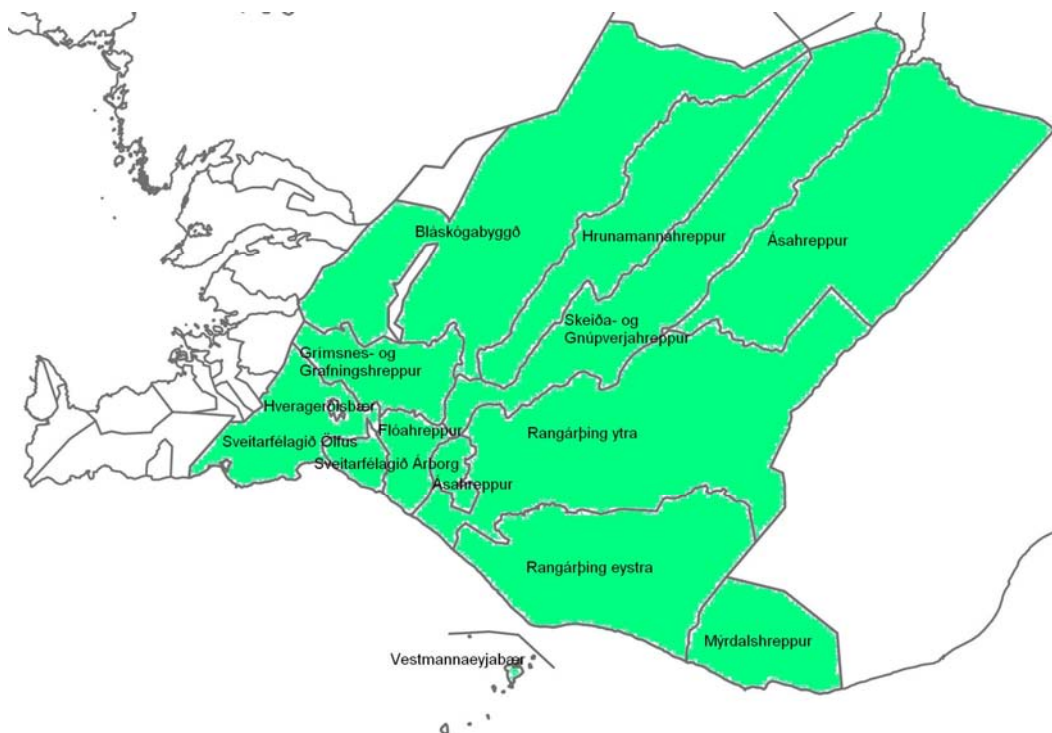




HÁSKÓLINN Á BIFRÖST
BIFRÖST UNIVERSITY

Áhrif ferju um Bakkafjöruhöfn á samfélag og byggð í Vestmannaeyjum og á öðrum svæðum Suðurlands



**Athugun unnin fyrir stýrihóp
vegna Bakkafjöruhafnar haust 2006**

Grétar Þór Eypórsson, Vífill Karlsson og Kolfinna Jóhannesdóttir

Rannsóknamiðstöð Háskólans á Bifröst 311 Borgarnes. <http://www.rannsoknamidstod.bifrost.is>

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit mynda	2
Efnisyfirlit taflna	3
1 Helstu niðurstöður	4
2 Inngangur	8
3 Fræðilegur bakgrunnur	10
4 Afmörkun verkefnis	12
4.1 Markmið þessarar rannsóknar	12
4.2 Gögn og aðferðir	12
4.3 Lýsing á Bakkaferju og ferðatilhögun	13
4.4 Mörk rannsóknarinnar	15
4.4.1 Áhrifasvæði hafnarinnar	15
4.4.2 Afmörkun áhrifaþátta	18
4.5 Væntingar heimamanna	19
4.5.1 Um samskipti Vestmannaeyinga og Rangæinga	21
5 Lýsing á samfélagi og byggð	23
5.1. Mannfjöldi	23
5.2 Atvinnuvegir	34
5.3 Ferðaþjónusta	42
5.4 Vinnumarkaður	49
5.5 Tekjur og efnahagur	50
5.6 Sveitarfélög	52
5.7 Húsnæðismál	59
5.8 Þjónusta	60
5.9 Innviðir	64
5.10 Samfélag og lífstíll	65
6 Áhrif á samfélag og byggð	66
6.1 Áhrif á ferðatíma og samskipti milli staða	66
6.1.1 Umferðarspá	68
6.2. Áhrif á mannfjölda	83
6.3 Atvinnuvegir	84
6.4 Ferðaþjónusta	86
6.5 Vinnumarkaður	88
6.6 Tekjur og efnahagur	88
6.7 Sveitarfélög	90
6.8 Húsnæðismál	91
6.9 Þjónusta	91
6.10 Innviðir	92
6.11 Samfélag og lífstíll	93
7 Heimildir	94
Viðauki	96

Efnisyfirlit mynda

Mynd 1. Ferjulíkan.....	13
Mynd 2. Siglingaleiðir.....	14
Mynd 3. Áhrifasvæðin fimm.....	16
Mynd 4. Mannfjöldi á Suðurlandi í samanburði við landsbyggð (LB).....	23
Mynd 5. Aldurstré Suðurlands.....	24
Mynd 6. Mannfjöldi í Vestmannaeyjum árin 1996 til 2005.....	25
Mynd 7. Aldurstré Vestmannaeyjabæjar.....	25
Mynd 8. Mannfjöldi í Rangárþingi og nágrenni árin 1996 til 2005.....	26
Mynd 9. Aldurstré Rangárþings og nágrenni.....	26
Mynd 10. Mannfjöldi í Árborg og nágrenni árin 1996 til 2005.....	27
Mynd 11. Aldurstré Árborgar og nágrenni.....	28
Mynd 12. Mannfjöldi í uppsveitum Árnessýslu árin 1996 til 2005.....	28
Mynd 13. Aldurstré uppsveita Árnessýslu.....	29
Mynd 14. Mannfjöldi á Ölfussvæðinu árin 1996 til 2005.....	30
Mynd 15. Aldurstré Ölfussvæðisins.....	30
Mynd 16. Kynjahlutfall Suðurlands. Þróun árin 1996 til 2005.....	31
Mynd 17. Kynjahlutfall svæðanna. Þróun árin 1996 til 2005.....	32
Mynd 18. Erlendir ríkisborgarar búsettir á svæðunum.....	32
Mynd 19. Kynjahlutfall meðal erlendra ríkisborgara búsettum á svæðunum.....	33
Mynd 20. Vægi atvinnugreina í heildartryggingagjaldi í Vestmannaeyjum.....	35
Mynd 21. Fjöldi starfa eftir atvinnugreinum í Vestmannaeyjum.....	36
Mynd 22. Vægi atvinnugreina í heildartryggingagjaldi í uppsveitum Árnessýslu.....	37
Mynd 23. Vægi atvinnugreina í heildartryggingagjaldi í Rangárþingi og nágrenni... ..	38
Mynd 24. Vægi atvinnugreina í heildartryggingagjaldi í Árborg og nágrenni.....	39
Mynd 25. Vægi atvinnugreina í heildartryggingagjaldi á Ölfussvæðinu.....	40
Mynd 26. Gistinætur ferðamanna á Suðurlandi í samanburði við landið allt.....	43
Mynd 27. Gistinætur erlendra ferðamanna eftir svæðum tímabilið 1996 til 2005.....	45
Mynd 28. Gistinætur innlendra ferðamanna eftir svæðum tímabilið 1996 til 2005.....	46
Mynd 29. Fjöldi sumarhúsa eftir svæðum nóvember 2006.....	47
Mynd 30. Fjöldi sumarhúsa eftir byggingarárum frá 1997 til 2005.....	48
Mynd 31. Fjöldi farþega með skemmtiferðaskipum eftir höfnum árið 2005.....	49
Mynd 32. Atvinnuleysi.....	50
Mynd 33. Atvinnutekjur á Suðurlandi í samanburði við landsbyggðina (LB).....	51
Mynd 34. Sveitarfélögin á áhrifasvæðinu.....	53
Mynd 35. Handbært fé frá rekstri í hlutfalli við tekjur árið 2005.....	54
Mynd 36. Skuldir og skuldbindingar í krónum á hvern íbúa árið 2005.....	55
Mynd 37. Rekstur stærstu málaflokka sem hlutfall af skatttekjum á íbúa árið 2005.....	56
Mynd 38. Íbúðaverð á Suðurlandi í samanburði við landsbyggðina (LB).....	59
Mynd 39. Seljanleiki íbúða í samanburði við landsbyggðina (LB).....	60
Mynd 40. Flugleiðir á Suðurlandi.....	60
Mynd 41. Mörk atvinnu- skóla og þjónustusvæða.....	67
Mynd 42. Farþegafjöldi Herjólfis árin 2005 og 2006.....	70
Mynd 43. Fjöldi farþega með Herjólfli árin 1997 til 2005.....	71
Mynd 44. Þróun meðalumferðar um Vesturland, Suðurland og Suðurnes.....	71
Mynd 45. Árdagsumferð, rétt vestan við Hvolsvöll árin 1994 til 2005.....	72
Mynd 46. Bílaumferð Herjólfis árin 2005 og 2006.....	77
Mynd 47. Stórbílaumferð árin 2005 og 2006 með Herjólfli.....	79
Mynd 48. Þróun í umferð flutningabíla með Herjólfli.....	80
Mynd 49. Þrjár spár um fjöldi erlendra gesta um Leifsstöð til ársins 2015.....	86

Efnisyfirlit taflna

Tafla 1. Ferðatími á milli Vestmannaeyja og valdra þéttbýla árið 2005 og 2010.	15
Tafla 2. Ferðakostnaður milli Vestmannaeyja og valdra þéttbýla árið 2005 og 2010	15
Tafla 3. Skilgreining á áhrifasvæði Bakkafjörufnar.....	15
Tafla 4. Breyting á fjölda gistinguferðamanna frá 1998 til 2005.....	44
Tafla 5. Kostnaður á ekinn kílómetra.	73
Tafla 6. Núverandi ferðakostnaður í dag á milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur.....	74
Tafla 7. Áætlaður ferðakostnaður í dag á milli Vestmannaeyja og Bakkafjörú.	75
Tafla 8. Breyting ferðakostnaðar milli lands og Eyja.	75
Tafla 9. Meðaltal, 98% og 95% efri mörk farþega árin 2010 og 2020.	77
Tafla 10. Meðaltal, 98% og 95% efri mörk fólksbíla árin 2010 og 2020.	79
Tafla 11. Núverandi ferðakostnaður stórra bíla milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur	81
Tafla 12. Væntur ferðakostnaður í dag á milli Vestmannaeyja og Bakka	81
Tafla 13. Breyting ferðakostnaðar milli lands og Eyja.	82
Tafla 14. Meðaltal, 98% og 95% efri mörk stórir bílar árin 2010 og 2020.	82
Tafla 15. Meðaltal, 98% og 95% efri mörk allra bíla árin 2010 og 2020.....	83

1 Helstu niðurstöður

Breyting á samskiptum

Ferjusiglingar frá Bakkafjöruhöfn til Vestmannaeyja munu fela í sér mikla breytingu á tengingu Vestmannaeyja við fastalandið. Ferðatíminn á milli styttest verulega, ferðakostnaður lækkar og tíðni ferða eykst mikið frá því sem verið hefur. Samgöngur Eyjamanna færast nær því sem tíðkast hérlendis, en stærstur hluti þjóðarinnar ferðast um á einkabíl í helstu erindagjörðum. Það sama á við um ferðamanninn sem í vaxandi mæli ferðast um á fólksbíl á kostnað annarra farartækja. Ferðatími á sjó minnkar úr 2 klst og 45 mín í um 30 mín sem verður að teljast kostur fyrir þá sem lítt eða ekki fýsir að ferðast á sjó.

Innviðir

Með tilkomu ferju um Bakka munu ýmsir innviðir á Suðurlandi styrkjast verulega. Gera má þó ráð fyrir breytingum á flugsamgöngum á svæðinu í kjölfarið. Talið er líklegt að flug milli Eyja og Bakka muni leggjast af og ennfremur flug milli Eyja og Reykjavíkur. Hafa þarf í huga að almenningssamgöngur eru hluti af innviðum og tryggja að sem flestir hópar njóti samgöngubóta til fulls og því mikilvægt að gert sé ráð fyrir þeim möguleika í framhaldi af hafnarstæði á Bakka.

Samfélag og lífstíll

Ferja um Bakkafjöruhöfn mun almennt auka bjartsýni meðal íbúa Vestmannaeyja. Samfélagið verður opnara og viðhorf margra til þess að búa á svæðinu munu eflaust breytast.

Ferðaþjónusta

Nokkuð víst er að langmestu áhrif ferju um Bakka í fyrstu a.m.k. verði á sviði ferðaþjónustu og þá sérstaklega í Vestmannaeyjum. Jafnframt má gera ráð fyrir að ferðir til Vestmannaeyja styðji mikið við vöxt ferðaþjónustu í Rangárþingi og nágrenni og uppsveitum Árnessýslu. Þegar horft er til hversu mikið aðdráttarafli náttúra landsins hefur auk menningar og sögu og þess að margir fjölsóttustu staðir landsins eru á Suðurlandi má gera ráð fyrir að ferðir til Eyja verði mjög eftirsóttar.

Atvinnuvegir

Samhliða áframhaldandi tækniþróun má gera ráð fyrir að störfum muni áfram fækka í greinum eins og sjávarútvegi. Aukið aðgengi að stærsta markaðnum innanlands getur á móti skapað tækifæri fyrir fjölbreyttari iðnframleiðslu. Gera má ráð fyrir að í fyrstu muni áhrifin einkum beinast að núverandi starfsemi t.d. hjá fyrirtækjum sem framleiða matvæli úr sjávarfangi fyrir innanlandsmarkað.

Betri samgöngur almennt geta að auki haft aðdráttarafl fyrir ýmis störf í þekkingariðnaði sem tengjast með einum eða öðrum hætti núverandi burðarásum atvinnulífsins. Það mun velta mikið á hvernig fólk nýtir sér möguleika sem ferja um Bakka skapar hvort fjölbreytni atvinnulífs mun aukast í Eyjum. Það er ljóst að nú þegar hafa verið skilgreind ýmis sóknarfæri á grundvelli staðhátta í Vestmannaeyjum í Vaxtarsamningi Suðurlands. Ferja um Bakka mun styðja við þau sóknarfæri enda samkeppnishæfni og góð starfsskilyrði talin forsenda sóknar í þeim samningi.

Þjónusta

Þó að ný ferja muni stytta leiðir Eyjamanna til lands, mun svokallaðri fjarlægðarvernd verslunar og þjónustu ekki stafa teljandi hætta af því. Litlar líkur eru á að dragi úr opinberri starfsemi í Vestmannaeyjum. Gera má ráð fyrir að Framhaldsskóli Vestmannaeyja eflist þar sem tilkoma ferju breytir miklu um aðgengi unglunga úr nágrannabyggðum í landi. Ferja um Bakka mun að öllum líkindum fremur skjóta stoðum undir aukin samskipti sérfræðinga og samstarf stofnana á milli. Áhrif á verslun og vegsækna þjónustu í Vestmanneyjum og í Rangárþingi og nágrenni kunna að verða nokkur m.a. vegna spár um mikil áhrif á ferðaþjónustu. Vöxtur í dulinni búsetu getur einnig haft jákvæð áhrif á verslun og þjónustu.

Húsnæðismál

Áhrif ferju um Bakkafjörühöfn ef af verður munu meðal annars koma fram í hækkun fasteignaverðs í Vestmannaeyjum. Þess kunna einnig að sjást merki í Rangárþingi og nágrenni. Margir íbúar í Vestmannaeyjum eiga sumarhús á Suðurlandi og mun aðgengi að þeim aukast verulega ásamt því sem eftirspurn kann að aukast í kjölfarið. Vestmannaeyjar geta orðið eftirsóknarverður valkostur í búsetu fyrir brottflutta Vestmannaeyinga og aðra sem vilja gjarnan eiga þess kost að eiga annað heimili utan

höfuðborgarsvæðisins. Nokkuð miklar líkur eru á að tvöföld búseta muni aukast meðal íbúa í Eyjum.

