d. BA, B.SC., B.Ed. gráða).
    - Framhaldsnám á háskólastigi (t.d. MA, M.Sc., M.Ed., PhD gráða).
13. Hverjar eru heildartekjur heimilisins á mánuði fyrir skatt?
    - 0-500.000 kr. á mánuði.
    - 500.001-1.000.000 kr. á mánuði.
    - 1.000.001-1.500.000 kr. á mánuði.
    - 1.500.001-2.000.000 kr. á mánuði.
    - 2.000.001 kr. eða hærri á mánuði.
    - Ég vil ekki gefa upp tekjur.

<u>Hluti 3:</u> Næst er spurt um ferðavenjur þínar.

14. Sækir þú vinnu eða skóla á höfuðborgarsvæðið?
    - Já → næst í spurningu 15
    - Nei → næst í spurningu 16
    - Ég er ekki í vinnu eða skóla. → næst í spurningu 29 (sleppa spurningum 15 til 28)
15. Hvar á höfuðborgarsvæðinu? ______________ (sleppa spurningu 16)
16. Hvert sækir þú vinnu eða skóla þá?
    - Selfoss.
    - Hveragerði.
    - Annað: ___________
17. Við hvað starfar þú eða ert að læra? _____________
18. Gætir þú sótt vinnu eða skóla nær heimili?
    - Já
    - Nei
19. Hefur þú íhugað að skipta um vinnu til að vinna nær heimili þínu?
    - Já
    - Nei
    - Á ekki við
20. Hversu oft ferð þú til vinnu á vinnustað eða í skóla í venjulegri viku?
    - 1-3 daga í viku.
    - 4-7 daga í viku.
    - Einstaka sinnum í mánuði.
    - Einstaka sinnum á ári.

- Aldrei, ég er alltaf í fjarvinnu eða fjarnámi. → næst í spurningu 27 (sleppa spurningum 21 til 26)
- Ég er ekki í vinnu eða skóla. → næst í spurningu 29 (sleppa spurningum 21 til 28)

21. Hvernig ferðast þú oftast til og frá vinnu eða skóla?
    - Bílstjóri á einkabíl.
    - Fæ far í einkabíl.
    - Með almenningssamgöngum (í strætó).
    - Hjólandi.
    - Gangandi.
    - Annað.
22. Hvers vegna velur þú þennan ferðamáta? (veldu að hámarki þrjá mikilvægustu þættina)
    - Það er fljótlegast.
    - Það er ódýrast.
    - Það er ekkert annað í boði sem hentar.
    - Ég þarf að geta skutlast á milli staða, t.d. koma við í búð eða fara á aðra staði eða sækja börn.
    - Það er þægilegast.
    - Ég fæ hreyfingu.
    - Tímabundin ráðstöfun.
23. Á hvaða tíma dags ferðast þú oftast til og frá höfuðborgarsvæðinu vegna vinnu eða skóla? (veldu að hámarki tvö atriði)
    - Á morgnana, fyrir kl. 9.
    - Yfir daginn, milli kl. 9 og 15.
    - Í eftirmiðdaginn, milli kl. 15 og 18.
    - Á kvöldin, eftir kl. 18.
24. Hversu langan tíma tekur ein ferð til vinnu eða skóla að jafnaði?
    - Innan við 15 mínútur.
    - 15-30 mínútur.
    - 31-45 mínútur.
    - 46-60 mínútur.
    - Lengur en 60 mínútur.
25. Hvað finnst þér vera ásættanlegur ferðatími (í mínútum) til vinnu eða í skóla? ________
26. Hversu oft hefur þú lent í því að komast ekki til vinnu eða skóla vegna veðurs eða samgöngutafa yfir vetrartímann?
    - Sjaldnar en eina viku á ári.
    - Oftar en eina viku á ári.
27. Hversu oft vinnur þú í fjarvinnu eða stundar fjarnám í venjulegri viku?
    - 1-3 daga í viku.
    - 4-7 daga í viku.
    - Einstaka sinnum í mánuði.
    - Einstaka sinnum á ári.
    - Ég vinn aldrei í fjarvinnu. → næst í spurningu 29 (sleppa spurningu 28)
28. Hafði möguleikinn á fjarvinnu eða fjarnámi áhrif á ákvörðun þína um að flytja til Selfoss?
    - Já
    - Nei
29. Í hvaða tilgangi, öðrum en til vinnu eða í skóla, ferðast þú til höfuðborgarsvæðisins og hversu oft?

