



VIÐAUKI M

Byggða- og íbúapróun



Minnisblað

Til: Helga Jóna Jónasdóttir

Frá: Vífill Karlsson

CC: Haraldur Benediktsson

Ætlunin er að fjalla um áhrif Sundabrautar á mögulega íbúapróun á Akraneskaupstað og Borgarbyggð (Hvalfjarðarsveit?) en einnig á umferð og þá sérstaklega þá sem tengist vinnusókn frá Akraneskaupstað og Borgarbyggð til höfuðborgarsvæðisins.

Byggt verður á fyrirliggjandi rannsóknum á fyrrum samgöngubótum á Íslandi og sérstaklega Hvalfjarðarganganna. Matið verður unnið með einföldum hætti grundvallað á reynslu fyrri samgöngubóta.

Með lagningu Sundabrautar má gera ráð fyrir að vegstyttingin verði að meðaltali um 9 km á milli Reykjavíkur og Hvalfjarðarganganna og að ferðatíminn muni þá styttest um 10 mínútur. Nú þegar er ferðatíminn upp á Akranes um 40 mínútur en 60 mínútur í Borgarnes. Ferðatíminn mun því dragast saman um 25% og 17%.

Vegstyttingar hafa margvísleg áhrif. Í skýrslu sem gerð var um áhrif Hvalfjarðarganga á Vesturland (Vífill Karlsson, 2004) kom fram að áhrifanna gætti á búferlaflutninga, fasteignamarkað, vörumarkað og vinnumarkað¹. Hvalfjarðargöngin stytta vegalengdina á milli Akraness og Reykjavíkur um 60 km en 42 km gagnvart Borgarfjarðarsvæðinu. Fjarlægð á milli sömu staða fyrir göng var 109 km á Akranes og 116 í Borgarnes. Vegstyttingin var því 55% á Akranes en 34% í Borgarnes. Greining var gerð fyrir áhrif Hvalfjarðarganga á Vesturland. Niðurstöður hennar voru að ferðakostnaður lækkaði

¹ Vífill Karlsson(2004). Samgöngubætur og búseta: Áhrif Hvalfjarðarganga á búsetuskilyrði og búsetuþróun á Vesturlandi. Borgarnes: SSV og Vífill Karlsson. Heimasíða skoðuð 4. júní 2024: https://ssv.is/wp-content/uploads/2016/09/Skra_0006226.pdf

gagnvart íbúum á Akranesi á bilinu 31-55%, vöruverð lækkaði um 3% og virði íbúðarhúsnæðis hækkaði um 19% og atvinnuhúsnæðis um 15%.

Gagnvart íbúum í á Borgarfjarðarsvæði lækkaði ferðakostnaður 13-36%, vöruverð lækkaði um 2% og virði íbúðarhúsnæðis hækkaði um 13% og atvinnuhúsnæðis um 11%.

Samkvæmt útreikningum EFLU (2024) mun Sundabraut stytta vegalengdina á milli Akraness og Reykjavíkur að meðaltali um 9 km. Það telur styttingu upp á að meðaltali um 10 mínútur.

Fjarlægðin milli Akraness og Reykjavíkur er 49 km samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar en 74 km í Borgarnes. Vegstyttingin er því 18% á fyrri vegalengdinni en 12% á þeirri seinni.

Nýjar tölur úr íbúakönnun landshlutanna² um atvinnusókn komu á óvart en þar sást að atvinnusókn frá Akraneskaupstað var einna hæst í byggðum á jaðri höfuðborgarsvæðisins (Tafla 1) en hærri mældist hún í Vogunum og Hveragerði en þeir staðir eru í kílómetrum nær Borginni.

Tafla 1. Atvinnusókn til Reykjavíkur árið 2023-2024. Gögn íbúakönnunar landshlutanna 2023

Sveitarfélög/staðir	Metin atvinnusókn til Reykjavíkur, Hlutfall af fólki á vinnumarkaðsaldri	Fjarlægð til Reykjavíkur, km
Akraneskaupstaður	23%	44
Árborg (Selfoss)	11%	55
Borgarbyggð (Borgarnes)	6%	73
Hvalfjarðarsveit*	12%	49
Hveragerðisbær*	31%	44
Reykjanesbær	17%	47
Sveitarfélagið Ölfus (Þorlákshöfn) *	27%	51
Grindavíkurbær*	10%	51
Suðurnesjabær (Sandgerði, Garður)*	9%	56
Rangárþing ytra (Hella)*	4%	91
Rangárþing eystra (Hvolsvöllur)*	1%	104
Sveitarfélagið Vogar*	53%	35
Fjarlægðin miðast við stærsta þéttbýliskjarna viðkomandi sveitarfélags. *) Færri en 200 svöruðu		

² Íbúakönnun landshlutanna (Vifill Karlsson & Tryggvadóttir, 2024) er framkvæmd á þriggja ára fresti í öllum landshlutum. Hún var reyndar fyrst framkvæmd á Vesturlandi eingöngu 2004 en fyrst í fleiri landshlutum árið 2016. Könnunin er á vegum allra landshlutasamtaka utan höfuðborgarsvæðisins ásamt Bygðastofnun.