Mannfjöldaþróun

Ferja um Bakka myndi færa íbúum í Vestmannaeyjum meiri tengsl við önnur svæði og kröfum nútímans um meiri hreyfanleika í samskiptum yrði mætt. Með nokkurri vissu má segja að ferjan myndi styrkja verulega búsetu sem fyrir er, færa mannfjölda þróun nær því sem er á nágrannasvæðum og hægja þannig á margra ára fólksfækkun.

Tekjur og efnahagur

Aukin umsvif fyrirtækja með bættu aðgengi að mörkuðum ættu að hafa jákvæð áhrif á þróun atvinnutekna í Vestmannaeyjum. Rof á einangrun í samgöngulegu tilliti hefur þau áhrif að fólk sem gjarnan vill búa í Eyjum sökum tengsla við heimahaga kann að taka ákvörðun um það í kjölfarið eða hætta við að flytja. Ný tækifæri skapast til nýsköpunar í atvinnulífi. Hafa þarf í huga að aukið vægi ferðaþjónustu á kostnað sjávarútvegs getur leitt til lægri meðaltekna heilt á litið en styrkir þó atvinnulífið í heild þar sem á móti dregur úr einhæfni þess.

Sveitarfélög

Með tilkomu ferju um Bakka mun Vestmannaeyjabær eignast nágrannasveitarfélög og sveitarfélög í Rangárþingi og nágrenni munu eignast nýja nágranna. Forsenda skapast fyrir samstarfi Vestmannaeyjabæjar við önnur sveitarfélög. Þróun slíks samstarfs byggist öðru fremur á heimamönnum en gera má ráð fyrir að hún verði í samræmi við það sem gerist meðal annarra sveitarfélaga sem búa við greiðar samgöngur sín á milli.

Atvinnu-, skóla- og þjónustusvæði

Stækkun atvinnu-, grunnskóla- og þjónustusvæða yrði óveruleg miðað við núverandi íbúafjölda. Það er þó ljóst að hreyfanleiki fólks fer vaxandi með batnandi samgöngum og sífellt færast í vöxt að fólk vinni hluta vinnu fjarri vinnustað. Ferja um Bakka mun mæta kröfum þess fólks. Algengt er að iðnaðarmenn sinni verkefnum út fyrir hefðbundin mörk atvinnusvæða, vinnudagurinn er þá gjarnan lengri og ferja um Bakka skapar ákveðinn sveigjanleika gagnvart slíkri starfsemi. Ystu mörk þjónustusvæða ná ekki að tengja Hvolsvöll og Vestmannaeyjar saman. Miðað við

núverandi skólahverfi grunnskóla og 45 mínútna ferðatíma er ekki gert ráð fyrir að tilkoma ferju hafi áhrif á þá skipan.

Vinnumarkaður

Það er ljóst að sú stytting sem verður á ferðatíma mun bjóða upp á ýmsa möguleika fyrir atvinnusókn hluta úr viku þótt telja megi að áhrifin verði minni á daglega atvinnusókn. Ferja um Bakkafjörühöfn milli Eyja og fastalandsins og sú stytting ferðatíma sem af henni hlýst eykur verulega líkur á að efnahagslíf í Eyjum þróist með sambærilegum hætti og á nærliggjandi svæðum.

2 Inngangur

Í maí árið 2004 skipaði Sturla Böðvarsson samgönguráðherra starfshóp til að fjalla um samgöngur við Vestmannaeyjar í tilefni af þá nýframkominni beiðni þingmanna Suðurlands um þau efni. Starfshópnum var falið að gera úttekt á fimm meginkostum varðandi framtíð samgangna til Vestmannaeyja. Starfshópurinn skilaði af sér lokaskýrslu í júní á 2006 og var niðurstaða hans sú að skoðuð yrði nánar sú lausn að byggja ferjuhöfn í Bakkafjöru. Áður en sú lausn yrði endanlega valin var lagt til að frekari athuganir færu fram á ýmsum þáttum.

Í framhaldi af því skipaði samgönguráðherra stýrihóp til að vinna að forathugun og eftir atvikum forhönnun og hönnun hafnar í Bakkafjöru þann 14. júlí sl. Stýrihópin skipa Eiríkur Bjarnason, verkfræðingur í samgönguráðuneytinu, formaður hópsins, Hreinn Haraldsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar og Sigurður Áss Grétarsson, forstöðumaður hafnasviðs Siglingastofnunar. Í skipunarbréfi fyrir stýrihópinn segir m.a. að hann skuli taka mið af tillögum starfshóps um samgöngur til Vestmannaeyja. Einn af þeim þáttum sem huga skuli að er að metin verði áhrif Bakkafjöruhafnar á þróun byggðar í Vestmannaeyjum og í landi. Fram kemur að miðað er við að ný ferja hefji siglingar milli lands og eyja árið 2010 ef niðurstöður forathugunar verða jákvæðar í þá veru að mögulegt sé að gera ferjuhöfnina í Bakkafjöru.

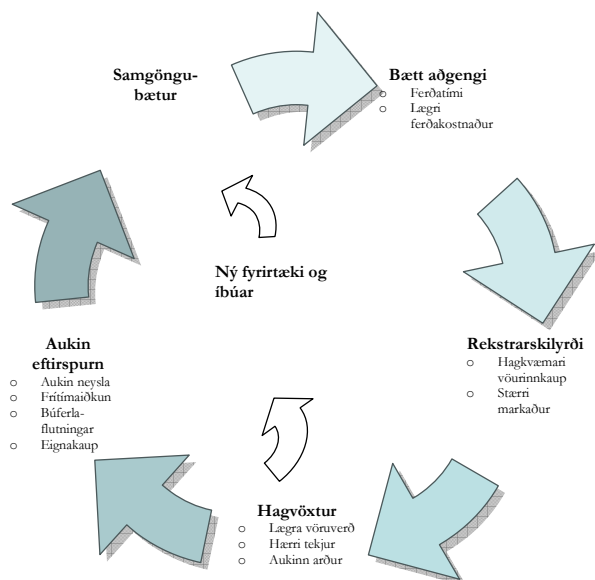
Mat á áhrifum ferju um Bakkafjöruhöfn á samfélag og byggð í Vestmannaeyjum og á öðrum svæðum Suðurlands er unnið af Rannsóknamiðstöð Háskólans á Bifröst að beiðni stýrihóps um Bakkafjöruhöfn.

Í skýrslunni er fjallað um forsendur fyrir mati á áhrifum breyttra samgangna. Leitast er við að meta möguleg áhrif ferju um Bakkafjöruhöfn á samfélag og byggð ásamt því að gera grein fyrir hugsanlegum áhrifum sem geta orðið mun meiri og fjölbreyttari til lengri tíma litið. Í mati á áhrifum er eingöngu horft til áhrifa á notkunartíma. Til grundvallar mati á áhrifum liggur ennfremur *Umferðarspá á milli lands og Eyja með fyrirhugaðri ferju um Bakka* sem unnin var af Vífli Karlssyni hagfræðingi fyrir Siglingastofnun í október sl.

Að vinnslu skýrslunnar hafa komið af hálfu Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Bifröst, dr. Grétar Þór Eypórsson, Vífill Karlsson hagfræðingur dósent í félagsvísinda- og hagfræðideild Háskólans á Bifröst og Kolfinna Jóhannesdóttir viðskiptafræðingur. Jafnframt var stofnaður sérstakur bakhópur heimamanna sem fundaði með starfsmönnum Rannsóknarmiðstöðvarinnar. Í bakhópnum sátu Elliði Vignisson bæjarstjóri Vestmannaeyjabæjar, Unnur Brá Konráðsdóttir sveitarstjóri Rangárfings eystra og Gunnar Þorgeirsson formaður Samtaka sunnlenskra sveitarfélaga.

3 Fræðilegur bakgrunnur

Í þessum kafla verður reynt að varpa ljósi á áhrif samgöngubóta á samfélög í sem allra stystu máli. Lögð verður áhersla á efnahagsleg áhrif. Stuðst er við bækur þeirra Banister og Berechman (2000), Baldwin og féлага (2001) og Vífils Karlssonar (2004). Áhrif samgöngubóta geta verið víðtæk og margvísleg. Almennt er viðurkennt meðal fræðimanna að samgöngubætur kalli á frekari samgöngubætur¹. Þetta er margslunginn ferill sem hefst á bættu aðgengi milli þeirra landsvæða sem samgöngubótin tengir. Með bættu aðgengi er átt við lægri ferðakostnað í víðum skilningi. Lægri ferðakostnað má brjóta upp í beinan ferðakostnað sem felst í lægri eldsneytiskostnaði og öðrum slíkum þáttum er tengjast eignum km með beinum hætti auk ferðatíma sem er öllum dýrmætur. Umferðaröryggi tengist einnig þessum þætti. Samgöngubætur hafa alla jafnan þau áhrif að slysatíðni lækkar.



Í kjölfar samgöngubóta lækkar kostnaður atvinnulífs, hins opinbera og neytenda. Tilkostnaður fyrirtækja og hins opinbera við öflun framleiðsluþátta, markaðssetningu og stjórnun verður lægri og gerir þau samkeppnishæfari, bætir afkomu þeirra og lækkar jafnframt vöruverð ef viðunandi samkeppni er til staðar. Einnig lækkar tilkostnaður neytenda við verslun og hverskonar frístundaiðkun.

¹ Myndin hér á þessari síðu er tilbrígdí við mynd þeirra Banister og Berechman. (2000). Bls. 41.

Bætt aðgengi íbúa og atvinnulífs að öðrum mörkuðum ýtir undir landfræðilega stærðarhagkvæmni² sem örvar sérhæfingu og rennir þar með enn fleiri stoðum undir framleiðni.

Af þessum sökum eykst hagvöxtur á þeim landsvæðum sem samgöngubótin tengir. Hagvöxtur skilar sér í tekjum til neytenda sem ýtir undir eftirspurn á tekjuteygnum vörum og þjónustu. Frístundaiðkun og önnur ferðatengd iðja eru þættir sem neytendur veita sér í ríkara mæli þegar hagur vænkast. Af þessum sökum aukast umsvif fyrirtækjanna og þar með tíðni flutninga með vörur og farþega á milli svæða. Því má gera ráð fyrir að umferðaröngþveiti verði tíðari og líkur á umferðarslysum aukist. Þannig má með sanni segja að vel heppnaðar samgöngubætur kalli á frekari samgöngubætur.

Ennþá höfum við ekki fjallað um hvernig samgöngubætur geta haft áhrif á eignamarkað og búferlaflutninga (Baldwin og félagar, 2001). Almennt er talið að eftirspurn eftir íbúðum sé tekjuteyginn. Hagvöxtur hefur því tilhneigingu til að ýta við fasteignamarkaðnum og þrýsta þar með verðinu upp. Ef samgöngubótin tengir eingöngu afmarkaðan hluta hagkerfisins, verður hagvöxturinn meiri á þeim svæðum. Það gæti laðað að nýja íbúa og fyrirtæki eða dregið úr búferlaflutningum frá staðnum og styrkt atvinnulífið. Ef samgöngubótin laðar að ný fyrirtæki og íbúa þá veldur það enn frekari hækkun fasteignaverðs. Sú þróun heldur áfram upp að vissu marki, sem ákvarðast af herra fasteignaverði og staðbundinni hagvaxtaraukningu.

² Skilgreining: Landfræðileg stærðarhagkvæmni er þegar meðalkostnaður lækkar í kjölfar þess að fyrirtækjum í sömu atvinnugrein fjölga á viðkomandi svæði.

4 Afmörkun verkefnis

4.1 Markmið þessarar rannsóknar

Markmið rannsóknarinnar er að meta möguleg áhrif af tilkomu ferju um Bakkafjöruhöfn, milli lands og Vestmannaeyja, á samfélag og byggð í Vestmannaeyjum og á öðrum svæðum Suðurlands. Rannsóknin er unnin að beiðni stýrihóps um hönnun Bakkafjöruhafnar sem skipaður var af Sturla Böðvarssyni samgönguráðherra 14. júlí sl.

Í rannsókninni verður í fyrsta lagi leitast við að greina þá þætti í samfélaginu sem verða fyrir áhrifum af ferju um Bakkafjöruhöfn milli lands og Eyja. Í öðru lagi verður reynt að meta umfang áhrifa á viðkomandi þætti sem ætla má að geti orðið á notkunartíma ferjunnar. Hafa ber í huga að samgöngubætur fela í sér möguleika til breytinga og raunveruleg áhrif af þeim byggjast að miklu leyti á hvernig samfélagið nýtir sér möguleikana.

4.2 Gögn og aðferðir

Í þessari rannsókn er stuðst við aðferðir sem notaðar hafa verið hérlendis og erlendis við mat á samfélagslegum áhrifum (e. Socio-economic Impact assessment) samgönguframkvæmda. Í fyrsta lagi er viðfangsefninu sem er til umfjöllunar lýst. Í því sambandi er fyrst og fremst um að ræða niðurstöður úr skýrslu starfshóps samgönguráðherra um samgöngur til Vestmannaeyja hvað varðar ferjuna sjálfa og ferðatilhögun. Í öðru lagi eru dregin fram helstu einkenni samfélaga á þeim svæðum þar sem áhrifa er talið að muni gæta í einhverri mynd. Þar er litið til upplýsinga um ýmsa þætti sem kunna að verða fyrir áhrifum af ferjusiglingum milli lands og Eyja. Athuguð eru m.a. gögn um mannfjölda, vinnumarkað, tekjur, atvinnuvegi, sveitarfélög, húsnæðismál, þjónustu, innviði ásamt því sem fjallað er almennt um lífshætti. Í þriðja lagi er svo leitast við að lýsa þeim áhrifum sem fyrirhuguð ferja gæti haft á tilgreinda þætti sem athugaðir hafa verið.

Í rannsókninni er stuðst við margvísleg gögn. Byggt er á skýrslum sem liggja fyrir um tilhögun framkvæmdarinnar m.a. frá Siglingamálastofnun og ýmsum rannsóknarskýrslum um áhrif samgöngubóta. Töluleg gögn eru einkum fengin frá Hagstofu Íslands, ríkisskattstjóra, Fasteignamati ríkisins og Sambandi íslenskra

sveitarfélaga. Ennfremur var farið í vettvangsferð til funda og viðtala við heimamenn í Vestmannaeyjum og á öðrum svæðum Suðurlands sem veittu upplýsingar sem nýttust fyrir framgang rannsóknarinnar.