	1-3 daga í viku	4-7 daga í viku	Einstaka sinnum í mánuði	Einstaka sinnum á ári	Aldrei/á ekki við
Afþreying, t.d. bíó, leikhús, tónleikar, listsýningar, íþróttaviðburðir.					
Verslunarleiðangur, t.d. stærri matvöruverslun, sérverslanir.					
Heilbrigðis- og velferðarþjónusta, t.d. læknir, sálfræðingur, sjúkraþjálfun.					
Að hitta fjölskyldu og/eða vini.					
Í líkamsrækt eða íþróttaiðkun.					
Í útivist, t.d. gönguferðir, almenningsgarðar.					
Hjálpa öðrum, t.d. skutla börnum, aðstoða maka, foreldri eða önnur ættmenni.					

30. Hvað þyrfti að gerast til þess að þú notaðir almenningssamgöngur til höfuðborgarsvæðisins í stað einkabíls? (raðaðu atriðum eftir mikilvægi)
    - Tíðari ferðir.
    - Vera fljótari á leiðinni, t.d. með færri stoppum.
    - Sérstök forgangsakrein fyrir strætó alla leið.
    - Aðstaða við strætóstoppistöð, t.d. með hjólastæðum eða bílastæðum til að geyma hjól eða bíl.
31. Við hvaða aðstæður myndir þú íhuga að flytja aftur á höfuðborgarsvæðið? _____________

Hluti 4: Að lokum er spurt um þátttöku þína í hópviðtali í kjölfarið.

32. Gætir þú hugsað þér að taka þátt í hópviðtali í framhaldi af þessari könnun?
    - Já → næst í spurningu 33
    - Nei (sleppa nr. 33)
33. Vinsamlegast skrifaðu netfangið þitt hér að neðan og haft verður samband við þig.

Takk fyrir þátttökuna. Svör þín hafa verið send. Ef þú hefur einhverjar spurningar er þér velkomið að hafa samband við mig á netfangið nem.mts2@lbhi.is. Kær kveðja, Margrét.

Viðauki F - Viðtalsrammi

Upplýsingar um viðmælanda

- Kyn, aldur, fjölskyldustaða.
- Hvenær viðmælandi flutti á Selfoss, í hvernig húsnæði hann býr.
- Starf eða nám, staðsetning vinnustaðar eða skóla.

Þjónusta á Selfossi, ferðir í öðrum tilgangi og nálægð við náttúruna

- Hvernig metur þú þjónustuframboð á Selfossi í dag?
- Í hvaða tilvikum ferðast þú á höfuðborgarsvæðið í öðrum tilgangi en vegna vinnu/náms?
- Er eitthvað sem vantar í þjónustuframboðið í bænum?
- Hvernig upplifir þú nálægð við náttúruna?

Almenningssamgöngur og bílamenning

- Hvernig ferðast þú venjulega til vinnu/skóla og í öðrum erindum?
- Hvernig lýsir þú samgöngum til og frá Selfossi?
- Hvernig finnst þér notkun og aðgengi að almenningssamgöngum?
- Hvernig metur þú aðstöðu við stoppistöðvar og tíðni ferða?
- Hvaða breytingar myndu bæta ferðamöguleika?

Íbúasamsetning og ný uppbygging

- Hverjir eru helst að flytja á Selfoss?
- Hvernig finnst þér uppbyggingin hafa verið í bænum?
- Af hverju fluttir þú á Selfoss?

