

Stefna íslenskra stjórnvalda og vöxtur ferðaþjónustu á jaðarsvæðum: Áhrif Héðinsfjarðarganga í Fjallabyggð

Póroddur Bjarnason, prófessor við Háskólann á Akureyri
Edward H. Huijbens, prófessor við Háskólann á Akureyri

Útdráttur

Með mikilli fjölgun erlendra ferðamanna hefur ferðaþjónustan fest sig í sessi sem ein af meginstöðum íslensks atvinnulífs og miklar væntingar eru bundnar við uppbyggingu ferðaþjónustu í ýmsum íslenskum landsbyggðum þar sem samþjöppun og tækniþróun hefur leitt til mikillar fækkunar starfa í sjávarútvegi og landbúnaði. Greiðar samgöngur eru hins vegar ein helsta forsenda öflugrar og arðbærrar ferðaþjónustu og hefur greinin átt erfitt uppdráttar á þeim svæðum sem búa við miklar fjarlægðir eða hindranir á samgöngum. Í þessari rannsókn er lagt mat á áhrif Héðinsfjarðarganganna á straum ferðamanna á norðanverðum Tröllaskaga til að varpa ljósi á áhrif samgöngubóta á ferðaþjónustu á jaðarsvæðum á tímum vaxandi ferðaþjónustu. Beitt er samþættri aðferðafræði sem byggir á talningu sjálfvirkra umferðarteljara Vegagerðarinnar, niðurstöðum úr umferðarkönnunum, könnunum meðal ferðamanna í Fjallabyggð og gistináttagrunni Hagstofu Íslands. Niðurstöðurnar benda til þess að ferðamönnum í Fjallabyggð hafi fjölgað um helming eftir opnun Héðinsfjarðarganganna, Fjallabyggð tengst inn á ferðamannasvæði Eyjafjarðar og orðið áfangastaður ferðamanna milli höfuðborgarsvæðisins og Akureyrar. Héðinsfjarðargöngin virðast þannig hafa stuðlað að eflingu ferðaþjónustu og fjölbreyttara atvinnulífi á svæði sem búið hefur við fólksfækkun og hnignun frumframleiðslunnar um langt árabíll. Hins vegar virðast áhrif ganganna í Skagafirði vera takmörkuð og möguleikar á samfelldu ferðamannasvæði frá Saudárkróki í vestri til Húsavíkur í austri og frá Siglufirði í norðri til Akureyrar í suðri virðast enn ekki hafa orðið að veruleika. Slíkar breytingar fylgja ekki sjálfkrafa í kjölfar samgöngubóta heldur krefjast þær



Icelandic Review of Politics and Administration Vol 10, Issue 2(565-586)

© 2014 Contact: Póroddur Bjarnason, thoroddur@unak.is and Edward H. Huijbens, edward@unak.is

Article first published online December 18th 2014 on <http://www.irpa.is>

Publisher: Institute of Public Administration and Politics, Gimli, Sæmundargötu 1, 101 Reykjavík, Iceland

Stjórn mála & stjórnsýsla 2. töl. 10. árg. 2014 (565-586)Fræðigreinar

© 2014 Tengiliður: Póroddur Bjarnason, thoroddur@unak.is og Edward H. Huijbens, Edward@unak.is

Vefbirting 18. desember 2014 - Birtist á vefnum <http://www.irpa.is>

Útgefandi: Stofnun stjórnsýslufræða og stjórnmála, Gimli, Sæmundargötu 1, 101 Reykjavík

DOI: <http://dx.doi.org/10.13177/irpa.a.2014.10.2.18>

This work is licensed under Creative Commons Attribution 3.0 License

samstillts átaks stjórnvalda og heimamanna um nýtingu þeirra möguleika sem skapast með fjárfestingum í innviðum samfélagsins.

Efnisorð: Ferðamál; Samgöngur; Fjallabyggð

Icelandic government policy and tourism growth in peripheral areas: The effects of the Héðinsfjörður tunnels in Fjallabyggð

Abstract

Tourism has become one of the pillars of the Icelandic economy with a substantial increase in the number of foreign tourists. Tourism has also become the focus of attention in many rural communities where jobs in fisheries and agriculture have declined significantly. A strong and profitable tourism industry is however dependent upon transportation infrastructure. This research evaluates the effects of the Héðinsfjörður tunnels on the flow of tourists in the northern Tröllaskagi region in order to clarify the effects of infrastructure improvements on tourism in peripheral areas. The study employs an integrated methodology of automatic traffic counters, traffic surveys, tourist surveys and official registration of tourist accommodation. The results suggest that the number of tourists in the municipality of Fjallabyggð has grown by about one-half after the opening of the tunnels as the municipality has become part of the Eyjafjörður tourism region and a destination between the capital region and the city of Akureyri. The Héðinsfjörður tunnels thus have contributed to the growth of tourism and a more diverse labor market in an area suffering from a decline in population and the primary industries. The tunnels have however had a limited impact in Skagafjörður and possibilities of a continuous tourism region spanning the area from Sauðárkrókur in the west to Húsavík in the east and from Siglufjörður in the north to Akureyri in the south have not yet been realized. Such changes do not automatically follow infrastructure improvements but depend on a coordinated effort of government and local actors.

Keywords: tourism; transportation infrastructure; Fjallabyggð.

1. Inngangur

Íslensk stjórnsýsla hefur sætt nokkurri gagnrýni fræðimanna sökum þess að stefnumótun sé veikburða og framfylgd hennar sjaldan metin með fullnægjandi hætti. Héðinn Unnsteinsson og Pétur Berg Matthíasson (2012) telja veikleika íslenskrar stjórnsýslu meðal annars felast í skorti á tengslum eða jafnvel árekstrum milli stefnumótunar í mismunandi málaflokkum og skorti á árangursmati. Þeir telja að árangur af flestum stefnum og áætlunum ríkisins sé að öllum líkindum takmarkaður vegna ómarkvissrar framkvæmdar. Mikilvægt sé að til grundvallar stefnumótun liggi nýjustu rannsóknir opinberra og óháðra aðila á borð við háskólastofnanir. Þá hefur Gunnar Helgi Kristinsson (2013) bent á að greining stefnukosta hér á landi sé mun ómarkvissari en á hinum Norðurlöndunum og

rannsókn mála ekki í eins föstum skorðum. Hann telur mikil inngrip þingnefnda hér á landi valda stefnufálmi og draga úr möguleikum stjórnkerfisins til að vinna opinbera stefnumótun í anda raunhæfrar skynsemi (e. bounded rationality). Mikilvægt sé að efla rannsóknir á þessu sviði, bæði á undirbúningi stefnumótunar á Íslandi og hversu vel ákvarðanir reynast í framkvæmd.

Í samgönguáætlun skal lögum samkvæmt gerð grein fyrir stefnu ríkisins og helstu áætlunum í samgöngumálum (Alþingi 2008). Hún er annars vegar sett fram í 12 ára stefnumótandi áætlun í samgöngumálum og hins vegar fjögurra ára áætlun um helstu framkvæmdir. Í lögum um samgönguáætlun eru sett fram þau meginmarkmið að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðapróun. Jafnframt skuli meta og taka tillit til þarfa ferðaþjónustunnar fyrir bættar samgöngur. Í þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022 er þannig lögð áhersla á að hugað verði sérstaklega að þörfum ferðaþjónustunnar við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfisins og markaðssvæði ferðaþjónustu verði höfð til hliðsjónar við mótun samgönguáætlunar (Alþingi 2012). Samkvæmt ferðamálaáætlun 2011–2020 eru samgöngur með sama hætti taldar mikilvægasta forsenda ferðaþjónustu á Íslandi og lögð áhersla á að við áætlanagerð og framkvæmdir í tengslum við samgöngumál sé tekið tillit til hagsmuna ferðaþjónustunnar (Alþingi 2011). Í þingsályktun um stefnumótandi byggðáætlun fyrir árin 2014–2017 er loks bent á mikilvægi ferðaþjónustunnar fyrir byggðir landsins og lögð áhersla á að vegir haldist greiðfærir allt árið og hugað verði sérstaklega að samgöngubótum og viðhaldi vega til mikilvægra ferðamannastaða (Alþingi 2014).

Við stefnumótun og framkvæmd áætlana ríkisins takast á margvíslegir hagsmunir í meðferð fagráðuneyta og undirstofnana þeirra, í þingnefndum og við afgreiðslu mála á Alþingi. Við uppbyggingu samgöngukerfisins hafa þannig til dæmis staðið langvinnar deilur um forgangsroðun framkvæmda þar sem ásanir um kjördæmapot og annarleg sjónarmið hafa gengið á víxl. Að hluta til snúast þessar deilur um þá staðreynd að flestir skattgreiðendur eru búsettir í þéttbýli suðvesturhornisins en flest fjöll og firðir landsins eru utan þess svæðis. Þannig verða til dæmis flest slys á umferðarþyngstu köflum þjóðveganna í nágrenni höfuðborgarinnar en slyshætta fyrir einstaka vegfarendur er mest á vegum sem tengja fámenn byggðarlög við landið í heild (Póroddur Bjarnason og Sveinn Arnarsson 2012). Dýrar samgönguf framkvæmdir skipta því oft mjög miklu fyrir tiltölulega fámenn byggðarlög en kostnaður við þær er greiddur af samfélaginu í heild.

Í Jarðgangáætlun aldamótaársins 2000 var sérstök áhersla lögð á framkvæmdir sem gætu haft áhrif á byggðapróun í landinu og var lagt til að jarðgöng milli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar um Héðinsfjörð yrðu meðal fyrstu verkefna (Vegagerðin 2000). Í skýrslu samráðshóps Vegagerðarinnar (1999) um veltengingar milli byggðarlaga var meginröksemdin sú að með tengingu Siglufjarðar við Eyjafjörð myndi byggð á Mið-Norðurlandi styrkjast verulega. Ávinningur af hringtengingu um Tröllaskaga var einnig talinn verulegur fyrir sveitarfélög í Skagafirði, Siglufirði og Eyjafirði, einkum í ferðaþjónustu. Í mati á samfélagsáhrifum væntanlegra Héðinsfjarðarganga var með sama hætti bent á að hringtenging um norðanverðan Tröllaskaga allt árið um kring myndi skapa margvísleg

tekifæri fyrir ferðapjónustu, bæði í Skagafirði og í Eyjafirði (Hjalti Jóhannesson, Grétar Þór Eyþórsson og Kjartan Ólafsson 2001).