4.3 Lýsing á Bakkaferju og ferðatilhögun

Í niðurstöðum skýrslu starfshóps samgönguráðherra frá því í júní sl. kemur m.a. fram lýsing á fyrirhugaðri Bakkafjörühöfn, ferju og ferðatilhögun. Um er að ræða dæmigerða höfn sem varin er með brimvarnargörðum út frá Bakkafjöru. Ásamt ferjubryggju verður byggt 200 m² þjónustuhús með landgöngubrú fyrir farþega og gengið frá bílastæðum og plönum með bundnu slitlagi. Þá er gert ráð fyrir að lagður verði rúmlega 3 km vegur frá Bakkaflugvelli að ferjuhöfninni.³

Í skýrslu starfshóps samgönguráðherra er miðað við ferju sem er 49 m löng, 12 m að breidd og með 3,5 m djúpristu. Ganghraði verði um 15 sjómílur. Hönnun ferjunnar heimilar að sigldar verði 20 sjómílur frá landi með farþega. Þannig er miðað við að ferjan geti siglt til Þorlákshafnar ef þörf krefur. Í skýrslunni er gert ráð fyrir að farþegafjöldi ferjunnar geti verið vel yfir 300 farþegar og að hún geti tekið allt að 36 fólksbíla í hverri ferð. Í frumhönnun er gert ráð fyrir 1096 ferðum á ári. Á veturna verði farnar tvær ferðir á dag og fjórar ferðir á dag að sumarlagi.⁴ Samkvæmt skýrslunni er gert ráð fyrir að sigling milli lands og Eyja taki um 30 mín. Umferðarspá sem unnin var af Vífli Karlssyni Háskólanum á Bifröst hefur leitt í ljós að umferð með Bakkafjöru myndi allt að því tvöfaldast á innan við 10 árum. Þetta kallar á mun stærri ferju en áður var gert ráð fyrir. Í vinnu stýrihópsins hefur því verið miðað við að ferjan verði allt að 60 m á lengd og 15 m breidd. Að hún taki allt að 50 bíla og 250 farþega. Fjöldi ferða fram og

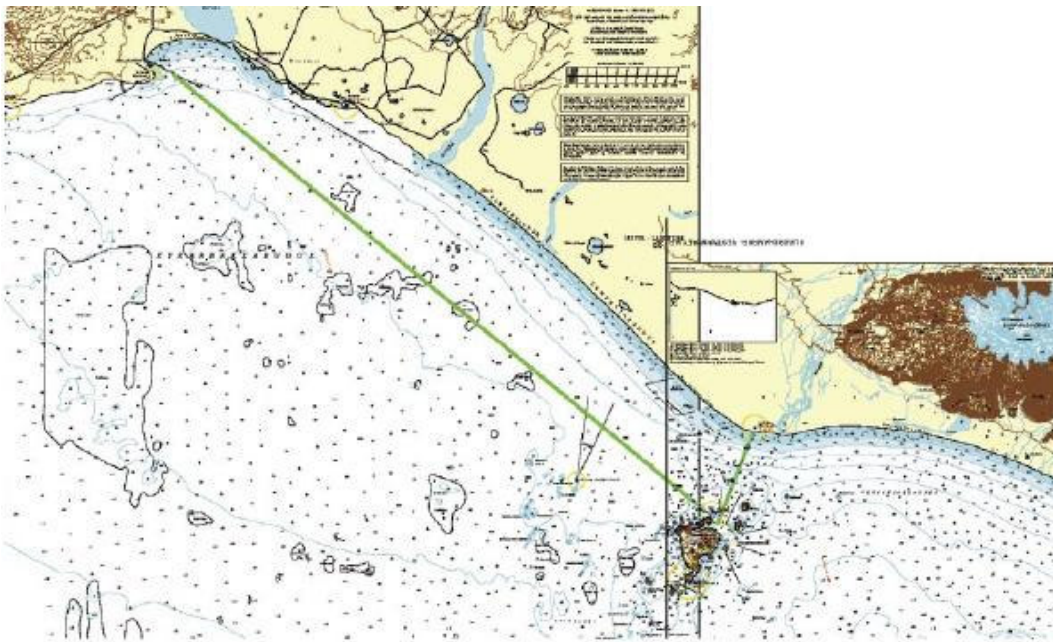


Mynd 1. Ferjulíkan
Mynd fengin frá Siglingamálastofnun

³ Samgönguráðuneytið. (2006). Bls. 19-20.

⁴ Samgönguráðuneytið. (2006). Bls. 19-20.

til baka á sumrin verði 4-6 og á veturna 2-4.⁵ Gera má ráð fyrir að ferðunum muni fjölga í hlutfalli við nýtinguna. Athugun á tíðni frátafa með tilliti til öldumælinga á Bakkadufli í 26 mánuði frá því í október 2003 og þar sem gert er ráð fyrir föstum ferðum milli lands og Eyja leiddi í ljós að um 2% allra áætlunarferða á þessum 26 mánuðum hefðu fallið niður. Af þeim ferðum væru 36 að vetrarlagi og þrjár að sumarlagi. Fram kemur að mörgum af þessum ferðum hefði verið hægt að hliðra til um nokkrar klukkustundir á dag og sigla þegar veður væri betra.⁶ Gert er ráð fyrir að ný ferja hefji siglingar milli lands og Eyja árið 2010 ef niðurstöður stýrihóps vegna Bakkafjöruhafnar verða jákvæðar.⁷



Mynd 2. Siglingaleiðir.
Mynd fengin hjá Siglingamálastofnun.

Bygging ferjulægis í Bakkafjöru og ný ferja myndi stytta ferðatíma upp á land frá því sem verið hefur með Herjólfu. Í töflu 1 og töflu 2 gefur að líta yfirlit yfir breytingar á ferðatíma og ferðakostnaði milli nokkra þéttbýlisstaða á Suðurlandi sem yrðu með tilkomu ferju í samanburði við ferðir með núverandi Herjólfu.

⁵ Sigurður Áss Grétarsson. (Tölvupóstur, 9. nóvember 2006).

⁶ Samgönguráðuneytið. (2006). Bls. 19-20.

⁷ Samgönguráðuneytið. (e.d.). Sótt 8. mars 2006 af <http://www.samgonguraduneyti.is/raduneyti/Nefndir/akvordunradherra/nr/942>

Tafla 1. Ferðatími á milli Vestmannaeyja og valdra þéttbýla árið 2005 og 2010.

	Vík	Hvolsvöllur	Hella	Selfoss	Reykjavík*
Núverandi ferðatími	5,46	4,46	4,30	3,85	3,27
Áætlaður ferðatími	2,35	1,35	1,51	1,96	2,5
Breyttur ferðatími	3,11	3,11	2,79	1,89	0,77
Breyttur ferðatími %	57%	70%	65%	49%	23,5%

- Núverandi ferðatími á milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur er veginn ferðatími þriggja núverandi valkosta í ferðum á milli; með Herjólfri, flugi milli Eyja og Bakka og flugi milli Eyja og Reykjavíkur.
-

Tafla 2. Ferðakostnaður á milli Vestmannaeyja og valdra þéttbýla árið 2005 og 2010. Verðlag 2005.

	Vík	Hvolsvöllur	Hella	Selfoss	Reykjavík*
Núverandi ferðakostnaður	10.377	8.354	8.025	7.115	7.245
Áætlaður ferðakostnaður	5.183	3.160	3.489	4.399	5.605
Breyting ferðakostnaðar	5.194	5.194	4.537	2.716	1.639
Breyting ferðakostnaðar %	50%	62%	57%	38%	22,6%

* Núverandi ferðakostnaður á milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur er veginn ferðakostnaður þriggja núverandi valkosta í ferðum á milli; með Herjólfri, flugi milli Eyja og Bakka og flugi milli Eyja og Reykjavíkur.

Ferðatími myndi styttest verulega og kostnaður lækka vegna ferða milli Vestmannaeyja og þeirra þéttbýlisstaða á Suðurlandi sem hér hafa verið valdir.

4.4 Mörk rannsóknarinnar

4.4.1 Áhrifasvæði hafnarinnar

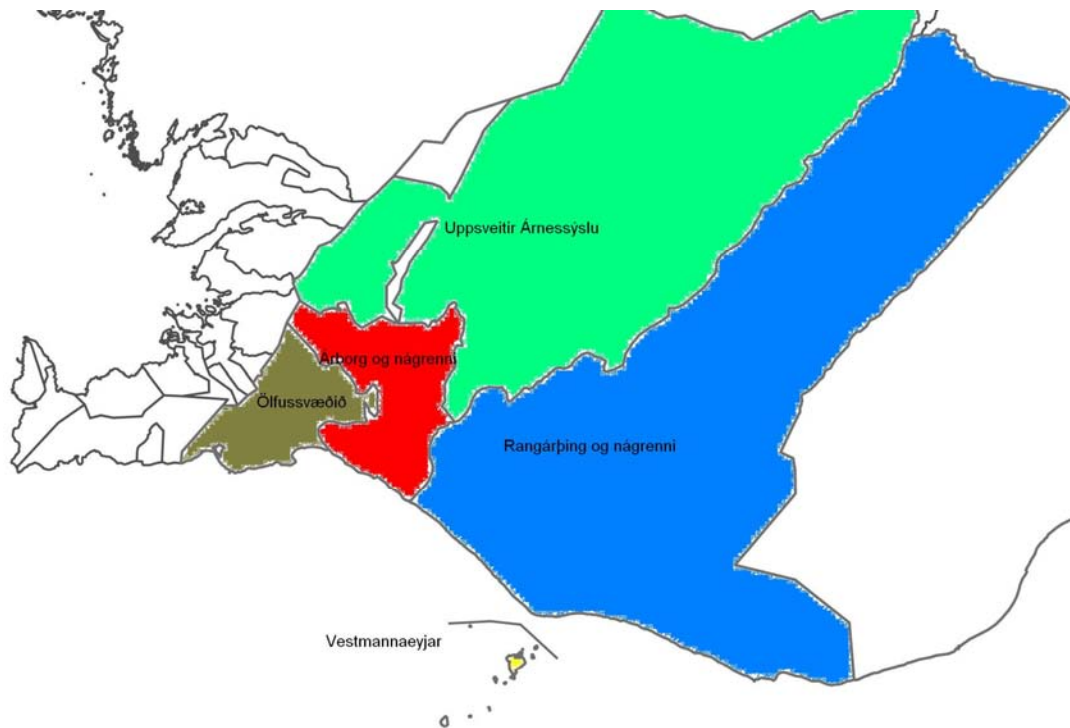
Það áhrifasvæði sem tilkoma ferju milli lands og Vestmannaeyja um Bakkafjörúhöfn er talin ná til er einkum Vestmannaeyjabær og Rangárþing eystra auk nágrennasveitarfélaga og byggðar á Suðurlandi. Til einföldunar fyrir gagnaöflun og úrvinnslu var sveitarfélögunum 13 frá Hellisheiði í vestri að Blautukvísl á Mýrdalssandi og Kötlujökli í austri slegið saman í fimm stærri svæði.

Tafla 3. Skilgreining á áhrifasvæði Bakkafjörúhafnar.

Svæði	Sveitarfélag nr.	Mannfjöldi ⁸	Km ²	Mann/km ²
Vestmannaeyjar (VE)	8000 Vestmannaeyjabær	4172	17	245,41
Uppsveitir Árnessýslu (UÁ)	8721 Bláskógabyggð, 8710 Hrunamannahreppur, 8720 Skeiða- og Gnúpverjahreppur	2211	6906	0,32
Rangárþing og nágrenni (RÞ)	8610 Ásahreppur, 8613 Rangárþing eystra, 8614 Rangárþing ytra, 8508 Mýrdalshreppur	3791	8726	0,43
Árborg og nágrenni (ÁB)	8200 Sveitarfélagið Árborg, 8722 Flóahreppur, 8719 Grímsnes- og Grafningshreppur	7870	1348	1,64
Ólfussvæðið (ÖS)	8717 Sveitarfélagið Ólfus, 8716 Hveragerðisbær	3878	746	5,20
	Samtals	21922	17743	1,23

Samtals búa á áhrifasvæðunum fimm 21922 manns og ef Vestmannaeyjar og Rangárþing og nágrenni er tekið saman í eitt megin áhrifasvæði þá er um að ræða svæði með 7963 eða tæpa 8000 íbúa miðað við tölur 31. desember 2005.

⁸ Tölur um mannfjölda miðast við 31. desember 2005.



Mynd 3. Áhrifasvæðin fimm.
Kort frá Landmælingum Íslands.

Afmörkun áhrifasvæða

Við mat á samfélagslegum áhrifum ferju um Bakkafjöruhöfn verður litið til tækifæra sem kunna að skapast með stækkun á atvinnu- og skólasvæðum ásamt breytingum á þjónustusvæðum. Hér verður gerð grein fyrir skilgreiningum á slíkum áhrifasvæðum sem stuðst hefur verið við hérlendis. Hafa þarf í huga að margar breytur hafa áhrif á afmörkun áhrifasvæða og verður jafnframt fjallað um þær helstu.

Hjá Vegagerðinni, í tengslum við áætlanagerð í samgöngumálum, er að finna skilgreiningu á ákveðnum samgöngusvæðum:

Í langtímaáætlun um vegagerð er miðað við að atvinnu- og skólasvæði verði tengd saman í samgöngusvæði eftir því sem unnt er. Samgöngusvæði tekur til svæðis umhverfis þjónustumiðstöð (þéttbýli), þar sem fjarlægðir eru ekki meiri en svo að sækja megi þjónustu til miðstöðvarinnar a.m.k. nokkrum sinnum í viku og engir þeir þroskuldur á vegakerfinu eru fyrir hendi sem hindra slíkt í verulegum mæli. Þjónusta við umferðina, svo sem vetrarþjónusta á að taka mið af þessum svæðum þannig að hún er mest innan svæða en minni milli svæða. Slík skil svæða markast af fjallvegum, víðáttumiklu strjálbýli eða eyjasundum. Samgöngusvæði er almennt ekki stærra en

svo að fjarlægð innan þess að þjónustumiðstöð er ekki meiri en 70-100 km. Miðað hefur verið við, að innan atvinnu- og skólasvæðis sé hámarksfjarlægð frá miðstöð 40-50 km á snjóléttum svæðum og 20-30 km á snjóþungum svæðum. Fyrir þjónustusvæði hefur hámarksfjarlægð frá miðstöð verið metin 80-100 km á snjóléttum svæðum og 60-70 km á snjóþungum svæðum.⁹

Hjá Byggðastofnun er að finna skilgreiningu á atvinnusvæðum:

Það landsvæði þar sem íbúar geta daglega sótt atvinnu til tiltekins vinnustaðar telst eitt atvinnusvæði. Atvinnusvæði er ekki bundið við tiltekna þéttbýlisstaði heldur viðkomandi vinnustaði þar sem atvinnusvæði eru hugsuð út frá tilteknu fyrirtæki.¹⁰

Í Byggðaáætlun frá 1994-1997 er að finna skilgreiningu á þjónustusvæðum en við afmörkun þjónustusvæða skiptir máli hvers eðlis þjónusta og verslun er sem verið er að sækja:

Með þjónustusvæði er átt við landssvæði þar sem íbúar sækja þjónustu á einn stað. Tegundir þjónustu eru mismunandi með tilliti til þess hversu langt hún er sótt. Menn setta sig við að lengra sé í þá þjónustu sem þeir þurfa sjaldan á að halda, en síður er þessu er öfugt farið.¹¹

Hreyfanleiki fólks skiptir miklu máli fyrir skilgreiningu atvinnu- og þjónustusvæða. Aukinn hreyfanleiki fólks stækkar slík svæði. Hérlandis eru vísbendingar um að hreyfanleiki fólks fari vaxandi. Talið er að mörk virks atvinnusvæðis höfuðborgarinnar liggi í 30 til 60 mínútna akstursfjarlægð frá miðborginni.¹² Talsvert er um atvinnusókn fólks milli Selfoss og Reykjavíkur, ennfremur milli Reykjavíkur og Akraness og Borgarness. Ennfremur eru dæmi um fólk sem keyrir nokkrum sinnum í viku frá Reykjavík og upp á Bifröst en þar á milli eru 105 km. Áætlaður ferðatími miðað við 90 km/klst í ökuhraða er klukkutími og 10 mínútur og að auki þarf að gera ráð fyrir tíma vegna umferðar og mismunandi miklum innanbæjarakstri.

⁹ Vegagerðin. (janúar, 2000). Bls. 17.

¹⁰ Byggðastofnun. (1994). Bl. 55-56.

¹¹ Byggðastofnun. (1994). Bls. 48.

¹² Byggðastofnun. (e.d.) Fylgiskjal með tillögu til byggðaáætlunar fyrir árin 2006-2009. Bls 41.

Fleiri þættir en ferðatími skipta máli varðandi stærð atvinnusvæða. Ætla má að fólk sé reiðubúið til að sækja sérhæfðari og eða hærra launuð störf um lengri veg. Heimild til að aka í vinnutímanum getur skipt máli sem og ferðakostnaður í heild.

Í þessari rannsókn er reiknað með 45 mínútum í ferðatíma út frá vinnustað fyrir daglega vinnusókn. Er þar tekið mið af mörkum sem stuðst hefur verið við í öðrum rannsóknum hérlandis á áhrifum samgöngubóta.¹³ Við afmörkun skólasvæðis er áætlað að ferðatími barna til grunnskóla sé ekki meiri en 45 mínútur og þannig séu mörk hefðbundins atvinnu- og skólasvæðis sambærileg í ferðatíma. Að auki er gert ráð fyrir ytri mörkum atvinnusóknar allt að 1 klst en gera má ráð fyrir mun lengri ferðatíma fyrir störf sem kalla ekki á daglegan akstur á vinnustað. Í nútímanum er æ algengara að fólk sinni hluta starfa í gegnum tölvu fjarri sínum hefðbundna vinnustað. Fyrir afmörkun þjónustusvæða er gert ráð fyrir um 1 klst og 10 mín í ferðatíma eða sem svarar að hámarki 100 km akstursvegalegd. Hafa þarf í huga að framhaldsskólar falla hér ekki undir skilgreiningu á afmörkun skólasvæða þar sem nemendur á því skólastigi velja fremur skóla við sitt hæfi án tillits til ferðatíma og nota þá heimavist þótt stytting á fjarlægðum frá heimahögum sé tvímælalaust kostur og auki valkosti þeirra.