Rólegheit og umferðartafir

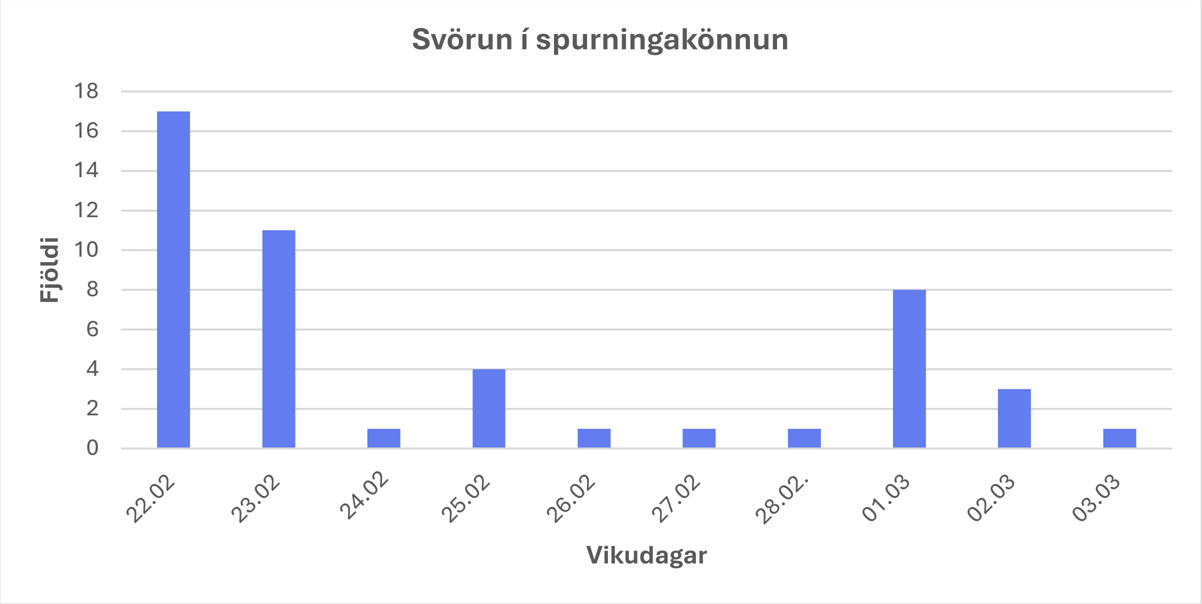
- Hvernig er að búa á Selfossi?
- Hvernig upplifir þú ró í bænum?
- Hvað finnst þér um umferð í gegnum bæinn? Er flöskuháls við Ölfusárbrú?

Að lokum

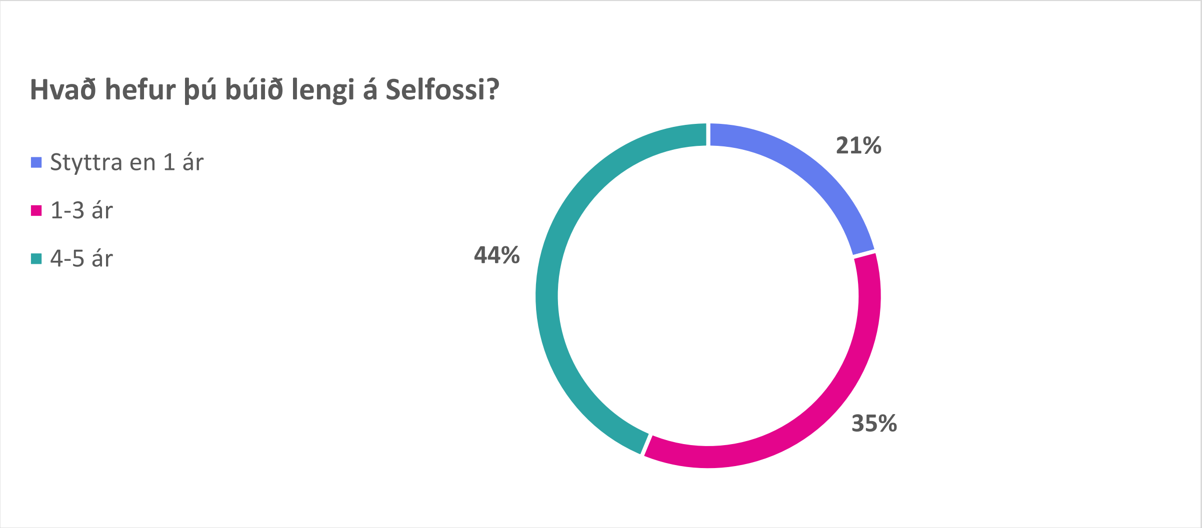
- Er eitthvað sem þú vilt bæta við að lokum?

