

Fýsileikakönnun um samþættan sérakstur og almenningssamgöngur í Árnessýslu.

*Unnið úr svörum íbúakönnunnar í Árnessýslu vor 2026,
og fyrirbyggjandi verkefnisgögnum um leiðarkerfi og tímatöflur,
sem tóku gildi 1. janúar 2026.*



Efnisyfirlit

Inngangur	3
Niðurstöður	4
Samantekt helstu niðurstaðna.....	5
Frístundaakstur í Flóahreppi.	11
Tengsl íbúakönnunar, séraksturs og núverandi leiðarkerfis.	12
Tillaga að tilraunaverkefni	14
Lokaorð.....	15
Heimildir og takmarkanir.....	18
Heimildaskrá.....	18

Myndir

Mynd 1. Möguleg notkun almenningssamgangna með hentugri tímasetningum	8
Mynd 2. Tímasetningar sem vantar helst.....	9
Mynd 3. Hvað skiptir mestu í tengingum?.....	10

Töflur

Tafla 1. Helstu niðurstöður íbúakönnunar.....	4
Tafla 2. Þátttakendur flokkaðir eftir búsetu	5
Tafla 3. Staða svarenda á vinnumarkaði	5
Tafla 4. Aðgangur að bíl	6
Tafla 5 Hversu oft þarf að nýta bíl til lengri ferða?	6
Tafla 6. Hvar sækja heimili grunnþjónustu?.....	6
Tafla 7. Helsti tilgangur ferða	7
Tafla 8. Hvað myndi auka líkurnar á notkun almenningssamgangna?.....	9
Tafla 9. Flóahreppur: myndi heimili nýta frístundaakstur?	11
Tafla 10. Flóahreppur: hentugustu tímasetningar fyrir frístundaakstur.....	11
Tafla 11. Flóahreppur: ásættanlegt gjald fyrir frístundaakstur	11

Inngangur

Þetta samstarfsverkefni SASS, Háskólafélags Suðurlands og byggðaþróunarfulltrúa í Árnessýslu er styrkt af Byggðastofnun, aðgerð A.10 úr byggðaaáætlun. Verkefnið felst í fýsileikakönnun um samþættingu séraksturs og almenningssamgangna í Árnessýslu þar sem teknar voru saman upplýsingar um sérakstur, svo sem frístundaakstur og aðra akstursþjónustu sveitarfélaga, ásamt greiningu á leiðarkerfi almenningssamgangna og niðurstöðum íbúakönnunar.

Óskað var eftir upplýsingum um sérakstur í sveitarfélögum Árnessýslu. Jafnframt var leiðarkerfi Strætó greint, með sérstakri áherslu á leiðir 51, 52, 53, 71, 72 og 73. Þessar leiðir tengja saman helstu byggðakjarna í Árnessýslu, svo sem Selfoss, Hveragerði og Þorlákshöfn, auk þess sem þær tengja uppsveitir Árnessýslu við þjónustukjarna á Suðurlandi og höfuðborgarsvæðið.

Íbúakönnunin var í tveimur hlutum. Fyrri hlutinn var almenn könnun fyrir íbúa í Árnessýslu en sá seinni eingöngu ætlaður íbúum Flóahrepps. Þar sem engar almenningssamgöngur eru í Flóahreppi þótti mikilvægt að kanna afstöðu íbúa á mögulegra samgöngulausna og þjónustu. Könnunin var opin frá 22. apríl til 27. maí 2026 og var henni dreift í tölvupósti til allra sveitarfélaga í Árnessýslu, menntastofnana, á heimasíður SASS og HFSU og auglýst á íbúasíðum samfélagsmiðla sveitarfélaganna. Það söfnuðust 333 svör og var viðmiðið að fá svör heimila í heild sinni frekar en einstaklinga á hverju heimili.

Markmiðið með könnuninni var að kortleggja núverandi stöðu almenningssamgangna í Árnessýslu og kanna hvort auka mætti skilvirkni með því að samræma sérakstur sveitarfélaga og endurskoðun tímaáætlana. Fækkun ferða og breytingar á leiðakerfum hafa víða gert íbúum erfiðara fyrir að sækja þjónustu, nám, atvinnu, íþróttir og aðra viðburði án aðkomu einkabílsins. Jafnframt hefur verið bent á að núverandi fyrirkomulag samgangna, þar sem stór hluti íbúa þarf að treysta á einkabíl til að komast til vinnu leið til aukins einkabílaakstur og þar með aukið álag á vegakerfið.

Leitast var við að svara eftirfarandi rannsóknarspurningu: Er fýsilegt að samþætta almenningssamgöngur, skólabíla, frístundaakstur og sérakstur í Árnessýslu með það að markmiði að bæta aðgengi að námi, þjónustu, íþróttum, tómstundum og heilbrigðisþjónustu?

Niðurstöður

Helstu niðurstöður benda til þess að íbúar í Árnessýslu séu mjög háðir einkabílum í daglegum ferðum. Jafnframt kemur fram að veruleg eftirspurn gæti verið eftir almenningssamgöngum ef tímasetningar, tengingar og aðgengi væru betur samræmd raunverulegum ferðapörfum íbúa, en alls sögðust 49,2 % þátttakenda líklegt til að nýta almenningssamgöngur daglega eða 2-3 sinnum í viku ef þjónustan hentaði betur en 58,2% myndu nýta hana að minnsta kosti vikulega. Sérstaklega kemur fram þörf fyrir samgöngur síðdegis á tímabilinu kl. 15:00–18:00 vegna vinnu, náms, þjónustusóknar og tómstunda.