4.4.2 Afmörkun áhrifaþátta

Í athugun á samfélagslegum áhrifum af tilkomu ferju um Bakkafjörhöfn milli lands og Eyja er bæði litið til efnahagslegra og félagslegra þátta. Áhrif af bættum samgöngum má greina mjög víða í samfélaginu. Hér er horft til þess að merkja megi hugsanleg áhrif á búsetu, atvinnulíf þar sem ferðaþjónusta verður skoðuð sérstaklega, vinnumarkað, starfsemi sveitarfélaga, húsnæðismál, þjónustu almennt, innviði samfélagsins, samfélag og lífsstíl fólks. Þessir þættir eru taldir mikilvægir í þróun samfélags og byggðar.

¹³ Í skýrslu Jóns Þorvalds Heiðarssonar og Valtýs Sigurbjarnarsonar hjá Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri (RHA) frá júní 2006, Fern jarðgöng á Mið-Austurlandi sem ein framkvæmd, er mörkum atvinnusvæða lýst miðað við 90 km/klst meðalhraða og 30-45 mínútna akstur og mörk þjónustusvæða skoðuð út frá 60-100 km fjarlægð miðað við þjónustusókn nokkrum sinnum í viku. Í skýrslu Grétars Þórs Eyþórssonar og Hjalta Jóhannessonar hjá RHA, Jarðgöng undir Helliðeyri, frá júní 2003 er reiknað með 30 mínútna akstur tíma út frá vinnustað fyrir daglega vinnusókn eða um 45 km radíus út frá vinnustað við bestu skilyrði og u.þ.b. 90 km meðalhraða. Mörkum þjónustusvæða er lýst á bilinu 60 til 100 km miðað við hámarksfjarlægð innan þjónustusvæðis að miðstöð. Frávik í skilgreiningu á mörkum þjónustusvæða byggir á því að svæði eru mismunandi snjóbung sbr skilgreiningu Vegagerðarinnar á samgöngusvæðum.

4.5 Væntingar heimamanna

Bættar samgöngur milli Vestmannaeyja og lands hafa um árabíl verið eitt af stærstu hagsmunamálum þeirra sem búa í Eyjum. Ýmsir telja að bættar samgöngur muni ekki síður koma öðrum en Eyjamönnum til góða, atvinnusvæði stækki í báðar áttir. Þarna sé enn fremur um að ræða aukið aðgengi að einni best varðveittu ferðamannaperlu landsins.

Farið var í heimsókn á Suðurland til viðræðna við heimamenn um væntingar þeirra til áhrifa ferju um Bakkafjörühöfn á samfélag og byggð. Rætt var við sveitarstjóra, sveitarstjórnarmenn og ýmsa aðila úr atvinnulífinu og þá einkum í Vestmannaeyjum og í Rangárþingi. Tekin voru viðtöl við rýnihóp sem samanstóð af fólki búsettu í Vestmannaeyjum. Rætt við forsvarsmenn Samtaka sveitarfélaga á Suðurlandi (SASS) og Atvinnuþróunarfélags Suðurlands. Hér verður greint frá helstu niðurstöðum úr viðtölum sem tekin voru.

Áhrifasvæðið

Rætt var við viðmælendur um megináhrifasvæði ferju um Bakkafjörühöfn og voru þeir almennt á því að áhrifa ferjunnar myndu gæta mest í Vestmannaeyjum og í Rangárþingi og nágrenni. Þarna tengjast tvö ólík atvinnusvæði saman, sjávarútvegur Vestmannaeyja og landbúnaður Rangæinga. Nýr vaxtaröxull¹⁴ verður til sem virkar í báðar áttir. Ferjan myndi jafnframt breyta miklu fyrir Árborg og Hveragerði að því leyti að umferð myndi aukast þar í gegn.

Atvinnulífið

Varðandi atvinnulífið var mat viðmælenda að ferjan myndi búa til nýtt atvinnusvæði sem hefði upp á meiri fjölbreytni að bjóða í atvinnutækifærum. Fólk í Vestmannaeyjum hefði möguleika á að sækja vinnu á fastalandinu og öfugt. Margir nefndu dæmi um iðnaðarmenn búsetta í Eyjum. Möguleiki þeirra á að koma heim að kveldi myndi gera að verkum að meira yrði um að þeir myndu sækja vinnu á fastalandið. Miklar væntingar komu fram um vöxt í ferðaþjónustu bæði í Vestmannaeyjum og í Rangárþingi og nágrenni. Dagsferðir ferðamanna til Eyja opna gagnkvæma möguleika í ferðaþjónustu í Vestmannaeyjum og í Rangárþingi og

¹⁴ Róbert Jónsson, framkvæmdastjóri Atvinnuþróunarfélags Suðurlands. (viðtal 13. desember 2006).

nágrenni sem og möguleika til samstarfs í uppbyggingu í ferðamálum. Margir komu inn á gagnkvæma þýðingu ferjunnar fyrir fyrirtæki í matvælaíðnaði bæði í Vestmannaeyjum og í landi hvað varðar að koma ferskum og unnum vörum á markað bæði innanlands og erlendis með skjótari og sveigjanlegri hætti en áður. Í þessu sambandi var bent á að nauðsynlegt væri að flutningsgeta sem annaði þörfum atvinnulífsins væri tryggð milli lands og Eyja. Varðandi verslun og þjónustu töldu margir viðmælendur að stærra markaðssvæði myndi draga að sér fleiri aðila í verslun og ýmiskonar þjónustu. Viðmælendur töldu að opinber þjónusta myndi styrkjast á svæðunum. Bættar samgöngur milli svæðanna sköpuðu möguleika á samstarfi og eflingu á ýmsum sviðum m.a. framhaldsskóla- og háskólastiginu, á sviði löggæslu og fleira. Sérhæfing svæðanna gæti orðið meiri í kjölfarið.

Sveitarfélögin

Í viðtölum við sveitarstjóra og nokkra sveitarstjórnarmenn kom fram að þeir sjá almennt fyrir sér að ferja um Bakkafjörühöfn muni hafa jákvæð áhrif á sveitarfélögin á svæðunum í formi aukinna samskipta og samstarfs. Vestmannaeyjabær eignast nágrannasveitarfélög sem færir honum samstarfsmöguleika og á sama hátt skapast möguleikar á útvíkkun á samstarfi sem fyrir er meðal nágrannanna.

Ýmsar væntingar

Viðmælendur nefndu margvíslegar aðrar væntingar til áhrifa af bættum samgöngum. Auknir möguleikar almennt á margvíslegri hafnsækinni starfsemi á Bakka. Tækifæri fyrir ferðir heimamanna með ferðamenn á smábátum meðfram ferjusiglingum um Bakkafjörühöfn. Tækifæri fyrir brottflutta Eyjamenn, fjárfesta, sérfræðinga og fleiri til að eiga sitt annað heimili í Vestmannaeyjum. Slíkt myndi færast í vöxt með tryggari samgöngum. Aðgengi Vestmannaeyinga í eigin sumarhús á fastalandinu myndi batna verulega. Það kom fram að umræða um betri samgöngur framundan væri þegar farin að hafa áhrif á fasteignaverð í Eyjum. Fram kom að mikilvægt væri fyrir heimamenn að almenningssamgöngur væru tengdar við ferju um Bakkafjörühöfn.

Menningin

Varðandi samfélagið almennt og lífstíl kom fram að bættar samgöngur munu auka bjartsýni. Samfélagið mun opnast og menningin mun breytast. Möguleikar á breyttum samskiptum milli svæðanna sem nefndir voru til sögunnar voru m.a. kórastarf og

leiklist, æskulýðsstarf og íþróttastarf. Það sjónarmið kom fram að ferja um Bakkafjöruhöfn myndi ekki hafa áhrif á Eyjarómantíkina sjálfa.

Áhrif á Þorlákshöfn

Í samtali við Ólaf Áka Ragnarsson bæjarstjóra í Sveitarfélaginu Ölfusi kom fram að ef Herjólfur verður lagður niður í kjölfar ferju um Bakkafjöruhöfn þá muni sveitarfélagið verða fyrir neikvæðum áhrifum vegna tekjumissis af hafnargjöldum. Einnig séu störfín við höfnina í húfi.¹⁵

Skiptar skoðanir

Nokkrir viðmælendur greindu frá því að þeir teldu að mjög skiptar skoðanir væru meðal heimamanna í Vestmannaeyjum um ferju um Bakkafjöruhöfn. Ýmsir hefðu efasemdir um framkvæmdina sem slíka. Aðrir teldu aðrar lausnir eins og nýjan Herjólfur eða jarðgöng betri kost. Þrátt fyrir skiptar skoðanir kom mjög skýrt fram að fyrst og fremst snerist þetta um bætta samgöngur, eða eins og kom fram hjá einum viðmælenda, "það verður ekki framþróun nema til komi betri samgöngur, því meiri tíðni því meiri áhrif".

Samantekt

Samantekið má segja að væntingar þeirra sem rætt var við til áhrifa ferju um Bakkafjöruhöfn séu miklar og snerti samfélagið víða. Hér hefur verið komið inn á nokkur atriði með almennum hætti. Margir viðmælendur nefndu að mikið hefði breyst þegar Herjólfur fór að fara tvær ferðir á dag. Flestir komu inn á að það væri tíðni og kostnaður ferða sem skipti mestu máli um hversu mikil áhrif ferjunnar yrðu.

4.5.1 Um samskipti Vestmannaeyinga og Rangæinga

Á síðustu öld urðu miklar breytingar í samgönguháttum þjóðarinnar. Betri samgöngur leiddu til þess að samskipti milli svæða breyttust, fólk hafði fleiri valkosti en áður í búsetu- og atvinnulegu tilliti. Áhugavert þótti að velta fyrir sér samskiptum Vestmannaeyinga og Rangæinga áður fyrr í þessu samhengi. Leitað var til Þórðar Tómassonar í Skógum um þau efni.

¹⁵ Ólafur Áki Ragnarsson bæjarstjóri í Sveitarfélaginu Ölfusi. (viðtal 13. desember 2006).

Samskipti Vestmannaeyinga og þeirra sem bjuggu uppi á fastalandinu, eins og sagt var, voru um aldaraðir mjög mikil. Landmenn, Landeyingar og Eyfellingar, fóru margir með skip sín út til Vestmannaeyja og reru þaðan fram til loka (11. maí), héldu ýmist til í sjóbúðum eða hjá vinum og vandamönnum. Margir landmenn réðust og sem hásetar á skip hjá Eyjaformönnum.

Verslun var löngum sótt út til Vestmannaeyja af Rangæingum og Vestur-Skaftfellingum. Bændur fóru þangað með landvöru sína, ull og tólg, jafnvel sauðfé og byrgðu sig upp eftir efnum og ástæðum af útlendri vöru. Mikil viðskipti voru einnig milli einstaklinga (landvara, sjávarvara). Sterkt vináttusamband myndaðist milli landmanna og Eyjamanna í þessum samskiptum.

Við upphaf vélbátaútgerðar í Vestmannaeyjum við byrjun 20. aldar hefjast miklir fólksflutningar undan Eyjafjöllum og úr Landeyjum til Vestmannaeyja. Útgerðin leysti allt atvinnulíf líkt og úr læðingi og þensla verður mikil í byggð í Vestmannaeyjum. Hinir nýju landnemar þurftu þak yfir höfuðið og byggðin breytti um svip á skömmum tíma með byggingu fjölda íbúðarhúsa sem mörg hver fengu nafn eftir heimabæ landnemans. Fjöldi ungra manna fór á vertíð út til Eyja og ungar stúlkur réðu sig í vist. Viðskipti milli landmanna og Eyjamanna eru í blóma framan af 20. öld. Vélbátar koma upp að sandinum margsinnis hvert sumar. Lifandi sauðfé var skipað út, hross voru slegin af í sandi og flutt út til matar Eyjabúum, margskonar landafurðir fóru sömu leið og frá Eyjum kom dýrmæt matvara, fiskæti allskonar, mjölvara og margt annað. Heyflutningar ofan af landi voru talsvert miklir á þessum tíma. Öll samskipti einkenndust af vináttu og oft náinni frændsemi. Umskiptin verða svo í lok styrjaldarinnar 1939-45 og fólksflutningar hefjast undan Eyjafjöllum og Landeyjum til Reykjavíkur.¹⁶

Það er ljóst að tengsl Vestmanneyinga og Rangæinga eru mikil í sögulegu samhengi. Með tilkomu ferju um Bakka munu Vestmannaeyingar tengjast ”þjóðbraut” í gegnum nágretta sína á fastalandinu. Framkvæmd sem færir samgöngur milli Eyja og lands að kröfum samtímans um hraða og sveigjanleika getur hugsanlega endurvakið menningar- og söguleg tengsl íbúa í Eyjum og í Rangárþingi og nágrenni.

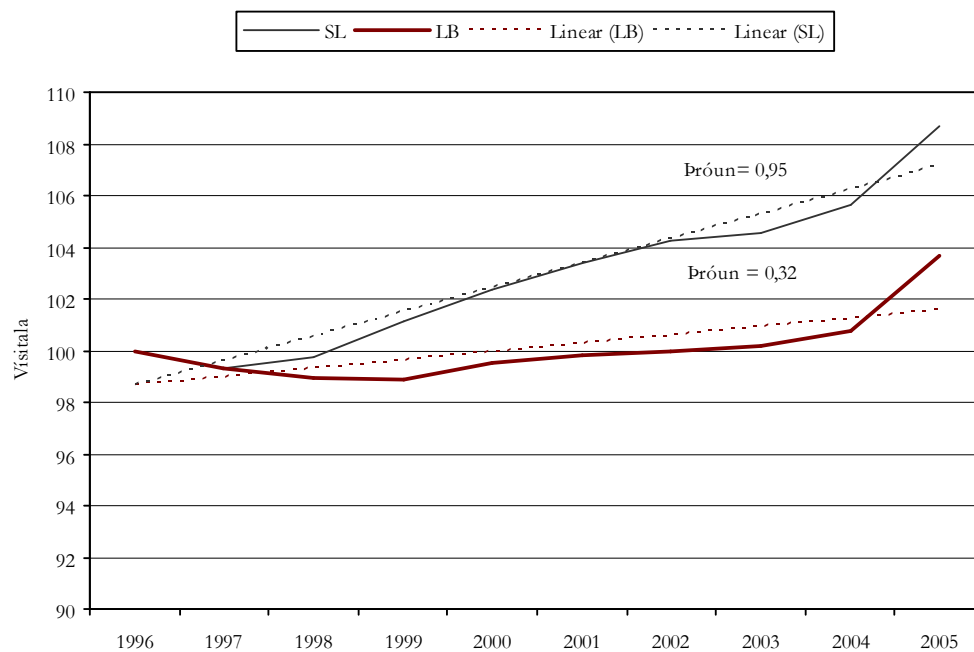
¹⁶ Þórður Tómasson. (tölvupóstur, 21. desember 2006).

5 Lýsing á samfélagi og byggð

Landsvæðið sem athugunin nær til afmarkast sem fyrir segir af 13 sveitarfélögum á Suðurlandi sem skipt er upp í fimm svæði til einföldunar. Megináherslan er á að skoða samfélagsleg áhrif ferju um Bakka, á Vestmannaeyjabæ og Rangárþing og nágrenni en að auki eru skilgreind innan áhrifasvæðis Bakkafjöruhafnar Árborg og nágrenni, uppsveitir Árnessýslu og Ölfussvæðið. Í þessum kafla verður gerð grein fyrir þróun byggðar og helstu samfélagslegum einkennum viðkomandi svæða.

5.1. Mannfjöldi

Mannfjöldaþróun er einn helsti mælikvarði á þróun byggðar og ræðst af ýmsum búsetuþáttum. Rannsóknir hafa leitt í ljós að þættir eins og atvinnutækifæri og möguleikar til menntunar skipta fólk máli og geta haft áhrif á búsetuval fólks. Samgöngur eru hluti af grunngerð samfélaga sem geta stækkað atvinnusvæði og bætt aðgengi íbúanna að menntastofnunum og margskonar opinberri þjónustu sem gjarnan er staðsett í stærri byggðakjörnum.