Spálíkan var útbúið í þessari vinnu til að spá fyrir um atvinnusókn af Akraneskaupstað og Borgarbyggð, byggt á nokkuð gamalli og farsælli fyrirmynd í vinnu af þessu tagi og rita má með almennum hætti svona³:

$$m_{ij} = k \frac{(M_i^\alpha M_j^\beta)^\alpha}{d_{ij}^\theta}$$

Samkvæmt því ætti atvinnusókn að aukast um 89% frá Akranesbæ og Hvalfjarðarsveit en 49% frá Borgarfirði. Þessi misserin eru rúmlega 1.222 sem sækja vinnu frá Akraneskaupstað til höfuðborgarsvæðisins og 171 úr Borgarbyggð. Það þýðir að fjöldinn færi í 2.310 af Akraneskaupstað og 255 í Borgarbyggð. Þetta eru hrein áhrif Sundabrautar. Hins vegar hefur fjölgun fólks á vinnumarkaðsaldri verið að jafnaði 1,29% á ári á Akranesi en 0,83% í Borgarnesi. Þar sem fátt stórvægilegt gerðist í atvinnumálum á þessum árum verður sú þróun notuð sem vísbendingar fyrir undirliggjandi náttúrulegri fjölgun á vinnumarkaði þessara staða⁴. Ef Sundabraut yrði ekki framkvæmd myndi sambærileg þróun auka vinnusókn um 167 frá Akranesi á 10 árum (úr 1.222 í 1.389) en 15 í Borgarbyggð (úr 171 í 186). Ef Sundabraut yrði opnuð á fyrsta ári þessa 10 ára tímabils myndi vinnusókn Skagamanna verða 2.626 daglega 10 árum síðar þegar undirliggjandi fjölgun á vinnumarkaði er bætt við (1,29% á ári) en 277 frá Borgarnesi.

Hreinir búferlaflutningar frá höfuðborgarsvæðinu á Akraneskaupstað voru 23 að jafnaði árlega en neikvæður upp á -34 í Borgarbyggð⁵. Ekki er ástæða til að ætla áhrifin á búferlaflutninga verði á annan hátt hlutfallslega en fyrir atvinnusókn og því má búast við að hreinir búferlaflutningar gætu orðið 43 að jafnaði árlega á milli höfuðborgarsvæðisins og Akraness en áfram neikvæður upp á -17 í Borgarnesi.

En stytting á milli höfuðborgarsvæðisins og Akraness hefur áhrif á búferlaflutninga alls staðar annars staðar frá af landinu vegna þess að vinnumarkaðs- og þjónustusvæði Akraness styrkist við það. Þess vegna var sú tala skoðuð í leit að vísbendingum fyrir því hvað gæti gerst á Akranesi og í Borgarbyggð eftir að Sundabraut kemst í gagnið.

³ Líkanið er þekkt undir nafninu þyngdarafslíkanið sem hefur verið nýtt til að meta búferlaflutninga og fleira því tengt eins og atvinnusókn.

⁴ Covid-kreppan kom þarna inn í en gekk hratt yfir og hafði hverfandi áhrif á Akranesi. Mestu áföllin í sjávarútvegi á Akranesi gengin yfir og stækkanir hjá Norðurál líka (Vífill Karlsson, 2022).

⁵ Til grundvallar liggja fimm ára meðaltöl búferlaflutningatalna (aðfluttir umfram brottflutta) sveitarfélaga (milli annarra sveitarfélaga á Íslandi) Hagstofu Íslands árána 2017-2021 sem var sérvinnsla Hagstofunnar.

Aðfluttir umfram brottflutta voru 104 í Akraneskaupstað að jafnaði árlega á tímabilinu 2018-2022 en 61 í Borgarbyggð⁶. Gert er ráð fyrir að áhrif af lagningu Sundabrautar á aðflutta umfram brottflutta verði hlutfallslega þau sömu og varðandi atvinnusókn þegar til lengri tíma lætur. Því má ætla að aðfluttum umfram brottflutta í Akraneskaupstað muni fjölga um 89% eða um 93 árlega og því 930 á 10 árum en 49% í Borgarbyggð og því fjölgun um 30 árlega eða 300 á 10 árum.

Heimildir

- Andrienko, Y., & Guriev, S. (2004). Determinants of interregional mobility in Russia. *The Economics of Transition*, 12(1), 1-27. doi:doi:10.1111/j.0967-0750.2004.00170.x
- Andri Rafn Yeoman og Albert Skarphéðinsson (2024) Sundabraut frumdrög, Minnisblað, dags 24.07.2024
- Vífill Karlsson. (2004). *Samgöngubætur og búseta: Áhrif Hvalfjarðarganga á búsetuskilyrði og búsetuþróun á Vesturlandi*. Borgarnes: Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi.
- Vífill Karlsson. (2012). *Transportation improvement and interregional migration*. (Ph.D.), University of Iceland, Reykjavik.
- Vífill Karlsson. (2022). Búferlaflutningar á Vesturlandi. *Hagvísir Vesturlands*, 22(1), 1-61.
- Vífill Karlsson., & Hrafnhildur Tryggvadóttir. (2024). Íbúakönnun landshlutanna 2023: Íbúar og mikilvægi búsetuskilyrða. *Deigla*, 1(1), 1-159. Retrieved from ssv.is website: <https://ssv.is/wp-content/uploads/2024/06/Ibuakonnun-landshlutanna-2023-nidurstodur.pdf>

⁶ Til grundvallar liggja fimm ára meðaltöl búferlaflutningatalna (aðfluttir umfram brottflutta) sveitarfélaga (milli landsvæða eingöngu) Hagstofu Íslands áráanna 2018-2022 sem liggja á heimasíðu þeirra (hagstofa.is).