Tafla 1. Helstu niðurstöður íbúakönnunar

Mælikvarði	Niðurstaða
Daglegur aðgangur að bíl	91%
Hefur kynnt sér leiðarkerfi Strætó í Árnessýslu	61%
Hefur notað almenningssamgöngur síðustu 3 mánuði	31%
Myndi nýta almenningssamgöngur vikulega eða oftar ef tímasetningar hentuðu betur	58,2%
Algengasta ástæða fyrir lítilli notkun	Of fáar ferðir og óhentugar tímasetningar
Tímasetning sem flestir telja vanta	15:00–18:00 (41%)
Mikilvægasti þáttur við tengingar	Stuttur biðtími (61%)
Helsti tilgangur ferða	Verslun og þjónusta (74%)
Næst algengasti tilgangur ferða	Vinna (63%)
Áhugi á frístundaakstri í Flóahreppi	60% já

Alls sögðust 91% þátttakenda hafa daglegan aðgang að bíl og meirihluti þeirra þarf að nýta bílinn til lengri ferða tvisvar til þrisvar í viku eða oftar. Á sama tíma töldu 58% þátttakenda líklegt að þeir myndu nýta almenningssamgöngur vikulega eða oftar ef tímasetningar hentuðu betur. Þá höfðu 61% þátttakenda kynnt sér leiðarkerfi Strætó í Árnessýslu. Niðurstöðurnar benda því til þess að núverandi almenningssamgöngur gegni ekki lykilhlutverki í daglegum ferðum flestra svarenda, en að möguleikar séu til staðar til að auka nýtingu þjónustunnar.

Fýsileikakönnunin leiðir því í ljós að raunhæf tækifæri eru til staðar til aukinnar samþættingar samgangna í Árnessýslu, en að næsta skref ætti að vera afmarkað tilraunaverkefni þar sem

prófuð yrði samnýting almenningssamgangna, skólaaksturs og frístundaaksturs á þeim svæðum og tímum þar sem eftirspurn virðist mest.

Samantekt helstu niðurstaðna

Könnunin náði til íbúa víðs vegar um Árnessýslu og nærliggjandi svæði. Hún varpar ljósi á ferðavenjur, aðgengi að bíl, þekkingu á og notkun almenningssamgangna, helstu hindranir fyrir notkun, óskir um tímasetningar og möguleika á frístundaakstri í Flóahreppi.

Tafla 2. Þátttakendur flokkaðir eftir búsetu

Svæði	Hlutfall
Árborg	23.10%
Ölfus, Þorlákshöfn og nágrenni	18.90%
Flóahreppur	13.50%
Reykholt og nágrenni	9.00%
Laugarvatn og nágrenni	7.50%
Flúðir og nágrenni	6.30%
Hveragerði og nágrenni	5.10%
Brautarholt og nágrenni	5.10%
Árnes og nágrenni	5.10%
Borg og nágrenni	2.70%

Svör bárust víðs vegar að úr Árnessýslu. Flest svör komu frá Árborg, Ölfusi og Þorlákshöfn og Flóahreppi, en jafnframt náðist þátttaka frá öllum helstu byggðarkjörnum uppsveitanna. Niðurstöðurnar endurspeglar því sjónarmið íbúa á ólíkum svæðum sýslunnar.

Tafla 3. Staða svarenda á vinnumarkaði

Staða	Fjöldi	Hlutfall
Í vinnu	246	72,8%
Í vinnu og námi	28	8,3%
Á eftirlaunum	34	10,1%
Í námi	8	2,4%
Í fæðingarorlofi	7	2,1%
Annað	16	4,7%

Þátttakendur voru frá 16 ára aldri en flestir svarið voru á aldrinum 35 – 64 ára. Um 81% þátttakenda eru á vinnumarkaði eða stunda vinnu og nám og 5% flokkast undir viðkvæmari hópa sem ekki geta stundað vinnu.

Tafla 4. Aðgangur að bíl

Hefur þú bíl til umráða?	Hlutfall
Hef bíl til umráða daglega	91.0%
Hef stundum aðgang að bíl	6.6%
Hef ekki aðgang að bíl	2.4%

Langflestir svarið (91%) hafa daglegan aðgang að bíl. Aðeins 2,4% svara hafa

ekki aðgang að bíl, sem undirstrikar hversu stórt hlutverk einkabíllinn gegnir í daglegum samgöngum í Árnessýslu. Þó ber að hafa í huga að flestir svarið voru á aldrinum 35–64 ára. Svör frá yngra fólki voru færri og því er líklegt að hópar sem hafa ekki bílpróf eða takmarkaðan aðgang að bíl séu vanmetnir í niðurstöðunum.

Tafla 5 Hversu oft þarf að nýta bíl til lengri ferða?

Svar	Hlutfall
Daglega	62,2%
2–3 sinnum í viku eða oftar	28,5%
1 sinni í viku	4,8%
1–3 sinnum í mánuði	3,9%
Sjaldnar	0,6%

Niðurstöðurnar sýna að meirihluti svara hafa þarf reglulega að nýta bíl til lengri ferða. Alls sögðust 62,2% þurfa að nota bíl daglega til ferða sem ekki er unnt að fara fótgangandi og 28,5% nota bíl til slíkra ferða tvisvar til þrisvar í viku eða oftar.