Viðauki G - Fleiri niðurstöður úr spurningakönnun

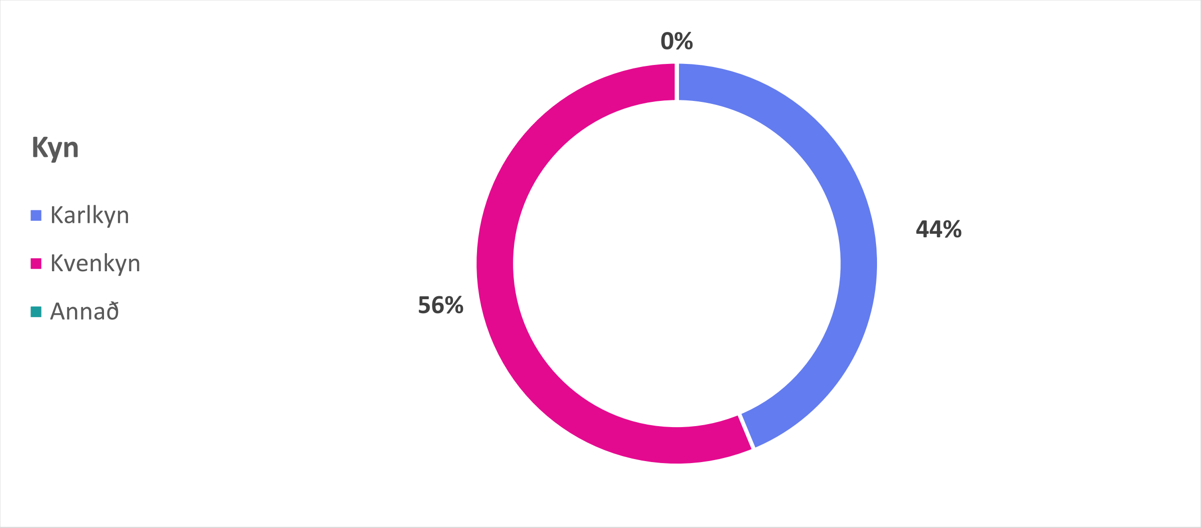
Fjöldi svara úr spurningakönnun eftir vikudögum, frá laugardeginum 22. febrúar til mánudagsins 3. mars 2025. Fjöldi svara var 48.



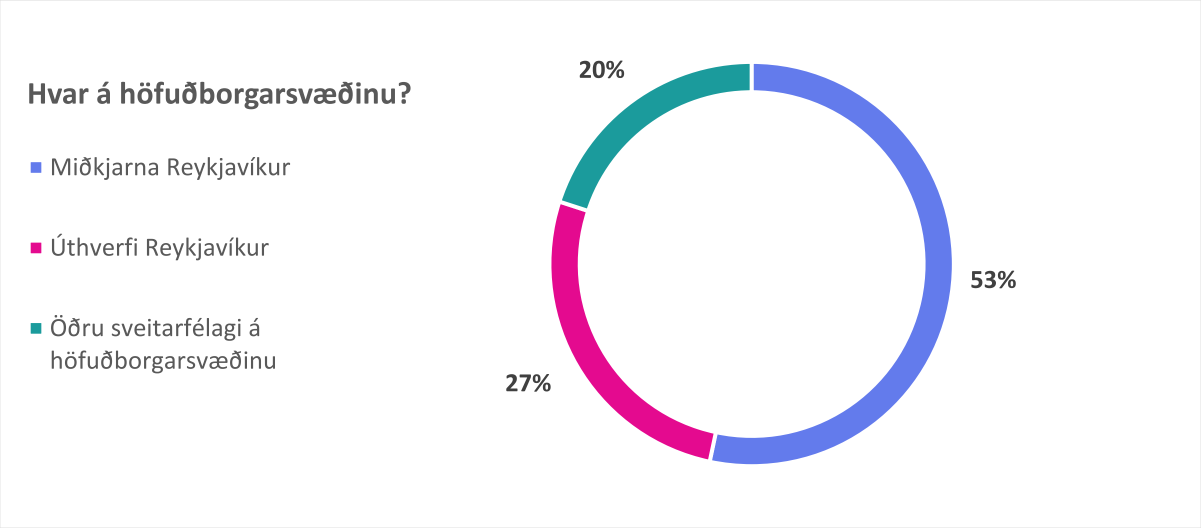
44% svarenda hafði búið á Selfossi í fjögur til fimm ár en 21% höfðu búið þar skemur en eitt ár þegar þeir tóku þátt í könnuninni. Um þriðjungur hafði búið á Selfossi í eitt til þrjú ár (35%). Fjöldi svara var 48.