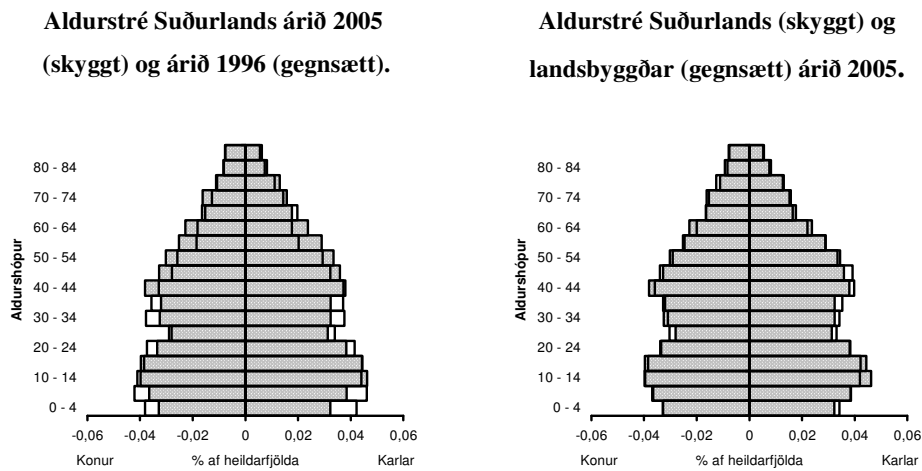


Mynd 4. Mannfjöldi á Suðurlandi í samanburði við landsbyggð (LB).
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Þegar þróun mannfjölda á Suðurlandi er borin saman landsbyggð kemur í ljós að íbúum hefur fjölgað hraðar á Suðurlandi heldur en ef litið er til landsbyggðarinnar í heild sinni. Íbúar á Suðurlandi eru, í lok ársins 2005, 22.413 talsins eða sem svarar

einum fimmta hluta íbúa landsbyggðarinnar allrar. Hefur þeim fjölgað um 8,7% frá árinu 1996 á meðan íbúum á landsbyggðinni hefur fjölgað um 3,7% á sama tíma. Á myndinni er hallatala¹⁷ línanna til einföldunar kölluð þróun og sýnir hún breytingu að jafnaði milli ára.

Þegar aldurs- og kynjasamsetning íbúa Suðurlands ársins 2005 er borin saman við árið 1996 virðast breytingarnar í megindráttum vera þær að að fólki yfir fertugt hefur fjölgað hlutfallslega. Aldurs- og kynjasamsetning Suðurlands er árið 2005 í heildina nokkuð áþekk því sem gerist á landsbyggðinni í heild.



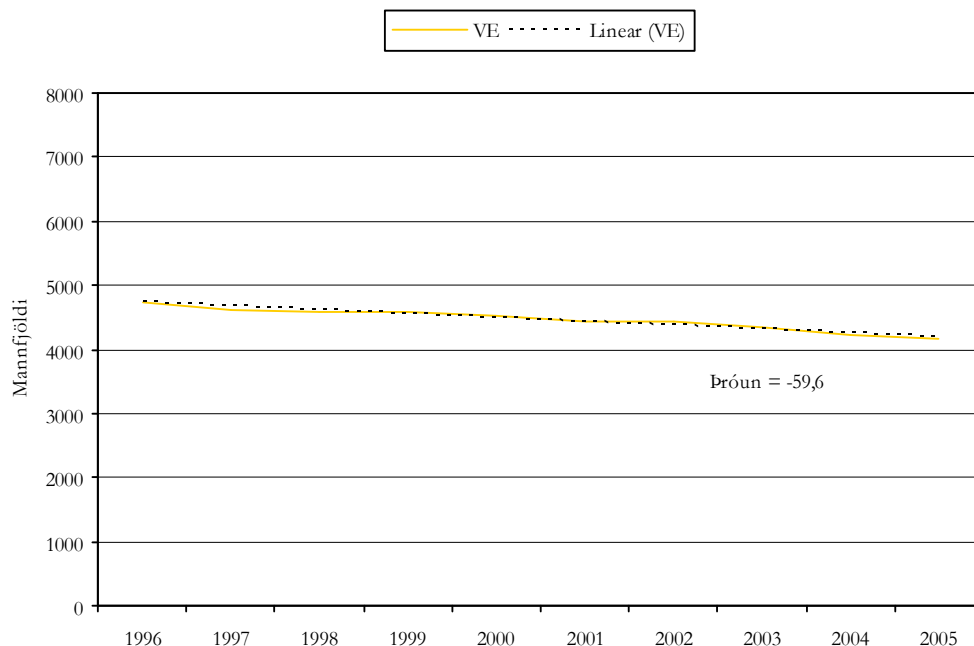
Mynd 5. Aldurstré Suðurlands. Árið 2005 í samanburði við 1996 og landsbyggð. Byggt á gögnum Hagstofa Íslands.

Hér á eftir verður nánar gerð grein fyrir mannfjöldaþróun og breytingum í aldurs- og kynjasamsetningu, frá árinu 1996, á þeim fimm svæðum á Suðurlandi sem til skoðunar eru.

Vestmannaeyjar

Íbúar í Vestmannaeyjum voru 4172 talsins í árslok 2005. Þegar þróunin er skoðuð frá árinu 1996 sést að um nokkuð samfellda fækkun er að ræða en stuðull fyrir þróun, - 59,6, gefur til kynna fækkun íbúa að jafnaði við hvert ár sem líður.

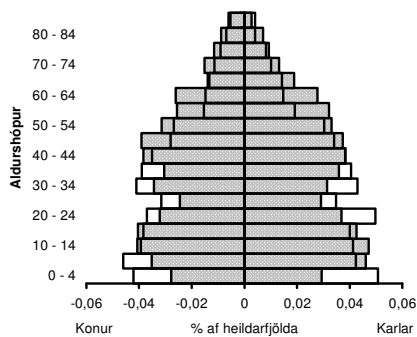
¹⁷ Skilgreining: Hallatala línunnar er metin samkvæmt aðferð minnstu kvaðrata fyrir árin sem um ræðir eða í þessu tilviki frá 1996 til 2005.



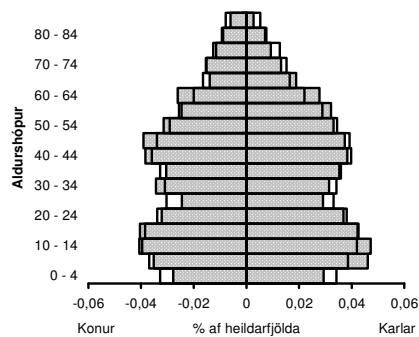
Mynd 6. Mannföldi í Vestmannaeyjum árin 1996 til 2005.
Gögn Hagstofu Íslands.

Þegar aldurs- og kynsamsetning íbúa Vestmannaeyja er skoðuð yfir sama tímabil kemur í ljós að fólki á aldrinum 20-40 ára og yngstu börnunum hefur fækkað hlutfallslega frá árinu 1996. Í samanburði við landsbyggð árið 2005 má sjá að fólk á aldrinum 20-30 ára er heldur færri hlutfallslega í Vestmannaeyjum sem og yngstu börnin.

**Aldurstré Vestmannaeyjabæjar árið 2005
(skyggt) og árið 1996 (gegnsett).**



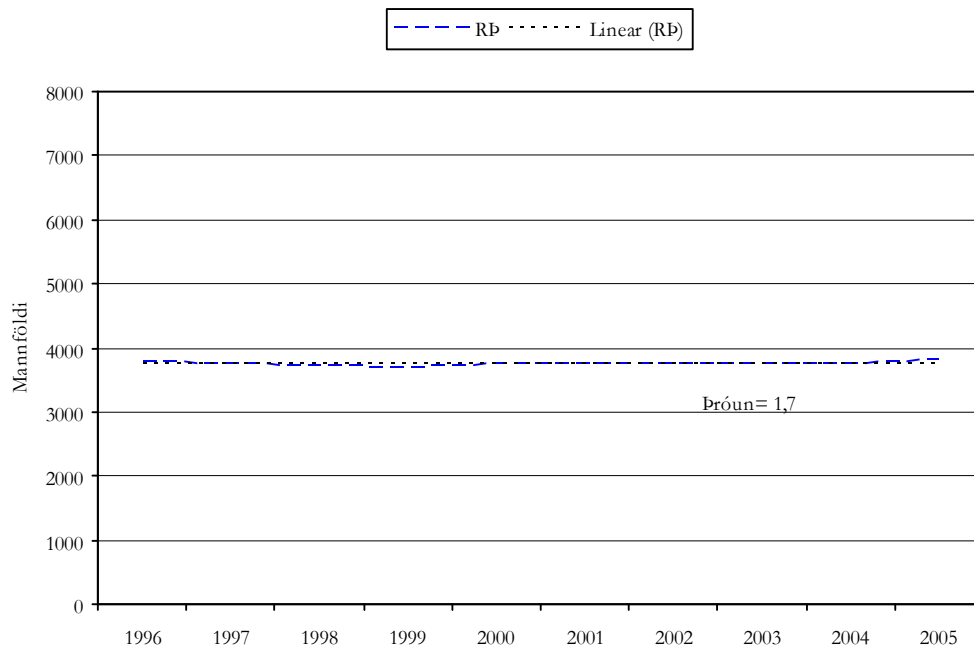
**Aldurstré Vestmannaeyjabæjar (skyggt) og
landsbyggðar (gegnsett) árið 2005.**



Mynd 7. Aldurstré Vestmannaeyjabæjar. Árið 2005 í samanburði við 1996 og landsbyggð.
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Rangárþing og nágrenni

Rangárþing og nágrenni samanstendur hér af Ásahreppi, Rangárþingi ytra, Rangárþingi eystra og Mýrdalshrepp. Íbúum í Rangárþingi og nágrenni hefur fjölgað síðustu árin og árið 2005 eru þeir 3791 sem er nánast sami fjöldi og var árið 1996.

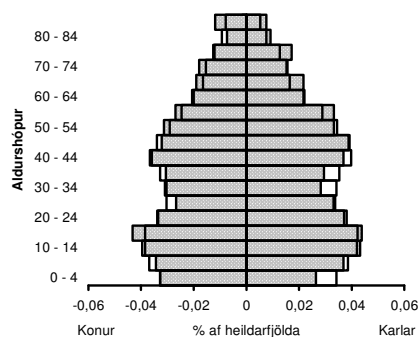
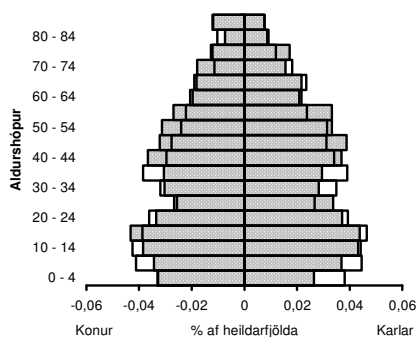


Mynd 8. Mannföldi í Rangárþingi og nágrenni árin 1996 til 2005. Gögn Hagstofu Íslands.

Athugun á aldurs- og kynjasamsetningu í Rangárþingi og nágrenni árið 2005 í samanburði við árið 1996 sýnir að fólki yfir fertugu hefur verið að fjölga hlutfallslega á tímabilinu.

Aldurstré Rangárþings og nágrenni árið 2005 (skyggt) og árið 1996 (gegnsett).

Aldurstré Rangárþings og nágrenni (skyggt) og landsbyggðar (gegnsett) árið 2005.

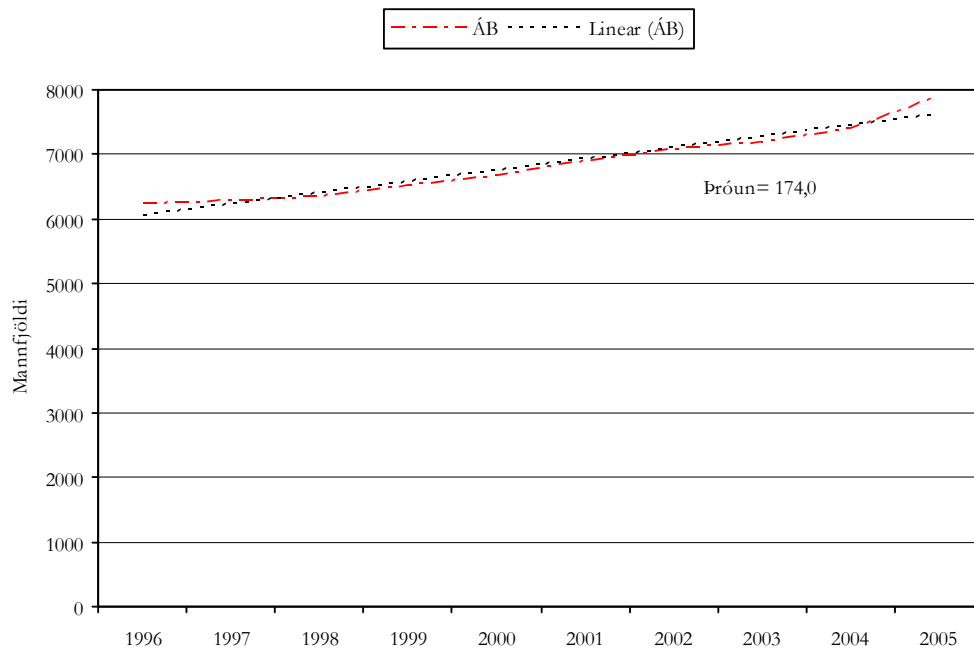


Mynd 9. Aldurstré Rangárþings og nágrenni. Árið 2005 í samanburði við 1996 og landsbyggð. Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Fólki á aldrinum 30-40 ára hefur fækkað hlutfallslega sem og börnum í yngstu aldurshópunum. Í samanburði við landsbyggð eru heldur færri hlutfallslega á aldrinum 30-40 ára í Rangárþingi og nágrenni.

Árborg og nágrenni

Árborg og nágrenni var skilgreint sem svæðið sem nær til Sveitarfélagsins Árborgar, Flóahrepps og Grímsnes- og Grafningshrepps.



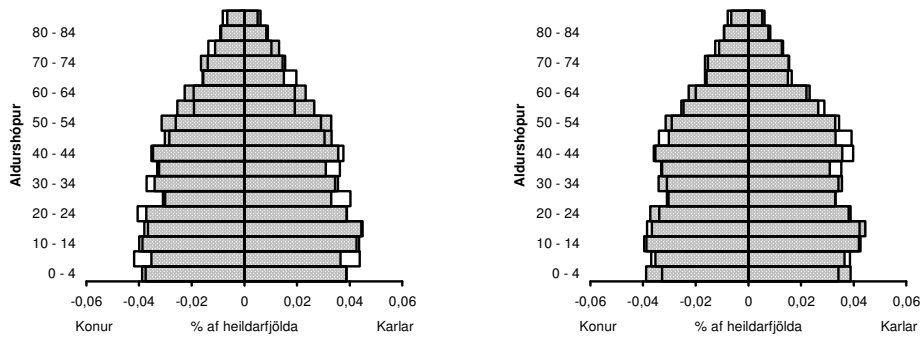
Mynd 10. Mannfjöldi í Árborg og nágrenni árin 1996 til 2005.
Gögn Hagstofu Íslands.

Íbúum í Árborg og nágrenni hefur fjölgað samfelld frá árinu 1996 og eru 7870 í árslok 2005.

Þegar aldurs- og kynjaskipting fyrir Árborg og nágrenni árin 1996 og 2005 er borin saman má greina fjölgun í flestum aldurshópum yfir 45 ára, fækkun fólks undir 45 ára utan framhaldsskólaaldurinn virðist frekar halda sínu.

Aldurstré Árborgar og nágrenni árið 2005 (skyggt) og árið 1996 (gegnsett).

Aldurstré Árborgar og nágrenni (skyggt) og landsbyggðar (gegnsett) árið 2005.