Héðinsfjarðargöngin voru frá upphafi umdeild og spunnust meðal annars harðar deilur um aðra möguleika á samgöngubótum á Tröllaskaga, forgangsstöðun í samgöngumálum og líkleg áhrif samgöngubóta á ferðapjónustu og byggðaðþróun (sjá t.d. Atli Þór Ægisson 2011, Guðjón Jónsson 2001, Guðmundur Karl Jónsson 2005, Hjalti Þórðarson 2000, Stefán Friðbjarnarson 2005, Trausti Sveinsson 2005). Umræðan hljóðnaði að mestu eftir opnun Héðinsfjarðarganganna haustið 2010 og deilur hófust um aðra stefnumótun á sviði samgöngumála, svo sem fjármögnun framkvæmda með veggjöldum, tvöföldun stofnaða frá höfuðborginni og fyrirhuguð Vaðlaheiðargöng. Í skýrslu atvinnuvega- og nýsköpunarráðherra um stöðu ferðapjónustunnar sem lögð var fyrir Alþingi í febrúar 2013 eru Héðinsfjarðargöng nefnd sérstaklega sem dæmi um framkvæmd sem margfaldað hefur umferð ferðafólks og skapað grundvöll fyrir mjög blómlega uppbyggingu á vegum einkaaðila á Siglufirði.

Áhrif Héðinsfjarðarganganna á ferðapjónustu á norðanverðum Tröllaskaga hafa þó fram til þessa ekki verið metin með formlegum hætti. Í ljósi þess að framkvæmdirnar kostuðu 14,2 milljarða króna á meðalverðlagi ársins 2010 (Vegagerðin 2011) og Jarðgangaaætlun (Vegagerðin 2000) tiltekur 23 jarðgangakosti til viðbótar við þau 12 jarðgöng sem þegar hafa verið gerð á landinu eða voru í framkvæmd vorið 2014, er nauðsynlegt að tekið verði mið af áhrifum Héðinsfjarðarganganna við frekari stefnumótun hins opinbera á þessu sviði. Mikilvægt er að meta fjölgun ferðamanna í Fjallabyggð eftir opnun ganganna og sérstaklega fjölgun þeirra sem dvelja þar yfir nótt og auka þannig veltu í gisti- og veitingapjónustu. Þá skiptir miklu máli að meta áhrif ganganna á straum ferðamanna í Eyjafirði og Skagafirði og að hvaða marki ferðamannahringurinn um Tröllaskaga hafi stuðlað að samfelldu ferðamannasvæði á Mið-Norðurlandi frá Sauðárkróki í vestri til Siglufjarðar í norðri, Akureyrar í suðri og Húsavíkur í austri.

1.1 Ferðapjónusta á Íslandi

Meginmarkmið opinberrar stefnu í málefnum ferðapjónustunnar samkvæmt gildandi ferðamálaáætlun eru að viðhalda sérstöðu Íslands með markvissri og öflugri uppbyggingu áfangastaða, lengja ferðamannatímabilið, minnka árstíðasveiflu og stuðla að betri dreifingu ferðamanna um landið (Ferðamálastofa 2011). Hagstætt gengi fyrir erlenda ferðamenn, aukinn sýnileiki landsins vegna eldgossins í Eyjafjallajökli vorið 2010, öflugra markaðsstarf og sístækkandi samgöngunet Ícelandair og annarra flugfélaga urðu grundvöllur mikillar fjölgunar erlendra ferðamanna eftir hrun. Á tímabilinu 2010–2013 fjölgaði erlendum ferðamönnum að jafnaði um 20% á ári, samanborið við rúmlega 7% meðalfjölgun á ári á tímabilinu 1990–2010 (Ferðamálastofa 2014). Á sama tíma urðu ferðir til útlanda dýrari fyrir Íslendinga og ferðalögum þeirra innanlands fjölgaði tímabundið samkvæmt gistináttatölum Hagstofu Íslands (2014a). Árið 2009 voru gistinætur Íslendinga á öllum tegundum gististaða 10% fleiri en 2008, en fækkaði aftur í fyrra horf á næstu tveimur árum. Með mikilli fjölgun erlendra ferðamanna hefur ferðapjónustan fest sig í sessi sem ein af þremur meginstöðum atvinnulífs í landinu og stóð hún árið

2013 jafnfætis sjávarútvegi og stóriðju hvað gjaldeyrstekjur varðar, þó hafa beri í huga að farþegaflutningar íslenskra flugfélaga um allan heim teljist þar með. Árið 2013 námu tekjur af erlendum ferðamönnum rúmum 223 milljörðum króna, samanborið við 201 milljarð vegna sjávarafurða og 165 milljarða vegna áls og álafurða (Hagstofa Íslands 2014b). Áframhaldandi vexti er spáð í ferðaþjónustu á Íslandi og í nýrri skýrslu Boston Consulting Group (2013) er áætlað að ein og hálf milljón ferðamanna komi til landsins árið 2023, sem yrði rúm tvöföldun á tíu árum.

Árið 2012 féllu 51% allra gistinátta erlendra ferðamanna til á höfuðborgarsvæðinu, samanborið við 3–15% í einstökum öðrum landshlutum. Könnun meðal ferðamanna við brottför frá flugstöð Leifs Eiríkssonar sumarið 2011 sýnir svipaðar niðurstöður (Markaðs- og miðlarannsóknir 2012). Meginþungi ferðamannastraumsins er á sumrin, en 58% gistinátta féllu til í júní, júlí og ágúst, meðan aðrir mánuðir fengu tiltölulega jafnt í sinn hlut ef frá er talinn september með um 8% gistinátta ársins (Hagstofa Íslands 2014a). Dreifing ferðamanna yfir árið er þó jafnari á höfuðborgarsvæðinu en annars staðar á landinu. Árið 2012 voru 40% gistinátta á höfuðborgarsvæðinu á tímabilinu júní–ágúst, samanborið við 78–85% í öðrum landshlutum.

Fyrir landið í heild skipta innlendir ferðamenn ferðaþjónustuna minna máli en þeir sem koma erlendis frá, en árið 2012 voru gistinætur Íslendinga aðeins 23% af heildarfjölda gistinótta á landinu. Minnst vægi hafa innlendir ferðamenn á höfuðborgarsvæðinu eða rúm 11% af heildarfjölda gistinótta þar, en mest vægi 40–46% af heildarfjölda gistinótta á Vesturlandi, Vestfjörðum og Norðurlandi vestra (Hagstofa Íslands 2014a). Stærðarhlutföll höfuðborgarsvæðisins og landsbyggðanna eru jafnframt með þeim hætti að innlendir ferðamenn eru mikilvægari fyrir landsbyggðirnar en höfuðborgarsvæðið. Þannig samsvarar til dæmis hvert prósent íbúa höfuðborgarsvæðisins sem heimsækir Fjallabyggð um tvö þúsund ferðamönnum í byggðarlagi sem telur aðeins um tvö þúsund íbúa.

Greiðar samgöngur eru grundvöllur ferðaþjónustu og hefur hún átt erfitt uppdráttar á þeim svæðum sem búa við einangrun vegna erfiðra fjallvega eða fjarlægðar frá þéttbýlli svæðum (sjá t.d. Alþingi 2013, Andrea Hjálmsdóttir o.fl. 2011, BB 2013, Vísir 2014). Þannig er fjöldi ferðamanna langmestur í seilingarfjarlægð frá Reykjavík og flugstöð Leifs Eiríkssonar. Beint flug frá útlöndum til annarra staða innanlands getur jafnframt haft umtalsverð áhrif á viðdvöl ferðamanna á nálægum svæðum (Eyrún Jenný Bjarnadóttir og Edward H. Huijbens 2012). Þótt gera megi ráð fyrir því að bættar vegasamgöngur geti haft veruleg áhrif á straum ferðamanna hefur samspil samgönguinnviða og ferðaþjónustu lítið verið rannsakað við íslenskar aðstæður. Hér verður hugað að áhrifum einnar stærstu samgönguframkvæmdar Íslandssögunnar á fjölda, uppruna og ferðamynstur ferðamanna í fámennu byggðarlagi sem búið hefur við hnignandi frumframleiðslu og verulega fólksfækkun um langt árabíl.

1.2 Samgöngur, byggðastefna og uppbygging ferðaþjónustunnar

Á mörgum dreifbýlum jaðarsvæðum Vesturlanda þar sem dregið hefur úr mikilvægi frumframleiðslu eru miklar væntingar bundnar við uppbyggingu ferðaþjónustu (sjá t.d.

Contini, Scarpellini og Polidori 2009, Lovelock, Lovelock og Normann 2010, Nyseth og Viken 2009, Rofe 2013). Það á ekki síður við um byggðarlög víða á Íslandi þar sem samþjöppun og tækniþróun hefur leitt til mikillar fækkunar starfa í sjávarútvegi og landbúnaði (Gunnar Þór Jóhannesson 2012, Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Gunnar Þór Jóhannesson 2012, Þóroddur Bjarnason 2012). Mörg þessara svæða búa við mikla náttúrufegurð og landslag sem ber ekki sýnileg merki mannvistar. Þar sem náttúra landsins án ummerkja um mannvist er helsta auðlind íslenskrar ferðapjónustu (Anna Dóra Sæþórsdóttir 2010) geta þessi svæði haft mikið aðdráttarafl fyrir ferðafólk. Jafnframt hefur áhugi á menningu og sögu þjóðarinnar vaxið bæði innanlands og utan (Edward H. Huijbens og Gunnar Þór Jóhannesson 2013). Þá hefur „menningartengdri ferðapjónustu“ vaxið fiskur um hrygg og í ferðamálaáætlun hefur hún svipað vægi og upplifun af náttúru þegar kemur að áherslu í uppbyggingu og vöruþróun (Ferðamálastofa 2011). Ein birtingarmynd menningartengdrar ferðapjónustu er markaðssetning svæða, bæja og fyrirtækja á sérstöðu sinni. Leitast er við að skilgreina og afmarka ímynd og menningarleg sérkenni sem birtist meðal annars í hinum fjölmörgu bæjarhátíðum sem hafa skotið upp kollinum síðustu 10–15 ár.

