

Staða kynjanna fyrir og eftir opnun Héðinsfjarðarganga: Samgöngur, viðhorf til vinnumarkaðar og verkaskipting á heimilum

Andrea Hjálmsdóttir
Háskólanum á Akureyri
Atli Hafþórsson
Háskóla Íslands

Útdráttur: Í þessari grein er fjallað um áhrif Héðinsfjarðarganga á líf karla og kvenna í Fjallabyggð byggt á niðurstöðum íbúakannana sem lagðar voru fyrir í sveitarfélaginu 2009 og 2012. Áhrifin eru skoðuð út frá stöðu kynjanna í sveitarfélaginu og þeim breytingum sem göngin hafa haft í för með sér á hana og viðhorfum kynjanna. Í ljós komu áhugaverðar breytingar á þeim tíma sem konur og karla verja til ferða innan og utan Fjallabyggðar þar sem saman dregur með kynjunum því konur hafa aukið töluvert ferðatíma sinn. Ljóst má vera að þær miklu væntingar sem íbúar höfðu gert til breytinga á vinnumarkaði hafa ekki gengið eftir miðað við niðurstöður rannsóknarinnar en jákvæðar vísbendingar eru um jafnari verka-skiptingu á heimilum á milli kannana. Fyrstu vísbendingar um þróun samfélagsins í Fjallabyggð eftir opnun ganganna út frá kynjafræðilegu sjónarhorni gefa því ekki tilefni til að ætla að þau styrki í sessi hefðbundna verkaskiptingu kynjanna.

Lykilorð: Jafnrétti kynjanna ■ samgöngur ■ vinnumarkaður ■ verkaskipting

Abstract: In this article we focus on the daily lives of men and women living in Fjallabyggð before and after the opening of the tunnel through Héðinsfjörður in 2010. The findings are based on two surveys conducted among the inhabitants of Fjallabyggð during the fall of 2009 and 2012. The effect of the tunnel are viewed from gendered attitudes towards the labour market, the time spent on travelling within and outside the community of Fjallabyggð and the gendered division of household labour. The findings reveal interesting changes regarding the time spent on travelling both within and outside the area, showing that both men and women spend more time travelling after the opening of the Héðinsfjörður-tunnel, and that women are increasing their travelling time even more than men. The inhabitants' optimistic views on rapid changes towards increasing labour opportunities in the community were not met over the period between the surveys, but there are signs of a more gender equal division of labour in the community and it seems that the opening of the tunnel has not strengthened traditional division of household labour.

Keywords: Gender equality ■ commuting ■ labour market ■ household labour

Inngangur

Eitt flóknasta verkefnið sem nútímafjölskyldur standa frammi fyrir er samræming fjölskyldu og atvinnulífs í hinu daglega lífi. Þar spila meðal annars inn í fjölskylduform, fjöldi barna, vinnutími, búseta og samgöngur. Opinber stuðningur við fjölskyldur og samgöngubætur geta því haft mikið um það að segja hvernig fólki tekst til við að samræma fjölskyldu og atvinnu og í nútímasamfélagi gegna samgöngur sífellt stærra hlutverki í daglegu lífi fólks, bæði á þéttbýlli og dreifbýlli svæðum. Segja má að sjónarhorn samgöngumála hafi í gegnum tíðina verið karllægt og samspil kyns og samgangna hefur til þessa fengið lítinn fókus í skipulagningu og stefnumótun í samgöngumálum, og bent hefur verið á mikilvægi kynjasamþættingar í þessum málaflokki (Christensen, Poulsen, Oldrup, Malthesen, Breengaard og Holmen, 2007; Dobbs, 2007; Wheatly, 2012).

Kenningalegum grunni á tengslum kyns og samgangna er ábótavant (Christensen o.fl., 2007; Law, 1999) enda er slíkt sjónarhorn í rannsóknum á samgöngum tiltölulega nýlegt. Í því samhengi hefur til að mynda Dobbs (2007) bent á að samgöngur eru meira en bara tengingar á milli landfræðilegra staða og hafa verður í huga að þær gegna stóru hlutverki í mótun samfélaga. Á sama hátt er hreyfanleiki kynjanna félagsleg smíði (Dobbs, 2007). Þá er tíminn mikilvægur í þessu samhengi og þá kannski ekki síst ójöfn skipting tíma karla og kvenna til ferðalaga í og úr vinnu sem margt fræðafólk hefur beintengt við verkaskiptingu kynjanna og frekari ábyrgð kvenna á barnauppleði og almennum störfum er tengjast heimilinu (Christensen o.fl., 2007; Dobbs, 2007).

Hérlandar og erlendar rannsóknir benda til þess að stórfelldar samgöngubætur hafi meiri áhrif á daglegar samgönguvenjur karla en kvenna með þeim hætti að atvinnusvæði karla er líklegra til þess að stækka í kjölfar samgöngubóta en atvinnusvæði kvenna (Björk Sigurgeirsdóttir, 2004; Christensen o.fl., 2007; Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2004). Hér á landi hefur verið sýnt fram á þessi ólíku áhrif samgöngubóta á kynin í kjölfar þess að Hvalfjarðargöngin voru opnuð. Rannsókn á áhrifum þeirra sýndi að konur í nágrannasveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins, vestan megin ganganna, urðu fyrir minni áhrifum af tilkomu þeirra en karlar. Tilkoma ganganna hafði með öðrum orðum minni áhrif á atvinnusókn og ferðavenjur þeirra en karla (Björk Sigurgeirsdóttir, 2004). Hefðbundin verkaskipting karla og kvenna þar sem konur bera meiri ábyrgð á heimilishaldi og barnauppleði hefur einnig áhrif á ferðavenjur fjölskyldufólks. Rannsóknir benda til þess að þetta hafi þau áhrif í daglegu lífi fólks að konur eru líklegri til að skutla og sækja börn í leikskóla eða skóla á leið í og heim úr vinnu og þær verja að jafnaði skemmri tíma í ferðir á milli heimilis og vinnustaðar (Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2004; Rapino og Cooke, 2011; Schwanen, 2007; Wheatley, 2012). Í dreifbýlli samfélögum geta samgöngur einnig haft viðameiri áhrif á daglegt líf fjölskyldufólks, ekki síst þegar langar vegalengdir þarf að fara til og frá vinnu. Hvað samgöngubætur varðar hafa rannsóknir hér á landi sýnt að breytingar á samgöngum geta haft ólík áhrif á lífsmynstur karla og kvenna þar sem kynin nota vegakerfið með ólíkum hætti (Björk Sigurgeirsdóttir, 2004; Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2004; Þóra Kristín Þórsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2010).

Íslenskar rannsóknir sýna að þó að konur hafi með markvissum hætti dregið úr þeim stundum sem þær verja til vinnu innan heimilisins og karlar hafi á sama tíma aukið sitt framlag þar bera konur enn hitann og þungann af þeim ólaunuðu störfum sem unnin eru á heimilinu, auk þess að bera meginábyrgð á uppleði barnanna (Gyða Margrét Pétursdóttir, 2012; Kolbeinn Stefánsson og Þóra Kristín Þórsdóttir, 2010; Þóra Kristín Þórsdóttir, 2012). Giftar konur verja allt að 11 fleiri klukkustundum á viku til heildarvinnu inni á heimilum en giftir karlar og þar ræður mestu sá tími sem þær verja til umönnunar barna (Þóra Kristín Þórsdóttir,

2012). Bent hefur verið á að samþætting á einkalífi og atvinnu hefur fengið aukið vægi í pólitískri umræðu og stefnumótun á síðustu misserum (Guðný Björk Eydal, 2012) en þó má greina merki um stöðnun eða jafnvel bakslag í jafnréttismálum í íslensku þjóðfélagi. Þrátt fyrir mikla atvinnuþátttöku kvenna sýna rannsóknir fram á tiltölulega stöðugan launamun kynjanna, konum í óhag, og lágt hlutfall kvenna í valdastöðum í samfélaginu (Hagstofa Íslands, 2013; Kristín Ástgeirsdóttir, 2006; Þorgerður Einarsdóttir og Kristjana Stella Blöndal, 2004).

Gríðarlegar breytingar hafa orðið á þátttöku kvenna í hinu opinbera lífi á síðustu áratugum og er atvinnuþátttaka íslenskra kvenna ein sú mesta í hinum vestræna heimi (sjá t.d. Hagstofa Íslands, 2013; Kolbeinn Stefánsson, 2012). Þá hefur fæðingartíðni hér á landi haldist há í samanburði við flest vestræn ríki (Guðný Björk Eydal, 2012; Sigrún Júlíusdóttir, 2012) á sama tíma og konur hafa aukið atvinnuþátttöku sína meira en gerst hefur annars staðar. Vissulega eru íslenskir karlar mjög virkir á vinnumarkaði (Kolbeinn Stefánsson, 2012) en í ljósi atvinnuþátttöku kvenna má ljóst vera að hið hefðbundna fyrirvinnuáhrif, þar sem karlinn sér einn um framfærslu fjölskyldunnar, er liðið undir lok og sambúðarfólk sér nú í meira eða minna mæli saman um framfærslu fjölskyldunnar (Kolbeinn Stefánsson, 2012). Það hefur þó sýnt sig á Vesturlöndum að aukin þátttaka kvenna í atvinnulífinu hefur ekki endilega skilað sér í jafnari verkaskiptingu inni á heimilum þó þættir á borð við starfshlutfall utan heimilis, menntun og tekjur spái að nokkru fyrir um jafnræði í verkaskiptingu (Cunningham, 2007; Kitterød og Pettersen, 2006; Knudsen og Wærness, 2008).

Rannsóknir hafa sýnt að verkaskipting kvenna og karla er almennt hefðbundnari í dreifðari byggðum. Þær sýna einnig að þar skipar fjölskyldan veigameiri sess og að áherslan á móðurhlutverkið er meiri en í þéttbýlli byggðarlögum. Á þessum dreifbýlli svæðum eru síður fyrir hendi stofnanabundin úrræði og því er meira treyst á konur þegar kemur að samfélagsstörfum, líkt og við barnagæslu og í félagsstarfi. Sá félagslegi auður sem felst í sam hjálp og stuðningi í fámennum samfélögum er því að mestu leyti á herðum kvenna og byggist á ólaunaðri vinnu þeirra (Dahlström, 1996; Þóra Kristín Þórsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2010).

Guðný Björk Eydal (2012) hefur bent á að þrátt fyrir opinberan stuðning hvað varðar umönnun barna sé stuðningurinn hér á landi lítil í samanburði við hin Norðurlöndin, ekki síst í ljósi virkrar atvinnuþátttöku kvenna og hárrar fæðingartíðni. Hún bendir á að leita þurfi fjölpætra lausna hvað fjölskyldustefnu varðar þar sem álagið á fjölskyldur sé mikið og þá sér í lagi á konur. Sigrún Júlíusdóttir (2012) tekur í sama streng og bendir á að miklar breytingar hafi orðið á fjölskyldugerðinni í síðsam tímanum sem kallar á breytt hlutverk kvenna og karla í fjölskyldum. Hlutverk hvers og eins í fjölskyldugerðinni er nú mun flóknara en áður og nútímalífnaðarháttum fylgja kröfur sem skapað geta ákveðna togstreitu. Hlutverk kvenna í hnattvæddu samfélagi er afar margþætt og við kröfur um vel hirt heimili og þæg börn hefur bæst margþætt hlutverk í hinu opinbera lífi (Sigrún Júlíusdóttir, 2012). Margt bendir til þess að sam fara þessum fjölpættu breytingum á hlutverkum kvenna og því að karlar hafa ekki aukið vinnuframlag sitt á heimilum að sama skapi hafi tíðni árekstra milli vinnu og heimilis aukist (Kolbeinn Stefánsson, 2012). Ljóst má vera að samþætting launaðrar og ólaunaðrar vinnu skiptir sköpum hvað varðar lífsgæði fjölskyldna og að þetta samspil tengist kynbundinni verkaskiptingu sterklega (Þóra Kristín Þórsdóttir, 2012). Inni í þeirri stóru mynd sem samspil fjölskyldu- og atvinnulífs er má vera ljóst að samgöngur skipta miklu máli jafnt á fjölförnum götum stórborga sem í fámennari byggðarlögum þar sem um langar vegalengdir getur þurft að fara til og frá vinnu.

Svæðið

Líkt og á Norðurlandi öllu fjölgaði íbúum á norðanverðum Tröllaskaga jafnt og þétt á fyrri hluta tuttugustu aldarinnar. Árið 1950 voru íbúar Siglufjarðar og Ólafsfjarðar samanlagt um 4000 (Hagstofa Íslands, 2012; Þóroddur Bjarnason, Kjartan Ólafsson og Kolbeinn H. Stefánsson, 2010). Frá þeim tíma hefur íbúum í þessum byggðarlögum hins vegar fækkað verulega og eru þeir nú rétt rúmlega 2000 talsins (Hagstofa Íslands, 2015). Á tíunda áratugnum fjölgaði íbúum á Akureyri og fjöldi íbúa stóð í stað á Sauðárkróki og Dalvík en íbúapróunin á sama tíma var með öðrum hætti á Siglufirði og í Ólafsfirði og hafði íbúum á norðanverðum Tröllaskaga fækkað jafnt og þétt (Þóroddur Bjarnason o.fl., 2010).

Við stofnun sveitarfélagsins Fjallabyggðar voru sameinuð sveitarfélögin Ólafsfjörður og Siglufjörður, en bæði þessi sveitarfélög höfðu um langt skeið þurft að glíma við umtalsverða fólksfækkun auk þess sem samdráttur í frumframleiðslu hafði dregið úr lífsgæðum á svæðinu. Í lok árs 2008 bjuggu í Ólafsfirði 847 íbúar og 1282 íbúar á Siglufirði. Ein meginröksemdin fyrir því að ráðast í svo dýra vegaf framkvæmd sem Héðinsfjarðargöngin eru til að tengja þessi byggðarlög, sem eru í talsverðri fjarlægð frá stærri þjónustukjörnum, var að göngin gætu snúið við þessari búsetu- og atvinnuþróun (Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn H. Stefánsson, 2010). Vonir stóðu til að gangagerðin myndi leiða til fjölbreyttara atvinnulífs, hærri launa og meiri fjölbreytni í allri þjónustu á svæðinu jafnframt því að opna á fjölbreyttari tækifæri í ferðaþjónustu í sveitarfélaginu (Grétar Þór Eypórsson, 2010).