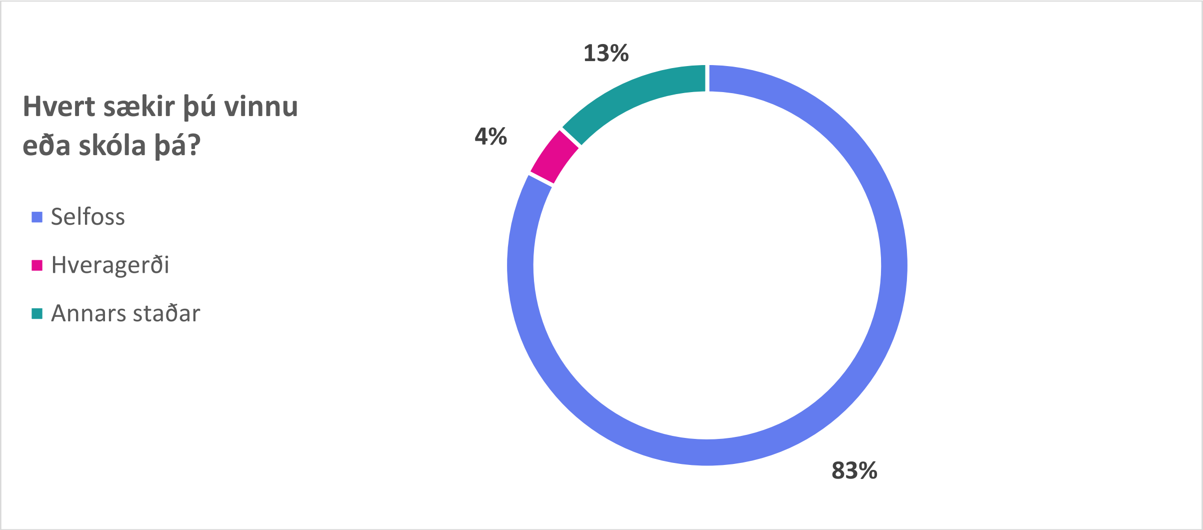
56% voru konur og 44% karlar. Enginn skilgreindi sig af öðru kyni. Fjöldi svara var 48.



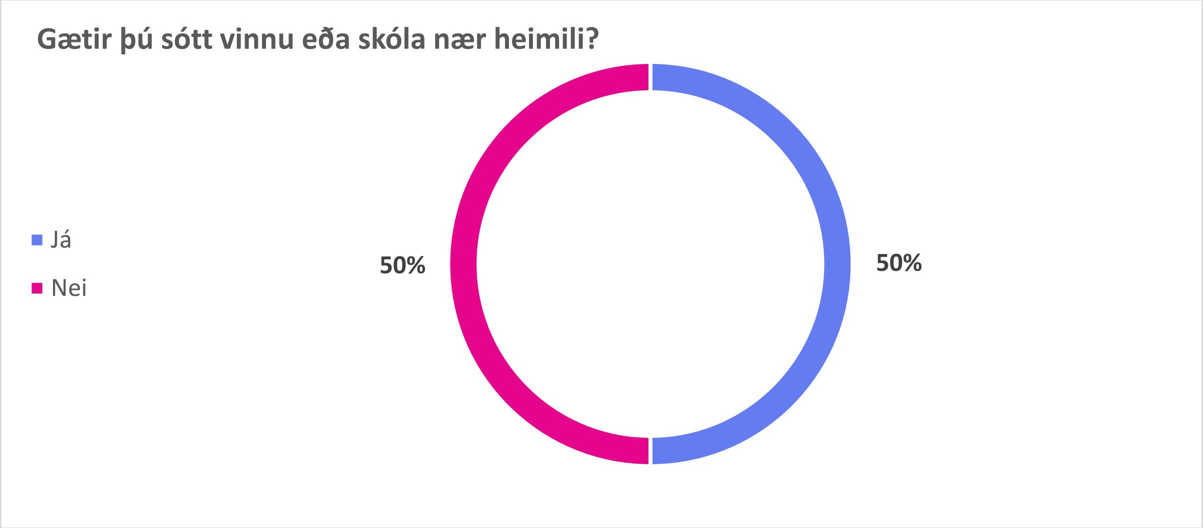
Helmingur svarenda sem vinnur á höfuðborgarsvæðinu sækir vinnu í miðkjarna Reykjavíkur og ríflega fjórðungur í úthverfi Reykjavíkur. Fjöldi svara var 15.