Upplifun ferðamanna af náttúru og samfélagi er eðli málsins samkvæmt staðbundin. Bættar samgöngur hafa þannig skapað forsendur fyrir ferðapjónustu á afskekktari stöðum á sama tíma og þær hafa dregið úr vægi staðsetningar fyrir nýtingu ýmissa annarra auðlinda, svo sem í sjávarútvegi og landbúnaði. Ferðapjónustan er því ein af fáum greinum þar sem ýmsar landsbyggðir hafa verulega hlutfallslega yfirburði vegna nálægðar við áfangastaði sem ekki verða færðir úr stað. Í stefnumótandi byggðaáætlun 2014–2017 er lögð sérstök áhersla á bættar vegasamgöngur, öflugt innanlandsflug og beint millilandaflug frá Akureyri, meðal annars með tilliti til mikilvægis ferðapjónustunnar fyrir hagkerfi landsbyggðanna (Alþingi 2014). Í samgönguáætlun 2012–22 er hugað sérstaklega að markaðssvæðum og þörfum ferðapjónustu við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfisins (Alþingi 2012). Erfitt er að fá heildstætt mat á fjárfestingu í ferðapjónustu og slíkar upplýsingar liggja til dæmis ekki fyrir í ferðapjónustureikningum Hagstofu Íslands (2011) þótt alþjóðastofnanir mælist til slíks (sbr. Frent 2013; TSA:RMF 2008). Hlutur ferðapjónustu hefur þó til dæmis farið vaxandi í útlánum Bygðastofnunar til fyrirtækja utan höfuðborgarsvæðisins og árið 2013 voru lán til ferðapjónustu orðin stærsti einstaki liðurinn með 31% af heildarlánasafni stofnunarinnar (Bygðastofnun 2014).

Með fjárfestingu í innviðum samgangna er hægt að uppfylla væntingar sem fólk um allt land hefur til ferðapjónustunnar. Jafnframt bætir strauður ferðafólks um þjóðvegi landsins nýtingu þeirra og eykur þannig þjóðhagslega hagkvæmni slíkra fjárfestinga (Ásgeir Jónsson 2004, Ásgeir Jónsson, Njáll Trausti Friðbertsson og Þórhallur Ásbjörns-son 2006). Með sama hætti eiga ferðamenn viðskipti við t.d. matvörubúðir, veitingahús, sundlaugar og golfvelli víða um land og má telja víst að þeir efla þannig verslun og þjónustu við íbúana þótt hlutdeild ferðamanna í slíkri þjónustu hafi enn sem komið er ekki verið metin með heildstæðum hætti hérlendis. Með greiðum samgöngum skapast forsendur fyrir ferðapjónustu allt árið og þannig dregur úr þeim gríðarlegu árstíðasveiflum sem eru ein mesta áskorun íslenskrar ferðapjónustu (Gunnar Þór Jóhannesson, Edward

H. Huijbens og Sharpley 2010). Uppbygging og viðhald vegakerfisins er því einn mikilvægasti stuðningur hins opinbera við ferðaþjónustuna um allt land (Andrea Hjalmsdóttir o.fl. 2011).

1.3 Fjallabyggð og jaðarsvæði ferðaþjónustunnar

Opnun Héðinsfjarðarganganna haustið 2010 gjörbreytti samgöngumynstri á norðanverðum Tröllaskaga og tengdi Eyjafjörð og Skagafjörð með nýjum hætti. Fyrir opnun ganganna var Siglufjörður endastöð á Þjóðveginum um hundrað km norðan við Sauðárkrók, og Ólafsfjörður var á vissan hátt einnig endastöð um sextíu km norðan Akureyrar, þótt malarvegur um Lágheiði tengdi byggðina einnig við Fljótin í Skagafirði stóran hluta ársins. Eins og sjá má á mynd 1 varð með Héðinsfjarðargöngunum til 250 km hringleið um Tröllaskaga þar sem hægt er að aka milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar um Öxnadalshéiði að sunnanverðu en Héðinsfjarðargöng að norðanverðu. Jafnframt styttist leiðin milli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar úr 230 km á bundnu slitlagi, og 60 km á malarvegi þegar Lágheiði var fær, í 17 greiðfæra km allan ársins hring. Loks styttist leiðin milli Akureyrar og Siglufjarðar um 114 km á malbiki en um 46 km miðað við malarveginn um Lágheiði.

Þessar samgöngubætur hafa skapað margvísleg ný tækifæri í ferðaþjónustu og orðið grundvöllur fyrir umtalsverðar fjárfestingar, einkum á Siglufirði. Aðdráttarafl Fjallabyggðar fyrir ferðamenn byggir bæði á náttúru og menningarlegum þáttum. Þannig hafði Siglufjörður áður gert markvisst út á sögu sína sem miðstöð síldveiða á eftirstríðsárunum, meðal annars með Síldarminjasafni sem var opnað árið 1991 og bæjarhátíðinni Síldarævintýri á Siglufirði um hverja verslunarmannahelgi frá árinu 1990. Árið 2000 var þar jafnframt stofnað Þjóðlagasetur sem byggir á arfleið sr. Bjarna Þorsteinssonar og söfnun hans á Þjóðlögum við upphaf 20. aldar og á hverju ári er haldin Þjóðlagahátíð á vegum þess. Þá er náttúra Tröllaskaga merkileg fyrir margra hluta sakir. Þar er margt smájökla á tiltölulega háum fjöllum sem mörg hver ná lóðbeint fram í sjó. Dalir og firðir skerast í fjallgarðinn, sem skapar mörgum þeirra ægifagra ásjúnd. Hinsvegar hefur ætíð verið harðbýlt í þessum fjörðum og einangrun mikil. Héðinsfjörður fór í eyði 1951, en framan af 20. öldinni voru fimm bæir í firðinum (Eiríkur Sigurðsson 1976). Þessi fjörður varð skyndilega í alfaraleið eftir opnun ganganna og opnaði þannig á fyrrum fjölfarnar leiðir úr Héðinsfirði um bæði Hestskarð og Hólsskarð, sem og aðgengi að rústum eyðibýla og skapar þannig möguleika á upplifun af sögu lands og þjóðar fyrir á tímum.

Áætlað er að um 45 þúsund Íslendingar hafi heimsótt byggðakjarna Fjallabyggðar árið 2010 en 62–64 þúsund árið 2013 (Rögnvaldur Guðmundsson 2014). Á sama tíma hafi erlendum ferðamönnum í Fjallabyggð fjölgað úr 21 þúsundum árið 2010 í 36 þúsund árið 2013. Því hafi íslenskum ferðamönnum í Fjallabyggð fjölgað um 38–42% en erlendum ferðamönnum um 71% eftir opnun Héðinsfjarðarganganna. Samkvæmt þessari úttekt Rögnvaldar Guðmundssonar (2014) heimsækja um 40% íslenskra ferðamanna í Eyjafirði Fjallabyggð í stað 25% áður, en meðal erlendra ferðamanna hafi þetta hlutfall hækkað úr 7 í 12 prósent. Eyrún Jenný Bjarnadóttir og Edward H. Huijbens (2012, bls. 58) sýna að ríflega helmingi fleiri erlendir ferðamenn í beinu flugi til og frá Akureyri heimsækja Siglufjörð 2012 (22%) samanborið við 2010 (8%).

Ekki eru starfandi ferðamálasamtök í Fjallabyggð en vinna stendur yfir við mótun stefnu í ferðamálum fyrir sveitarfélagið. Hins vegar hafa einkaaðilar staðið fyrir umtalsverðum fjárfestingum í ferðaþjónustu, einkum á Siglufirði. Opnun Héðinsfjarðarganganna var forsenda þeirra fjárfestinga, en þær hafa jafnframt stuðlað að því að raungera þá möguleika í ferðaþjónustu sem samgöngubæturnar sköpuðu.



Mynd 1. Vegasamgöngur á Mið-Norðurlandi eftir opnun Héðinsfjarðarganganna

Fjallabyggð er því áhugavert dæmi um uppbyggingu ferðaþjónustu í fremur afskekktu samfélagi sem búið hefur við fólksfækkun og hnignun í sjávarútvegi um langt árabil en reynir nú að skapa sér ný sóknarfæri á grundvelli náttúru sinnar og sögu. Sú uppbygging sem hafði átt sér stað fyrir opnun ganganna nýttist við uppbyggingu ferðaþjónustu í Fjallabyggð í kjölfar opunar Hédinsfjarðarganganna og stóraukins fjölda ferðamanna á Íslandi. Hér verður samþættri aðferðafræði beitt til að leggja mat á fjölgun ferðamanna í Fjallabyggð eftir opnun Hédinsfjarðarganga, hringumferð um Skagafjörð og Eyjafjörð, breytingar á vægi innlendra og erlendra ferðamanna og stöðu gistiþjónustu í Fjallabyggð. Niðurstöðurnar geta varpað ljósi á áhrif samgöngubóta á ferðaþjónustu á jaðarsvæðum á tímum vaxandi ferðamennsku á landinu í heild.

2. Aðferðir og gögn

Þessi rannsókn byggir á gögnum verkefnisins *Samgöngubætur og byggðaðþróun: Félagsleg, efnahagsleg og menningarleg áhrif Hédinsfjarðarganga á mannlíf á norðanverðum Tröllaskaga* (Póroddur Bjarnason og Kolbeinn Stefánsson 2010). Meginmarkmið verkefnisins er að leggja heildstætt mat á áhrif Hédinsfjarðarganganna og auka skilning á áhrifum stórframkvæmda í vegagerð almennt. Teymi rannsóknarfólks við Háskólann á Akureyri og fleiri stofnanir stendur að verkefninu sem hófst haustið 2008, tveimur árum fyrir opnun ganganna árið 2010. Verkefnið var styrkt af Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar á tímabilinu 2009–2013 en gagnasöfnun vegna mats á skammtímaáhrifum ganganna lauk haustið 2014. Hér er byggt á fjórum gagnasöfnum; talningu sjálfvirkra umferðarteljara Vegagerðarinnar, niðurstöðum úr umferðarkönnunum á norðanverðum Tröllaskaga sumrin 2009 og 2012, könnunum meðal ferðamanna í Fjallabyggð fjögur sumur 2009–2012 og gistináttagrunni Hagstofu Íslands 2000–2012.