Tafla 6. Hvar sækja heimili grunnþjónustu?

Þjónustusvæði	Hlutfall
Selfoss og nágrenni	52.00%
Höfuðborgarsvæðið	20.00%
Flúðir og nágrenni	15.00%
Hveragerði og nágrenni	7.00%
Önnur eða ótilgreind svæði	5.00%

Þegar spurt var hvar fjölskyldan eða heimilið sækti helst grunnþjónustu, svo sem heilbrigðisþjónustu, verslun, bifreiðapjónustu og aðra nauðsynlega þjónustu, sögðust 52% sækja þjónustu á Selfossi eða nágrenni. Um 20% sækja þjónustu á höfuðborgarsvæðinu, 15% á Flúðum og nágrenni og 7% í Hveragerði. Niðurstöðurnar undirstrika mikilvægi Selfoss sem helsta þjónustu- og atvinnukjarna svæðisins, en sýna jafnframt að íbúar sækja þjónustu reglulega milli byggðarkjarna innan Árnessýslu og út fyrir hana. Til að skilja betur eðli þeirra ferða sem þátttakendur fara var einnig spurt um helsta tilgang ferðanna

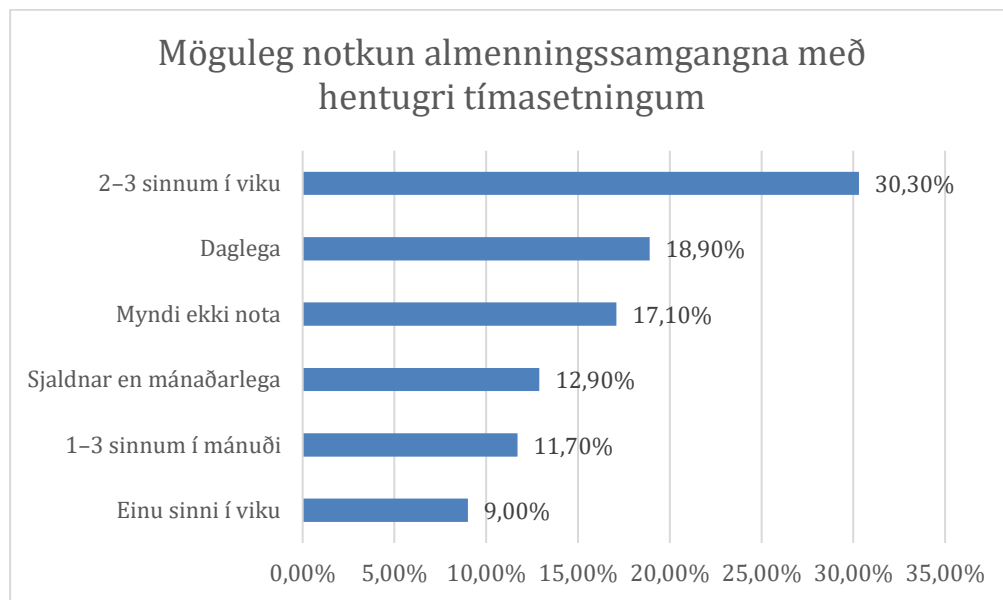
Tafla 7. Helsti tilgangur ferða

Tilgangur	Hlutfall (%)
Verslun og þjónusta	74.2%
Vinna	63.1%
Heimsóknir til ættingja og vina	46.2%
Íþróttir og tómstundir	44.7%
Heilbrigðisþjónusta	42.3%
Nám	16.8%

* svara mátti fleirum en einum valmöguleika

Niðurstöðurnar sýna að algengasti tilgangur ferðanna er að sækja verslun og þjónustu (74%), en einnig eru vinnuferðir (63%), heimsóknir til ættingja og vina (46%), íþróttir og tómstundir (45%) og heilbrigðisþjónusta (42%) stór hluti ferða. Niðurstöðurnar benda því til þess að almenningssamgöngur þurfi að þjóna fjölbreyttum ferðapörfum íbúa. Tímasetningar og leiðakerfi þurfa ekki aðeins að taka mið af vinnu- og skólatíma heldur einnig þjónustusókn, tómstundum og félagslegri þátttöku.

Til að meta mögulega eftirspurn eftir almenningssamgöngum voru þátttakendur spurðir hversu oft þeir myndu nýta þjónustuna ef tímasetningar hentuðu betur raunverulegum ferðapörfum þeirra.



Mynd 1. Möguleg notkun almenningssamgangna með hentugri tímasetningum

Niðurstöðurnar benda til þess að talsverður áhugi sé fyrir hendi á aukinni notkun almenningssamgangna ef tímasetningar og tengingar taka betur mið af raunverulegum ferðapörfum íbúa. Alls sögðust 49,2% þátttakenda líkleg til að nýta almenningssamgöngur daglega eða 2–3 sinnum í viku ef þjónustan hentaði betur, en 58,2% myndu nýta hana að minnsta kosti vikulega. Aðeins 17,1% þátttakenda sögðust ekki myndu nýta almenningssamgöngur þótt tímasetningar og tengingar yrðu bættar. Niðurstöðurnar benda því til að mögulegt sé að auka notkun almenningssamgangna með markvissum breytingum á leiðakerfi, tengingum og tímaáætlunum.