Eitt helsta einkenni fámennari samfélaga á Vesturlöndum hefur verið brottflutningur kvenna (Berglund, Johansson og Molina, 2005) og rannsóknir hér á landi hafa sýnt að í íslenskum sveitum og sjávarbyggðum eru stúlkur líklegri en drengir til að vilja flytjast á brott úr heimabyggð (Seyfrit, Bjarnason og Ólafsson, 2009; Þóroddur Bjarnason 2010; Þóroddur Bjarnason og Þórólfur Þórlindsson, 2006). Þessi þróun hafði átt sér stað í Fjallabyggð líkt og í mörgum fámennari samfélögum á landinu. Konur hafa á síðustu misserum verið í meirihluta þeirra sem flutt hafa í burtu og í minnihluta þeirra sem flutt hafa til byggðarlagsins. Helsta ástæða þess að konur flytja frekar frá og síður til fámennari byggðarlaga er lítil fjölbreytni í atvinnulífi og einhæfni starfa og því þurfa yfirvöld minni sveitarfélaga ekki síst að horfa til þess að skapa grundvöll fyrir fjölbreyttari vinnumarkað fyrir konur og karla (Þóroddur Bjarnason og Kjartan Ólafsson, 2014). Undanfarin misseri hefur því verið töluverð vöntun á ungum konum í sveitarfélaginu í þeim skilningi að það er hverju samfélagi mikilvægt að í því búi konur á barneignaaldri til að þess að samfélög nái að vaxa og dafna. Nú virðist sem hlutfall kvenna og karla sé hægt og rólega að verða jafnara og konum á aldrinum 18-30 ára fjölgaði á milli árunna 2008 og 2015 (Hagstofa Íslands, 2015). Um leið má benda á að meginniðurstaða rannsóknar Þórodds Bjarnasonar og Kjartans Ólafssonar (2014) var á þá leið að eftir opnun Héðinsfjarðarganganna hafi byggðafesta aukist í Fjallabyggð á meðal unglinga og fólks á aldrinum 26-40 ára.

Þegar ákvarðanir um að ráðast í gerð stórtækra samgöngubóta eru teknar er vissulega ekki markmið þeirra að styrkja í sessi hefðbundna verkaskiptingu kynjanna, þar sem konur starfa í nálægð við skóla og heimili en karlar halda í lengri útgerð til að afla tekna sinna. Hins vegar þarf að hafa í huga að slíkt getur gerst eins og rannsóknir hafa sýnt (Björk Sigurgeirsdóttir, 2004; Christensen o.fl., 2007; Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2004). Hér er horft til einnar slíkrar samgönguframkvæmdar og rýnt í áhrifin sem hún hafði á daglegt líf karla og kvenna í Fjallabyggð. Sérstaklega er horft til samgangna, viðhorfa og væntinga til vinnumarkaðar og verkaskiptingar á heimilum og rýnt í breytingar sem opnun Héðinsfjarðarganga hefur haft í för með sér á daglegt líf karla og kvenna. Héðinsfjarðargöngunum var ætlað að styrkja hið nýja sveitarfélag Fjallabyggð og Eyjafjörðinn allan sem vaxtarsvæði og sem mótvægi gagnvart höfuðborgarsvæðinu (Hjalti Jóhannesson, Kjartan Ólafsson og Grétar Þór Eypórsson, 2001).

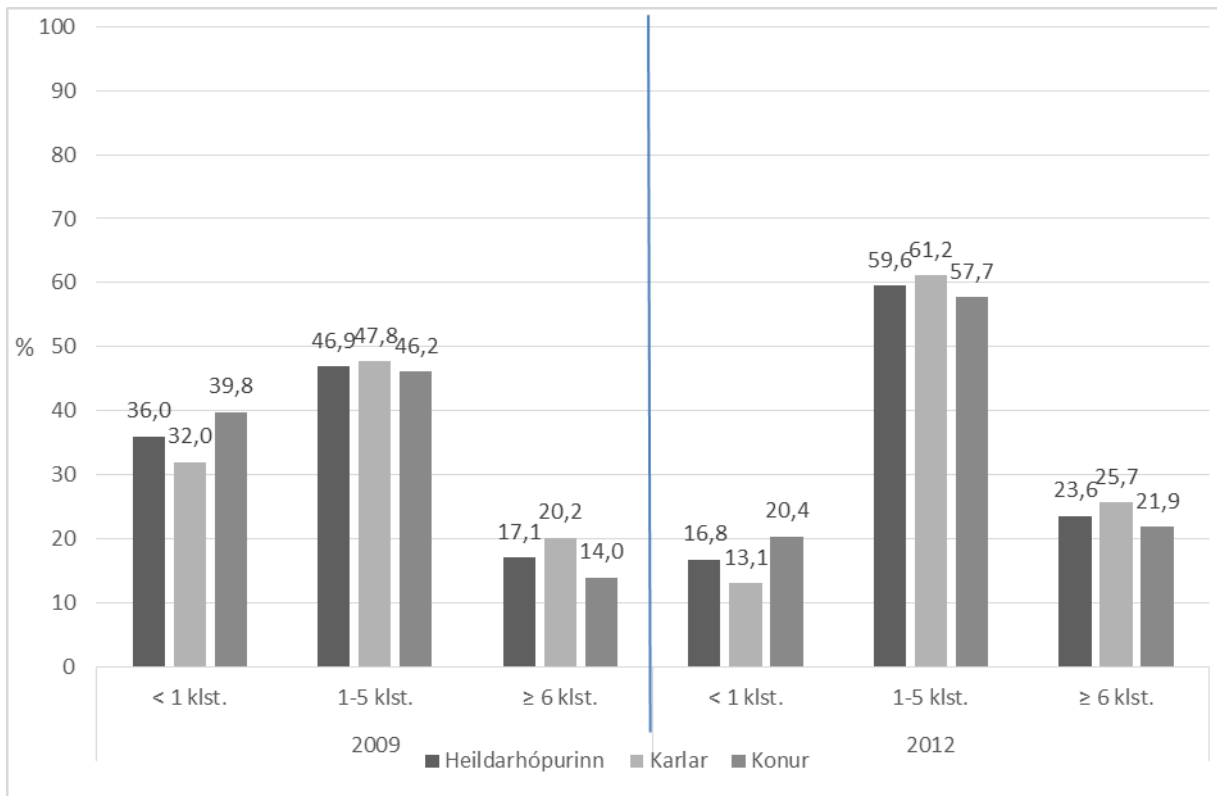
Aðferðir og gögn

Það er mikilvægt að skoða stöðu kynjanna í litlum sveitarfélögum jafnt sem stórum og hér verða bornir saman þættir sem snerta daglegt líf karla og kvenna í Fjallabyggð út frá samgöngum, ferðavenjum, atvinnuþátttöku, vinnumarkaði og verkaskiptingu á heimilum. Gögnin byggja á samanburði á svörum úr verkefnum *Samgöngubætur og byggðaþróun: Félagssleg, efnahagsleg og menningarleg áhrif Héðinsfjarðarganga á norðanverðum Tröllaskaga 2009* (Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn H. Stefánsson, 2010). Hópur rannsóknarfólks við Háskólann á Akureyri vann að rannsókninni með tilstyrk frá Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar. Verkefnið hófst tveimur árum fyrir opnun ganganna eða árið 2008 og á meðal annarrar gagnasöfnunar voru tvær spurningakannanir lagðar fyrir íbúa Fjallabyggðar, sú fyrri haustið 2009, ári áður en göngin voru tekin í notkun. Það haust gengu nemendur úr Háskólanum á Akureyri á milli húsa í Fjallabyggð og dreifðu spurningalistunum til íbúa 18 ára og eldri og þeim var svo nokkru síðar einnig safnað saman af nemendum HA. Síðari íbúakönnunin var lögð fyrir haustið 2012 en þá var íbúum sveitarfélagsins gefinn kostur á að senda svörum spurningalistum í frímerktu umslagi til rannsóknarteymisins við HA. Haustið 2009 voru svarendur í Fjallabyggð 732 eða 53% íbúa 18 ára og eldri miðað við manntal og haustið 2012 voru svarendur 416 eða 30% íbúa eldri en 18 ára, en fyrir ólíku svarhlutfalli geta legið mismunandi ástæður (sjá Þóroddur Bjarnason og Kjartan Ólafsson, 2014). Hér er unnið með þá þætti spurningakönnunarinnar sem lúta að daglegu lífi karla og kvenna, s.s. ferðavenjum, viðhorfum til vinnumarkaðar og verkaskiptingu kynjanna.

Samgöngur

Karlar og konur nota samgöngukerfið á ólíkan hátt. Hefðbundin hlutverk karla og kvenna hafa áhrif á það hvernig kynin nota samgöngukerfið og innlendar rannsóknir hafa sýnt að konur eru mun líklegri en karlar til að sækja börn í leikskóla eða skóla á leið heim úr vinnu og þær verja einnig að jafnaði skemmri tíma í ferðir á milli heimilis og vinnustaðar (Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2004). Innlendar rannsóknir hafa sýnt fram á að karlar eru líklegri til að ferðast lengri vegalendir til og frá vinnu og erlendar rannsóknir gefa einnig vísbendingar um sambærileg samgöngumynstur þar sem athafnasvæði karla er stærra en kvenna (Björk Sigurgeirsdóttir, 2004; Christensen o.fl., 2007; Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2004). Könnun á ferðavenjum íbúa Fjallabyggðar fyrir opnun Héðinsfjarðarganga leiddi sambærilegar niðurstöður í ljós (Þóra Kristín Þórsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2010). Ekki er þó ósennilegt að tilkoma Héðinsfjarðarganga gæti haft önnur áhrif en Hvalfjarðargöng þar sem styttri vegalengd er á milli þeirra byggðarlaga sem þau tengja, þ.e. Siglufjarðar og Ólafsfjarðar, en til að mynda á milli Akraness og Reykjavíkur.

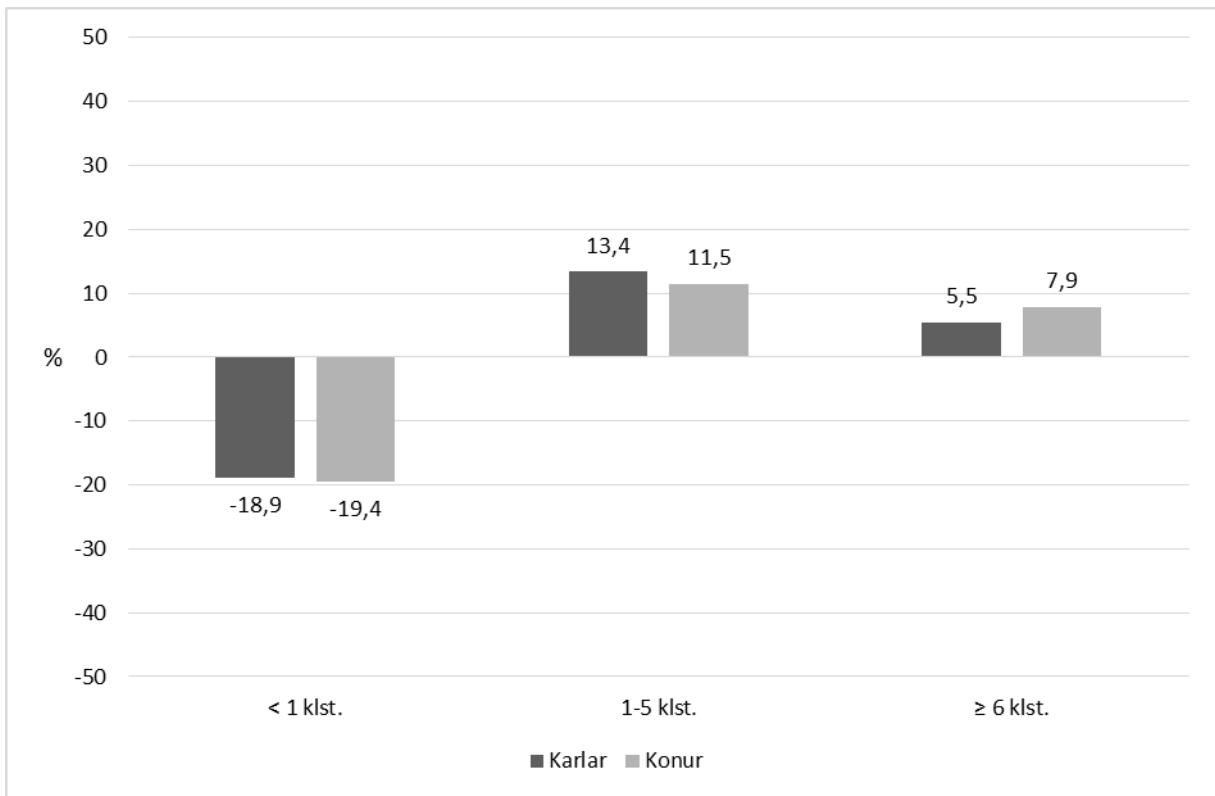
Á mynd 1 má sjá niðurstöður svara við spurningu um hversu miklum tíma í venjulegri viku íbúar Fjallabyggðar verji í ferðir innan búsetusvæðisins. Þannig er reynt að ná utan um þær breytingar sem verða á ferðamynstri við sameiningu sveitarfélaganna en ein helsta forsendan fyrir sameiningu sveitarfélaganna tveggja var að hagræðingu mætti ná með sameiningu stjórnsýslu-eininga sem áður voru í báðum byggðarkjörnum og í rekstri (Grétar Þór Eypórsson, 2010). Samkvæmt þessum niðurstöðum urðu umtalsverðar breytingar hvað ferðir varðar á milli árána 2009 og 2012 ($\chi^2=44,2; p<,001$). Þannig lækkaði hlutfall þeirra sem voru á ferðinni í minna en eina klukkustund í viku úr 36,0% í 16,8% á meðan hlutfall þeirra sem voru einni til fimm klukkustundum í ferðir hækkaði úr 46,9% í 59,6%. Hlutfall þeirra sem sögðust vera mikið á ferðinni og verja að jafnaði sex klukkustundum eða meira í ferðir innan svæðisins í viku hverri hækkaði úr 17,1% árið 2009 í 23,6% árið 2012.