Sjálfvirkir umferðarteljarar Vegagerðarinnar (2007, 2010, 2013) veita upplýsingar um sólarhringsumferð á einstökum vegarköflum og á grundvelli þeirra er sumardagsumferð (SDU) reiknuð sem meðalumferð á sólarhring á tímabilinu 1. júní – 30. september ár hvert. Í þessari rannsókn er umferð til og frá Siglufirði á tímabilinu 2000–2012 metin á vegkafla frá Almenningsnöf norðan Fljóta að Strákagöngum til Siglufjarðar en umferð til og frá Ólafsfirði frá Brimnesá norðan Dalvíkur að Múlagöngum á leið til Ólafsfjarðar. Enginn sjálfvirkur umferðarteljari er á Lágheiði frá Ólafsfirði að Ketilási í Fljótum. Þar sem margvíslegar breytingar urðu á umferð á þjóðvegum landsins á sama tíma er umferð til samanburðar einnig metin á þremur þjóðvegum á Norðurlandi og þremur þjóðvegum á suðvesturhorni landsins. Umferð um Hrutafjörð á Norðurlandi vestra er metin milli afleggjaranna að Reykjaskóla og Heggstaðanesi, umferð um Öxnadalsheiði milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar frá Grjótá að Öxnadalsá og umferð á Víkurskarði austan Akureyrar milli Grenivíkurveggar og Illugastaðavegar. Umferð um Reykjanesbraut er metin frá Vatnsleysustrandarvegi að Grindavíkurvegi, umferð um Suðurlandsveg frá sýslumörkum að Hafravatsnsvegi og umferð um Vesturlandsveg í Hvalfjarðargöngunum.

Upphafsstaðir, áfangastaðir og erindi vegfarenda til og frá Fjallabyggð voru metin með því að leggja spurningar fyrir bílstjóra í samræmi við aðferðafræði sem Vegagerðin hefur beitt víðsvegar um land (sjá t.d. Friðleifur Ingi Brynjarsson 2006, 2008, 2009).

Ferðamenn voru skilgreindir sem þeir sem sögðu sumarleyfi vera tilgang ferðarinnar. Með leyfi viðkomandi lögregluþyrvalda og skiltum og öðrum búnaði frá Vegagerðinni var umferð á öllum vegum um norðanverðan Tröllaskaga stöðvuð kl. 8:00–23:00 á fimmtudegi og laugardegi, fyrstu vikuna í júlí 2009 og einnig á sama tíma árið 2012. Samþærilegar kannanir voru gerðar að vetrarlagi en niðurstöður þeirra eru ekki nýttar hér.

Sumarið 2009 var umferð milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur stöðvuð á Ólafsfjarðarvegi norðan Dalvíkur og í Ketilási í Fljótum. Ólafsfjarðarvegur er eina leiðin til Ólafsfjarðar frá Eyjafirði en í Ketilási koma saman vegir suður Skagafjörð í átt að Hofsósi, norður til Siglufjarðar og austur um Lágheiði til Ólafsfjarðar. Þar var því hægt að stöðva alla umferð milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar, milli Siglufjarðar og Skagafjarðar og milli Ólafsfjarðar og Skagafjarðar. Árið 2012 voru umferðarkannanir gerðar á sömu stöðum en til viðbótar var umferðin um göngin sjálf metin í Héðinsfirði. Alls voru 2.604 bílar stöðvaðir sumarið 2009. Þar af voru 1.325 bílar á Ólafsfjarðarvegi, 1.064 á norðanverðum Siglufjarðarvegi og 215 sem fóru sunnanverðan Siglufjarðarveg og Lágheiði. Sumarið 2012 voru 4.309 bílar stöðvaðir, þar af 1.736 bílar á Ólafsfjarðarvegi, 792 á Siglufjarðarvegi og 46 sem fóru sunnanverðan Siglufjarðarveg og Lágheiði. Til viðbótar voru 1.735 bílar stöðvaðir í Héðinsfirði en sú umferð innan sveitarfélagsins um Héðinsfjarðargöngin er ekki til skoðunar hér.

Í samræmi við aðferðafræði Vegagerðarinnar er meðalumferð áætluð með vegnu meðaltali umferðar á fimmtudegi (vægi á virkum degi: 5/7) og umferðar á laugardegi (vægi á helgardegi: 2/7). Reiknuð meðalumferð var á bilinu 91–105% af raunverulegri meðalumferð samkvæmt umferðarteljrum á Ólafsfjarðarvegi og Siglufjarðarvegi fyrstu vikuna í júlí 2009 og á sama tíma árið 2012. Þetta rennir stöðum undir þá aðferðafræði að reikna meðalumferð sem veginn meðtal umferðar á fimmtudegi og laugardegi. Umferðin fyrstu vikuna í júlí er jafnframt í flestum tilvikum nálægt sumardagsumferð samkvæmt Vegagerðinni (meðaltali júní – september) eða á bilinu 104–112%. Mest er frávikíð 120% á Siglufjarðarvegi sumarið 2009. Góð adsókn að Þjóðlagahátíð á Siglufirði fyrstu helgina í júlí 2009 kann að hafa átt þátt í því.

Þar sem rannsóknin beinist að fjölda ferðamanna í Fjallabyggð fremur en fjölda farartækja þeirra eru niðurstöður umferðarkönnunarinnar umreiknaðar í fjölda ferðamanna. Að meðaltali voru 2,2–2,3 ferðalangar í hverjum bíl á leið til eða frá Fjallabyggð. Að jafnaði voru fleiri ferðalangar í hverjum bíl eftir því sem þeir voru lengra að komnir. Sumarið 2009 voru þannig til dæmis að meðaltali 1,9 farþegar í hverjum bíl frá Akureyri en 2,5 farþegar í hverjum bíl frá höfuðborgarsvæðinu. Að meðaltali voru 2,5 í hverjum bíl þar sem bílstjórinn sagðist vera í sumarleyfi. Niðurstöður byggja á fjölda ferðalanga en ekki fjölda ökutækja.

Kannanir meðal ferðafólks í Fjallabyggð voru gerðar síðustu tvö sumrin fyrir opnun Héðinsfjarðarganganna 2009 og 2010 og fyrstu tvö sumrin eftir opnun þeirra 2011 og 2012. Um var að ræða tveggja blaðsíðna könnun þar sem spurt var um ferðaáætlanir um svæðið og á staðnum, um viðhorf og upplifun af staðnum, auk þess sem upplýsinga var aflað um um kyn, fæðingarár, ríkisfang, menntun og mánaðartekjur svarenda. Ferðamenn voru skilgreindir sem þeir sem aðspurðir sögðust vera ferðamenn í Fjallabyggð.

Listarnir voru lagðir fyrir ferðamenn alls fjórtán daga hvert sumar og stóð fyrirlögn í hálfan dag í hvert sinn. Þannig fékkst tilviljunarúrtak sjö fyrriparta og sjö seinniþarta hvers vikudags um sig. Jafnframt var gögnum safnað um verslunarmannahelgi hvers árs þegar bæjarhátíðin Síldarævintýri á Siglufirði stóð yfir en þær upplýsingar eru ekki nýttar hér. Fyrirlögn hvers dags stóð í fjórar klukkustundir og var leitað eftir svörum frá öllum ferðamönnum sem voru á ferli á þeim tíma. Þegar fleiri en einn voru saman á ferð var spurningalistinn aðeins lagður fyrir einn einstakling í hópnum. Að meðaltali voru 3,7 einstaklingar að baki hverju svari en fjöldinn var breytilegur eftir árum. Þegar lítið var um að vera tóku þannig nær allir ferðamenn þátt í könnuninni en á álagstímum gátu spyrjar aðeins náð til hluta þeirra ferðamanna sem voru á ferli. Því er ekki hægt að fastsetja svarhlutfall könnunarinnar og fjöldi svara gefur ekki áreiðanlega mynd af breytingum á fjölda ferðamanna. Hins vegar má líta á þátttakendur sem tilviljunarúrtak ferðamanna sem gefur skýrar vísbendingar um ferðamynstur, hlutföll mismunandi tegunda gistingar og fjölda gistinátta. Alls fengust 1.029 svör þessi fjögur sumur, 433 svör sumrin 2009–10 en 596 svör sumrin 2011–12. Kynjahlutfall svarenda var nokkuð jafnt, 51% karlar og 49% konur. Talsverður munur var hins vegar á fjölda svarenda eftir byggðakjörnum, en 74% svarenda voru ferðamenn á Siglufirði. Um 38% svarenda voru íslenskir en 62% erlendir ferðamenn. Hlutfall erlendra ferðamanna í þessum gögnum er því herra en fram kemur í umferðarkönnun þessa verkefnis og rannsókn Rögvaldar Guðmundssonar (2014). Það kann að skýrast af mismunandi atferli innlendra og erlendra ferðamanna á áfangastað og meiri sýnileika þeirra síðarnefndu gagnvart rannsakendum á vettvangi.

Opinberar upplýsingar um gistingu gegn greiðslu í Fjallabyggð voru fengnar úr gistináttagrunni Hagstofu Íslands (2014a). Jafnframt fengust upplýsingar frá Hagstofu Íslands (2013) um fjölda gistinátta í Fjallabyggð en vegna samkeppnissjónarmiða eru þær ekki sundurgreindar eftir tegund gistingar. Öllum aðilum sem selja gistingu á hótelum, gistiheimilum og tjaldstæðum er skylt að senda Hagstofu Íslands mánaðarlega gistiskýrslur þar sem fram kemur framboð gistirýmis hjá svaranda, gestakomur og gistinætur eftir þjóðernum. Þessi gagnagrunnur veitir því áreiðanlegar upplýsingar um uppgefinn fjölda ferðamanna sem dvelur gegn greiðslu í einstökum byggðarlögum. Hvorki gisting hjá fjölskyldu og vinum án greiðslu né gisting í eigin frístundahúsnæði kemur fram í þessum gagnagrunni, en samkvæmt könnun Markaðs- og miðlarannsóknna (2013) fyrir Ferðamálastofu gistu nærri helmingur Íslendinga á ferð um landið hjá vinum eða ættingjum árið 2012. Jafnframt er hugsanlegt að í einhverjum tilvikum sé greidd gisting ekki gefin upp og komi því ekki fram í opinberum gögnum.

3. Niðurstöður

Tafla 1 sýnir breytingar á sumardagsumferð til og frá Fjallabyggð í samanburði við helstu vegi á suðvesturhorninu og á Norðurlandi samkvæmt sjálfvirkum umferðarteljurum Vegagerðarinnar. Síðustu þrjú árin fyrir tímabil þessarar rannsóknar (2006–9) dróst umferð um Suðurlandsveg lítilsháttar saman, jókst lítilsháttar á Reykjanesbraut en jókst um 8% á Vesturlandsvegi. Á rannsóknartímanum 2009–12 dróst umferð hins vegar saman um 5% á öllum þremur helstu vegunum frá höfuðborgarsvæðinu. Það er í samræmi við

minnkandi umferð eftir hrún, meðal annars vegna minni kaupmáttar og herra eldsneytisverðs. Með svipuðum hætti varð lítilsháttar aukning á umferð um Hrutafjörð og Öxnadalshéiði vestan Akureyrar árin 2006–2009. Hins vegar jókst umferð um Víkurskarð austan Akureyrar um ríflega fjórðung á því tímabili, og kann uppbygging ferðabjónustu á Húsavík og í Mývatnssveit og aukinn straumur ferðamanna milli Austurlands og Norðurlands að eiga þar hlut að máli. Á rannsóknartímanum 2009–12 dróst umferð hins vegar saman um 7–18% á þessum þremur stöðum á Norðurlandi.