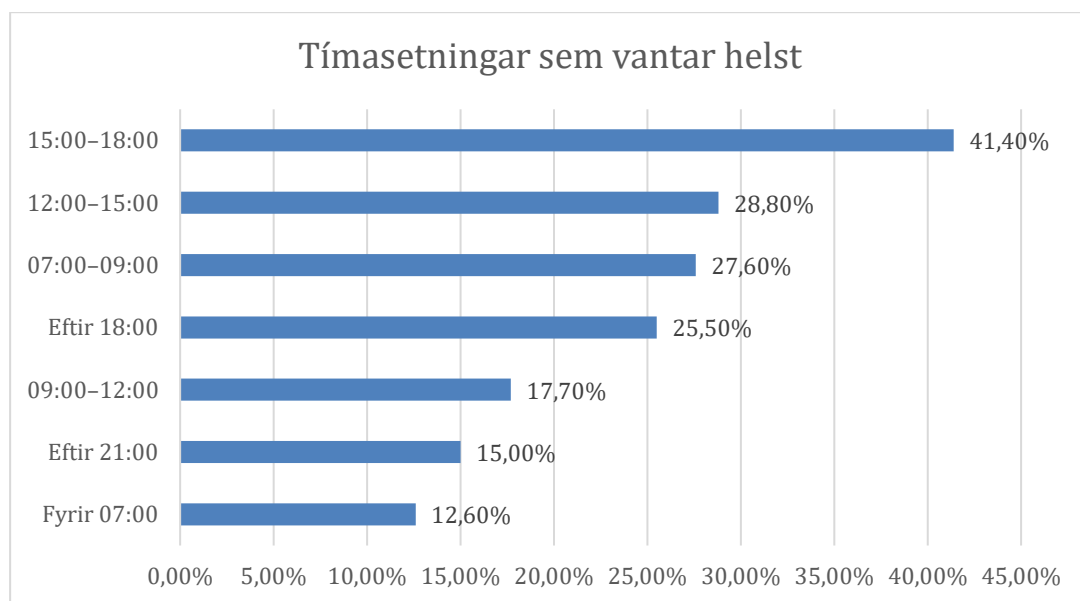
Þegar þátttakendur voru spurðir hvað myndi auka líkurnar á notkun almenningssamgangna komu sömu þættir ítrekað fram. Algengustu svörin voru fleiri ferðir á virkum dögum, betri tímasetningar vegna vinnu og náms, betri tengingar milli leiða og aukið framboð helgarferða.

Tafla 8. Hvað myndi auka líkurnar á notkun almenningssamgangna?

Atriði	Hlutfall (%)
Fleiri ferðir á virkum dögum	45.3%
Betri tímasetningar vegna vinnu/náms	40.2%
Betri tengingar milli leiða	32.1%
Betri helgarferðir	24.9%
Styttir ferðatími	23.1%
Lægra fargjald eða afslættir	22.8%
Betri tenging við íþróttamannvirki og tómstundaúrræði	21.9%
Betri aðstaða á stoppum (skýli og lýsing)	20.1%
Betri upplýsingar á rauntíma (hvar er strætó á leiðinni)	19.5%
Ekkert	0.9%

*svara mátti fleirum en einum valmöguleika

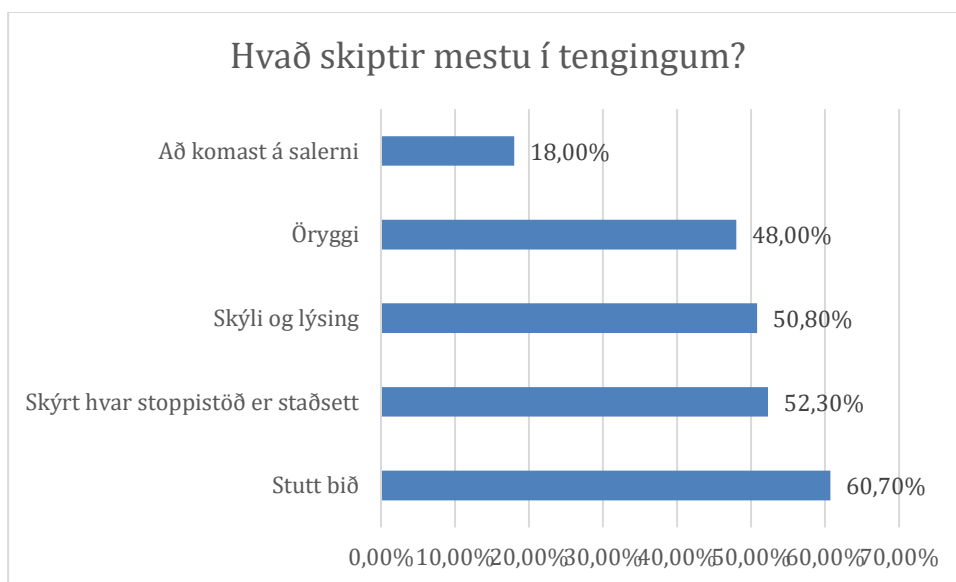
Niðurstöðurnar benda til þess að stærstu tækifærin til að auka notkun almenningssamgangna felist í aukinni tíðni ferða, betri tengingum og tímaáætlunum sem taka mið af daglegum ferðapörfum íbúa.



Mynd 2. Tímasetningar sem vantar helst

Þegar niðurstöðurnar eru skoðaðar samhliða svörum um æskilegar brottfarartímasetningar kemur í ljós að mest þörf virðist vera fyrir ferðir á tímabilinu kl. 15:00–18:00 (41%).