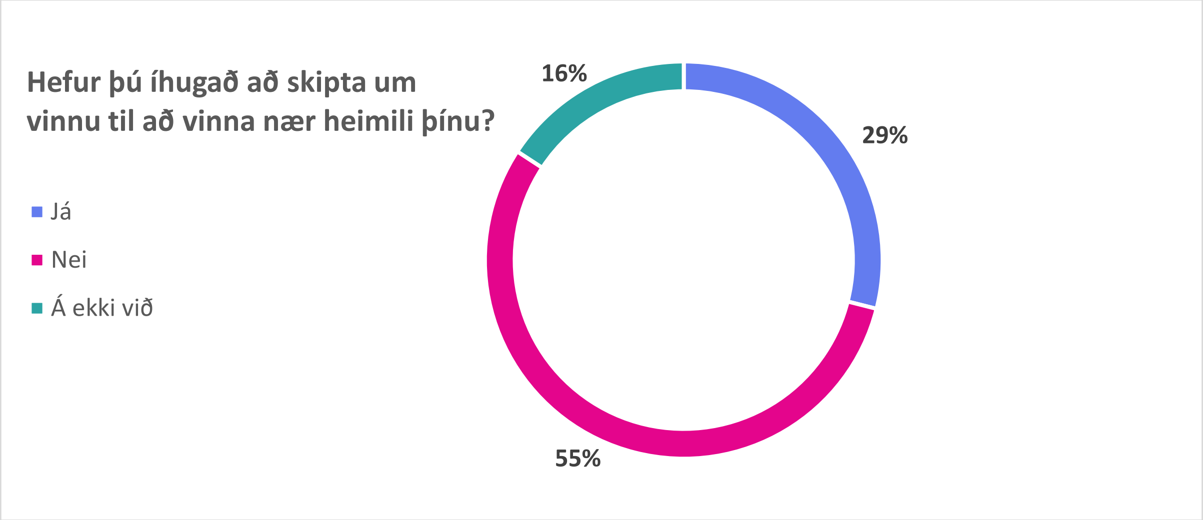
Um fjórir af hverjum fimm sem vinna ekki á höfuðborgarsvæðinu vinna á Selfossi. Einn vinnur í Hveragerði og þrír annars staðar. Fjöldi svara var 23.



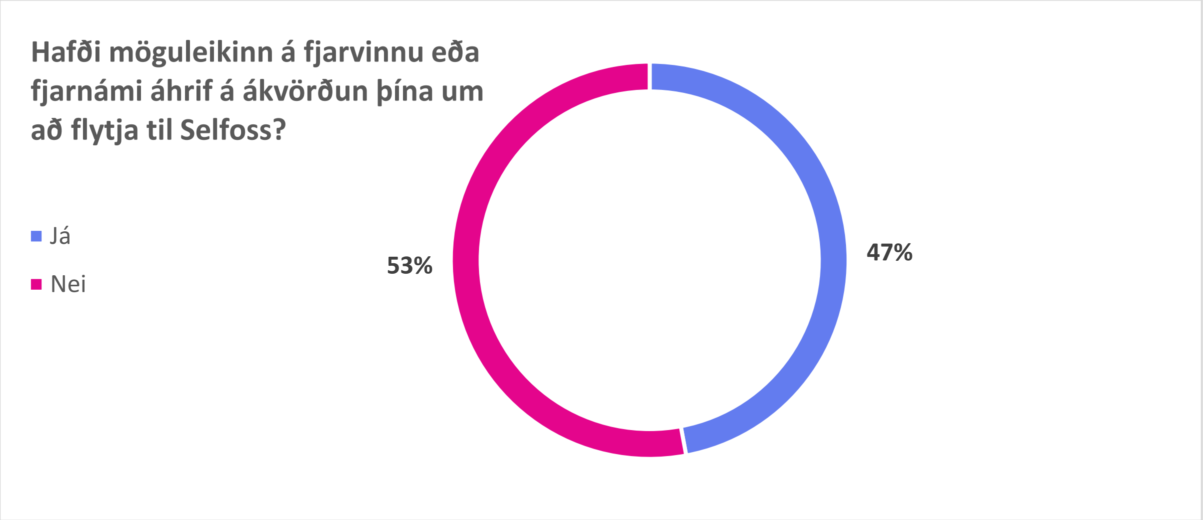
Helmingur svarenda telur sig geta sótt vinnu eða skóla nær heimili. Fjöldi svara var 38.