Tafla 1 Breytingar á sumardagsumferð til og frá Fjallabyggð 2006, 2009 og 2012 í samanburði við valda staði á hringveginum samkvæmt umferðarteljorum Vegagerðarinnar

	FJÖLDI			HLUTFALLSLEG BREYTING		
	2006	2009	2012	2006–09	2009–12	2006–12
Suðvesturland						
Reykjanesbraut	11.135	11.619	11.094	4%	-5%	0%
Suðurlandsvegur	10.314	9.903	9.384	-4%	-5%	-9%
Vesturlandsvegur	6.455	6.950	6.601	8%	-5%	2%
Norðurland						
Hrutafjörður	1.918	1.952	1.816	2%	-7%	-5%
Öxnadalshéiði	1.507	1.577	1.291	5%	-18%	-14%
Víkurskarð	1.647	2.079	1.886	26%	-9%	15%
Fjallabyggð						
Siglufjarðarvegur	364	376	332	3%	-12%	-9%
Ólafsfjarðarvegur	540	618	750	14%	21%	39%
Fjallabyggð alls	904	994	1.082	10%	9%	20%

Heimild: Veggerðin 2009, 2010, 2013

Þegar ný leið opnaðist árið 2010 frá Siglufirði til austurs um Héðinsfjarðargöngin til Eyjafjarðar mátti búast við því að hluti þeirrar sumarumferðar sem áður fór um Siglufjarðarveg í Skagafirði færðist yfir á Ólafsfjarðarveg í Eyjafirði. Hins vegar mátti jafnframt búast við nýrri umferð um Siglufjarðarveg með hringumferð um Tröllaskaga. Því var líklegt að umferð myndi aukast um Ólafsfjarðarveg til suðausturs en óljóst hvaða áhrif Héðinsfjarðargöngin myndu hafa á umferð um Siglufjarðarveg til suðvesturs.

Umferð um Ólafsfjarðarveg til suðausturs í átt að Dalvík og Akureyri jókst um 14% á tímabilinu 2006–2009 sem er meira en á þeim vegköflum sem hér eru til samanburðar, að undanskildu Víkurskarði til austurs frá Akureyri. Á rannsóknartímanum 2009–2012 jókst hins vegar umferð um Ólafsfjarðarveg um 21% á sama tíma og umferð dróst saman á vegköflunum sem notaðir eru til samanburðar. Það er því ljóst að á fyrstu árunum eftir opnun Héðinsfjarðarganganna jókst umferðin milli Fjallabyggðar og annarra svæða í Eyjafirði öndvert við þróun umferðar á landinu á þessu tíma.

Breytingar á umferð um Siglufjarðarveg frá Siglufirði til suðvesturs í átt að Sauðárkróki og Reykjavík reyndust svípaðar því sem gerðist í nágrenni við höfuðborgarsvæðið og á hringveginum vestan Akureyrar. Þannig jókst umferðin um Siglufjarðarveg um 3% á tímabilinu 2006–2009 en dróst saman um 12% á tímabilinu 2009–2012. Af þeim tölum verður ekki ráðið með óyggjandi hætti að Héðinsfjarðargöngin hafi haft áhrif á umferðarþunga frá Siglufirði til Skagafjarðar. Því eru ekki sterkar vísbendingar um aukinn hringakstur um Tröllaskaga vegna Héðinsfjarðarganganna.

Tafla 2 sýnir breytingar á búsetu vegfarenda til og frá Fjallabyggð samkvæmt umferðarkönnunum sem gerðar voru sumrin 2009 og 2012. Samkvæmt þeim fjölgar vegfarendum til og frá Fjallabyggð um 22% eftir opnun Héðinsfjarðarganganna. Þessi breyting er hins vegar marktækt mismunandi eftir búsetu vegfarenda ($\chi^2=100,4$; $df=6$; $p<0,001$).

Mest er fjölgunin 71% meðal erlendra vegfarenda, en íslenskum vegfarendum fjölgar um 16%. Íslenskum vegfarendum búsettum á Akureyri fjölgar um tvo þriðju og annars staðar í Eyjafirði um rúman helming. Vegfarendum búsettum í Fjallabyggð fjölgar um 14% og vegfarendum af höfuðborgarsvæðinu um 17%. Hins vegar vekur athygli að vegfarendum búsettum í Skagafirði fækkar um nærri helming.

Þegar litð er sérstaklega til þeirra vegfarenda sem segjast vera í fríu breytist þessi mynd nokkuð en breytingarnar yfir tíma eru áfram marktækt mismunandi eftir búsetu vegfarenda ($\chi^2=18,9$; $df=6$; $p<0,01$). Ferðamönnum fjölgar hlutfallslega mun meira en vegfarendum almennt eða um 52% á tímabilinu 2009–2012. Íslenskum ferðamönnum fjölgar um 44% sem er í samræmi við 38–42% aukningu milli 2010 og 2013 samkvæmt niðurstöðum símakönnunar á landsvísu (Rögnvaldur Guðmundsson 2014). Fjöldi ferðamanna frá Akureyri meira en tvöfaldast, ferðamönnum annars staðar úr Eyjafirði fjölgar um nærri tvo þriðju en ferðamönnum af höfuðborgarsvæðinu um rúman þriðjung. Þá fjölgar íbúum Fjallabyggðar sem eru á faraldsfæti vegna sumarleyfa um 14%, enda auðvelda göngin einnig ferðalög heimamanna til annarra staða á landinu.

Tafla 2 Fjöldi vegfarenda og ferðamanna til og frá Fjallabyggð eftir búsetu samkvæmt umferðarkönnunum sumrin 2009 og 2012

BÚSETA	ALLIR VEGFARENDUR				FERDAMENN			
	2009	2012	Breyt.	Hlutf.	2009	2012	Breyt.	Hlutf.
Ísland	1.995	2.319	324	16%	605	874	269	44%
- Fjallabyggð	529	603	74	14%	32	36	4	13%
- Höfuðborgarsvæði	640	748	108	17%	375	512	137	37%
- Skagafjörður	225	117	-108	-48%	29	20	-9	-31%
- Akureyri	277	454	177	64%	50	103	53	106%
- Eyjafjörður annað	123	191	68	55%	22	36	14	64%
- Annað innanlands	202	203	1	0%	96	118	22	23%
Erlendis	214	367	153	71%	185	325	140	76%
Samtals	2.209	2.686	477	22%	790	1.199	409	52%

Nær allir vegfarendur búsettir erlendis eru ferðamenn og því er hlutfallið meðal ferðamanna búsettra erlendis svipað hlutfallinu meðal vegfarenda sem búsettir eru erlendis almennt eða 76%. Þetta er í góðu samræmi við niðurstöðu rannsóknar meðal erlendra ferðamanna við brottför frá flugstöð Leifs Eiríkssonar (Rögnvaldur Guðmundsson 2014), en samkvæmt henni fjölgaði þeim sem heimsóttu höfðu Fjallabyggð um 71% milli 2010 og 2013.

Þótt sumarumferð hafi aukist um 22% á tímabilinu 2009–2012 hefur umferð önnur en ferðamannaumferð aðeins aukist um 5% (niðurstöður ekki sýndar í töflu). Raunar minnkar umferð önnur en ferðamannaumferð frá höfuðborgarsvæðinu um 11% og frá Skagafirði minnkar hún um 51%. Hins vegar eykst sumarumferð önnur en ferðamannaumferð frá Akureyri og annars staðar frá Eyjafirði um 54–55%. Þessar niðurstöður benda eindregið til þess að tengsl Siglufjarðar við Sauðárkrók og önnur byggðarlög í Skagafirði hafi minnkað mikið á þessum stutta tíma en tengsl við Akureyri og önnur byggðarlög í Eyjafirði aukist að sama skapi. Þótt fjarlægðir hafi minnkað virðist því sem Siglufjörður hafi með opnun ganganna færst af nærsvæði Skagafjarðar yfir á nærsvæði Eyjafjarðar.

3.1 Áhrif hringaksturs á umferðarmynstur

Tafla 3 sýnir sumarumferð vegfarenda annarra en íbúa Fjallabyggðar um norðanverðan Tröllaskaga fyrir og eftir opnun Héðinsfjarðarganganna. Auk íbúa Fjallabyggðar er fá einum ferðamönnum sleppt sem komu frá Fjallabyggð og ætluðu þangað aftur. Sumarumferð ferðamanna hefur aukist mest milli Akureyrar og Fjallabyggðar eða um 66%, og er árið 2012 rétt tæplega helmingur umferðar. umferð hefur einnig aukist um 23–29% milli Fjallabyggðar og annarra staða í Eyjafirði, höfuðborgarsvæðisins og annarra staða vestan Skagafjarðar frá Húnavatnssýslu til Rangárvallasýslu. Lítil breyting verður hins vegar á beinni sumarumferð milli Fjallabyggðar og staða austan Eyjafjarðar frá Suður-Pingeyjarsýslu til Vestur-Skaftafellssýslu. Mesta athygli vekur þó e.t.v. að bein umferð annarra en íbúa Fjallabyggðar milli Skagafjarðar og Fjallabyggðar minnkar um 39%. Heildarumferð annarra en íbúa Fjallabyggðar frá vestri og austri breytist einnig marktækt milli 2009 og 2012. Umferð ferðamanna til og frá vestri dróst saman um 14% en jókst til og frá austri um 50% ($\chi^2=26,3$; $df=5$; $p<0,001$).

Á þessu tímabili nærri tvöfaldast umferð ferðamanna milli Akureyrar og Fjallabyggðar en jafnframt eykst umferð þeirra milli Fjallabyggðar og annarra staða í Eyjafirði, höfuðborgarsvæðinu og annarra staða vestan Skagafjarðar um 35–45%. Umferð ferðamanna milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar stendur hins vegar nánast í stað. Umferð ferðamanna til og frá austri eykst marktækt meira en umferð til og frá vestri. Þannig eykst hún um 20% til og frá vestri en um 68% til og frá austri. Í ljósi þess að umferðin eykst ekki til og frá Skagafirði virðist ljóst að tilkoma Héðinsfjarðarganganna hafi eftir Eyjafjörð sem ferðamannasvæði en, enn sem komið er, fyrst og fremst aukið gegnumstreymi ferðamanna um Skagafjörð milli Fjallabyggðar og áfangastaða lengra til vesturs handan Skagafjarðar.