Einnig kemur fram veruleg eftirspurn eftir ferðum á tímabilunum kl. 12:00–15:00 (28,8%) og 07:00–09:00 (27,6%). Þessar niðurstöður eru í samræmi við ferðaparfir sem tengjast skóla, vinnu, þjónustusókn og tómstundastarfi. Sérstaklega bendir þetta til þess að skortur sé á samgöngum síðdegis þegar skóla og vinnudegi lýkur og eftirspurn eftir ferðum vegna íþróttar, tómstunda og annarrar þjónustu eykst. Niðurstöðurnar styðja því við þá tillögu að rétt sé að skoða afmarkað tilraunaverkefni á tímabilinu kl. 14:00–18:00, þar sem eftirspurn virðist mest og tækifæri kunna að felast í aukinni sameiningu almenningssamgangna, skólaaksturs og frístundaaksturs.



Mynd 3. Hvað skiptir mestu í tengingum?

Niðurstöðurnar sýna að stuttur biðtími er sá þáttur sem skiptir þátttakendum mestu máli við tengingar milli ferða (60,7%). Einnig leggja þátttakendur mikla áherslu á að auðvelt sé að finna stoppistöðvar, að aðstaða á biðstöðvum sé góð og að öryggi sé tryggt. Niðurstöðurnar benda því til þess að umbætur þurfi að ná til allrar ferðakeðjunnar, þar á meðal upplýsingagjafar, aðstöðu á stoppistöðvum, tenginga milli leiða, biðtíma og áreiðanleika þjónustunnar. Flestir þátttakendur töldu ásættanlegan biðtíma við skiptingar á milli vagna vera á bilinu 6–10 mínútur, en biðtími frá 0–5 mínútum kom þar fast á eftir.

Frístundaakstur í Flóahreppi.

Sérhluti könnunarinnar nær til 48 svara frá íbúum Flóahrepps. Þar er skýr vísbending um að frístundaakstur gæti dregið úr skutli foreldra og aukið aðgengi barna að íþróttum og frístundum.

Tafla 9. Flóahreppur: myndi heimili nýta frístundaakstur?

Svar	Fjöldi	Hlutfall (%)
Já	29	60.4%
Á ekki við	9	18.8%
Kannski	6	12.5%
Nei	4	8.3%

Flest svör benda til þess að mikilvægasti tíminn fyrir frístundaakstur sé strax eftir skóla, einkum 14:00-15:00 og 15:00-16:00. Þetta rímar við niðurstöðu heildarkönnunarinnar um að 15:00-18:00 sé stærsta þjónustugatið þegar kemur að akstri eftir skóladag.

Tafla 10. Flóahreppur: hentugustu tímasetningar fyrir frístundaakstur

Tími	Fjöldi	Hlutfall (%)
14:00 - 15:00	20	41.7%
Á ekki við	13	27.1%
15:00 - 16:00	9	18.8%
Eftir kl. 17:00	4	8.3%
16:00 - 17:00	2	4.2%

Á þeim heimilum þar sem ekki eru búsett börn og/eða frístundaakstur er ekki nýttur, svara þátttakendur með „á ekki við“.

Tafla 11. Flóahreppur: ásættanlegt gjald fyrir frístundaakstur

Gjald	Fjöldi	Hlutfall (%)
Fast gjald fyrir haust- og vorönn	20	41.7%
Ókeypis	16	33.3%
100 - 2.000 kr á viku	14	29.2%
3.000 - 4.000 kr á viku	2	4.2%
Frítt fyrir eldri borgara og börn	1	2.1%

Tengsl íbúakönnunar, séraksturs og núverandi leiðarkerfis.

Fyrirliggjandi gögn leggja áherslu á að kanna sameiningu séraksturs og almenningssamgangna, með sérstakri áherslu á börn og unglinga, eldri borgara, tengingar við framhaldsskóla og möguleika á samræmdum tímatöflum og samnýtingu bílferða.

Tímatöflurnar sýna að leiðir 51, 52, 53, 71, 72 og 73 mynda mikilvægan grunn fyrir Suðurland, en niðurstaða könnunarinnar bendir til þess að staðbundin tenging inn á þessar leiðir og tímasetningar skipti mestu máli ef þjónustan á að nýtast fleiri íbúum.

Niðurstöður íbúakönnunarinnar benda til þess að þörf fyrir bættar almenningssamgöngur í Árnessýslu sé ólík eftir svæðum, en nokkur skýr mynstur koma fram. Algengustu hindranirnar fyrir notkun almenningssamgangna tengjast því að ferðir eru of fáar, tímasetningar henta illa, tengingar eru óþægilegar eða biðtími of langur. Þetta kemur sérstaklega fram á þeim svæðum þar sem íbúar þurfa að treysta á tengingar milli leiða. Þegar niðurstöðurnar eru bornar saman við núverandi leiðakerfi og fyrirliggjandi upplýsingar um sérakstur má sjá ákveðin tækifæri til að samnýta betur almenningssamgöngur, skóla-/frístundaakstur og mögulegan pöntunar- eða tengiakstur.