Um helmingur svarenda hafði ekki íhugað að skipta um vinnu til að vinna nær heimili sínu en um þriðjungur hafði gert það. Fjöldi svara var 38.



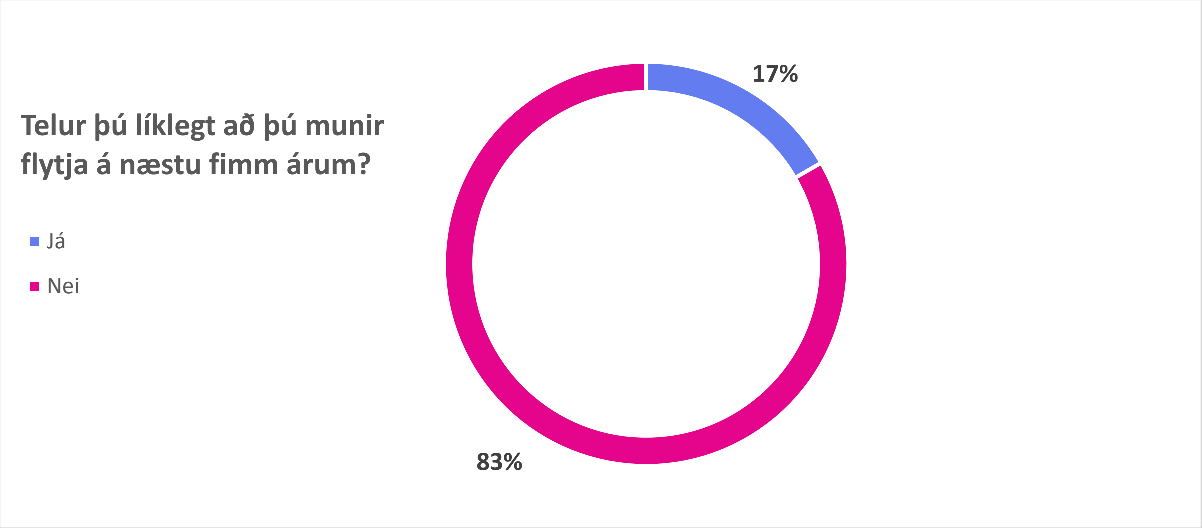
Um helmingur svarenda sagði möguleikann á fjarvinnu eða fjarnámi hafa haft áhrif á ákvörðun um að flytja á Selfoss. Hinn helmingurinn taldi svo ekki vera. Fjöldi svara var 38.