Niðurstöður spurningakannana meðal íslenskra og erlendra ferðamanna í Fjallabyggð veita nánari upplýsingar um hringakstur um Tröllaskaga. Tafla 4 sýnir að hlutfall ferðamanna á hringferð breytist ekki marktækt eftir opnun Héðinsfjarðarganganna. Erlendir ferðamenn eru umtalsvert og tölfræðilega marktækt ($p < 0,001$) líklegri en íslenskir ferðamenn til að vera á hringferð. Fyrir og eftir göng voru 59-60% erlendra ferðamanna í Fjallabyggð á leiðinni milli austurs og vesturs en aðeins 33-35% íslenskra ferðamanna. Þessi munur breytist ekki eftir opnun ganganna. Hins vegar eru íslenskir ferðamenn marktækt líklegri til að fara um Fjallabyggð frá vestri til austurs en fyrir göng, til dæmis á leið frá höfuðborgarsvæðinu til Akureyrar fremur en öfugt. Vísbendingar eru um svipaðar breytingar meðal erlendra ferðamanna en þær eru minni og ekki tölfræðilega marktækar.

Tafla 3 Fjöldi vegfarenda og ferðamanna til og frá Fjallabyggð eftir áfangastöðum samkvæmt umferðarkönnunum sumrin 2009 og 2012

Til/frá svæðum	ALLIR VEGFARENDUR				FERÐAMENN			
	2009	2012	Breyt.	Hlutf.	2009	2012	Breyt.	Hlutf.
Höfuðborgarsvæði	184	232	48	26%	118	159	41	35%
Skagafjörður	477	293	-184	-39%	169	166	-3	-2%
Annað vestanmegin	116	143	27	23%	71	103	32	45%
Akureyri	529	879	350	66%	192	373	181	94%
Eyjafjörður annað	301	388	87	29%	97	140	43	44%
Annað austanmegin	58	61	3	5%	46	49	3	7%
Til/frá vestri alls	777	668	-109	-14%	358	428	70	20%
Til/frá austri alls	888	1328	440	50%	335	562	227	68%
Samtals	1.665	1.996	331	20%	693	990	297	43%

Ekki verður marktæk breyting á hlutfalli ferðamanna sem fara frá Fjallabyggð sömu leið og þeir komu en straumurinn virðist hins vegar hafa færst frá Skagafirði til Eyjafjarðar. Íslenskum ferðamönnum sem koma að vestan og fara aftur vestur fækkar marktækt úr 46% í 29% en þeim sem koma að austan og fara aftur í austur fjölga marktækt úr 21% í 36%. Vísbendingar eru um svipaðar breytingar meðal erlendra ferðamanna en þær eru minni og ekki tölfræðilega marktækar. Erlendir ferðamenn voru marktækt ólíklegri fyrir ($p < 0,001$) og eftir ($p < 0,01$) göng til að vera á leið frá vestri til vesturs. Eftir opnun ganganna voru þeir jafnframt marktækt líklegri ($p < 0,05$) til að vera á leið frá austri til austurs.

Tafla 4 Flæði ferðamanna til austurs og vesturs samkvæmt ferðamannakönnunum sumrin 2009–2012

	ÍSLENSKIR FERÐAMENN			ERLENDRIR FERÐAMENN		
	2009–10	2011–12	Marktæk breyting	2009–10	2011–12	Marktæk breyting
Hringleið						
Vestur til austurs	11%	23%	,01	19%	27%	---
Austur til vesturs	22%	12%	,01	41%	31%	---
Samtals	33%	35%	---	60%	59%	---
Ekki hringleið						
Vestur til vesturs	46%	29%	,001	21%	15%	---
Austur til austurs	21%	36%	,001	19%	27%	---
Samtals	67%	65%	---	40%	41%	---
<i>Fjöldi</i>	<i>134</i>	<i>253</i>		<i>299</i>	<i>343</i>	

Þessar niðurstöður benda til þess að Héðinsfjarðargöngin hafi styrkt Fjallabyggð sem hluta ferðamannasvæðis Eyjafjarðar. Hlutfall ferðamanna á hringferð um Tröllaskaga hefur ekki aukist, en hlutfall ferðamanna sem heimsækir Fjallabyggð frá Eyjafirði hefur aukist á kostnað Skagafjarðar. Hringleiðin virðist því einkum hafa orðið til þess að hlutfallslega fleiri komi til Fjallabyggðar í gegnum Skagafjörð og haldi síðan áfram til Eyjafjarðar.

3.2 Breytingar á fjölda gistinátta

Tafla 5 sýnir að skv. gistináttaskýrslum Hagstofu Íslands fjölgaði gistinóttum í Fjallabyggð um 93% síðustu þrjú árin fyrir tímabil rannsóknarinnar 2006–2009. Fjölgun gistinátta innlendra og erlendra ferðamanna var svipuð á þessu tímabili. Á þriggja ára tímabili 2009 til 2012 fækkaði hins vegar gistinóttum lítið eitt. Bakvið þá breytingu er 39% fjölgun gistinga erlendra ferðamanna en 23% fækkun gistinga íslenskra ferðamanna. Á tímabilinu 2006–2012 fjölgaði því gistinóttum íslenskra ferðamanna um 50% en erlendra ferðamanna um 160%.

Tafla 5 Fjöldi gistinátta ferðamanna í Fjallabyggð 2006, 2009 og 2012 eftir ríkisfangi

	FJÖLDI			HLUTFALLSLEG BREYTING		
	2006	2009	2012	2006–09	2009–12	2006–12
Íslenskir ríkisborgarar	3.234	6.304	4.862	95%	-23%	50%
Erlendir ríkisborgarar	1.179	2.206	3.067	87%	39%	160%
Samtals gistinætur	4.413	8.510	7.929	93%	-7%	80%

Heimild: Hagstofa Íslands, 2013

Fjölgun gistinátta íslenskra ferðamanna í Fjallabyggð sem sýnd er í töflu 5 virðist því öll hafa komið fram fyrir opnun Héðinsfjarðarganganna, og gistingum þeirra virðist raunar

hafa fækkað umtalsvert eftir göng, skv. töflu 5. Að því marki sem íslenskum ferðamönnum hefur fjölgað í Fjallabyggð kann Fjallabyggð í auknum mæli vera áfangastaður í dagsferðum Íslendinga sem gista annars staðar. Eftir göng er Fjallabyggð í auknum mæli gististaður erlendra ferðamanna en það nær ekki að veга upp á móti færri gistingum íslenskra ferðamanna.

Tafla 6 sýnir breytingar á hlutfalli ferðamanna sem gista í Fjallabyggð, tegund gistingar og fjölda gistinátta samkvæmt ferðamannakönnunum sumrin 2009–2012. Mun fleiri ferðamenn koma í dagsferð án þess að gista á svæðinu og á það við um rúman þriðjung íslenskra ferðamanna og rúman helming erlendra ferðamanna eftir göng.

Gisting í tjaldi eða húsbíl er algengasta tegund gisting íslenskra og erlendra ferðamanna og breyttist það ekki með göngunum. Heimagistingum fækkar hins vegar umtalsvert, bæði í heildarfjölda og sem hlutfalli af öllum ferðamönnum. Íslenskir ferðamenn voru ólíklegri en erlendir ferðamenn til að gista á hóteli, og í samræmi við gistináttatölur Hagstofunnar fækkaði þeim hlutfallslega eftir opnun ganganna.

Tafla 6 Gisting, tegund gistingar og meðalfjöldi gistinátta í Fjallabyggð samkvæmt ferðamannakönnunum 2009–2012

	EINSTAKLINGAR			GISTINÆTUR MEÐALTÖL		
	2009–10	2011–12	Breyting (markt.)	2009–10	2011–12	Breyting (markt.)
Gista ekki						
Íslenskir ferðamenn	17%	32%	p.<0,001	0	0	---
Erlendir ferðamenn	45%	57%	p.<0,05	0	0	---
Munur (marktækni)	p.<0,001	p.<0,001		---	---	
Hótel/gistiheimili						
Íslenskir ferðamenn	7%	3%	p.<0,05	2,9	2,3	---
Erlendir ferðamenn	14%	9%	---	2,0	2,0	---
Munur (marktækni)	p.<0,05	p.<0,001		---	---	
Heimaginging				6,0	4,9	
Íslenskir ferðamenn	26%	10%	p.<0,001	4,4	4,7	---
Erlendir ferðamenn	6%	3%	---	6,4	6,0	---
Munur (marktækni)	p.<0,001	p.<0,01		---	---	
Tjaldstæði/húsbíll				2,4	2,7	
Íslenskir ferðamenn	45%	48%	---	2,5	2,8	---
Erlendir ferðamenn	33%	28%	---	1,5	2,6	---
Munur (marktækni)	p.<0,01	p.<0,01		p.<0,01	---	
Fríst.hús/bústaður				2,4	2,7	
Íslenskir ferðamenn	5%	7%	---	15,1	8,1	---
Erlendir ferðamenn	2%	3%	---	2,0	10,6	p.<0,05
Munur (marktækni)	p.<0,01	p.<0,05		p.<0,05	---	
<i>Samtals fjöldi</i>	<i>433</i>	<i>596</i>				

Meðalfjöldi gistinátta á hótélum og gistiheimilum er ekki marktækt mismunandi milli íslenskra og erlendra ferðamanna sem gista á annað borð og meðalfjöldinn breyttist ekki marktækt eftir göng. Að teknu tilliti til fjölgunar ferðamanna samkvæmt umferðarkönnun benda þessar niðurstöður til þess að íslenskum ferðamönnum á hótélum og gistiheimilum hafi fækkað en erlendum ferðamönnum í slíkri gistingu fjölgað eftir opnun Héðinsfjarðarganga. Það er í samræmi við gistináttatölur Hagstofu Íslands (2013).