Leið 71 – Niðurstöður könnunarinnar benda til þess að þessi leið gegni mikilvægu hlutverki í samgöngum íbúa í Þorlákshöfn og Ölfusi. Í svörum íbúa kemur fram skýr ósk um betri tengingu milli Þorlákshafnar og Selfoss, þar sem núverandi fyrirkomulag krefst almennt tengingar í Hveragerði. Fyrir marga notendur, sérstaklega framhaldsskólanema, fólk á vinnumarkaði og þá sem þurfa að sækja þjónustu á Selfossi, virðist þessi tenging vera of tímafrek eða óþægileg. Niðurstöðurnar benda því til þess að þörf sé á að skoða betur tengingar milli Þorlákshafnar, Hveragerðis og Selfoss í samhengi við raunverulegar ferðaparfir íbúa.

Leið 72 – Niðurstöður könnunarinnar benda til þess að þessi leið gegni mikilvægu hlutverki í tengingum milli Brautarholts, Laugaráss, Flúða og þjónustu- og atvinnukjarnans á Selfossi. Þegar niðurstöður könnunarinnar eru skoðaðar samhliða upplýsingum um sérakstur í uppsveitum má sjá að þar eru ákveðin skörunarsvæði, sérstaklega vegna ferða barna og ungmenna í skóla, íþróttir og tómstundir. Leið 72 gæti því gegnt mikilvægu hlutverki sem burðarleið fyrir reglulegar ferðir milli þjónustukjarna, skóla, íþróttamannvirkja og annarrar þjónustu, en til þess að hún nýtist betur þyrfti að meta hvort tímasetningar falli að

raunverulegum ferðapörfum, sérstaklega eftir skóla og í lok vinnudags. Einnig benda niðurstöðurnar til þess að tækifæri séu til staðar til að styrkja tengingar milli almenningssamgangna og annarrar akstursþjónustu á lykilstöðum í uppsveitum Árnessýslu.

Leið 73 - Niðurstöður könnunarinnar benda til þess að þessi leið gegnir mikilvægu hlutverki í tengingum milli Laugarvatns, Brautarholts, Borgar og annarra svæða í uppsveitum Árnessýslu og þjónustu- og atvinnukjarnans á Selfossi. Leið 73 er því mikilvæg fyrir íbúa sem þurfa að komast á milli byggðarkjarna í uppsveitum og Selfoss, en einnig fyrir börn og ungmenni sem sækja íþróttir, félagsstarf eða aðra þjónustu innan svæðisins. Þar sem tíðni ferða er takmörkuð, sérstaklega utan hefðbundins skóla- og vinnutíma, þarf að meta hvort hægt sé að bæta nýtingu leiðarinnar með betri tengingu við sérakstur, aukinni upplýsingagjöf eða markvissari tímasetningum á þeim tímum sem eftirspurn er mest.

Flóahreppur sker sig nokkuð úr, þar sem sveitarfélagið er ekki beint tengt leiðum 71, 72 eða 73 með föstum stoppistöðvum. Íbúar nefna þó ítrekað þörf fyrir tengingu við Selfoss og benda á staði á borð við Flóaskóla, Þingborg/Félagslund og Votmúlaveg sem mögulega tengipunkta. Þetta bendir til þess að hefðbundin föst strætóleið sé ekki endilega eina lausnin fyrir svæðið, heldur gæti sveigjanlegri þjónusta, svo sem pöntunarferð eða tengiakstur að Selfossi, hentað betur.

Heildarniðurstaðan er sú að tækifæri liggja ekki aðeins í því að fjölga ferðum, heldur einnig í því að tengja betur saman núverandi kerfi. Leiðir 71, 72 og 73 geta gegnt mikilvægu hlutverki sem grunnnet almenningssamgangna í suður- og uppsveitum Árnessýslu, en til að þær nýtist íbúum betur þarf að skoða tengingar, tímasetningar og aðgengi að stoppum í samhengi við raunverulegar ferðaparfir. Sérstaklega þarf að horfa til barna og ungmenna, fólks sem ekki hafa aðgang að bíl, íbúa í dreifbýli og þeirra sem þurfa að sækja þjónustu milli byggðarkjarna. Með samþættingu almenningssamgangna og séraksturs væri hægt að þróa hagkvæmara, sveigjanlegra og notendamiðaðra samgöngukerfi fyrir Árnessýslu sem byði upp á skilvirkni og fjölgun notenda.

Tillaga að tilraunaverkefni

Niðurstöður greiningarinnar benda til þess að næsta rökrétta skref sé að prófa og prófa afmarkað tilraunaverkefni um samþættingu almenningssamgangna, skólaaksturs, frístundaaksturs og séraksturs í Árnessýslu. Markmiðið væri að kanna hvort betri samræming núverandi kerfa geti mætt betur raunverulegum ferðapörfum íbúa. Ekki yrði ráðist í endurhönnun leiðakerfisins í fyrstu, heldur prófa í litlum skrefum hvort betri tengingar, markvissari tímasetningar og sveigjanlegri þjónusta geti aukið nýtingu almenningssamgangna og dregið úr þörf fyrir einkabílaakstur, sérstaklega meðal barna og ungmenna, fólks án reglulegs aðgangs að bíl og íbúa í dreifbýli.

Tilraunaverkefnið gæti byggst á því að skilgreina nokkra lykiltengipunkta þar sem sérakstur, frístundaakstur eða pöntunarþjónusta tengist föstum strætóleiðum. Í Flóahreppi mætti til dæmis skoða tengipunkta við **Flóaskóla, Þingborg/Félagslund og Votmúlaveg**, þar sem íbúar hafa bent á að sveitarfélagið sé í raun utan hefðbundins strætókerfis. Þar væri hægt að prófa pöntunar- eða tengiakstur að Selfossi á fyrir fram ákveðnum tímum, þannig að farþegar gætu tengst áfram leiðum 51, 72 og 73. Slík lausn gæti verið sérstaklega gagnleg fyrir ferðir í skóla, tómstundir, vinnu og þjónustu á Selfossi.