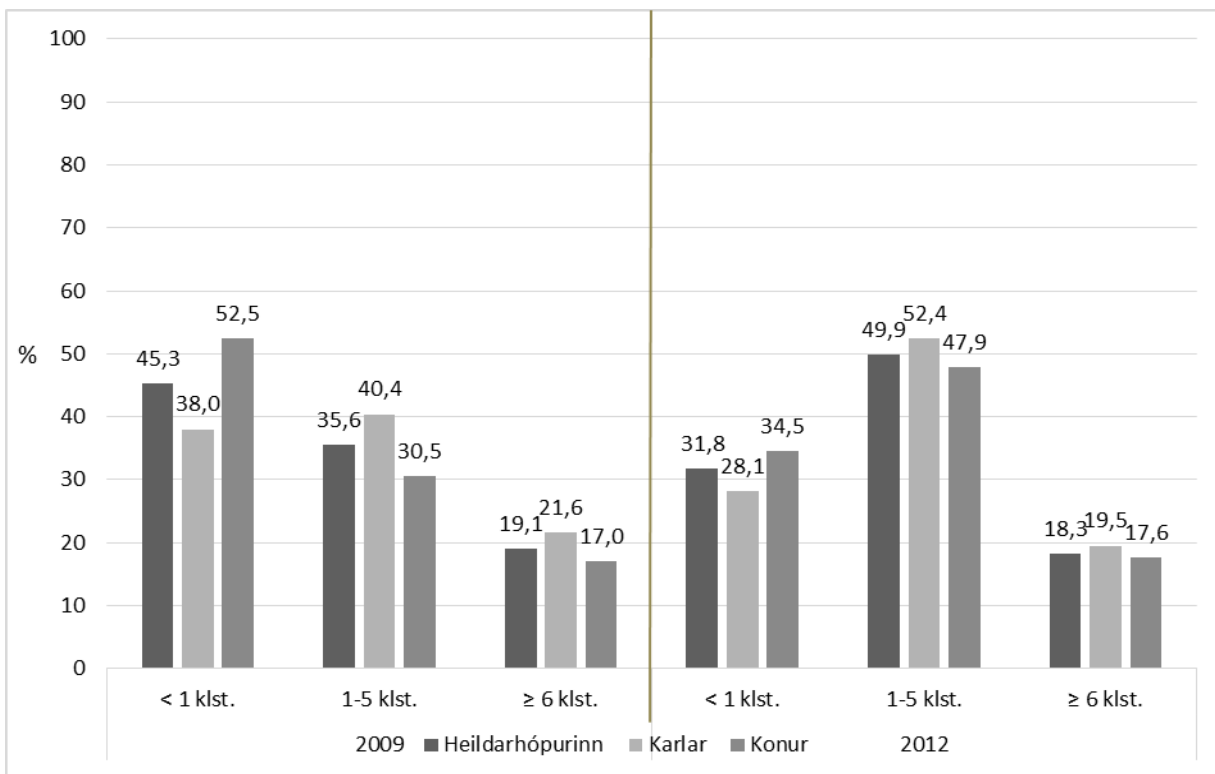
Mynd 1. Svör íbúa í Fjallabyggð, árin 2009 og 2012, við spurningu um hversu miklum tíma í venjulegri viku þeir verji til ferða innan búsetusvæðisins.

Marktækur munur mælist á milli kynjanna hvað þennan hreyfanleika varðar árið 2009 ($\chi_{(2)}=6,9;p=,031$). Sá munur kemur helst fram í því að hlutfall kvenna var 7,8 prósentustigum lægra en karla í hópi þeirra sem lítið voru á ferðinni (< 1 klst.) og um leið var hlutfall karla 6,2 prósentustigum hærra en kvenna meðal þeirra sem mikið voru á ferðinni (≥ 6 klst.). Niðurstöðurnar frá árinu 2012 sýna að heldur hafði dregið saman með kynjunum hvað þetta varðar og munurinn mælist ekki lengur tölfræðilega marktækur. Sömu tilhneigingu er þó að sjá og í niðurstöðunum frá 2009, þar sem hlutfall kvenna var 7,3 prósentustigum hærra en karla í hópi þeirra sem lítið voru á ferðinni (< 1 klst.). Hins vegar var hlutfall karla árið 2012 aðeins 3,8 prósentustigum hærra en kvenna í flokki þeirra sem mikið voru á ferðinni (≥ 6 klst.). Helsta ástæðan fyrir því að saman dregur með kynjunum liggur í þeirri niðurstöðu að hlutfall karla sem voru á ferðinni í eina til fimm klukkustundir hækkaði meira en sambærilegt hlutfall meðal kvenna. Um leið hækkaði hlutfall kvenna sem voru mikið á ferðinni (≥ 6 klst.) meira en sambærilegt hlutfall meðal karla.

Á mynd 2 má sjá þessar breytingar á svörum kynjanna á milli árána 2009 og 2012. Sé lítið á breytingarnar hjá hvoru kyni fyrir sig sérstaklega þá eru þær tölfræðilega marktækar í tilfelli bæði karla ($\chi_{(2)}=22,4;p<,001$) og kvenna ($\chi_{(2)}=22,7;p<,001$). Hlutfall þeirra sem segjast verja minna en einni klukkustund á viku í ferðir innan Fjallabyggðar minnkar um sem nemur 18,9 prósentustigum meðal karla og 19,4 prósentustigum meðal kvenna. Hlutfallsleg aukning þeirra sem verja einni til fimm klukkustundum í ferðir mælist 13,4 prósentustig meðal karla og 11,5 prósentustig meðal kvenna. Hlutfallsleg aukning í hópi þeirra sem verja sex klukkustundum eða meira á viku í ferðir innan búsetusvæðisins mælist svo 5,5 prósentustig meðal karla og 7,9 prósentustig meðal kvenna.



Mynd 2. Hlutfallsleg breyting á svörum karla og kvenna í Fjallabyggð, á milli árána 2009 og 2012, við spurningu um hversu miklum tíma í venjulegri viku þau verji til ferða innan búsetusvæðisins.

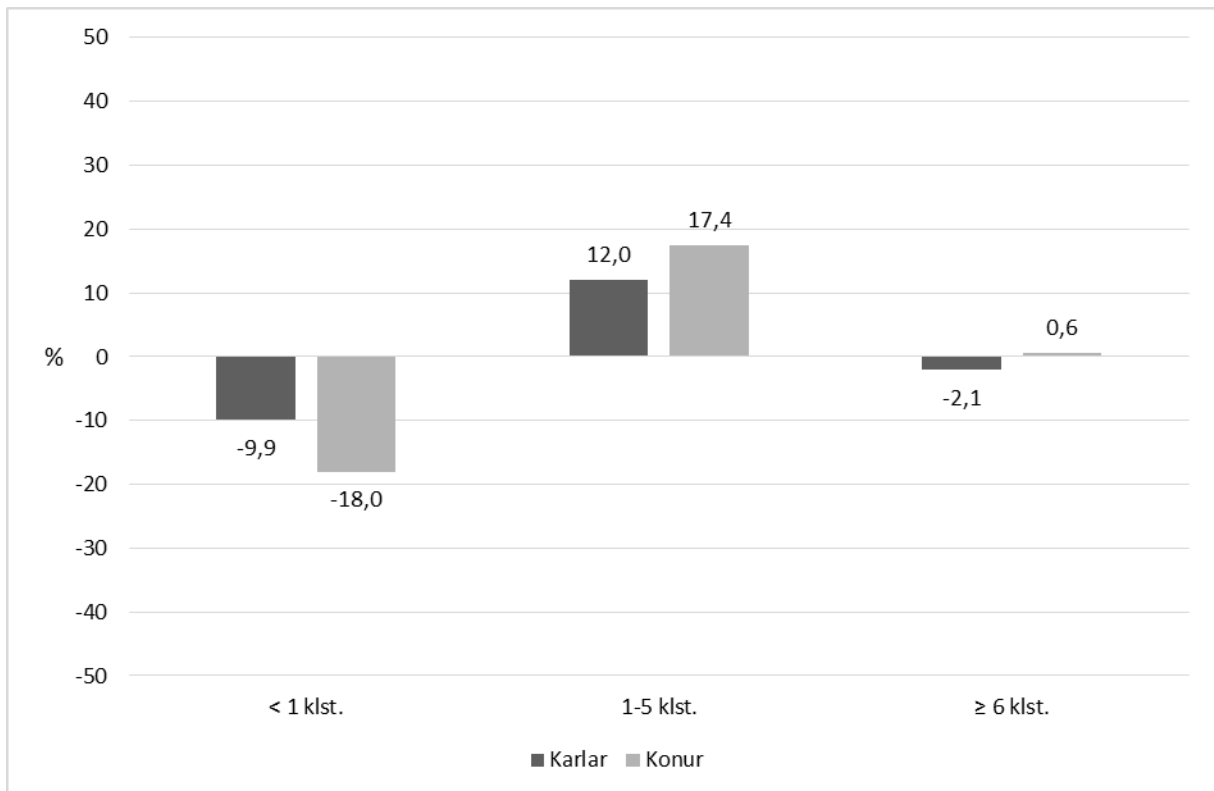


Mynd 3. Svör íbúa í Fjallabyggð, árin 2009 og 2012, við spurningu um hversu miklum tíma í venjulegri viku þeir verji til ferða utan búsetusvæðisins.

Á mynd 3 má sjá niðurstöður svara við spurningu um hversu miklum tíma í venjulegri viku íbúar Fjallabyggðar verji í ferðir utan búsetusvæðisins. Rétt eins og með ferðir innan svæðisins hefur umtalsverð breyting orðið í ferðavenjum út fyrir Fjallabyggð á milli áráanna 2009 og 2012 ($\chi_{(2)}=23,8;p<,001$). Hlutfall þeirra sem sögðust vera á ferðinni í minna en eina klukkustund í viku lækkaði úr 45,3% í 31,8%, á meðan hlutfall þeirra sem sögðust verja einni til fimm klukkustundum í ferðir hækkaði úr 35,6% í 49,9%. Hlutfall þeirra sem voru mikið á ferðinni út fyrir svæðið og notuðu að jafnaði sex klukkustundir eða meira í slíkar ferðir í viku hverri lækkaði úr 19,1% árið 2009 í 18,3% árið 2012.

Í þessu tilfalli er einnig marktækur munur á milli kynjanna árið 2009 ($\chi_{(2)}=14,8;p<,001$), en árið 2012 hefur verulega dregið saman með þeim og sá munur sem mælist er ekki lengur tölfræðilega marktækur. Þannig var hlutfall kvenna sem var lítið á ferðinni (< 1 klst.) árið 2009 alls 52,5% á meðan sambærilegt hlutfall meðal karla var 38%, eða 14,5 prósentustigum lægra. Um leið var hlutfall karla sem voru á ferðinni í eina til fimm klukkustundir rétt tæpum 10 prósentustigum hærra en sambærilegt hlutfall meðal kvenna, eða 40,4% á móti 30,5%. Árið 2012 hafði orðið sú breyting að hlutfall þeirra sem voru lítið á ferðinni hafði lækkað umtalsvert, á meðan hlutfall þeirra sem voru á ferðinni í eina til fimm klukkustundir hafði hækkað verulega. Saman dregur með kynjunum sem skýrist af því að þessi breyting er verulega meiri meðal kvenna en karla.

Á mynd 4 má sjá þessa breytingu á milli áráanna 2009 og 2012 hjá kynjunum. Í hóp þeirra sem lítið voru á ferðinni (< 1 klst.) lækkaði hlutfallið um 9,9% hjá körlum, en alls um 18% hjá konum. Hlutfallsleg aukning í hópi þeirra sem voru á ferðinni í eina til fimm klukkustundir var hins vegar 17,4% hjá konum og 12% hjá körlum.



Mynd 4. Hlutfallsleg breyting á svörum karla og kvenna í Fjallabyggð, á milli áráanna 2009 og 2012, við spurningu um hversu miklum tíma í venjulegri viku þau verji til ferða utan búsetusvæðisins.

Viðhorf til vinnumarkaðar

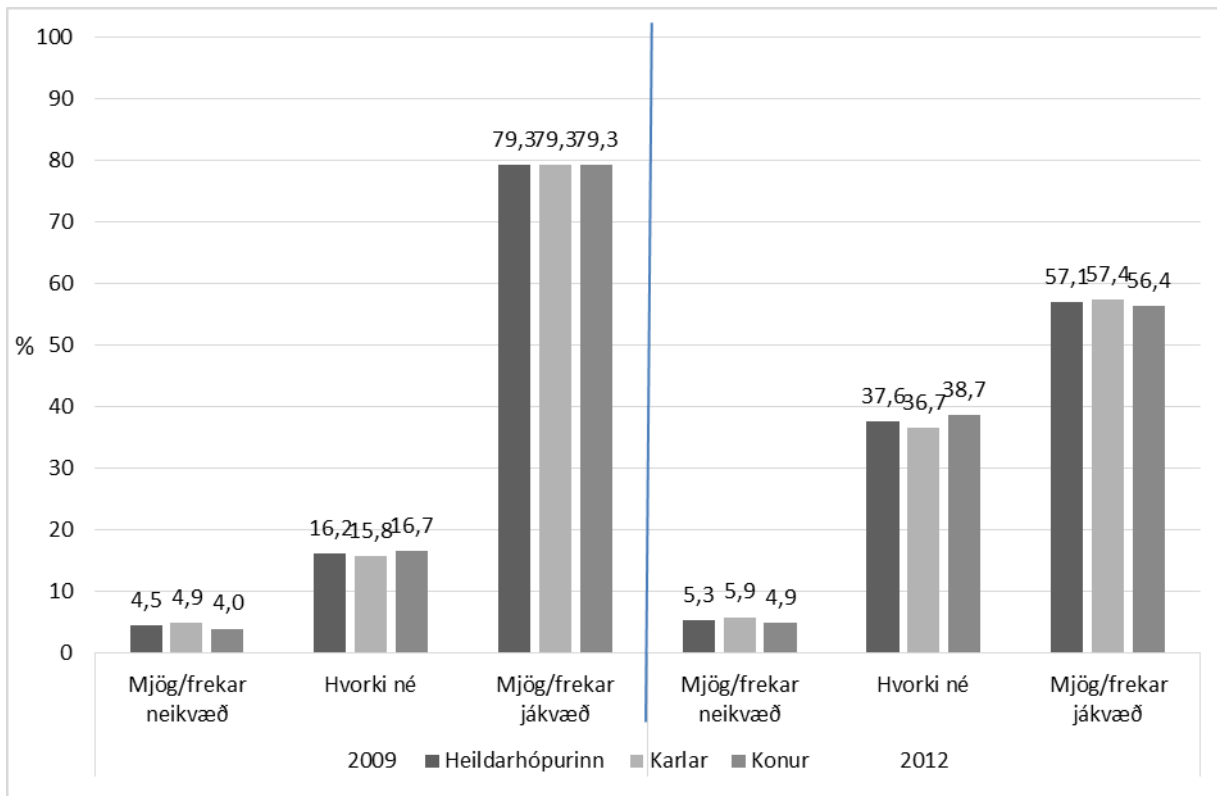
Fólksfækkun hefur verið viðvarandi til lengri tíma í sveitarfélögunum Ólafsfirði og Siglufirði (Þóroddur Bjarnason, 2010). Þá staðreynd að fleiri konur en karlar telja mjög eða frekar líklegt að þær muni flytjast á brott úr byggðarlaginu má að hluta til skýra með tilvísun til einhæfra og illa launaðra kvennastarfa (Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn H. Stefánsson, 2010). Þá má benda á að hér á landi hefur verið sýnt fram á að óútskýrður launamunur kynjanna á landsbyggðinni er um 30%, sem er töluvert hærra en á höfuðborgarsvæðinu þar sem hann er í kringum 10% (Einar Mar Þórðarson, Heiður Hrunð Jónsdóttir, Fanney Þórsdóttir, Ásdís A. Arnalds og Friðrik H. Jónsson, 2008). Hafa verður í huga að slíkur launamunur er ekki ólíklegur til að hafa áhrif á búsetuval, þá sérstaklega kvenna. Fjölbreytt og öflugt atvinnulíf er lykillinn að uppbyggingu hvers samfélags. Þetta á við um atvinnutækifæri bæði fyrir konur og karla, ekki síst í byggðarlagi eins og Fjallabyggð sem þarf að laða til sín fjölskyldur á barneignaldri eigi að snúa við íbúabróun undanfarinna missera (Þóroddur Bjarnason o.fl., 2010). Í ljósi þessa er mikilvægt að hafa viðhorf íbúa til hliðsjónar til þess að atvinnuuppbygging í hverju byggðarlagi verði farsæl með tilliti til atvinnu- og byggðabróunar.