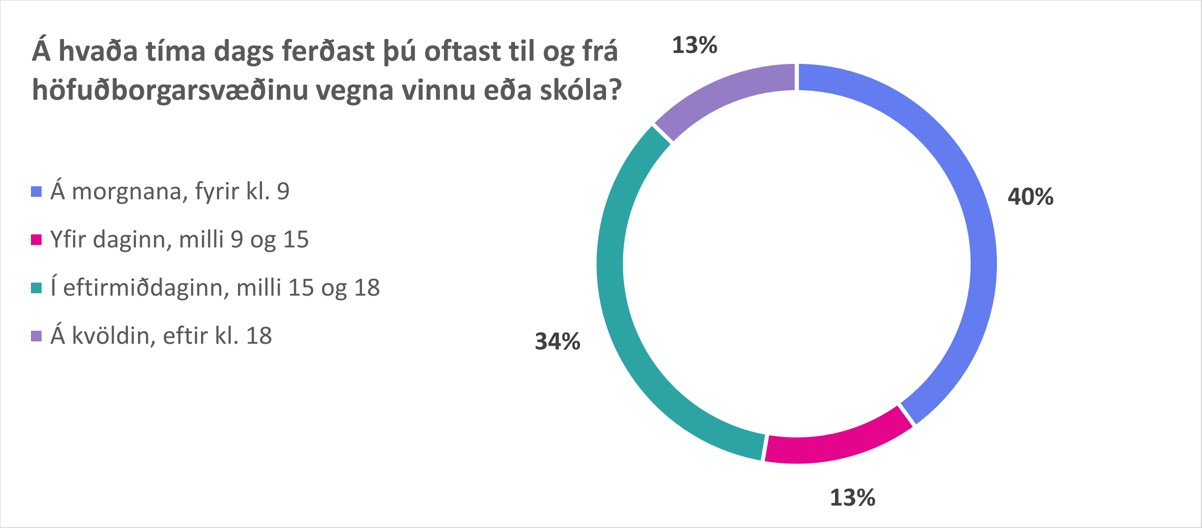
Fjölskyldusamsetning á heimilum þátttakanda var fjölbreytt. Á 23 heimilum (48%) voru börn yngri en 18 ára en á 25 heimilum (52%) voru engin börn. Sjö heimili (15%) voru einstaklings-heimili.

	1 á heimili	2 á heimili	3 á heimili	4 á heimili	5 á heimili	Samtals
0-5 ára	0	1	4	3	3	11
6-11 ára	0	1	2	5	3	11
12-17 ára	0	2	2	4	2	10
18+	7	21	8	8	4	48
Samtals	7	25	16	22	12	

Fjórir af hverjum fimm svarendum töldu ólíklegt að þeir myndu flytja á næstu fimm árum. Fjöldi svara var 48.



Tveir af hverjum fimm ferðast oftast til vinnu klukkan níu á morgnana og um þriðjungur frá vinnu í eftirmiðdaginn, milli klukkan þrjú og sex. Fjöldi svara var 55, en hægt var að merkja við eitt eða tvö atriði.



Við ákvörðun um að flytja á Selfoss skipti það svarendur mestu máli að hafa einkagarð, möguleika á að eignast stærra og betra húsnæði fyrir lægra verð en á höfuðborgarsvæðinu og vera í rólegra og fjölskylduvænna umhverfi. Það skipti þá minnstu máli að fá pláss í leikskóla, að hafa alist upp á Selfossi eða vera nær vinnunni. Fjöldi svara var 48.

Hversu miklu máli skiptu eftirfarandi þættir í ákvörðun þinni um að flytja til Selfoss?
Vera nær náttúrunni og/eða grænum svæðum
42%
23%
15%
6%
15%
Að tilheyra samheldnu samfélagi
15%
25%
13%
21%
27%
Öruggara nærumhverfi
48%
15%
6%
8%
23%
Að börnin mín gætu bjargað sér sjálf, t.d. labbað í skólann og farið í íþróttir/tómstundir
27%
6%
6%
8%
52%
Fá pláss í leikskóla
21%
2%
4%
6%
67%
Vera nær grunnþjónustu, t.d. matvöruverslun, skólum eða læknisþjónustu
21%
27%
10%
15%
27%
Góð fjarlægð milli húsa til að takmarka innsýn nágranna
33%
17%
19%
13%
19%
Vera í rólegra og fjölskylduvænna umhverfi
50%
21%
13%
6%
10%
Vera nær fjölskyldu og/eða vinum
25%
13%
15%
13%
35%
Fljótlegt að komast í vinnu á einkabíl
25%
19%
10%
10%
35%
Vera nær vinnunni
19%
13%
4%
10%
54%
Hafa einkagarð
44%
35%
6%
4%
10%
Möguleiki á að kaupa stærra og/eða betra húsnæði fyrir lægra verð en á höfuðborgarsvæðinu
50%
21%
19%
4%
6%
Ég ólst upp í litlu bæjarfélagi úti á landi
8%
19%
15%
8%
50%
Ég eða maki ólst upp á Selfossi
10%
6%
4%
13%
67%
0%
25%
50%
75%
100%
Skipti mjög miklu máli
Skipti nokkru máli
Skipti að einhverju leyti máli
Skipti litlu máli
Skipti engu máli/á ekki við