Á svæði leiðar **71** væri eðlilegt að leggja áherslu á tengingu **Þorlákshafnar, Hveragerðis og Selfoss**. Í svörum íbúa kemur skýrt fram að núverandi fyrirkomulag, þar sem oft þarf að fara um Hveragerði til að komast til Selfoss, hentar ekki öllum. Tilraunaverkefni gæti því prófað betri tímasetningu tenginga milli leiða 71 og 51 eða beina ferð Þorlákshöfn–Selfoss á lykiltímum, til dæmis að morgni og síðdegis. Sérstaklega væri gagnlegt að miða slíka tilraun við framhaldsskólanemendur, vinnusókn og þá sem þurfa að sækja þjónustu á Selfoss.

Á svæði leiða **72 og 73** væri hægt að skoða hvernig núverandi ferðir nýtast fyrir íbúa í uppsveitum, meðal annars í **Brautarholti, Laugarási, Flúðum, Laugarvatni, Borg og nágrenni**. Þar gæti tilraunaverkefnið falist í því að samræma tímasetningar betur við skóla, íþrótt- og tómstundastarf og mögulegan sérakstur. Til dæmis mætti skilgreina ákveðna daga eða tímaslot þar sem börn og ungmenni gætu nýtt sér samþætta ferð: sérakstur eða pöntunarferð að tengipunkti og síðan áfram með leið 72 eða 73. Þetta myndi gefa raunhæfa mynd af því hvort hægt sé að samnýta betur þá þjónustu sem þegar er til staðar.

Tilraunin þyrfti að vera einföld í framkvæmd og skýr fyrir íbúum. Mikilvægt væri að velja afmarkað tímabil, til dæmis **3 – 6 mánuði**, og kynna þjónustuna vel áður en hún hefst. Íbúar þyrftu að fá skýrar upplýsingar um hvar tengipunktur eru, hvenær ferðir eru í boði, hvernig á að panta ef um pöntunarþjónustu er að ræða og hvernig tengingar við Strætó virka. Ein af niðurstöðum könnunarinnar er að óvissa um upplýsingar, tímatöflur og tengingar getur dregið úr notkun. Því væri upplýsingagjöf lykilatriði í verkefninu.

Einnig væri mikilvægt að tilraunaverkefnið væri mælanlegt frá upphafi. Safna þyrfti upplýsingum um fjölda farþega, hvaðan þeir koma, hvaða ferðir eru mest nýttar, hvort tengingar gangi upp og hvort þjónustan nýtist þeim hópum sem hún átti að ná til. Einnig mætti leggja stutta könnun fyrir notendur eftir ákveðinn tíma þar sem spurt væri um ánægju, tímasetningar, tengingar, aðgengi og hvort þjónustan hafi dregið úr þörf fyrir einkabílaakstur. Þannig væri hægt að meta hvort tilraunin skili raunverulegum ávinningi áður en tekin er ákvörðun um framhald eða útvíkkun.

Í heild mætti hugsa tilraunaverkefnið sem fyrsta skref í átt að sveigjanlegri samgöngukerfi fyrir Árnessýslu. Í stað þess að líta á Strætó, sérakstur, skólaakstur og frístundaakstur sem aðskilin kerfi væri markmiðið að kanna hvort hægt sé að tengja þau betur saman. Slík nálgun gæti aukið aðgengi í dreifbýli, nýtt betur þá akstursþjónustu sem þegar er fjármögnuð og skapað raunhæfari valkost fyrir íbúa sem geta ekki eða vilja ekki alltaf treysta á einkabíl.

Tilraunaverkefnið myndi þannig veita sveitarfélögum, Vegagerðinni og Strætó gagnreyndan grunn til að taka ákvörðun um framtíðarskipulag almenningssamgangna í Árnessýslu.

Lokaorð

Almenningssamgöngur eru ekki eingöngu samgöngumál heldur einnig byggða- og samfélagsmál. Til þess að almenningssamgöngur nái tilgangi sínum er mikilvægt að taka mið af þörfum hvers svæðis fyrir sig og í samráði við heimafolk, s.s. barna og ungmenna vegna lista-, íþrótt- og tómstundastarfs, sem og þörfum eldri borgara. Rannsóknir hafa sýnt að aðgengi að samgöngum hefur áhrif á möguleika fólks til að sækja atvinnu, menntun, heilbrigðisþjónustu og aðra grunnþjónustu, sérstaklega í dreifbýli (Lieszkovszky, 2018; Württemberger o.fl., 2022). Takmarkað aðgengi að samgöngum getur jafnframt leitt til félagslegrar útilokunar þar sem einstaklingar eiga erfiðara með að taka þátt í samfélaginu vegna skorts á ferðamöguleikum (Lieszkovszky, 2018).