Bæði árin 2009 og 2012 reyndust viðhorf kynjanna til þess hvaða áhrif þau töldu að samgöngubótin hefði á fjölbreytni í atvinnumálum í byggðarlaginu vera mjög sambærileg. Hvað varðar breytingar sem urðu á þessum viðhorfum nægir því að horfa á heildarhópinn. Ljóst er að viðhorf íbúanna til þessa breyttust verulega á milli árána 2009 og 2012 ($\chi_{(2)}=65,8;p<,001$). Þannig töldu tæplega 80% þátttakenda í fyrri mælingunni að áhrifin yrðu frekar eða mjög jákvæð. Sambærilegt hlutfall var hins vegar komið niður í rúm 57% í seinni mælingunni og um leið hafði hlutfall þeirra sem sögðu hvorki né hækkað um 21,4 prósentustig á milli þessara tveggja mælinga.

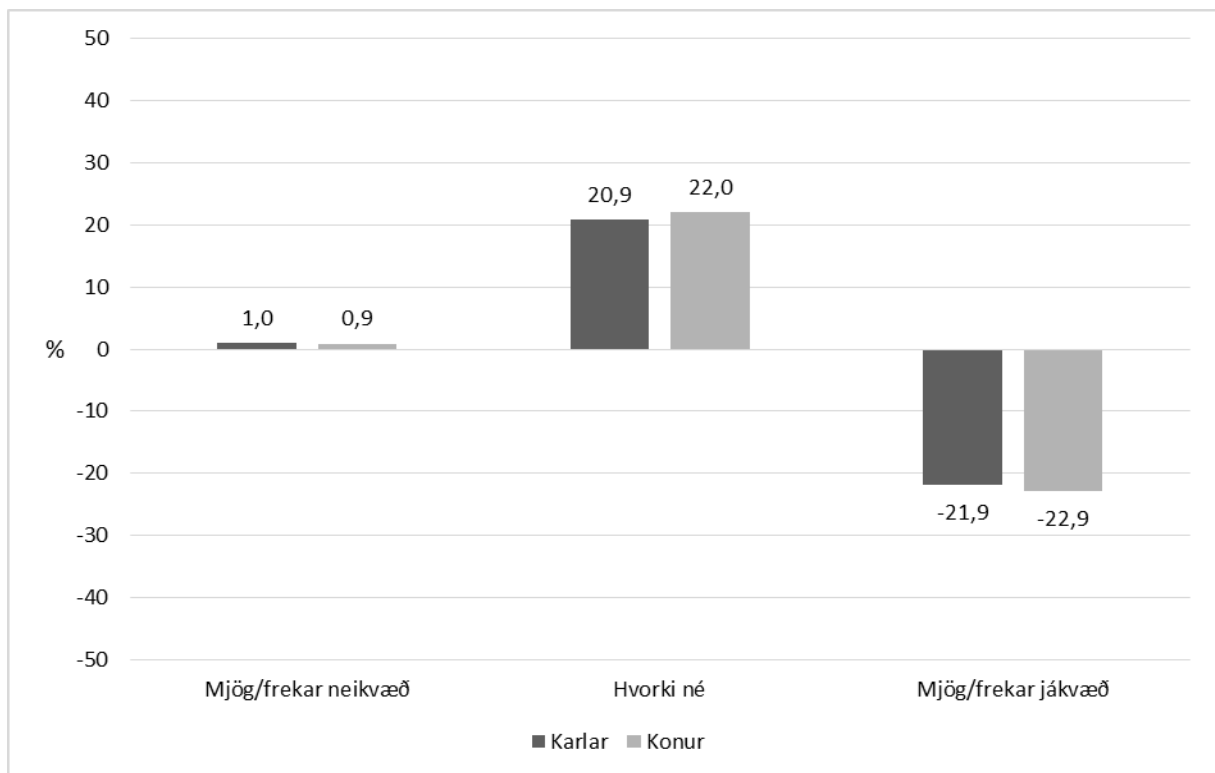
Hlutfallslega breytingu á meðal karla og kvenna hvað varðar viðhorf til áhrifa Héðinsfjarðarganga á fjölbreytni í atvinnumálum má sjá á mynd 6. Breytingin á milli árána 2009 og 2012 er tölfræðilega marktæk í tilfelli bæði karla ($\chi_{(2)}=30,6;p<,001$) og kvenna ($\chi_{(2)}=35,0;p<,001$).

Bæði fyrir og eftir opnun Héðinsfjarðarganganna voru íbúar í Fjallabyggð spurðir hvaða áhrif þeir teldu að samgöngubótin myndi hafa á tekjumöguleika í sínu byggðarlagi. Niðurstöðuna má sjá á mynd 7 og ljóst að sú breyting sem varð hvað þetta varðar er mjög sambærileg þeirri er varðaði atvinnutækifærin. Þannig fer hlutfall þeirra sem sögðu hvorki né úr ríflega 29% árið 2009 í 55,4% árið 2012. Hlutfall þeirra sem töldu að göngin myndu hafa frekar eða mjög jákvæð áhrif lækkaði úr 66,5% árið 2009 í 39,5% árið 2012 ($\chi_{(2)}=75,7;p<,001$). Rétt eins og með viðhorf til atvinnutækifæra var munurinn á kynjunum innan hvors árs hverfandi lítill. Um leið var munurinn á hlutfallslegri breytingu hjá körlum og konum á milli árána 2009 og 2012 aðeins fá prósentustig. Niðurstöðuna má sjá á mynd 8.

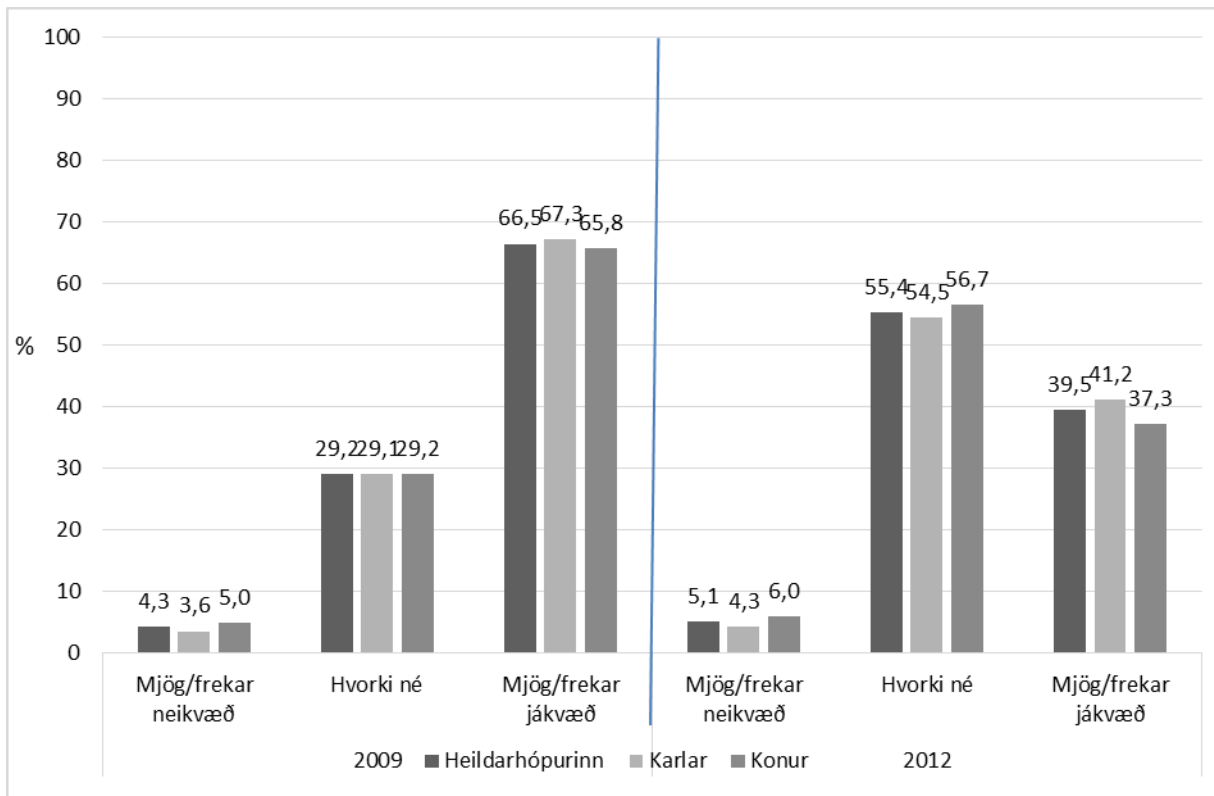
Á mynd 8 má sjá að hlutfall kvenna sem töldu að áhrif ganganna á tekjumöguleika í byggðarlaginu yrðu frekar eða mjög jákvæð lækkaði um 28,5% og um leið hækkaði hlutfall þeirra sem sögðu hvorki né um 27,5% ($\chi_{(2)}=43,0;p<,001$). Sveiflan á milli ára er fáum prósentustigum lægri hjá körlum; hlutfall jákvæðra lækkaði um 26,1% á meðan hlutfall hlutlausra hækkaði um 25,4% ($\chi_{(2)}=34,4;p<,001$).



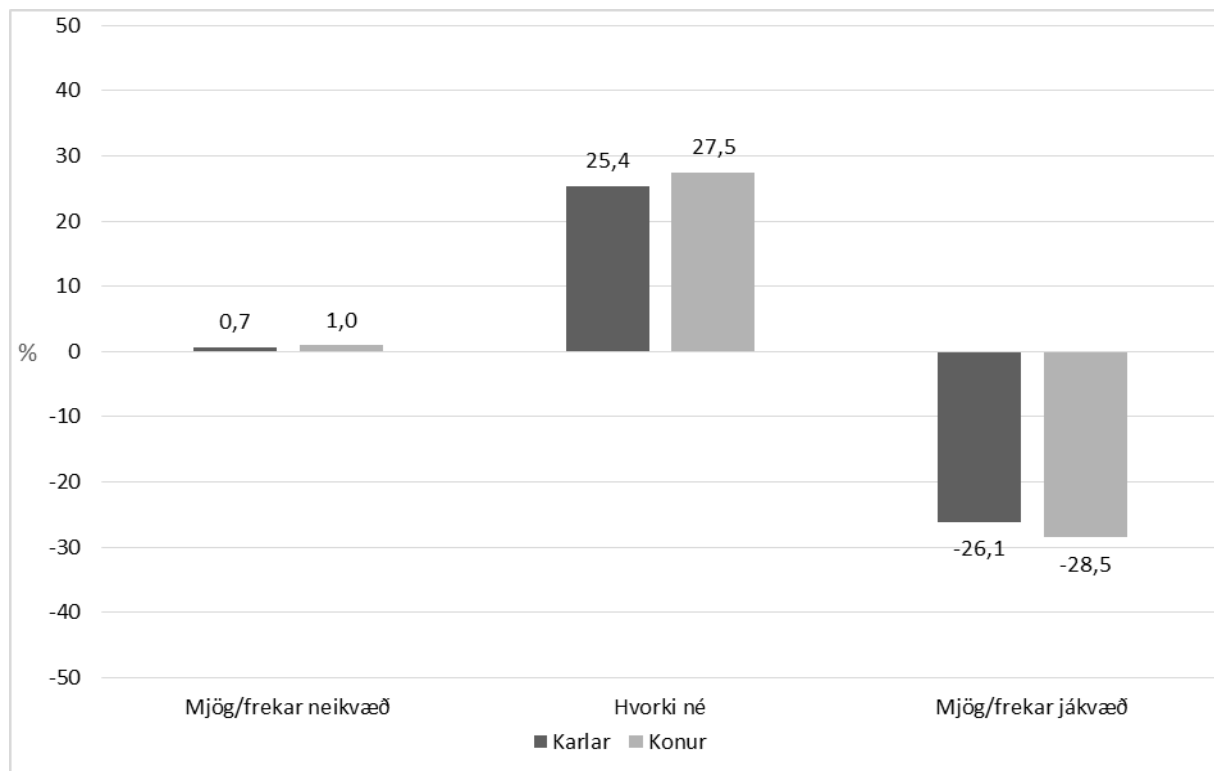
Mynd 5. Viðhorf íbúa í Fjallabyggð, árin 2009 og 2012, til þess hvaða áhrif Héðinsfjarðargöng muni hafa á fjölbreytni í atvinnumálum í byggðarlaginu.