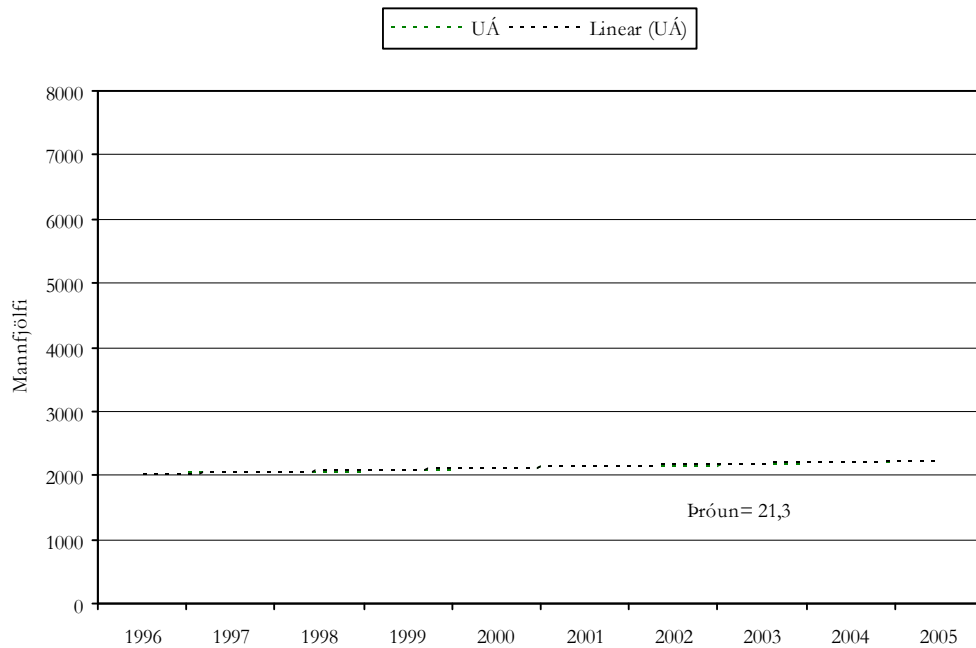


Mynd 11. Aldurstré Árborgar og nágrenni. Árið 2005 í samanburði við 1996 og landsbyggð. Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Í samanburði við landsbyggð kemur Árborg og nágrenni nokkuð svipað út, þó vekur athygli að fólk yngra en 35 ára virðist hlutfallslega fleira í Árborg og nágrenni þegar kemur að samanburði við landsbyggðina í heild sinni.

Uppsveitir Árnassýslu

Uppsveitir Árnassýslu voru skilgreindar sem svæði er nær yfir Bláskógabyggð, Hrunamannahrepp og Skeiða- og Gnúpverjahrepp.

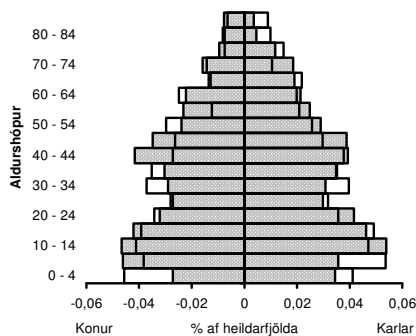


Mynd 12. Mannfjöldi í uppsveitum Árnassýslu árin 1996 til 2005. Gögn Hagstofu Íslands.

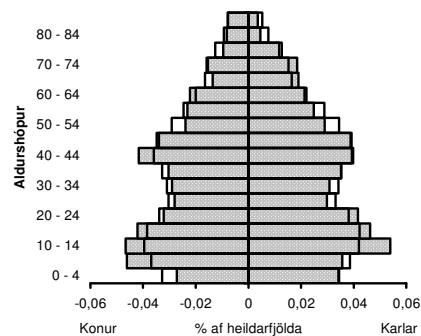
Íbúum á svæðinu hefur fjölgað nokkuð samfelld frá árinu 1996 og eru orðnir 2211 í árslok 2005.

Athugun á breytingum í alders- og kynjaskiptingu frá árinu 1996 í uppsveitum Árnassýslu leiðir í ljós fækkun í aldurshópnum 25-40 ára og yngstu barnanna. Í samanburði við landsbyggð árið 2005 vekur athygli hærra hlutfall yngra fólks á aldrinum 5-25 ára í uppsveitum Árnassýslu heldur en á landsbyggðinni í heild. Það kann að vera að starfsemi á Laugavatni hafi áhrif hér, þar er m.a. Menntaskóli og Íþróttafraeðanam á háskólastigi.

Aldurstré uppsveita Árnassýslu árið 2005 (skyggt) og árið 1996 (gegnsett).



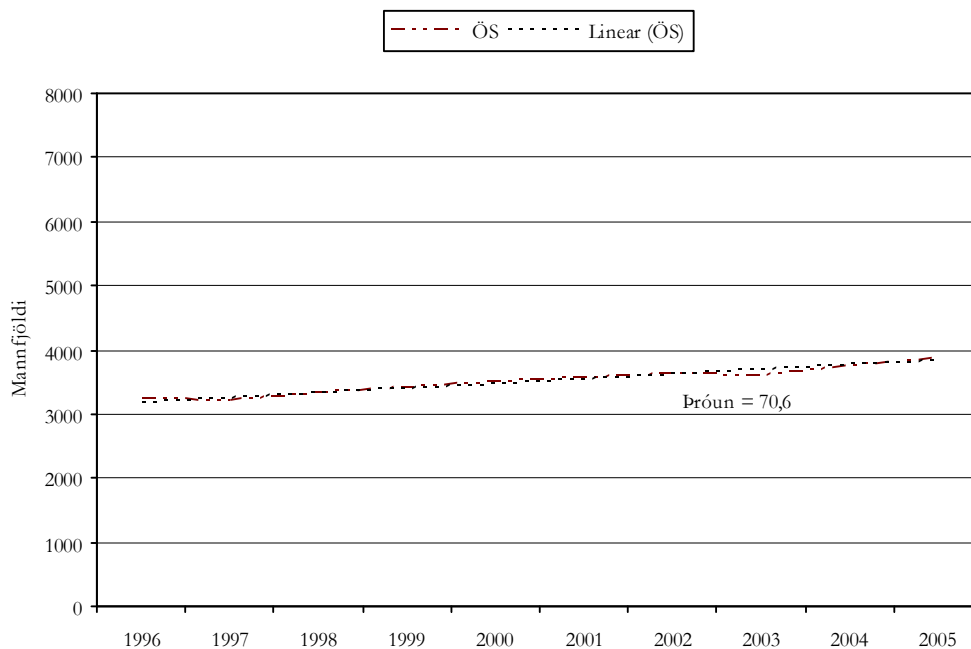
Aldurstré uppsveita Árnassýslu (skyggt) og landsbyggðar (gegnsett) árið 2005.



Mynd 13. Aldurstré uppsveita Árnassýslu. Árið 2005 í samanburði við 1996 og landsbyggð. Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Ölfussvæðið

Á Ölfussvæðinu eru tekin saman Sveitarfélagið Ölfus og Hveragerðisbær. Íbúar eru 3878 talsins í árslok 2005.

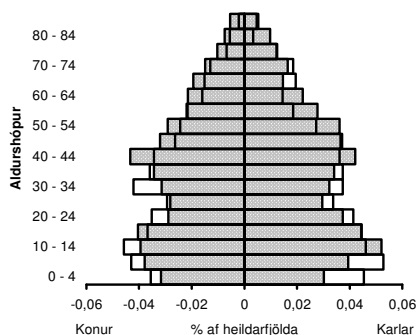


Mynd 14. Mannfjöldi á Ölfussvæðinu árin 1996 til 2005.
Gögn Hagstofu Íslands.

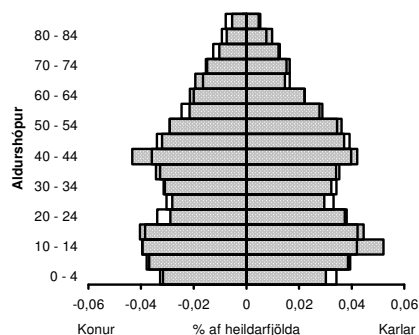
Frá árinu 1997 hefur verið nokkuð samfelld fjölgun íbúa innan svæðisins.

Þegar aldurs- og kynjaskipting á Ölfussvæðinu er athuguð má sjá að hlutfallslega færri eru í aldurshópnum 20-40 ára árið 2005 heldur en var árið 1996. Það sama gildir um tvo yngstu aldurshópana. Í samanburði við landsbyggð árið 2005 er staðan nokkuð áþekkt utan einstaka aldurshópar skera sig úr, nokkuð hærra hlutfall er í aldurshópnum 10-14 ára og 40-45 ára á Ölfussvæðinu heldur en á landsbyggð í heild.

Aldurstré Ölfussvæðisins árið 2005 (skyggt) og árið 1996 (gegnsætt).



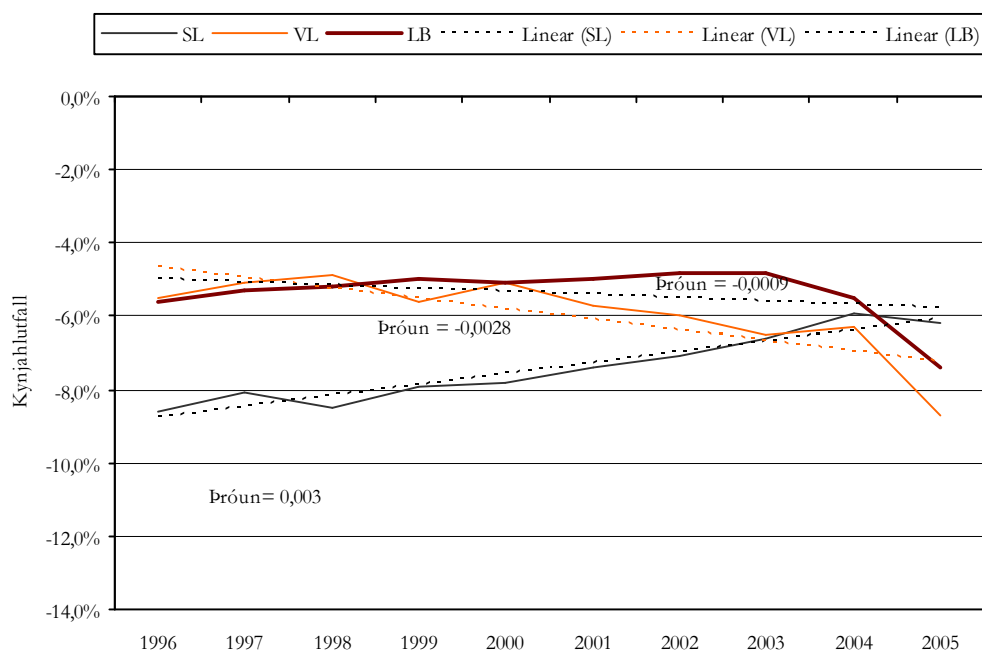
Aldurstré Ölfussvæðisins (skyggt) og landsbyggðar (gegnsætt) árið 2005.



Mynd 15. Aldurstré Ölfussvæðisins. Árið 2005 í samanburði við 1996 og landsbyggð.
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Kynjahlutföll

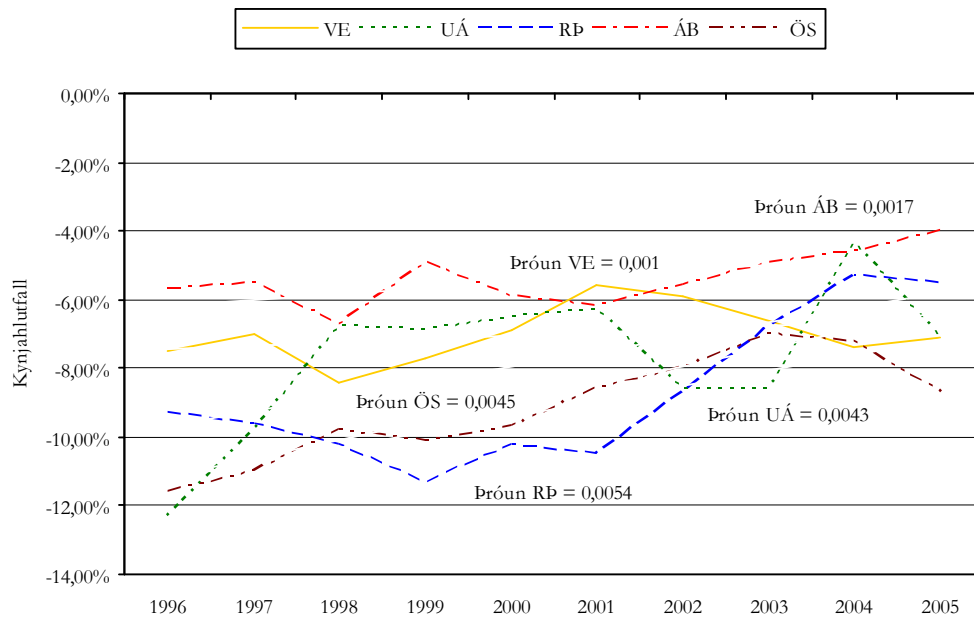
Hlutfall¹⁸ kynjanna á Suðurlandi var athugað frá árinu 1996 og borið saman við önnur landssvæði. Konur eru hlutfallslega færri en karlar á öllum svæðum og framan á hefur hallað meira á konur á Suðurlandi í samanburði við Vesturland og landsbyggðina í heild. Þróunin er hinsvegar jákvæð á Suðurlandi sem sýnir að hlutfall milli kynja hefur verið að jafnast og árið 2005 hallar minna á konur á Suðurlandi en á samanburðarsvæðunum sem sett eru fram hér í mynd.



Mynd 16. Kynjahlutfall Suðurlands. Þróun árin 1996 til 2005.
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

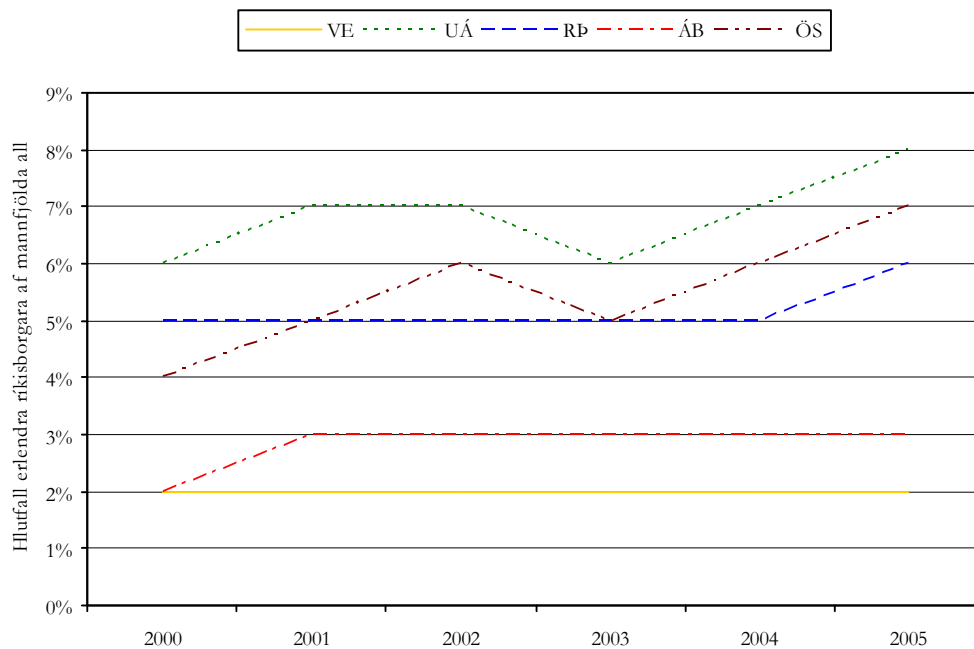
Þegar gögnin eru brotin niður á svæðin fimm birtast vísbendingar um að hlutföll kynjanna séu heldur að jafnast á þeim flestum nema einna minnst er þróunin merkjanleg í Vestmannaeyjum.

¹⁸ Skilgreining: Kynjahlutfallið er fundið með því að reikna út hlutfallið á milli kvenna og karla á viðkomandi svæði. Neikvæð hlutfallstala merkir að konur eru færri en karlar og jákvæð hlutfallstala merkir að karlar eru færri en konur.