Niðurstöður þessarar greiningar eru í samræmi við þessar rannsóknir. Þær benda til þess að helstu áskoranir í Árnessýslu snúi að tengingum, tímasetningum og aðgengi að þjónustu. Sérstaklega virðist þetta eiga við um ungt fólk, íbúa í dreifbýli og þá sem ekki hafa reglulegan aðgang að einkabíl. Tillagan um afmarkað tilraunaverkefni byggir á þessum niðurstöðum og miðar að því að kanna hvort hægt sé að bæta aðgengi og nýta betur þá þjónustu sem þegar er til staðar með aukinni samþættingu kerfa.

Niðurstöður fýsileikakönnunarinnar benda til þess að tækifæri séu til staðar til að bæta nýtingu almenningssamgangna í Árnessýslu með markvissri samþættingu almenningssamgangna, skólaaksturs, frístundaaksturs og séraksturs sem þegar er til staðar. Þótt notkun einkabíls sé mikil og stór hluti íbúa hafi daglegan aðgang að bíl benda gögnin til þess að eftirspurn eftir almenningssamgöngum sé meiri en núverandi notkun gefur til kynna. Tímasetningar, tengingar og aðgengi virðast vera stærstu hindranirnar, en jafnframt þau svið þar sem stærstu tækifærin liggja. Sérstaklega virðast möguleikar felast í samræmingu tímaáætlana og tenginga á þeim tímum dags þegar eftirspurn er mest. Þó liggja ekki fyrir nægjanleg gögn til að leggja mat á rekstrarlega eða fjárhagslega hagkvæmni slíkrar samþættingar og því er þörf á frekari greiningu og tilraunaverkefni áður en teknar eru ákvarðanir um varanlegar breytingar á þjónustunni.

Hreyfanleiki fólks er forsenda þróunar svæða og góð tenging milli dreifbýlis og þéttbýlis er lykilþáttur í að viðhalda búsetu og atvinnu um allt svæðið. Aðgengi að námi, atvinnu, heilbrigðisþjónustu, íþróttum og tómstundum hefur bein áhrif á búsetuskilyrði og möguleika fólks til að búa og starfa í dreifðari byggðum. Þetta á ekki síst við um ungt fólk sem sækir framhaldsskólanám utan heimabyggðar. Nemendur sem sækja nám við Fjölbrautaskóla Suðurlands og hafa hvorki aðgang að heimavist né eigin bifreið standa oft frammi fyrir takmörkuðum samgöngumöguleikum. Þeir sem búa í uppsveitum Árnessýslu og starfa eða stunda nám í neðri hluta sýslunnar geta til að mynda ekki nýtt sér núverandi leiðakerfi að fullu þar sem tímasetningar falla illa að hefðbundnum vinnu- og skólatíma.

Jafnframt er mikilvægt að horfa til þess að Árnessýsla er eitt fjölsóttasta ferðamannasvæði landsins. Innan svæðisins eru áfangastaðir á borð við Gullfoss, Geysi, Kerið, Þingvelli, Laugarvatn og Flúðir sem árlega taka á móti hundruðum þúsunda gesta. Þrátt fyrir það eru almenningssamgöngur á svæðinu takmarkaðar og nýtast ferðamönnum ekkert.

Með markvissri uppbyggingu tengipunkta og tíðari ferðum á lykilleiðum, sérstaklega milli Selfoss, Laugarvatns, Flúða og helstu áfangastaða Gullna hringsins, gæfist tækifæri til að auka notkun ferðamanna á almenningssamgöngum. Slík þróun gæti styrkt rekstrargrundvöll leiðanna, dregið úr umferð einkabíla og bílaleigubíla á fjölsóttum ferðamannastöðum og stutt við markmið um sjálfbærari ferðaþjónustu.

Ólíkt mörgum öðrum dreifbýlum svæðum býr Árnessýsla því yfir þeim sérstöðu að mögulegt er að byggja upp samgöngukerfi sem þjónar bæði íbúum og stórum hópi ferðamanna. Þetta getur skapað meiri forsendur fyrir reglulegri þjónustu en ella og aukið líkurnar á að rekstur almenningssamgangna verði sjálfbær til lengri tíma.

Niðurstöðurnar benda til þess að afmarkað tilraunaverkefni um samþættingu þessara kerfa gæti verið raunhæft næsta skref til að meta eftirspurn, nýtingu og framtíðarmöguleika almenningssamgangna.

Heimildir og takmarkanir

Skýrslan byggir á niðurstöðum íbúakönnunar sem lögð var fyrir vorið 2026, upplýsingum um sérakstur frá sveitarfélögum í Árnessýslu, greiningu á leiðarkerfi og tímatöflum Strætó ásamt gögnum sem aflað var við framkvæmd verkefnisins. Einnig var stuðst við umsóknargögn og önnur vinnugögn sem tengjast fýsileikakönnun um samþættan sérakstur og almenningssamgöngur í Árnessýslu.

Niðurstöðurnar byggja á lýsandi tölfræði úr íbúakönnun og fyrirbyggjandi gögnum um samgöngur á svæðinu. Skýrslan felur ekki í sér rekstrarlega kostnaðargreiningu, ítarlegt hagkvæmnimat eða fjárhagslega úttekt á mögulegum útfærslum samgöngukerfis.

Heimildaskrá

Lieszkovszky, J. P. (2018). Introduction to the Theoretical Analysis of Social Exclusion of Public Transport in Rural Areas. DETUROPE, 10(3), 212–226.

Württemberger, L., o.fl. (2022). Public Transport in Rural Areas: Enabler or Disenabler of Everyday Participation?

International Association of Public Transport (UITP). (2022). The Rural Mobility Challenge for Public Transport.