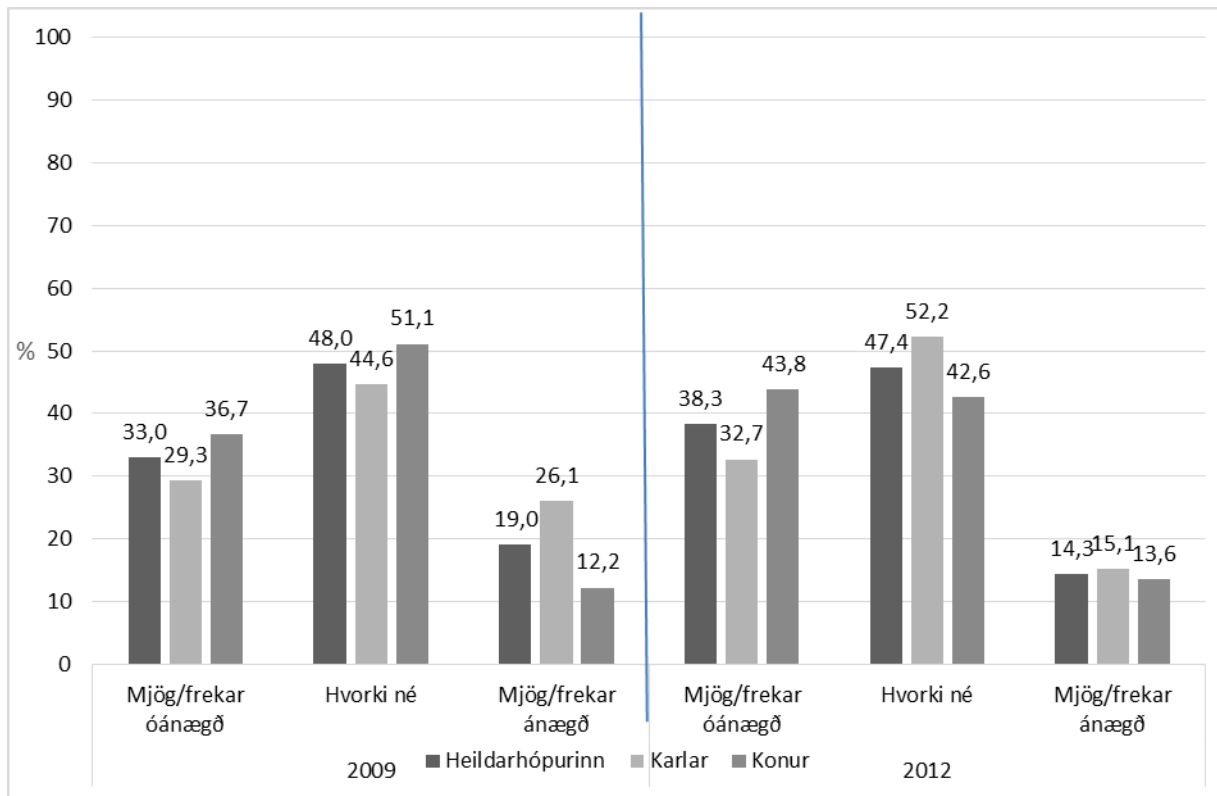
Mynd 6. Hlutfallsleg breyting í viðhorfum karla og kvenna í Fjallabyggð, á milli árána 2009 og 2012, til þess hvaða áhrif Héðinsfjarðargöng muni hafa á fjölbreytni í atvinnumálum í byggðarlaginu.



Mynd 7. Viðhorf íbúa í Fjallabyggð, árin 2009 og 2012, til þess hvaða áhrif Héðinsfjarðargöng muni hafa á tekjumöguleika í byggðarlaginu.



Mynd 8. Hlutfallsleg breyting í viðhorfum karla og kvenna í Fjallabyggð, á milli árána 2009 og 2012, til þess hvaða áhrif Héðinsfjarðargöng muni hafa á tekjumöguleika í byggðarlaginu.



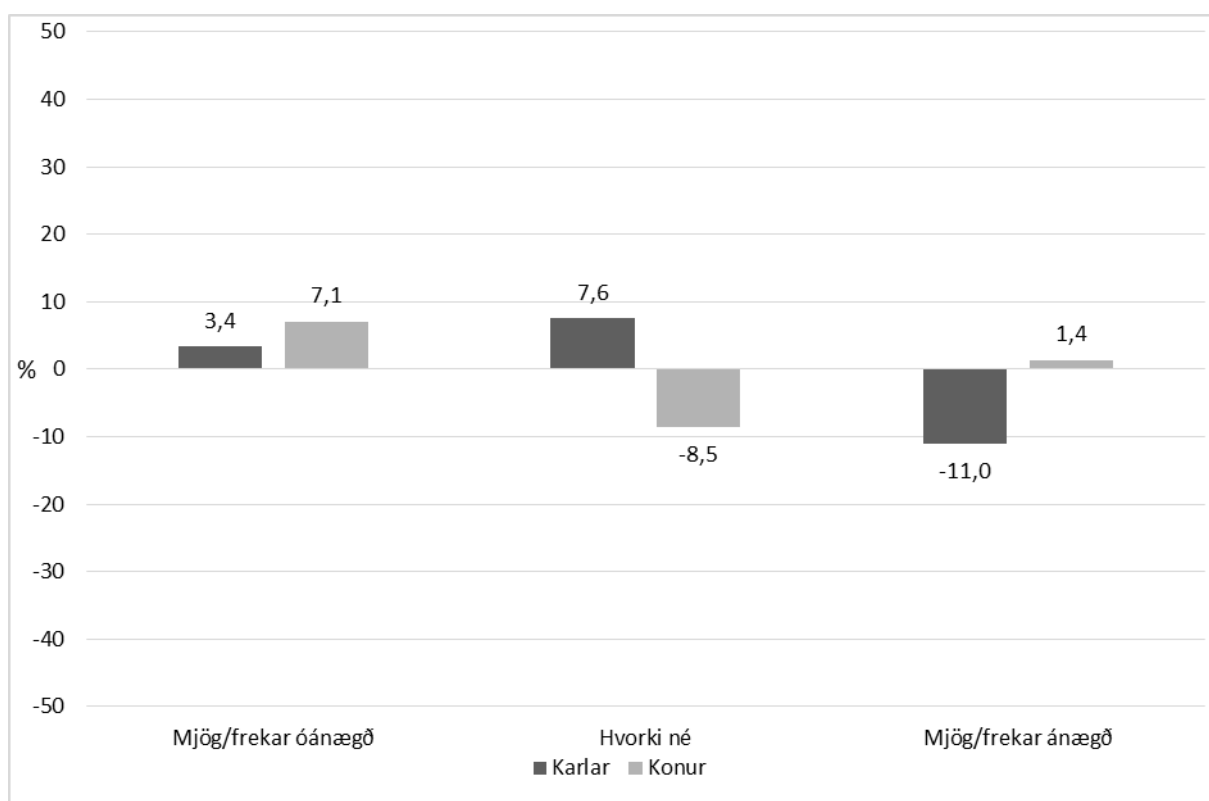
Mynd 9. Viðhorf íbúa í Fjallabyggð, árin 2009 og 2012, til atvinnumöguleika sinna, nánar tiltekið fjölda starfa í boði.

Þótt viðhorf til áhrifa ganganna á bæði atvinnu- og tekjumöguleika hafi færst marktækt frá því að vera að stærstum hluta jákvæð til aukins hlutleysis, þá reyndust ekki verða eins miklar breytingar á ánægju eða óánægju íbúanna með fjölda starfa í boði á sínu sviði ($\chi_2 = 4,8; p = ,093$). Ljóst er að umtalsvert hátt hlutfall íbúanna mældist frekar eða mjög óánægt, alls 33% árið 2009 og 38,3% árið 2012. Hlutfall þeirra sem sögðust vera frekar eða mjög ánægðir lækkaði úr 19% í 14,3%. Markverðasta breytingin hvað þetta varðar er kynjaskiptingin í hópi ánægðra og óánægðra. Árið 2009 var hlutfall ánægðra karla 26,1% á meðan samþærilegt hlutfall kvenna var 12,2%, eða 13,9 prósentustigum lægra. Árið 2012 hafði hlutfall jákvæðra karla lækkað í 15,1% ($\chi_2 = 7,5; p = ,024$) á meðan hlutfall kvenna stóð nánast í stað. Hvað konurnar varðar hækkaði hlutfall þeirra sem sögðust frekar eða mjög neikvæðar; var 36,7% árið 2009 en á móti 43,8% árið 2012. Þessar breytingar á milli ára hjá kynjunum má sjá nánar á mynd 10.

Á mynd 10 má sjá að þær breytingar sem mælast á milli árána 2009 og 2012 hvað varðar ánægju með fjölda starfa í boði eru ólíkar á milli kynjanna. Þannig hækkaði hlutfall hlutlausra karla um 7,6% og um leið lækkaði hlutfall jákvæðra karla um 11%. Hlutlausum konum fækkaði hins vegar um 8,5% og um leið hækkaði hlutfall kvenna sem sögðust vera frekar eða mjög óánægðar um 7,1%.

Verkaskipting á heimilum

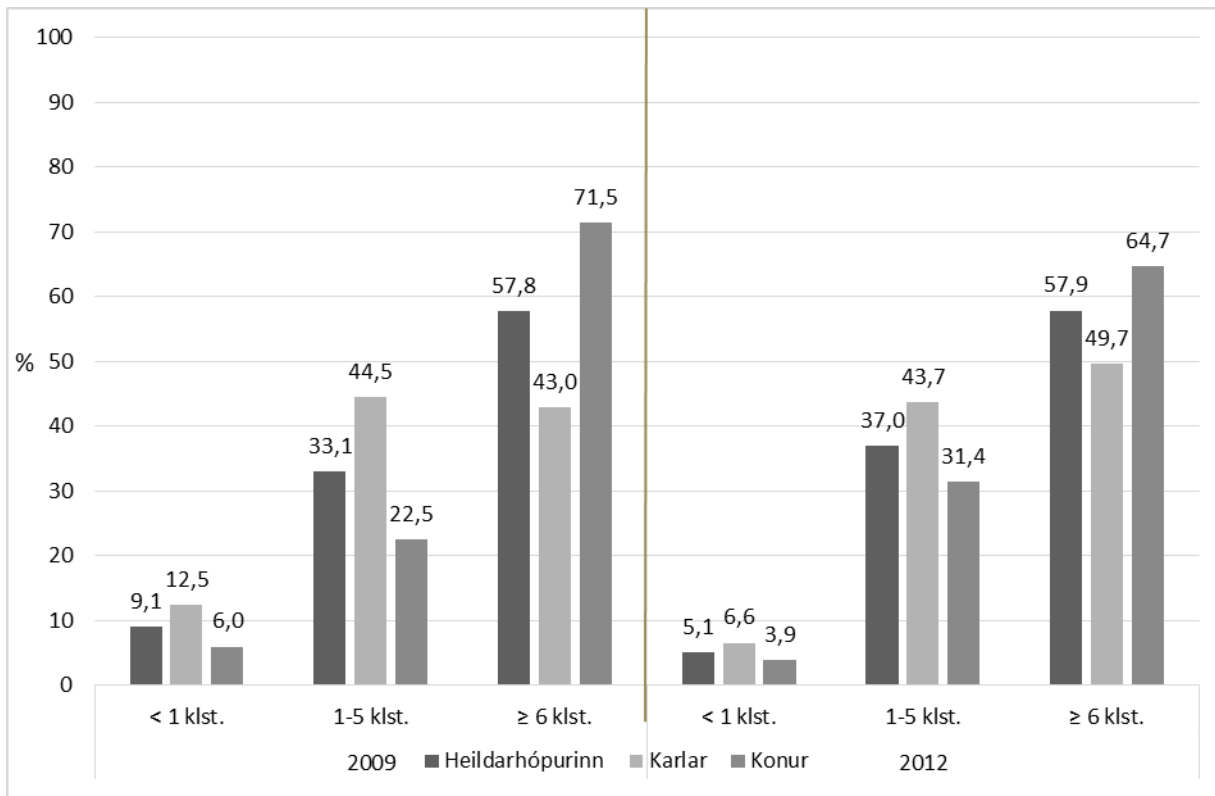
Líkt og komið hefur fram eru hlutfallslega fáar konur á barneignaldri búsettar í Fjallabyggð. Síðasta áratuginn fyrir opnun ganganna hafði Siglfirðingum og Ólafsfirðingum fækkað með nokkuð stöðugum hætti en íbúatala sveitarfélagsins hefur haldist nokkuð stöðug eftir opnun Héðinsfjarðarganganna (Þóroddur Bjarnason og Kjartan Ólafsson, 2014). Sveitarfélögin skera



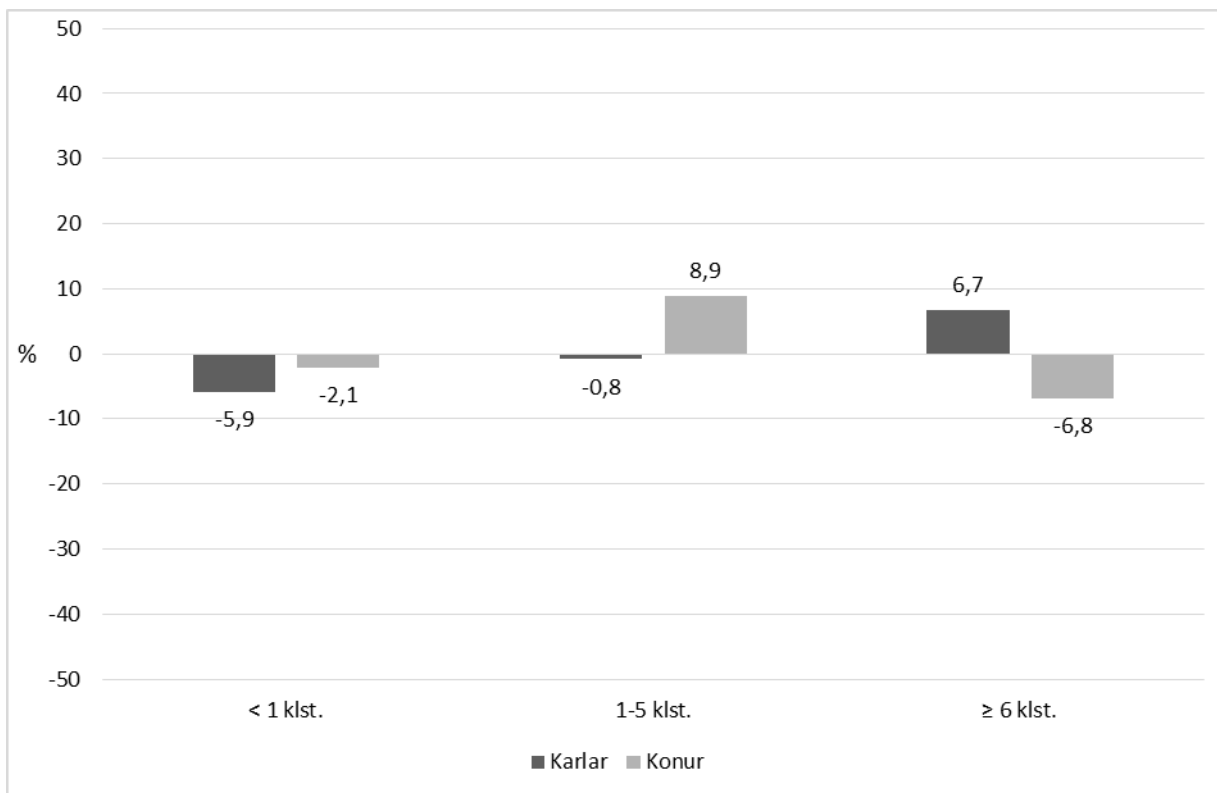
Mynd 10. Hlutfallsleg breyting í viðhorfum karla og kvenna í Fjallabyggð, á milli árunna 2009 og 2012, til atvinnumöguleika sinna, nánar tiltekið starfa í boði.

sig þó ekki frá öðrum sambærilegum stöðum á landinu hvað brottflutninga varðar en hins vegar hafa aðflutningar til byggðarlaganna verið töluvert minni en til annarra byggðakjarna í svipaðri stöðu (Þóroddur Bjarnason, 2010). Þessi íbúáþróun hefur leitt til þess að meðalaldur bæði Siglfríðinga og Ólafsfirðinga hefur hækkað nokkuð á undanförunum misserum. Á árunum 1998-2008 hækkaði meðalaldur íbúa þessara byggðarlaga um rúm sex ár en á sama tímabili hækkaði meðalaldur þjóðarinnar um rúmlega eitt og hálf ár. Ungum börnum í Fjallabyggð hefur einnig fækkað mikið á síðustu árum. Árið 1998 voru að jafnaði rúmlega 46 börn í hverjum árgangi í báðum byggðarlögum en árið 2008 voru þau að jafnaði tæplega sextán talsins. Þessi fækkun er að öllu leyti til komin vegna þess hversu fámennir þeir árgangar sem eru á barneignaa aldri eru í sveitarfélaginu en ekki vegna minnkandi frjósemi (Þóroddur Bjarnason, 2010).