Mynd 17. Kynjahlutfall svæðanna. Þróun árin 1996 til 2005.
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

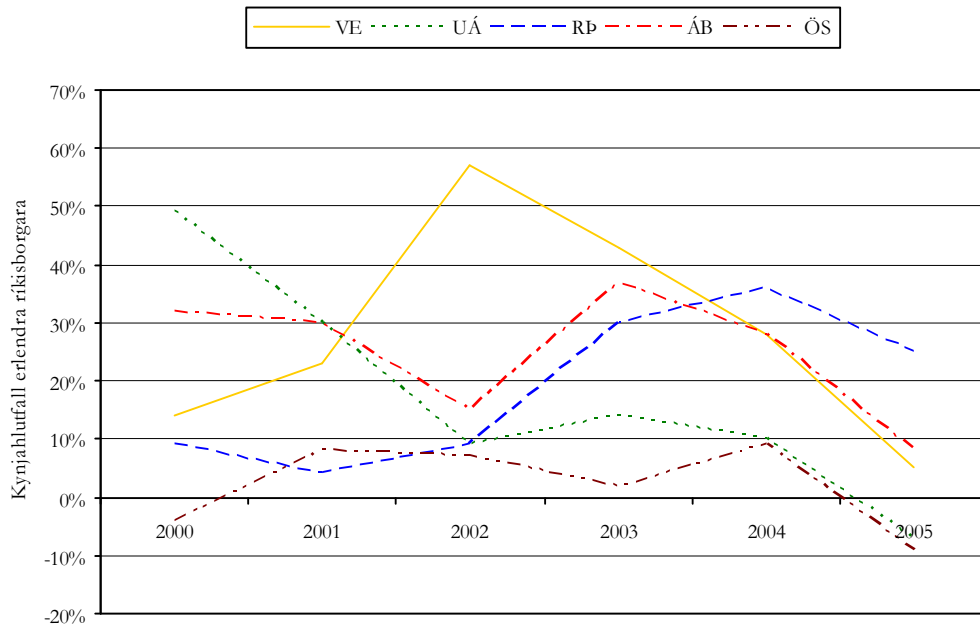
Athuguð var þróun í fjölda erlendra ríkisborgara búsettum á svæðunum. Gögn voru til eftir sveitarfélögum frá árinu 2000.



Mynd 18. Erlendir ríkisborgarar búsettir á svæðunum. Hlutfall af mannfjölda hvers svæðis árin 1996 til 2005.
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Hlutfall erlendra ríkisborgara af heildarmannfjölda hvers svæðis er minnst í Vestmannaeyjum af svæðunum fimm. Hæst er hlutfallið í uppsveitum Árnassýslu. Þróunin virðist vera sú að erlendum ríkisborgurum sé heldur að fjölga í hlutfalli við mannfjölda viðkomandi svæða nema í Vestmannaeyjum. Þegar tölur á bakvið hlutfallstölur eru skoðaðar kemur í ljós að erlendum ríkisborgurum búsettum á svæðunum er í reynd að fjölga allstaðar verulega utan í Vestmannaeyjum þar hefur fjöldinn staðið nánast í stað frá árinu 1996.

Þegar kynjahlutfall erlendra ríkisborgara var athugað kom í ljós að það er jákvætt flest árin, þ.e. konur af erlendu bergi brotnar eru hlutfallslega fleiri en karlarnir en heldur dregur saman og árið 2005 hefur hlutfallið snúist við bæði í uppsveitum Árnassýslu og á Ölfussvæðinu.



Mynd 19. Kynjahlutfall meðal erlendra ríkisborgara búsettum á svæðunum. Þróunin árin 1996 til 2005. Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Þetta er nokkuð önnur mynd en gefur að líta fyrir landsmenn alls. Þar hallaði framan af á konur en merkja má viðsnúning síðustu árin á einstökum svæðum nema í Vestmannaeyjum. Hér er þessu öfugt farið, framan af voru konur af erlendu bergi brotnar fleiri en karlar en þróunin hefur verið síðustu ár í þá átt að körlum hefur fjölgað hlutfallslega meira en konum sem veldur neikvæðu kynjahlutfalli. Þessi þróun meðal erlendra ríkisborgara síðustu árin er mest áberandi í Vestmannaeyjum þótt enn séu konur þar af erlendu bergi brotnar fleiri en karlarnir.

Samantekt

Á tímabilinu frá árinu 1996 til ársins 2005 hefur fólksfækkun verið mest í Vestmannaeyjum þegar litið er til svæðanna fimm. Þar hefur íbúum fækkað um 12% á þessum tíma. Öll svæðin sem athuguð voru eiga það sameiginlegt að þar hefur orðið töluverð fækkun fólks á aldrinum 25-40 ára og yngri barna þó hefur breytingin verið einna minnst í Árborg og nágrenni. Konum hefur verið að fjölga í hlutfalli við karla síðustu árin á svæðunum en einna minnst í Vestmannaeyjum. Hlutdeild erlendra ríkisborgara er minnst í Vestmannaeyjum og þar hefur fjöldi þeirra staðið nánast í stað frá árinu 1996 sem er önnur þróun en á öðrum svæðum þar sem erlendum ríkisborgurum hefur verið að fjölga nokkuð undanfarin ár.

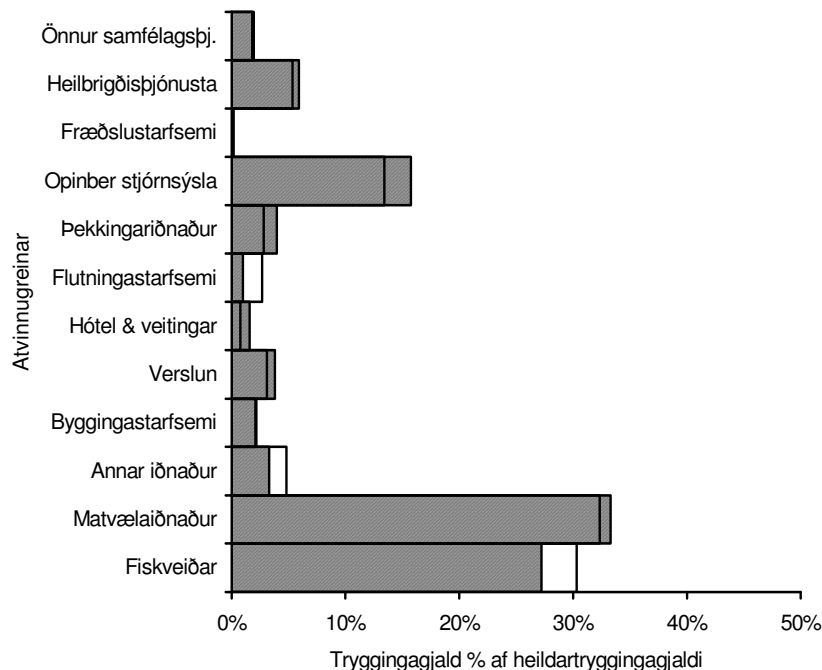
5.2 Atvinnuvegir

Fyrir í skýrslunni var fjallað um áhrif samgöngubóta á atvinnulíf. Tilkostnaður við öflun framleiðslupáttá, markaðssetningu og stjórnun verður lægri. Fyrirtækin verða samkeppnishæfari, afkoma þeirra batnar og vöruverð lækkar með aukinni samkeppni. Bætt aðgengi að öðrum mörkuðum ýtir undir landfræðilega stærðarhagkvæmni sem örvar sérhæfingu og rennir þar með stoðum undir framleiðni.

Hafa þarf í huga að á sama hátt og samgöngubætur gera að verkum að auðveldara er að nálgast vörur og að koma vörum á markað þá geta þær leitt til samdráttar í veltu hjá einhverjum fyrirtækjum vegna aukinnar samkeppni frá öðrum svæðum.¹⁹

Í þessum kafla er brugðið upp mynd af vægi atvinnugreina á svæðunum fimm. Stuðst er við gögn um hlutdeild atvinnugreina hvers svæðis í heildartryggingagjaldi. Innbyrðis samanburður atvinnugreina er skoðaður fyrir árin 1999 og 2005. Fjallað er um stærstu flokka ÍSAT staðalsins en það er sú flokkun atvinnugreina sem ríkisskattstjóri notar. Ekki er hægt að fjalla um alla flokka og/eða undirflokka þar sem ekki eru gefin upp gögn fyrir greinar sem fá fyrirtæki eru starfandi í.

¹⁹ Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson. (febrúar 2003). Bls. 49.

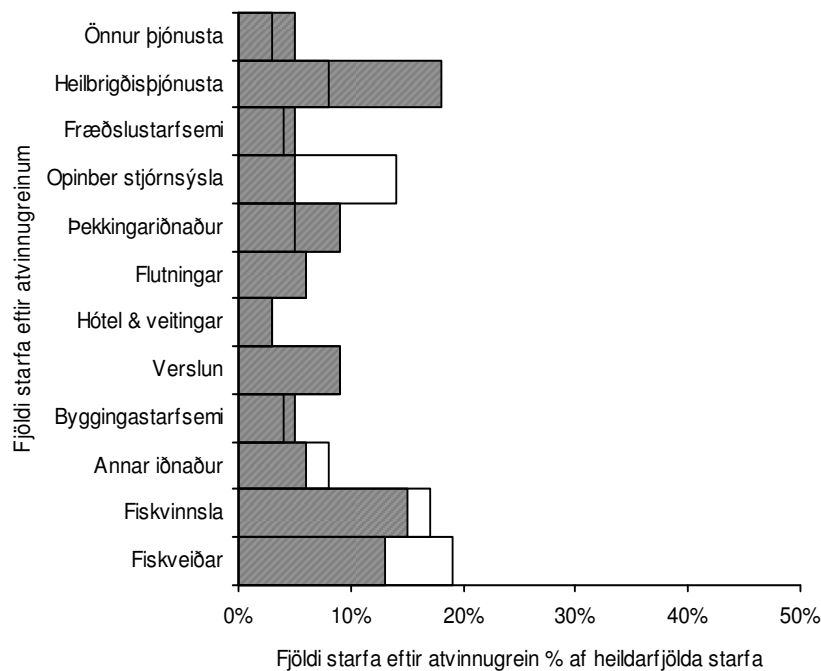


Mynd 20. Vægi atvinnugreina í heildartryggingagjaldi í Vestmannaeyjum.
 Árið 2005 (skyggt) í samanburði við árið 1999 (gegnsett).
 Byggt á gögnum ríkisskattstjóra.

Þegar vægi atvinnugreina í tryggingagjaldi er skoðað í Vestmannaeyjum kemur fram að matvælaíðnaður ásamt fiskveiðum vega þyngst í atvinnulífinu. Í samanburði við árið 1999 hefur matvælaíðnaður heldur aukið hlutdeild sína. Frysting fiskafurða, vinnsla á fersku sjávarfangi og framleiðsla sjávarréttanna eru m.a. sú starfsemi sem fellur undir matvælaíðnað samkvæmt ISAT 95. Fyrir aðila í matvælaíðnaði getur aukið aðgengi að mörkuðum í formi bættra samgangna haft mikil áhrif. Vægi opinberrar stjórnýslu, þekkingariðnaðar,²⁰ heilbrigðisþjónustu og verslunar hefur jafnframt verið að aukast. Á móti hefur dregið úr vægi fiskveiða, annar iðnaður en matvælaíðnaður vegur tiltölulega lítið og hefur vægi hans minnkað sem og flutningastarfsemi.

Vægi atvinnugreina í Vestmannaeyjum var enn fremur skoðað eftir fjölda einstaklinga sem starfa í viðkomandi greinum. Hér fékkst aðeins önnur sundurgreining en áfram er byggt á ISAT 95.

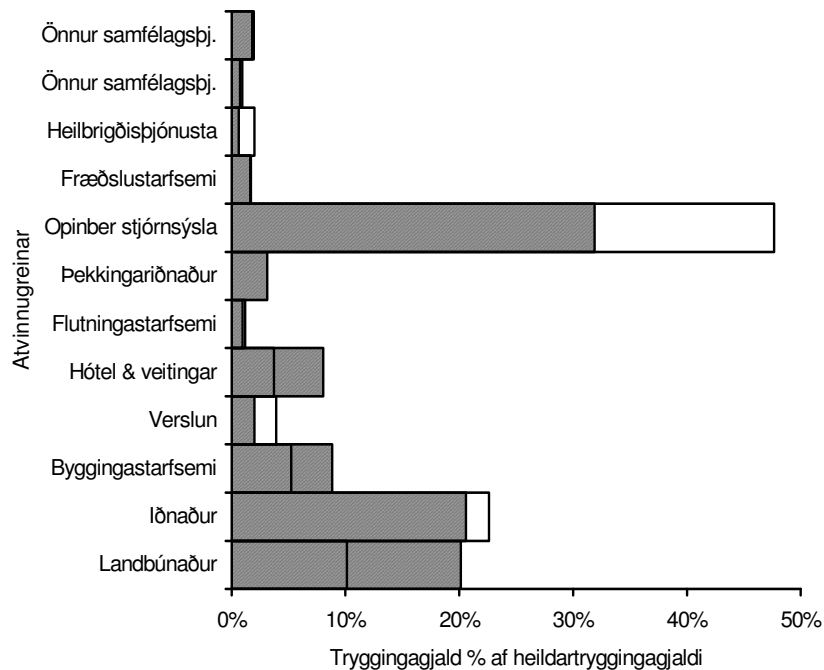
²⁰ Þekkingariðnaður er hér skilgreindur með sambærilegum hætti og í rannsókn Vífils Karlssonar á áhrifum Hvalfjarðarganga. Þar er vísað til þess að vísbendingar um þekkingariðnað megi helst greina úr bálknum Fasteignaviðskipti, leigustarfsemi og ýmis sérhæfð þjónusta ásamt úr bálknum Fjármálaþjónusta en hvorutveggja eru yfirflokkar í íslensku atvinnugreinaflokkuninni ISAT 95.



Mynd 21. Fjöldi starfa eftir atvinnugreinum í Vestmannaeyjum.
 Árið 2005 (skyggt) í samanburði við árið 1999 (gegnsett).
 Byggt á gögnum frá staðgreiðsluskrá Hagstofu Íslands.²¹

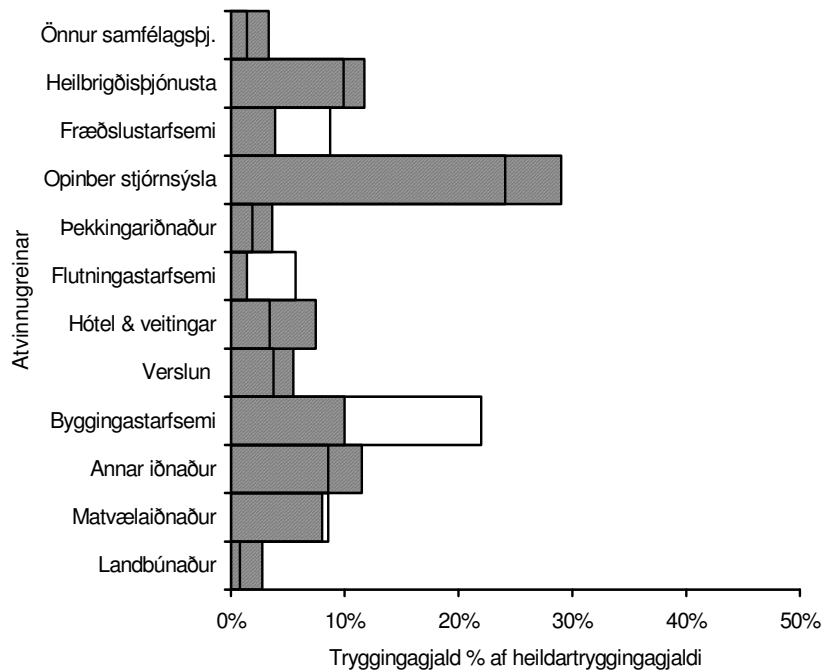
Samkvæmt mynd 21, þá hefur einstaklingum í Vestmannaeyjum sem starfa við fiskveiðar, fiskvinnslu, annan iðnað og opinbera stjórnsýslu fækkað frá árinu 1999. Fleiri starfa við þekkingariðnað, heilbrigðisþjónustu og aðra þjónustu en áður.

²¹ Staðgreiðsluskrá Hagstofunnar byggir á upplýsingum frá ríkisskattstjóra um staðgreiðsluskyldar greiðslur. Starfandi fólk er skilgreint sem allir þeir sem fá greidd laun sem eru staðgreiðsluskyld. Upplýsingar um fjölda starfandi eftir atvinnugreinum byggja á aðalvinnugrein hvers starfandi manns, sem telst vera sú atvinnugrein sem skilar hæstum tekjum í hverjum mánuði, ef fleiri en ein grein kemur til greina. Búseta er miðuð við búsetu einstaklings fyrsta hvers mánaðar en ekki aðsetur launagreiðanda. Allar tölur eru námundaðar á næsta tug.