4. Umræða

Jafnari dreifing ferðamanna um landið og árið um kring eru meðal mikilvægustu áskorana íslenskrar ferðapjónustu (Ferðamálastofa 2011). Í stefnumótunarráttum vegna Sóknaráætlunar landshluta töldu þátttakendur þjóðfunda í öllum landshlutum utan höfuðborgarsvæðisins tækifæri í ferðapjónustu vera mesta sóknarfæri síns landshluta (Forsætisráðuneytið 2010). Í því sambandi skipta samgöngur innanlands verulegu máli. Þótt erfiðar samgöngur geti raunar haft ákveðið aðdráttarafl fyrir ævintýragjarna ferðamenn byggir arðvænleg ferðapjónusta almennt á greiðfærum leiðum og fyrirsjáanlegum straumi ferðamanna. Umræða um samgöngubætur víða um land snýst því í vaxandi mæli um þarfir ferðapjónustunnar ekki síður en mikilvægi öruggra samgangna fyrir heimamenn (Alþingi 2012, 2013, 2014; Vísir 2014). Með opnun Héðinsfjarðarganganna haustið 2010 komust áhugaverð og tiltölulega einangruð samfélög sem búa við náttúrufegurð og sýnilega sögu í seilingarfjarlægð við stærri áfangastaði ferðamanna. Vonir heimamanna um hlutdeild í vaxandi fjölda ferðamanna til landsins virðast hafa ræst að verulegu leyti en ekki endilega með þeim hætti sem búist hafði verið við fyrir opnun Héðinsfjarðarganganna.

Þannig fjölgaði ferðamönnum í Fjallabyggð um helming eftir opnun Héðinsfjarðarganganna en umferðin um Tröllaskaga virðist öðruvísi en búist var við. Svipað hlutfall ferðamanna er á hringleið meðan hlutfallslega fleiri ferðamenn fara fram og til baka til austurs í Eyjafjörð og lengra á kostnað slíkra ferða vestur í Skagafjörð og lengra. Fjöldi ferðamanna á leið beint milli Akureyrar og Fjallabyggðar tvöfaldaðist milli 2009 og 2012 en fjöldi ferðamanna á leið til og frá áfangastöðum í Skagafirði hefur ekki breyst. Hins vegar hefur ferðamönnum fjölgað talsvert á leið beint milli Fjallabyggðar og höfuðborgarsvæðisins eða annarra fjarlægari áfangastaða til vesturs. Þannig má segja að Héðinsfjarðargöngin hafi í grófum dráttum tengt Fjallabyggð inn á ferðamannasvæði Eyjafjarðar og gert Fjallabyggð að áfangastað ferðamanna milli höfuðborgarsvæðisins og Akureyrar. Hringurinn um Tröllaskaga sem slíkur virðist hins vegar enn sem komið er ekki vera mikilvægur þáttur ferðapjónustunnar og ekki er algengt að ferðamenn í Fjallabyggð séu á leið til eða frá áfangastöðum í Skagafirði eins og væntingar stóðu til (sbr. Edward H. Huijbens 2010, Hjalti Jóhannesson, Grétar Þór Eypórsson og Kjartan Ólafsson 2001).

Þá virðast Héðinsfjarðargöngin hafa tryggt Fjallabyggð hlutdeild í mikilli aukningu erlendra ferðamanna á Íslandi. Erlendir ferðamenn eru burðarás íslenskrar ferðapjónustu með þrjár af hverjum fjórum greiddum gistinóttum (Hagstofa Íslands 2014). Þótt vægi erlendra ferðamanna sé minna utan höfuðborgarsvæðisins eiga þeir ríflega helming allra gistinátta þar. Mikill meirihluti ferðamanna í Fjallabyggð eru hins vegar Íslendingar

og eru íbúar höfuðborgarsvæðisins um helmingur þeirra. Á tímabilinu 2010–2013 fjölgaði erlendum ferðamönnum í Fjallabyggð um 76% samanborið við 70% fjölgun erlendra ferðamanna á Keflavíkurflugvelli (Ferðamálastofa 2014). Erlendir ferðamenn eru nú um fjórðungur allra vegfarenda í sumarleyfi á leið til eða frá Fjallabyggð og breikka þeir þannig grundvöll ferðaþjónustunnar umtalsvert. Þessar niðurstöður benda til þess að bætтар samgöngur geti aukið hlutdeild erlendra ferðamanna á jaðarsvæðum íslenskrar ferðaþjónustu.

Athygli vekur að fjölgun ferðamanna hefur ekki skilað sér í fjölgun gistinátta í Fjallabyggð og gistingum á hótélum og gistiheimilum fækkar hlutfallslega eftir göng. Fyrirhuguð opnun á nýju hóteli á Siglufirði kann þó að breyta þeirri mynd þar sem þar virðist áhersla lögð á samþættingu við aðra þætti ferðaþjónustu umfram gistiþáttinn. Þá er athyglisvert að hlutfall íslenskra ferðamanna sem gista hjá vinum eða fjölskyldu lækkar úr einum af hverjum fjórum í einn af hverjum tíu á þessu tímabili. Þetta bendir til þess að stór hluti íslenskra ferðamanna í Fjallabyggð hafi haft persónuleg tengsl við staðinn en ferðamönnum án slíkra tengsla hafi fjölgað til muna eftir göng. Í þessu sambandi skiptir máli að fjöldi Akureyringa og annarra Eyfirðinga sem komu til Fjallabyggðar í sumarleyfi tvöfaldaðist eftir opnun ganganna og var þá rúmlega áttundi hver ferðamaður í Fjallabyggð búsettur í Eyjafirði. Eftir opnun ganganna gista jafnframt hlutfallslega fleiri innlendir og erlendir ferðamenn annars staðar og fara í dagsferðir til Fjallabyggðar. Þótt gera megi ráð fyrir auknum tekjum af ferðamönnum eftir opnum ganganna er því ólíklegt að slíkar tekjur hafi aukist í samræmi við fjölgun ferðamanna.

Í mati á samfélagsáhrifum Héðinsfjarðarganga frá árinu 2001 voru sérstaklega færð fyrir því rök að göngin myndi stækka og styrkja Eyjafjörð sem eitt atvinnu- og þjónustusvæði (Hjalti Jóhannesson, Kjartan Ólafsson og Grétar Þór Eypórsson 2001). Nærri helmingur þeirra sem ferðast um Norðurland gistir í Eyjafirði og öflug ferðaþjónusta hefur verið byggð upp austan Eyjafjarðar, sérstaklega á grundvelli náttúru Mývatnsveitar og hvalaskoðunar frá Húsavík. Svo virðist sem söguslóðir og náttúra Fjallabyggðar séu orðin órjúfanlegur hluti þessa samfellda ferðamannasvæðis. Héðinsfjarðargöngin virðast þannig hafa stuðlað að eflingu ferðaþjónustu og fjölbreyttara atvinnulífi á svæði sem búið hefur við fólksfækkun og hnignun frumframleiðslunnar um langt árabil. Möguleikar á því að lengja dvöl ferðamanna og fjölga gistinóttum þeirra er ein mikilvægasta áskorun ferðaþjónustu í Fjallabyggð, jafnframt því sem erlendir ferðamenn eru þar hlutfallslega fáir þrátt fyrir mikla fjölgun síðustu ára. Þá eru samgöngur að vetrarlagi fremur erfiðar um Ólafsfjarðarveg að austanverðu og Siglufjarðarveg að vestanverðu og takmarkar það möguleika á hlutdeild Fjallabyggðar í vaxandi vetrarferðamennsku og ferðaþjónustu sem heilsársatvinnugrein. Á aðalskipulagi Fjallabyggðar er gert ráð fyrir nýjum jarðgöngum milli Dalvíkur og Ólafsfjarðar annars vegar og milli Siglufjarðar og Skagafjarðar hins vegar, en ólíklegt má telja að ráðist verði í frekari stórframkvæmdir í jarðgangagerð á þessu svæði á næstu árum.

Það er hins vegar full ástæða til að staldra við þá niðurstöðu að þetta fjölbreytta ferðamannasvæði virðist ekki ná til náttúru og söguslóða Skagafjarðar. Þvert á móti virðast tengsl Fjallabyggðar við Skagafjörð hafa minnkað eftir opnun Héðinsfjarðarganganna.

Þannig hefur ferðum Skagfirðinga til Fjallabyggðar fækkað um helming eftir opnun ganganna og Skagfirðingum sem heimsækja Fjallabyggð í sumarleyfi hefur fækkað um nærri þriðjung. Aukinn ferðamannastraumur til Fjallabyggðar gæti þannig einkum skilað sér í gegnumstreymi um Skagafjörð án lengri viðdvalar í héraðinu. Umferð til áfangastaða í Skagafirði gæti því aukist en heimsóknartími á þeim stöðum styst. Hugmyndir um Tröllaskagahringinn með áherslu á náttúru og menningu sjávarbyggða við ysta haf fyrir miðju á samfelldu ferðamannasvæði frá Sauðárkróki í vestri til Húsavíkur í austri og frá Siglufirði í norðri til Akureyrar í suðri virðast því ekki hafa gengið eftir enn sem komið er. Slíkar breytingar fylgja ekki sjálfkrafa í kjölfar samgöngubóta heldur krefjast þær samstillts átaks stjórnvalda og heimamanna um vöruþróun í ferðaðjónustu og nýtingu þeirra möguleika sem skapast með fjárfestingum í innviðum samfélagsins.