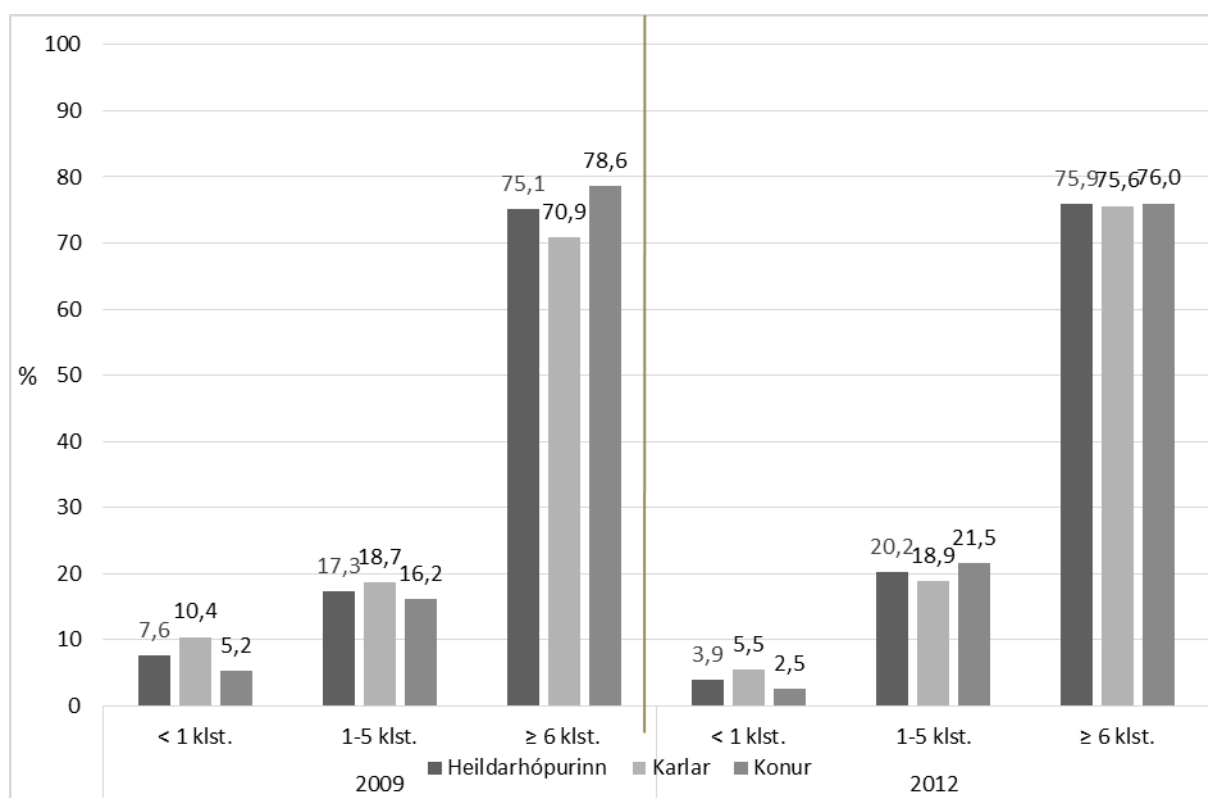
Íslenskur vinnumarkaður hefur einkennst af síaukinni atvinnuþátttöku kvenna á undanförunum áratugum en þrátt fyrir það sýna rannsóknir að samfélagsskipan nútímans einkennist enn af hefðbundnum kynhlutverkum. Þrátt fyrir að heimilin séu nú líklegri til að hafa tvær fyrirvinnur er karlinn líklegri til að sinna hlutverki aðalfyrirvinnu heimilisins en uppeldi barna, velferð heimilismeðlima og heimilisstörfin eru frekar á ábyrgð kvenna (Kolbeinn H. Stefánsson, 2008; Þóra Kristín Þórsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2010; Þóra Kristín Þórsdóttir, 2012). Samkvæmt niðurstöðum íbúakönnunarinnar eru íbúar Fjallabyggðar þar engin undantekning en þó má sjá eftirtektarverðar breytingar á milli kannana.



Mynd 11. Svör íbúa í Fjallabyggð, árin 2009 og 2012, við spurningu um hversu mikinn tíma í venjulegri viku þeir noti til heimilisstarfa.



Mynd 12. Hlutfallsleg breyting í svörum karla og kvenna í Fjallabyggð, á milli árána 2009 og 2012, við spurningu um hversu mikinn tíma þau noti í venjulegri viku til heimilisstarfa.

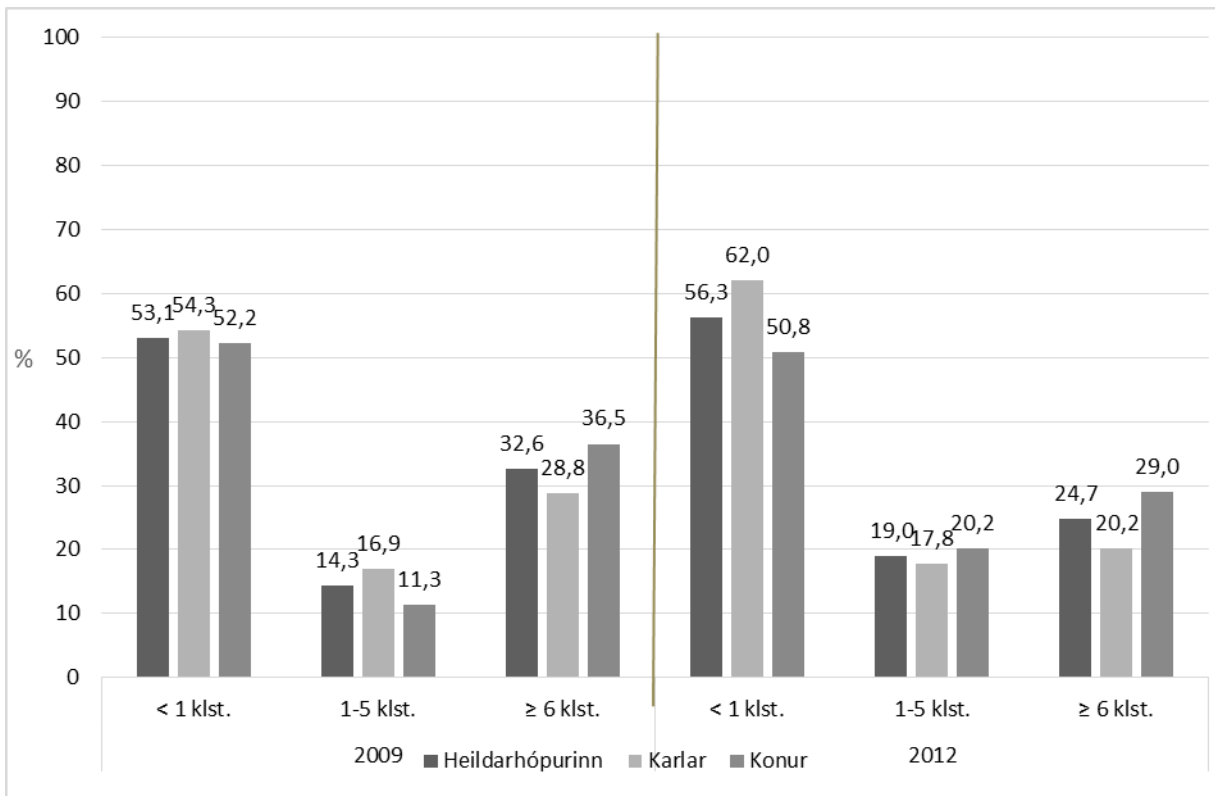


Mynd 13. Svör íbúa í Fjallabyggð, árin 2009 og 2012, við spurningu um hversu mikinn tíma í venjulegri viku þeir noti til samveru með fjölskyldu.

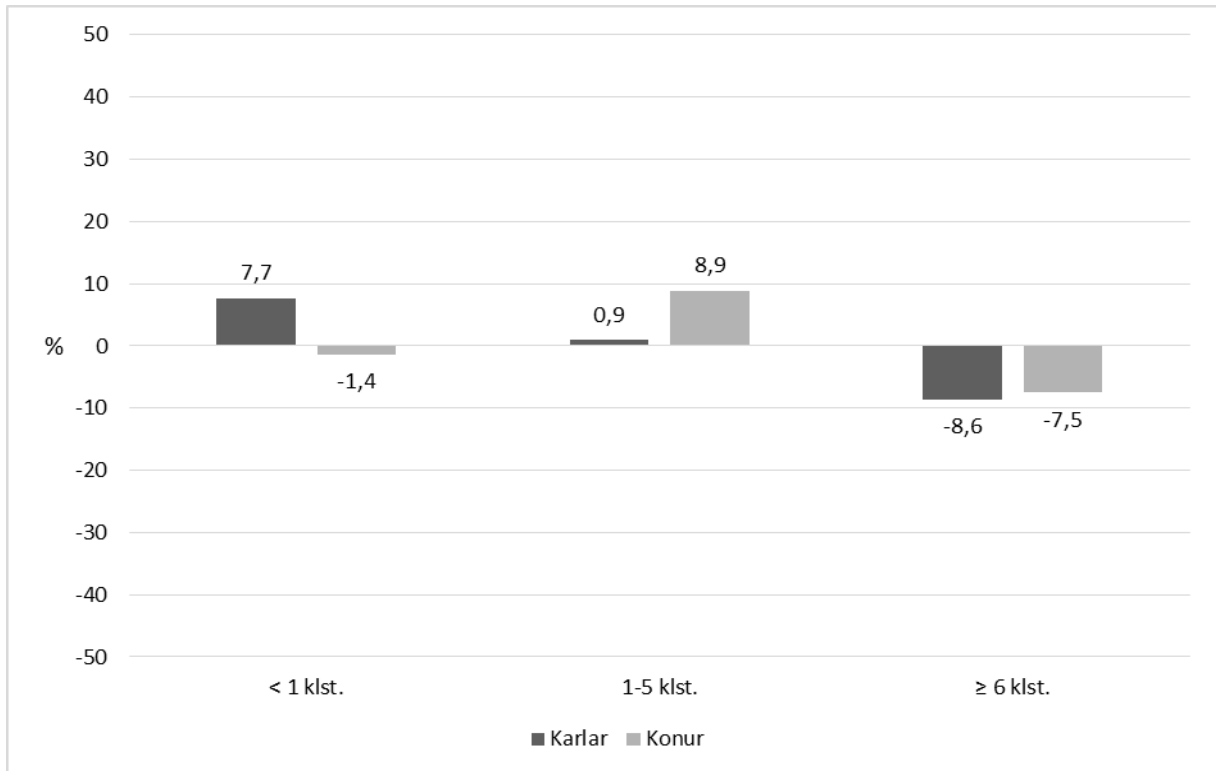
Í báðum fyrirlögnunum voru þátttakendur spurðir hversu mikinn tíma þeir notuðu til heimilisstarfa í venjulegri viku. Breytingin sem mælist á heildarhópnum á milli mælinganna liggur í því að hlutfall þeirra sem eyða litlum tíma í slík störf lækkaði og um leið hækkaði hlutfall þeirra sem notuðu eina til fimm klukkustundir í viku í heimilisstörfun (χ₍₂₎=6,3;p=,044). Breytingin á milli ára hjá hvoru kyni fyrir sig var hins vegar meiri og það dregur saman með þeim; karlar notuðu meiri tíma í heimilisstörf en konur minni tíma en í fyrri könnuninni. Kynjamunurinn er þrátt fyrir það marktækur bæði árin (2009: χ₍₂₎=57,9;p<,001. 2012: χ₍₂₎=9,1;p=,010). Árið 2009 reyndist munurinn á kynjunum vera 22 prósentustig í þeim hópi sem notaði eina til fimm klukkustundir á viku til heimilisstarfa og kynjamunurinn meðal þeirra sem sögðust nota sex klukkustundir eða meira í slík störf reyndist 28,5 prósentustig. Árið 2012 hafði þessi munur lækkað í 12,3 prósentustig í fyrrnefnda hópnum og 15 prósentustig í þeim síðarnefnda.

Á mynd 12 má sjá hlutfallslega breytingu meðal kynjanna á því hversu mikinn tíma þau notuðu í venjulegri viku til heimilisstarfa. Hlutfall karla sem notuðu lítinn tíma í slík störf lækkaði um 5,9% um leið og hlutfall þeirra sem notuðu sex klukkustundir eða meira í heimilisstörfun hækkaði um 6,7% (χ₍₂₎=5,2;p=,075). Meðal kvenna varð þróunin með öðrum hætti. Þannig hækkaði hlutfall þeirra sem notuðu eina til fimm klukkustundir í heimilisstörfun um 8,9% á meðan hlutfall þeirra sem notuðu sex klukkustundir eða meira lækkaði um 6,8% (χ₍₂₎=6,1;p=,048).

Íbúar í Fjallabyggð voru spurðir hversu mikinn tíma þeir notuðu í venjulegri viku til samveru með fjölskyldu. Sú breyting varð að hlutfall þeirra sem ekki notuðu mikinn tíma með fjölskyldu lækkaði um 3,7 prósentustig, á meðan hlutfall þeirra sem notuðu eina til fimm



Mynd 14. Svör íbúa í Fjallabyggð, árin 2009 og 2012, við spurningu um hversu mikinn tíma í venjulegri viku þeir noti til umönnunar eigin barna.



Mynd 15. Hlutfallsleg breyting í svörum karla og kvenna í Fjallabyggð, á milli árána 2009 og 2012, við spurningu um hversu mikinn tíma þeir noti í venjulegri viku til umönnunar eigin barna.

stundir í samveru með fjölskyldunni hækkaði um tæp þrjú prósentustig ($\chi_{(2)}=6,4;p=,038$). Rétt eins og með heimilisstörfin dró saman með kynjunum á milli ára. Þannig var hlutfall karla sem lítinn tíma notuðu í samveru með fjölskyldu 5,2 prósentustigum hærra en sambærilegt hlutfall meðal kvenna. Um leið var hlutfall karla sem notuðu sex klukkustundir eða meira í samveru með fjölskyldunni 7,6 prósentustigum lægra en sambærilegt hlutfall meðal kvenna ($\chi_{(2)}=8,1;p=,018$). Árið 2012 mældist þessi munur á kynjunum umtalsvert minni og ekki tölfræðilega marktækur.

Í þeim athugunum sem hér hafa verið gerðar varðandi heimilisstörf og samveru með fjölskyldu hefur þróunin verið í þá átt að vægi þessara þátta hefur aukist meðal karla og um leið dregið saman með kynjunum. Íbúarnir voru einnig spurðir að því hversu mikinn tíma þeir notuðu í venjulegri viku til umönnunar eigin barna og þar kveður við annan tón. Hlutfall þeirra sem nota lítinn tíma til umönnunar eigin barna hækkaði um 3,2 prósentustig og alls reyndust 56,3% heildarhópsins falla í þann flokk. Jafnframt lækkaði hlutfall þeirra sem sögðust nota sex klukkustundir eða meira í umönnun eigin barna um 7,9 prósentustig ($\chi_{(2)}=8,5;p=,015$). Hlutfallslega breytingu hjá kynjunum hvað þetta varðar má sjá á mynd 15.

Í þessu tilfelli hækkaði hlutfall karla sem notuðu lítinn tíma til umönnunar barna sinna um 7,7% og um leið lækkaði hlutfall þeirra sem notuðu sex klukkustundir eða meira um 8,6%. Hjá konunum lækkaði einnig hlutfall þeirra sem notuðu sex klukkustundir eða meira, alls um 7,5%. Hins vegar jókst hlutfallið hjá konunum í þeim hóp sem notaði eina til fimm klukkustundir í viku til umönnunar eigin barna um 8,9% ($\chi_{(2)}=8,9;p=,011$).

Umræða

Ætla má að opnun Héðinsfjarðarganga geti til framtíðar haft talsverð áhrif á daglegt líf íbúa byggðarlaganna Ólafsfjarðar og Siglufjarðar. Hér hafa verið bornir saman þættir sem snerta daglegt líf karla og kvenna út frá samgöngum, atvinnuþátttöku og verkaskiptingu á heimilum. Göngin voru opnuð á haustdögum 2010 og seinni íbúakönnunin var því lögð fyrir rétt rúmlega tveimur árum eftir opnunina. Gott er að hafa í huga að tvö ár eru mjög stuttur tími í þróun sveitarfélags og ætla má að með tímanum muni áhrif gangagerðarinnar koma fram á skýrari hátt og að ýmsar þær breytingar sem dregnar hafa verið fram hér að framan geti allt eins skýrst af almennri samfélagsþróun á Íslandi. Ljóst er af svörum þátttakenda frá haustinu 2009 að væntingar íbúa Fjallabyggðar til Héðinsfjarðarganga voru gríðarlega miklar, ekki síst hvað varðar fjölbreytni og framboð starfa í sveitarfélaginu. Líkt og fram hefur komið er það mjög gjarnan einhæft atvinnulíf sem stendur litlum byggðarlögum fyrir þrífum þegar kemur að vexti og því að koma í veg fyrir fólksfækkun. Fólk flytur á brott í leit að menntun og fjölbreyttara atvinnulífi og þetta á ekki síst við um ungar konur sem síður vinna við frumframleiðslu en karlar (Dahlstöm, 1996; Þóroddur Bjarnason og Kjartan Ólafsson, 2014). Það er mjög skiljanlegt að íbúar Fjallabyggðar hafi haft væntingar um hraðar og miklar breytingar til batnaðar hvað atvinnuuppbyggingu varðar, enda umræðan mikið á þeim notum fyrir gerð ganganna, en tíminn mun leiða í ljós hvernig þróunin verður til lengri tíma.

Þó eru merki um aukna grósku, sérstaklega í ferðamannaíðnaði, og niðurstöður nýlegrar rannsóknar á áhrifum Héðinsfjarðarganga á ferðapjónustu á Tröllaskaga benda til þess að ferðamönnum hafi fjölgað um helming í Fjallabyggð eftir að göngin voru opnuð (Þóroddur Bjarnason og Edward Huijbens, 2014). Í takti við þessa aukningu í ferðapjónustu var nýtt 68 herbergja hótél opnað á Siglufirði sumarið 2015 (Ágúst Ólafsson, 17. ágúst 2015). Með sameinuðum kröftum íbúa Siglufjarðar og Ólafsfjarðar, nýtilkominni nálægð byggðarlaganna hvort við annað og vaxtarsvæði Eyjafjarðar ættu að gefast tækifæri sem ekki voru fyrir hendi á meðan langar vegalengdir skildu þau að. Nú er mögulegt að keyra hringleið um Tröllaskaga

og má jafnvel vænta þess að ferðamenska verði enn vaxandi atvinnugrein í sveitarfélaginu í náinni framtíð.

Líkt og rannsóknir á Íslandi og annarstaðar í hinum vestræna heimi hafa sýnt hafa samgöngubætur að jafnaði meiri breytingar í för með sér á atvinnutækifærum karla og þær eru líklegar til þess að stækka atvinnusvæði þeirra meira en atvinnusvæði kvenna. Niðurstöður íbúakannananna sýna að karlar eru meira á ferðinni utan Fjallabyggðar en konur. Líkt og fyrir opnun ganganna eru karlar meira á ferðinni innan Fjallabyggðar en konur, en eftir opnun ganganna má sjá meiri breytinga á ferðamynstri kvenna innan Fjallabyggðar. Einnig hafði dregið verulega saman með kynjunum í þeim hópi sem mest er á ferðinni og hlutfall kvenna sem voru 6 klukkustundir eða meira á ferðinni hafði hækkað meira en á meðal karla. Líkt og fram hefur komið sýna innlendar og erlendar rannsóknir að konur hafa tilhneigingu til að skipuleggja líf sitt í meiri mæli í kringum börn sín og heimili og samgöngubætur hafa því gjarnan minni áhrif á ferðamynstur þeirra en gerist á meðal karla (Christensen o.fl., 2007; Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2004; Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2004; Rapino og Cooke, 2011; Schwanen, 2007; Wheatley, 2012). Þessi aukning á ferðum á meðal kvenna innan sveitarfélagsins í Fjallabyggð er því á öndverðum meiði við það sem fram hefur komið í rannsóknum en það gæti átt sér skyringar í því að verið er að sameina tvö sveitarfélög sem nokkur fjarlægð er á milli og með sameiningu stofnana má ætla að ívið tímafrekara sé fyrir íbúana að sjá um daglegar útréttingar og annað þess háttar þegar fara þarf á milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar í slíkum erindagjörðum. Ætla má að slíkt geti frekar haft áhrif á ferðatíma kvenna en karla, sem gjarnan vinna lengri vinnudag og sinna því síður daglegum útréttingum. Eins væri áhugavert að kortleggja enn frekar ferðir eða svokallað skutl barna, til dæmis vegna tómsunda og íþróttæfinga.

Að sama skapi má segja að niðurstöður er varða hreyfanleika kvenna og karla út fyrir búsetusvæðið í Fjallabyggð séu merkilegar í ljósi kenninga og þeirra niðurstaðna sem fyrri rannsóknir hafa leitt í ljós en opnun Héðinsfjarðarganga hefur haft mun meiri áhrif fyrir konur (Christensen o.fl., 2007). Finna má vísbendingar um aukna atvinnusókn þeirra út fyrir búsetusvæðið en breytingin á ferðum út fyrir svæðið er hins vegar svo mikil að ljóst má vera að hún verður ekki skýrð nema að hluta vegna atvinnusóknar. Líkt og fram hefur komið leiddi nýleg rannsókn Þórodds Bjarnasonar og Kjartans Ólafssonar (2014) í ljós vísbendingar um aukna byggðafestu í Fjallabyggð. Partridge, Ali og Olfert (2010) hafa rakið þá þróun í hinum vestræna heimi á liðnum áratugum að forsenda búsetu í smærri byggðarlögum sé nálægð við stærra svæði, þá bæði í tilliti til atvinnu og ekki síður er varðar þá þjónustu sem nútímafólk telur sjálfsagða en illmögulegt er að bjóða upp á í fámennum samfélögum. Ein af forsendum gerðar Héðinsfjarðarganganna var að tengja Siglufjörð við atvinnu- og þjónustusvæði Eyjafjarðar og gögnin benda til þess að konur nýti sér með virkum hætti þessa nálægð við aðra þéttbýliskjarna í Eyjafirði.

Stefnumótun í samgöngum hefur verið gagnrýnd fyrir að vera kynjablind og taka ekki tillit til ólíkra félags- og efnahagslegra þátta karla og kvenna og þá hafa rannsóknir í ríkum mæli einblínt á vinnutengdar ferðir og þar af leiðandi litið að mestu framhjá öllum þeim ferðum sem ekki tengjast vinnu. Það hefur verið gagnrýnt að þessi fókus á vinnutengdar ferðir hafi um of þrengt sjónarhorn þeirra rannsókna sem hafa haft það að markmiði að kortleggja kyn og notkun þeirra á samgöngukerfinu og hafa þar með litið framhjá mikilvægum kynjafræðilegum þáttum er tengjast samgöngum í daglegu lífi fólks (Christensen o.fl., 2007; Law, 1999). Enn er þetta sjónarhorn ríkjandi í fræðilegri umfjöllun um kyn og samgöngur (Rapino og Cooke, 2011; Schwanen, 2007; Wheatley, 2012) en ljóst má vera af niðurstöðum íbúakönnunarinnar í Fjallabyggð og þeim breytingum sem þar má sjá

á ferðamynstri kvenna að þær verða ekki eingöngu skýrðar með vinnusókn kvenna heldur hlýtur skýringa einnig að vera að leita í sókn í annars konar þjónustu líka.

Það virðist vera nokkuð viðtekin skoðun hér á landi að samgöngubætur geti verið einn helsti áhrifavaldurinn þegar kemur að þróun byggðar í landinu (Grétar Þór Eyþórsson, Hjalti Jóhannesson, Guðmundur Guðmundsson og Einar Ólafsson, 2001). Í aðdraganda opunar Héðinsfjarðarganga höfðu íbúar miklar væntingar til þess að göngin myndu hafa gríðarleg jákvæð áhrif á líf íbúa í Fjallabyggð og þess sjást greinileg merki í gögnunum úr fyrri íbúakönnuninni. Þrátt fyrir minnkandi jákvæðni bæði karla og kvenna til atvinnutækifæra og sveigjanleika á vinnumarkaði eru jákvæð teikn á lofti hvað byggðaþróun varðar. Færri þátttakendur í könnuninni haustið 2012 en haustið 2009 töldu líklegt að þeir muni flytja burt frá Fjallabyggð fyrir fullt og allt (Þóroddur Bjarnason og Kjartan Ólafsson, 2014). Sú niðurstaða gefur vísbendingar um að Héðinsfjarðargöng hafi blásið íbúum Fjallabyggðar von í brjóst um bjartari tíma í byggðarkjörnum, en þeir hafa barist hafa við fólksfækkun um margra missera skeið. En þrátt fyrir þessar jákvæðu vísbendingar má ljóst vera að hlutfall kvenna sem töldu að áhrif ganganna yrðu jákvæð á tekjumöguleika sína hefur minnkað verulega á sama tíma og hlutfall þeirra sem voru hlutlausar gagnvart breytingum á tekjumöguleikum eftir opnun ganganna hækkaði. Svipaða breytingu má sjá á meðal karlanna þó ekki sé hún jafn veruleg og á meðal kvenna.

Hvað varðar viðhorf íbúa í Fjallabyggð til atvinnumöguleika og fjölda starfa sem eru í boði má sjá sömu breytingar þar og varðandi tekjumöguleika. Niðurstöðurnar gefa vísbendingar um að væntingar íbúanna hafi verið meiri en sá árangur sem náðst hefur á þessum fyrstu árum eftir opnun ganganna. Sé litið til heildarmyndar er varðar atvinnu- og tekjumöguleika eru viðhorf kynjanna mjög sambærileg en sé lítið sérstaklega til atvinnumöguleika og fjölda starfa í boði má sjá hvernig viðhorf kvenna fara frá því að vera hlutlaus í könnuninni 2009 yfir í að vera í meiri mæli neikvæð 2012. Viðhorf karla fara aftur á móti frá því að vera jákvæð 2009 yfir í að vera frekar hlutlaus í garð atvinnumöguleika árið 2012. Þetta er kannski ekki síst athyglisvert í ljósi þeirrar uppbyggingar sem orðið hefur í ferðaþjónustu í Fjallabyggð og störfin þar eru gjarnan skilgreind sem kvennastörf. Það er þó mikilvægt að hafa í huga að sú uppbygging hefur verið að gerast öll árin eftir opnun Héðinsfjarðarganganna og hún var líklega ekki komin fram nema að mjög litlum hluta árið 2012 þegar seinni íbúakönnunin var lögð fyrir.