Heimildir

- Alþingi. 2008. *Lög um samgönguáætlun nr. 33/2008*. Sótt 11. júní 2014 af: <http://www.althingi.is/lagas/143a/2008033.html>
- Alþingi. 2011. *Þingskýktun um ferðamálaáætlun 2011–2020*. Lögð fyrir Alþingi á 139. löggjafarþingi 2010–2011. Sótt 11. júní 2014 af: <http://www.althingi.is/altext/139/s/pdf/1657.pdf>
- Alþingi. 2012. *Þingskýktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022*. Lögð fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011–2012. Sótt 6. febrúar 2014 af: <http://www.althingi.is/altext/140/s/pdf/1630.pdf>
- Alþingi. 2013. *Skýrsla atvinnuvega- og nýsköpunarráðherra um stöðu ferðaðjónustunnar*. Lögð fyrir Alþingi á 141. löggjafarþingi 2012–2013. Sótt 19. febrúar 2014 af: <http://www.atvinnuvegaraduneyti.is/media/Acrobat/Skyrsla-Atvinnuvega--og-nyskopunarradherra.pdf>
- Alþingi. 2014. *Tillaga til þingskýktunar um stefnumótandi byggðaáætlun fyrir árin 2014–2017*. Þskj. 1630, 2012. Sótt 6. febrúar 2014 af: <http://www.althingi.is/altext/143/s/0468.html>
- Andrea Hjálmsdóttir, Edward H. Huijbens, Eyvör J. Bjarnadóttir, Grétar Þór Eypórssón, Hjalti Jóhannesson, Jón Þorvaldur Heiðarsson, Kjartan Ólafsson, Sveinn Arnarsson, Vífill Karlsson og Þóroddur Bjarnason. 2011. *Greinargerð fagbóps Háskólans á Akureyri vegna samgönguáætlunar 2011–22*. Akureyri: Háskólinn á Akureyri.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir. 2010. „Planning Nature Tourism in Iceland based on Tourist Attitudes“, *Tourism Geographies*, 12(1), 25–52.
- Atli Þór Ægisson. 2011. *Sanngirni eða síngirni? Umfjöllun fréttablaða um Héðinsfjarðargöng 2005–2010*. Loka-
verkefni við Háskólann á Akureyri.
- Ásgeir Jónsson. 2004. „Þjóðhagslegur ábati ferðaðjónustu og hlutverk ríkisins“, *Landabréfið*, 20(1), 51–67.
- Ásgeir Jónsson, Njáll Trausti Friðbertsson og Þórhallur Ásbjörnsson. 2006. *Hagræn ábrif ferðaðjónustu. Greint eftir svæðum á Íslandi*. Akureyri: Ferðamálaásetur Íslands.
- BB. 2013. *Ferðamenn afboka vegna ástands vegarins um Kjálkafjörð*. BB, 24. maí 2013, sótt 19. febrúar 2014 af: <http://bb.is/?PageID=26&NewsID=181896>
- Boston Consulting Group. 2013. *Northern Sights: The future of tourism in Iceland*. Boston: The Boston Consulting Group.
- Byggðastofnun. 2014. *Ársskýrsla 2013*. Byggðastofnun: Sauðárkróki, sótt 31. október 2014 af: <http://www.byggdastofnun.is/static/files/Arsskyrslur/arsskyrsla-2013.pdf>
- Contini, C., Scarpellini, P. and Polidori, R. 2009. „Agri-tourism and rural development: the Low-Valdelsa case, Italy“, *Tourism Review*, 64(4), 27–36.
- Edward H. Huijbens. 2010. „Ferðamenn í Fjallabyggð sumarið 2009“, í Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn Stefánsson (ritstj.), *Fjallabyggð fyrir Héðinsfjarðargöng. Samgöngur, samfélag og byggðaðjónusta* (bls. 38–49). Akureyri: Háskólinn á Akureyri.

- Edward H. Huijbens og Gunnar Þ. Jóhannesson. 2013. *Ferðamál á Íslandi*. Reykjavík: Mál og menning.
- Eiríkur Sigurðsson. 1976. „Héðinsfjörður og Hvanndalir“, *Sútur*, 6(1), 3-30.
- Eyrún Jenný Bjarnadóttir og Edward H. Huijbens. 2012. *Millilandaflug um Akureyrarflugvöll – könnun meðal brottfararfarþega sumarið 2012*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- Forsætisráðuneytið. 2010. Niðurstöður 20/20 Sóknaráætlunar. Reykjavík: Forsætisráðuneytið.
- Ferðamálastofa. 2011. *Ferðamálaáætlun 2011-2020*, sótt 17. desember 2013 af: <http://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/utgefid-efni/stefnumotun-og-skipulag/ferdamalaaetlun-2011-2020>
- Ferðamálastofa. 2014. *Tölur og útgáfur*, sótt 6. febrúar 2014 af: <http://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur>
- Frenç, C. 2013. *The Economic Benefits of Tourism in Iceland: Boosting the Icelandic Tourism Satellite Account Development - Icelandic Tourism Satellite Account (TSA) – A Conformity Assessment with United Nations standards for TSA – Part I*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- Friðleifur Ingi Brynjarsson. 2006. *Víkurskarð: Umferðarkönnun 2005*. Akureyri: Vegagerðin.
- Friðleifur Ingi Brynjarsson. 2008. *Öxnadalur: Umferðarkönnun 2007*. Akureyri: Vegagerðin.
- Friðleifur Ingi Brynjarsson. 2009. *Berufjörður: Umferðarkönnun 2008*. Akureyri: Vegagerðin.
- Guðjón Jónsson. 2001. „Jarðgöng: Pólítísk greiningaþoka á Tröllaskaga“, *Morgunblaðið*, 22. desember 2001.
- Guðmundur Karl Jónsson. 2005. „Stærsta samgönguhneyksli Íslandssögunnar“, *Morgunblaðið*, 25. október 2005.
- Guðrún Þóra Gunnarsdóttir og Gunnar Þór Jóhannesson. 2012. „Sköpunarverkið Strandir – þrenns konar sjónarhorn“, í Ingjaldur Hannibalsson (ritstj.), *Rannsóknir í félagsvísindum XIII* (bls. 1-12). Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- Gunnar Helgi Kristinnsson. 2013. Raunhæf skynsemi eða stefnufálm? Samband þings og framkvæmdarvalds við undirbúning opinberra stefnumótunar. *Stjórnsmál og stjórnsýsla*, 9, 257–277.
- Gunnar Þ. Jóhannesson. 2012. „Tími til að tengja? Af stefnumótun í ferðaþjónustu á Íslandi“, *Stjórnsmál og stjórnsýsla*, 8(1), 173-193.
- Gunnar Þ. Jóhannesson, Edward Huijbens og R. Sharpley. 2010. „Icelandic Tourism: Opportunities and Threats“, *Tourism Geographies*, 12(2), 278-301.
- Hagstofa Íslands. 2011. *Ferðaþjónustureikningar 2009-2011*. Reykjavík: Hagstofa Íslands.
- Hagstofa Íslands. 2013. *Gistinatur á Siglufirði og Ólafsfirði*. Tölvupóstur frá Hildi Kristjánsdóttur, sendur 4. desember 2013.
- Hagstofa Íslands. 2014a. *Gistinatur, gestakomur og meðaldvalarlengd á öllum tegundum gististaða 1998–2012*, sótt 6. febrúar af: <http://www.hagstofa.is/Hagtolar/Ferdamal-samgongur-UT/Gisting>
- Hagstofa Íslands. 2014b. *Helstu lídir útflutnings vöru og þjónustu 2009–2013*, sótt 6. febrúar 2014 af: <http://hagstofa.is/pages/2271>
- Héðinn Unnsteinsson og Pétur Berg Matthíasson. 2012. „Stefnumótun og áætlanagerð ráðuneyta: Leiðir að einföldun og samhæfingu“, *Stjórnsmál og stjórnsýsla*, 8, 153–172.
- Hjalti Jóhannesson, Kjartan Ólafsson, og Grétar Þór Eypórsson. 2001. *Jarðgöng og vegagerð á norðanverðum Tröllaskaga – mat á samfélagsáhrifum*. Akureyri: RHA.
- Hjalti Þórðarson. 2000. „Vegbætur á utanverðum Tröllaskaga“, *Morgunblaðið*, 22. desember 2000.
- Lovelock, B., Lovelock, K. and Normann, Ø. 2010. „The Big Catch: Negotiating the Transition from Commercial Fisher to Tourism Entrepreneur in Island Environments“, *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 15(3), 267-283.
- Markaðs- og miðlarannsóknir. 2012. *Könnun meðal erlendra ferðamanna á Íslandi sumarið 2011*. Reykjavík: Markaðs- og miðlarannsóknir.
- Markaðs- og miðlarannsóknir. 2013. *Ferðalög Íslendinga 2012 og ferðaáform þeirra 2013*. Reykjavík: Ferðamálastofa.
- Nyseth, T. og Viken, A. (ritstj.). 2009. *Place Reinvention: Northern Perspectives* Farnham: Ashgate.
- Rofe, M. W. 2013. „Considering the Limits of Rural Place Making Opportunities: Rural Dystopias and Dark Tourism“, *Landscape Research*, 38(2), 262–272.

- Rögnvaldur Guðmundsson. 2014. Ferðamenn í Fjallabyggð 2004–2013. Hafnarfirði: Rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar.
- Stefán Friðbjarnarson. 2005. „Héðinsfjarðargöng: Efnahagsleg, félagsleg og söguleg rök“, *Morgunblaðið*, 27. maí 2005.
- Trausti Sveinsson. 2005. „Vitlaus jarðgöng“, *Morgunblaðið*, 23. apríl 2005.
- TSA:RMF. 2008. *Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework*. Luxembourg, Madrid, New York, Paris: United Nations, Statistical Office of the European Communities Eurostat, World Tourism Organization, Organization for Economic Co-operation and Development.
- Vegagerðin. 1999. Vegtengingar milli byggðarlaga á norðanverðum Tröllaskaga Skýrsla samráðshóps um endurbýggingu vegar um Lágheiði og tengd málefni Vegagerðin 1999. [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Tröllaskagi-annad_4/\\$file/vegtengingar.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Tröllaskagi-annad_4/$file/vegtengingar.pdf)
- Vegagerðin. 2000. *Jarðgangaaætlun*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Vegagerðin. 2007. *Sólarbringsumferð á fóstum talningarstöðum 2006*, sótt 29. október 2014 af: [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/r_cross_umferd_2006/\\$file/r_cross_umferd_2006.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/r_cross_umferd_2006/$file/r_cross_umferd_2006.pdf)
- Vegagerðin. 2010. *Sólarbringsumferð á fóstum talningarstöðum 2009*, sótt 29. október 2014 af: [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/r_cross_umferd_2009/\\$file/r_cross_umferd_2009.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/r_cross_umferd_2009/$file/r_cross_umferd_2009.pdf)
- Vegagerðin. 2011. *Kostnaður við Héðinsfjarðargöng – villandi umræða um aukinn kostnað leiðrétt*. Sótt 11. júní 2014 af: <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/nr/4801>
- Vegagerðin. 2013. *Sólarbringsumferð á fóstum talningarstöðum 2012*, sótt 29. október 2014 af: [http://www.vegagerdin.is/Vefur2.nsf/Files/r_cross_umferd_2012/\\$file/r_cross_umferd_2012.pdf](http://www.vegagerdin.is/Vefur2.nsf/Files/r_cross_umferd_2012/$file/r_cross_umferd_2012.pdf)
- Vísir. 2014. „Samgöngur eru akkillesarhællinn“. *Vísir*, 8. janúar 2014. Sótt 19. febrúar 2014 af <http://www.visir.is/samgongur-eru-akkillesarhaellinn/article/2014140109230>
- Þóroddur Bjarnason. 2012. „Hagsmunir íslenskra sjávarbyggða við endurskoðun fiskveiðistjórnunar“, *Tímarit um viðskipti og efnahagsmál*, 9(3), 1-20.
- Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn Stefánsson (ritstj.). 2010. *Fjallabyggð fyrir Héðinsfjarðargöng: Samgöngur, samfélag og byggðapróun*. Akureyri: Háskólinn á Akureyri.
- Þóroddur Bjarnason og Sveinn Arnarsson. 2012. „Slys á hættulegustu vegum landsins“. *Læknablaðið*, 98, 103–108.