Einkar áhugaverðar eru breytingar á niðurstöðum er varða tímamann sem þátttakendur í íbúakönnuninum í Fjallabyggð segjast verja til heimilisstarfa í viku hverri. Þær sýna að um leið og konur í sveitarfélaginu verja færri tímum á viku til heimilisstarfa þá auka karlar við tímamann sem þeir verja til slíkra starfa. Þessi niðurstaða hlýtur að teljast jákvæð út frá jafnréttissjónarmiðum. Enn er það þannig að konur verja fleiri tímum á viku til heimilisstarfa, líkt og rannsóknir hafa sýnt fram á, en það dregur saman með kynjunum í Fjallabyggð sem er í takti við almenna þróun í samfélaginu og erfitt að fullyrða að þarna sé eingöngu um staðbundin áhrif Héðinsfjarðarganga á Fjallabyggð að ræða (Þóra Kristín Þórsdóttir, 2012). Í ljósi aukinnar þátttöku kvenna í hinu opinbera lífi, sem fræðafolk hefur kallað eina mestu samfélagsbýltingu síðari ára (Schwanen, 2007), hlýtur að teljast jákvætt að það dragi saman með kynjunum hvað skyldur í einkalífi varðar. Rannsóknir sýna þó að ábyrgð á barnauppeldi og heimilisstörfum liggur frekar á herðum kvenna og sýnt hefur verið fram á að verkstjórnin á heimilinu er enn í þeirra höndum og virðist sem „eðli“ þeirrar ábyrgðar sem mæður og fedur bera sé ólíkt (Schwanen, 2007; Þóra Kristín Þórsdóttir, 2012; Wheatley, 2012).

Þegar kemur að samveru með fjölskyldu má einnig sjá áhugaverðar breytingar. Rétt eins og með tímamann sem varið er í heimilisstörfum dregur saman með kynjunum milli áranna

2009 og 2012 þegar kemur að samveru með fjölskyldu. Þannig má sjá mjög áhugaverðar breytingar þegar kemur að verkaskiptingu á heimilum og samveru fjölskyldna. Þessar breytingar er kannski varasamt að skýra eingöngu með tilkomu Héðinsfjarðarganga heldur eru þær líklega hluti af stærri samfélagslegri þróun sem hefur átt sér stað á síðustu áratugum, þar sem aukin atvinnuþátttaka kvenna hefur haldist í hendur við minnkandi vinnuframlag þeirra inni á heimilunum. Á síðustu misserum hefur þátttaka karla í barnauppleði aukist og hér á landi er ekki ósennilegt að breytingar á fæðingarorlofslöggjöf hafi ýtt undir slíkar breytingar. Það stíngur því nokkuð í stúf að sjá niðurstöðurnar er varða umönnun eigin barna, sem minnkar bæði hjá körlum og konum milli kannana. Ekki hafa orðið breytingar á dagvistunarúrreðum og börnum undir fimm ára aldri hefur fjölgað frá opnun ganganna (Þóroddur Bjarnason og Kjartan Ólafsson, 2014) en líklega má finna einhverjar skýringar á því í ólíkri samsetningu svarenda í þessum tveimur íbúakönnunum.

Þessar fyrstu vísbendingar um þróun samfélagsins í Fjallabyggð út frá kynjafræðilegu sjónarhorni eftir opnun Héðinsfjarðarganga gefa ekki tilefni til þess að ætla að þau festi í sessi hefðbundna verkaskiptingu kynjanna líkt og oft hefur verið raunin þegar um stórfelldar samgöngubætur er að ræða (Christensen o.fl., 2007; Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2004). Niðurstöður íbúakannananna sem lagðar voru fyrir íbúa Fjallabyggðar 2009 og 2012 gefa tilefni til bjartsýni hvað verkaskiptingu kynjanna varðar en það má velta fyrir sér hvort sú ófyrirséða afleiðing hafi orðið af sameiningu sveitarfélaga að með áherslu á hagræðingu og sameiningu stofnana í hinu sameinaða sveitafélagi hafi óhjákvæmilega verið lengdur sá tími sem bæði karlar og konur verja til ferða innan sveitarfélagsins. Þá sérstaklega konur sem daglega sjá um aðföng til heimilisins og eru líklegri til að sækja börn í skólann og koma þeim í þær tólmstundir sem fylgja nútímalífstíl. Þetta er eitt þeirra atriða sem vert væri að skoða betur og er einn þeirra þátta sem ítrekar mikilvægi kynjasambættingar í stefnumótun í samgöngum.

Heimildir

- Ágúst Ólafsson. (2015). Opna 68 herbergja hótél á Siglufirði. Sótt 24. ágúst 2015, <http://www.ruv.is/frett/opna-68-herbergja-hotel-a-siglufirdi>
- Berglund, Ann-Karin, Johansson, Susanne og Molina, Irene. (2005). *Med periferien i sentrum – en studie af lokal velferd, arbeidsmarkeder og kjønnsrelasjoner i den nordiske periferien*. Alta: Nordisk Ministerråd.
- Björk Sigurgeirsdóttir. (2004). *Atvinnu- og skólasókn til höfuðborgarsvæðisins. Könnun meðal íbúa Árborgar, Akraness og Borgarbyggðar árið 2004*. Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Christensen, Hilda R., Poulsen, H., Oldrup, H. H., Malthesen, T., Brengaard, Michala H. og Holmen, M. (2007). *Gender mainstreaming European transport research and policies. Building the knowledge base and mapping good practices*. TRANSGEN. Copenhagen: University of Copenhagen.
- Cunningham, M. (2007). Influences of women's employment on the gendered division of household labor over the life course: Evidence from a 31-year panel study. *Journal of Family Issues*, 28, 422-444.
- Dahlström, Mick. (1996). Young women in a male periphery – experiences from the Scandianavian North. *Journal of Rural Studies*, 12(3), 259-271.
- Dobbs, Lynn. (2007). Stuck in the slow lane: Reconceptualizing the links between gender, transport and employment. *Gender, Work and Organization*, 14(2), 85-108.
- Einar Mar Þórðarson, Heiður Hrund Jónsdóttir, Fanney Þórsdóttir, Ásdís A. Arnalds og

- Friðrik H. Jónsson. (2008). *Kynbundinn launamunur á íslenskum vinnumarkaði*. Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- Grétar Þór Eypórsson. (2010). Sveitarfélagið Fjallabyggð og Héðinsfjarðargöng. Í Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn H. Stefánsson (ritstjórar), *Fjallabyggð fyrir Héðinsfjarðargöng. Samgöngur, samfélag og byggðapróun* (bls. 116-124). Akureyri: Háskólinn á Akureyri.
- Grétar Þór Eypórsson, Hjalti Jóhannesson, Guðmundur Guðmundsson og Einar Ólafsson. (2001). *Áhrif samgöngubóta á byggðapróun*. Akureyri: Byggðastofnun og Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Guðný Björk Eydal. (2012). Fjölskyldur og velferð. Í Guðný Björk Eydal og Stefán Ólafsson (ritstjórar), *Þróun velferðarinnar 1988-2008* (bls. 47-68). Reykjavík, Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- Gyða Margrét Pétursdóttir. (2012). Styðjandi og mengandi kvenleiki innan áru kynjajafnréttis. *Íslenska þjóðfélagið*, 3, 5-18.
- Hagstofa Íslands. (2015). *Mannfjöldi eftir kyni, aldri og sveitarfélögum 1998-2015 - Sveitarfélagaskipan 1. janúar 2015*. Sótt 15. júlí 2015, <http://hagstofa.is/Hagtolur/Mannfjoldi/Sveitarfelog>
- Hagstofa Íslands. (2014). *Laun, tekjur og vinnumarkaður*. Sótt 27. september 2014, <http://hagstofa.is/Hagtolur/Laun,-tekjur-og-vinumarkadur/Vinumarkadur>
- Hagstofa Íslands. (2013). *Óleiðréttur launamunur kynjanna var 19,9 % árið 2013*. Sótt 11. nóvember 2014, <http://www.hagstofa.is/Pages/95?NewsID=10841>.
- Hagstofa Íslands. (2012). *Mannfjöldi í einstökum byggðarkjörnum og strjálbýli eftir landsvæðum ár hvert 1889-1990*. Sótt 23. maí 2012, <http://hagstofa.is/Hagtolur/Mannfjoldi/Byggdakjarnar,-postnumer,-hverfi>
- Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson. (2004). *Samgöngubætur og félagsleg áhrif þeirra. Þróun matsaðferða*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri og Vegagerðin.
- Hjalti Jóhannesson, Kjartan Ólafsson og Grétar Þór Eypórsson. (2001). *Jarðgöng og vegagerð á norðanverðum Tröllaskaga: mat á samfélagsáhrifum*. Akureyri: Rannsóknarmiðstöð Háskólans á Akureyri og Vegagerðin.
- Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson. (2004). *Áhrif Hvalfjarðarganga á samfélag og byggð á Vesturlandi. Niðurstöður könnunar meðal íbúa á svæðum norðan ganga árið 2003*. Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Kitterød, Ragni H. og Pettersen, Silja V. (2006). Making up for mothers' employed working hours? Housework and child care among Norwegian fathers. *Work, Employment and Society*, 20(3), 473-492.
- Knudsen, Knud og Waernes Kari (2008). National context and spouses housework in 34 countries. *European Sociological Review*, 24, 97-113.
- Kolbeinn Stefánsson. (2012). Umfang vinnunnar í lífi Íslendinga, 1991-2008. Í Guðný Björk Eydal og Stefán Ólafsson (ritstjórar), *Þróun velferðarinnar 1988-2008* (bls. 89-106). Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- Kolbeinn Stefánsson og Þóra Kristín Þórsdóttir. (2010). Ánægja með fjölskyldulíf fyrir og eftir bankahrun. *Fréttabréf Þjóðamálastofnunar* nr. 8.
- Kolbeinn H. Stefánsson. (2008). *Samspil vinnu og heimilis – álag og árekstrar*. Working papers, 1. Reykjavík: Þjóðmálastofnun.
- Kristín Ástgeirsdóttir. (2006). „Þar sem völdin eru þar eru konurnar ekki.“ Kvennaráðstefnur og kvennaáratugur Sameinuðu þjóðanna og áhrif þeirra á Íslandi 1975-2005. *Saga* 44 (2), 7-49.
- Law, Robin. (1999). Beyond 'women and transport': Towards new geographies of gender

- and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567-588.
- Patridge, Mark, Ali, Kamar og Olfert, M. Rose. (2010). Rural to urban commuting: Three degrees of integration. *Growth and change. A journal of urban and regional policy*, 41 (2), 303-335.
- Rapino, Melanie A. og Cooke, Thomas J. (2011). Commuting, gender Roles, and entrapment: A national study utilizing spatial fixed effects and control groups. *The Professional Geographer*, 63(2), 277-294.
- Schwanen, Tim. (2007). Gender differences in chauffeuring children among dual-earner families. *The Professional Geographer*, 59(4), 447-462.
- Seyfrit, Carole L., Bjarnason, Þóroddur og Ólafsson, Kjartan. (2009). Migration intentions of rural youth in Iceland: Can a large scale development project stem the tide of out-migration? *Society and Natural Resources*, 23(12), 1201-1215.
- Sigrún Júlíusdóttir. (2012). Fjölskyldur – umbreytingar, samskipti og skilnaðarmál. Í Guðný Björk Eydal og Stefán Ólafsson (ritstjórar), *Þróun velferðarinnar 1988-2008* (bls. 69-88). Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- Þorgerður Einarsdóttir og Kristjana Stella Blöndal. (2004). Kynbundinn launamunur: Umræðan um skýrðan og óútskýrðan launamun kynja í gagnrýnu ljósi. Í Irma Erlingsdóttir (ritstjóri), *Fléttur II. Kynjafræði – kortlagningar* (bls. 247-270). Reykjavík: Rannsóknastofa í kvenna- og kynjafræðum.
- Þóra Kristín Þórsdóttir. (2012). Vinna og heimilislíf. Í Guðný Björk Eydal og Stefán Ólafsson (ritstjórar), *Þróun velferðarinnar 1988-2008* (bls. 301-322). Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.
- Þóra Kristín Þórsdóttir og Kjartan Ólafsson. (2010). Kynferði og samgöngubætur. Í Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn H. Stefánsson (ritstjórar) *Fjallabyggð fyrir Héðinsfjarðargöng. Samgöngur, samfélag og byggðapróun* (bls. 161-169). Akureyri: Háskólinn á Akureyri.
- Þóroddur Bjarnason. (2010). Búsetufyrirætlanir íbúa Fjallabyggðar. Í Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn H. Stefánsson (ritstjórar), *Fjallabyggð fyrir Héðinsfjarðargöng. Samgöngur, samfélag og byggðapróun* (bls. 65-71). Akureyri: Háskólinn á Akureyri.
- Þóroddur Bjarnason og Edward Huijbens. (2014). Stefna íslenskra stjórnvalda og vöxtur ferðaþjónustu á jaðarsvæðum: Áhrif Héðinsfjarðarganga á Fjallabyggð. *Stjórnmal og stjórnsýsla*, 10(2), 567-588.
- Þóroddur Bjarnason og Kjartan Ólafsson. (2014). Skammtímaáhrif Héðinsfjarðarganga á mannfjöldapróun í Fjallabyggð. *Íslenzka þjóðfélagið*, 5(1), 25-48.
- Þóroddur Bjarnason, Kjartan Ólafsson og Kolbeinn H. Stefánsson. (2010). Búsetuþróun í Fjallabyggð 1929-2009. Í Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn H. Stefánsson (ritstjórar), *Fjallabyggð fyrir Héðinsfjarðargöng. Samgöngur, samfélag og byggðapróun* (bls. 50-57). Akureyri: Háskólinn á Akureyri.
- Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn H. Stefánsson. (2010). Samgöngubætur og byggðapróun á norðanverðum Tröllaskaga. Í Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn H. Stefánsson (ritstjórar), *Fjallabyggð fyrir Héðinsfjarðargöng. Samgöngur, samfélag og byggðapróun* (bls. 4-15). Akureyri: Háskólinn á Akureyri.
- Þóroddur Bjarnason og Þórólfur Þórlindsson. (2006.) „Should I stay or should I go? Migration expectations among youth in Icelandic fishing and farming communities“. *Journal of Rural Studies*, 22, 290-300.
- Wheatley, Dan. (2012). Work-life balance, travel to work, and the dual career household. *Personnel Review*, 41(6), 813-831.

Um höfunda

Andrea Hjálmsdóttir er lektor í félagsfræði við Háskólann á Akureyri. Hún lauk meistaraþrófi í félagsfræði við University of British Columbia árið 2009 og hefur síðan kennt við hug- og félagsvísindadeild Háskólans á Akureyri. Andrea hefur stundað rannsóknir á viðhorfum unglunga til jafnréttismála auk margvíslegra rannsókna á högum unglunga og stöðu kynjanna í íslensku samfélagi.

Atli Hafþórsson útskrifaðist með B.A.-gráðu í þjóðfélagsfræði frá Háskólanum á Akureyri vorið 2009. Hann hóf framhaldsnám við Háskóla Íslands haustið 2014 og leggur nú stund á meistaranám í aðferðafræði.