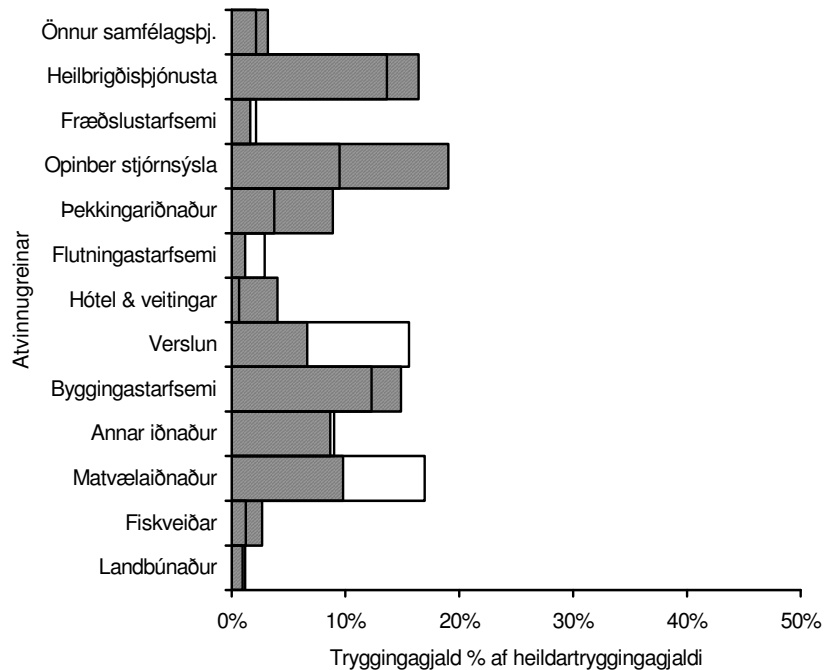
Mynd 22. Vægi atvinnugreina í heildartryggingagjaldi í uppsveitum Árnassýslu. Árið 2005 (skyggt) í samanburði við árið 1999 (gegnsett). Byggt á gögnum ríkisskattstjóra.

Opinber stjórnsýsla, iðnaður, ásamt landbúnaði vega þyngst í atvinnulífi uppsveita Árnassýslu. Vægi landbúnaðar eykst mikið frá árinu 1999, þar gæti haft áhrif aukið umfang í ræktun grænmetis. Vægi byggingarstarfsemi og hótél- og veitingarekstrar hefur einnig aukist á tímabilinu og má að öllum líkindum rekja þá breytingu að hluta til, til aukinnar uppbyggingar og þjónustu við ferðamenn og fólk í sumarhúsum. Þar sem um innbyrðis samanburð innan hvors árs er að ræða getur aukið vægi nokkurra atvinnugreina leitt til þess að hlutdeild annarra verður minni og birtist það m.a. í því að vægi opinberrar stjórnsýslu er minna árið 2005 en árið 1999 þrátt fyrir að umfang hennar hafi í raun ekki minnkað.



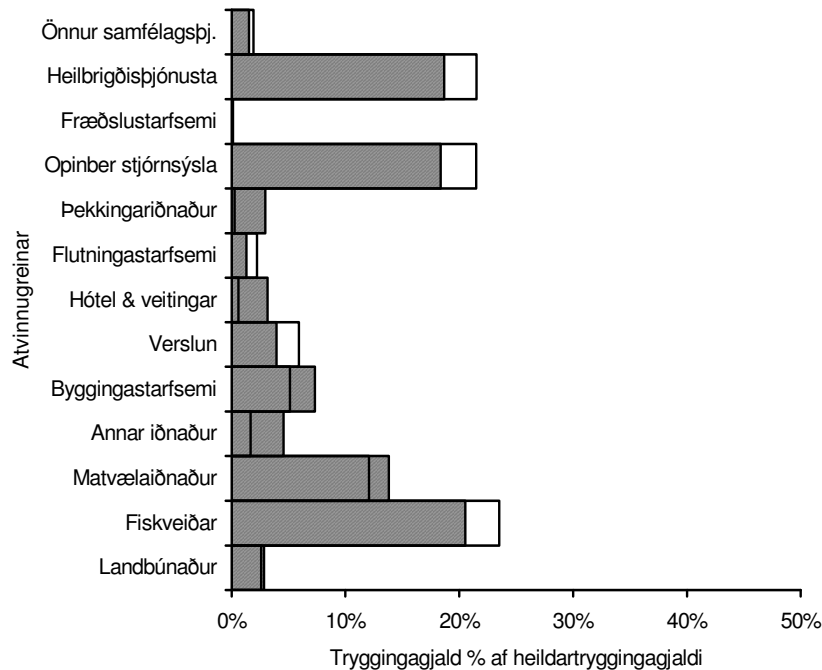
Mynd 23. Vægi atvinnugreina í heildartryggingagjaldi í Rangárfingi og nágrenni. Árið 2005 (skyggt) í samanburði við árið 1999 (gegnsætt). Byggt á gögnum ríkisskattstjóra.

Þegar vægi atvinnugreina í Rangárfingi og nágrenni er athugað kemur í ljós að opinber stjórnsýsla vegur mest. Vægi hótél- og veitingareksturs hefur vaxið og er nærtæk skýring eins og fyrri daginn, sá mikli vöxtur sem verið hefur í ferðamennsku á svæðinu. Verslun hefur aukið vægi sitt ásamt heilbrigðisþjónustu og annars iðnaðar og kann það ennfremur að stafa af aukinni þjónustu við vaxandi umferð ferðamanna og fólk sem dvelur í sumarhúsum. Vægi landbúnaðar hefur einnig aukist en á móti hefur dregið úr vægi byggingarstarfsemi og flutningastarfsemi.



Mynd 24. Vægi atvinnugreina í heildartryggingagjaldi í Árborg og nágrenni. Árið 2005 (skyggt) í samanburði við árið 1999 (gegnsett). Byggt á gögnum ríkisskattstjóra.

Þegar vægi atvinnugreina er skoðað í Árborg og nágrenni kemur í ljós að vægi opinberrar stjórnsýslu, þekkingariðnaðar, hótél- og veitingareksturs, byggingastarfsemi og heilbrigðisþjónustu hefur aukist mikið. Á þessu svæði hefur íbúum fjölgað samfelld frá árinu 1996 og enn fremur hefur straumur ferðamanna á svæðið farið vaxandi þannig að líklegt er að vöxtur svæðisins í þessum efnum hafi haft áhrif á breytt vægi atvinnugreina innbyrðis. Á móti hefur dregið úr vægi matvælaíðnaðar og verslunar.



Mynd 25. Vægi atvinnugreina í heildartryggingagjaldi á Ölfussvæðinu. Árið 2005 (skyggt) í samanburði við árið 1999 (gegnsett). Byggt á gögnum ríkisskattstjóra.

Á Ölfussvæðinu hefur vægi þekkingariðnaðar, hótél- og veitingareksturs, byggingastarfsemi og iðnaðar aukist. Á móti hefur dregið úr vægi fiskveiða, verslunar, heilbrigðisþjónustu og opinberrar stjórnarsýslu.

Samantekt

Þegar vægi atvinnugreina er skoðað út frá hlutdeild tryggingargjalds í heildartryggingargjaldi á svæðunum fimm má greina ákveðin einkenni í uppbyggingu atvinnulífs hvers og eins. Í Vestmannaeyjum eru tvær atvinnugreinar greinilega kjölfesta atvinnulífsins, þ.e. fiskveiðar og matvælaíðnaður. Aðrar greinar veiga mun minna ef frá er talin opinber stjórnarsýsla. Styrkur atvinnulífsins í Vestmannaeyjum kann að vera að þar eru til staðar öflugar atvinnugreinar með mikil umsvif en að sama skapi er fjölbreytni atvinnulífsins minni. Flest störf eru bundin við mjög fáar greinar og ekki virðist um mikil umsvif að ræða í þekkingariðnaði eða öðrum iðnaði sem gæti spunnist út frá klasamyndun í kringum stærri fyrirtæki í öðrum greinum.

Í Rangárþingi og nágrenni er vægi atvinnugreina mun jafnara ef frá er talin opinber stjórnarsýsla sem vegur þar mest. Það sama má segja um uppsveitir Árnassýslu. Á báðum svæðum er töluverður iðnaður, byggingarstarfsemi og hótél- og veitingarekstur

hefur aukið vægi sitt. Landbúnaður einkennir bæði svæðin þótt mun umfangsmeiri sé í uppsveitunum. Hafa þarf í huga að mat á vægi atvinnugreina með þeim hætti sem hér er gert gerir að verkum að umfang starfa sem eru lægra launuð verður eðlilega minna en halda mætti í fyrstu. Dæmi um slíkt er umfang landbúnaðar sem endurspeglast í því að reiknað endurgjald í þeirri atvinnugrein er með því lágsta sem gerist.

Í Árborg og nágrenni er vægi atvinnugreina jafnast. Þannig má segja að atvinnulífið sé hvað fjölbreytilegast á því svæði. Það svæði liggur næst höfuðborgarsvæðinu og telst í raun hluti af virku atvinnusvæði þess. Á því svæði er íbúafjöldinn jafnframt hvað mestur. Einkenni á Ölfussvæðinu eru fiskveiðar, ennfremur vegur heilbrigðisþjónusta og iðnaður töluvert sem og opinber stjórnsýsla og þannig um nokkra fjölbreytni að ræða.

Þegar fjallað er um vægi atvinnugreina þarf að hafa í huga að atvinnusókn íbúa út fyrir svæði getur haft áhrif á innbyrðis vægi greina. Þannig getur vægi opinberrar stjórnsýslu og heilbrigðisþjónustu virst meira á svæðum þar sem íbúar hafa kost á og sækja mikið atvinnu á önnur svæði en nýta grunnþjónustu heima fyrir. Opinber stjórnsýsla og heilbrigðisþjónusta vega mun meira í heildartryggingagjaldi á öðrum svæðum en Vestmannaeyjum. Þó er ein undantekning hvað varðar heilbrigðisþjónustu en það er í uppsveitum Árnassýslu.

Samandregið má segja að atvinnulífið sé hvað einhæfast í Vestmannaeyjum. Þar virðast jafnframt minnstar breytingar hafa orðið á samsetningu atvinnulífs ef árin 1999 og 2005 eru borin saman. Byggingarstarfsemi og hótél- og veitingarekstur eru dæmi um atvinnugreinar sem vega nokkuð og hefur vægi þeirra greina aukist á flestum svæðunum nema í Vestmannaeyjum. Ein skýring er að hugsanlega hafi þensluáhrifa í þjóðfélaginu ekki gætt með sama hætti í Vestmannaeyjum og víða annarstaðar vegna ákveðinnar einangrunar og önnur er að áhrif vaxandi ferðamannastraums hafa ekki birst þar heldur. Hér á eftir verður sérstaklega fjallað um ferðaþjónustu í sér kafla en sú grein er í miklum vexti. Áhrifa hennar getur gætt í ýmsum greinum atvinnulífsins en þó einkum í hótél- og veitingarekstri auk fleiri sviða verslunar og þjónustutengdrar starfsemi.

5.3 Ferðapjónusta

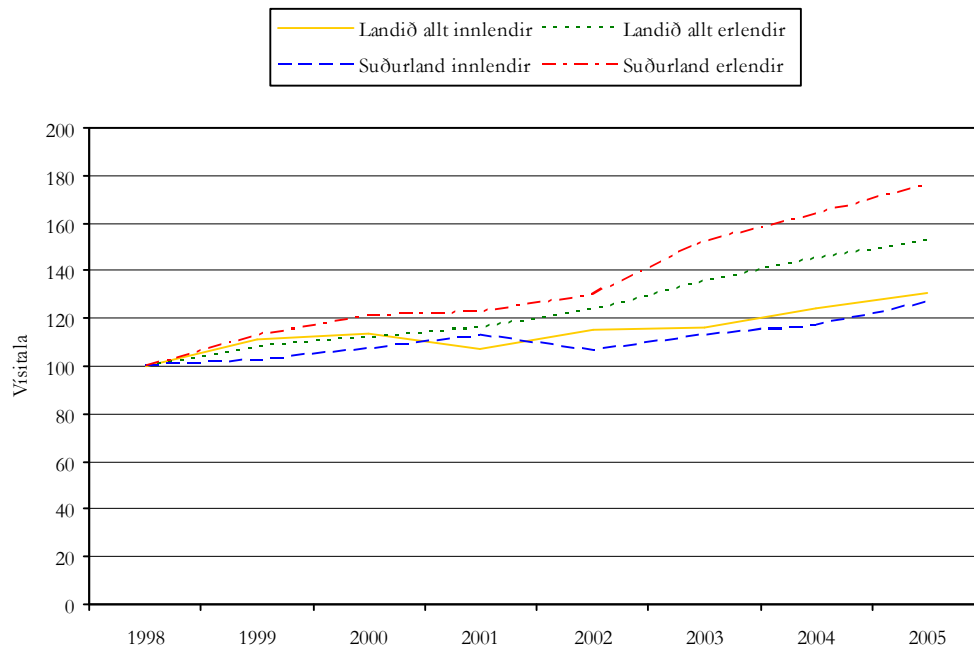
Í könnun Ferðamálaráðs meðal erlendra ferðamanna veturinn 2004 til 2005 kemur fram að flestir ferðamenn koma hingað vegna náttúru landsins en menning og saga hafa ennfremur mikið aðdráttarafl. Hlutfall þeirra sem gista a.m.k. eina nótt athugað eftir landshlutum er mun hærra á Suðurlandi en í öðrum landshlutum á landsbyggðinni eða rúm 57% á sumri en um 20% að vetri til. Erlendir gestir hafa einkum áhuga á náttúrutengdri afþreyingu. Í könnuninni var jafnframt spurt um hvort ákveðnir staðir hefðu verið heimsóttir og af sjö algengustu stöðunum voru fjórir á Suðurlandi, Geysir, Þingvellir, Vík og Skaftafell í þessari röð. Af þeim sem svöruðu höfðu 67,2% heimsótt Geysi, 55,1% Þingvelli, 21% Vík, 11,6% Skaftafell en 3,3% höfðu heimsótt Vestmannaeyjar. Meðaldvalarlengd eftir landshlutum fyrir utan Reykjavík er mest á Suðurlandi eða 2,3 nætur.²²

Í viðhorfskönnun sem Gallup vann fyrir Ferðamálaráð á ferðavenjum Íslendinga innanlands árið 2003 kemur fram að gönguferðir/fjallganga, sund og náttúruskoðun eru þeir afþreyingarmöguleikar sem mest voru nýttir á Suðurlandi. Tilgangur innlendra ferðamanna er oftast að fara í frí/orlof eða helgarútilegu og næstoftast að heimsækja vini og ættingja. Rúm 45% ferðamanna gisti á Suðurlandi á ferðalögum árið 2003 sem er meira en í öðrum landshlutum utan á Norðurlandi þar sem tæp 62% ferðamanna gisti. Ferðamenn gistu að meðaltali 4,9 nætur á Suðurlandi. Heldur fleiri sögðust ætla að ferðast innanlands árið eftir heldur en höfðu ferðast árið 2003.²³

Fjöldi gistinátta ferðamanna er einn af þeim mælikvörðum sem geta gefið til kynna umfang og þróun í ferðapjónustu.

²² Ferðamálaráð Íslands. (ágúst, 2005).

²³ Gallup. (15. janúar, 2004). Bls. 6-7.



Mynd 26. Gistinætur ferðamanna á Suðurlandi í samanburði við landið allt.
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Samkvæmt upplýsingum um fjölda gistinátta eftir landshlutum hefur erlendum ferðamönnum sem gista á Suðurlandi fjölgað nokkuð meira en ef litið er til landsins alls. Stuðull fyrir þróun í fjölda gistinátta erlendra ferðamanna á Suðurlandi frá árinu 1998 er 10,5 á meðan þróun fyrir landið allt er 7,5. Innlendum ferðamönnum hefur ekki fjölgað eins mikið og er þróun á Suðurlandi nokkuð áþekk því sem gerist á landinu í heild. Stuðull fyrir þróun gistinátta innlendra ferðamanna á Suðurlandi er 3 sem er heldur minna yfir sama tímabil en fyrir landið allt en þar er stuðullinn 3,5.

Til að skoða nánar umfang ferðaþjónustu á Suðurlandi er fjöldi gistinátta ferðamanna árið 1998 og árið 2005 athugaður og aukningin borin saman við aðra landshluta sjá töflu 4.

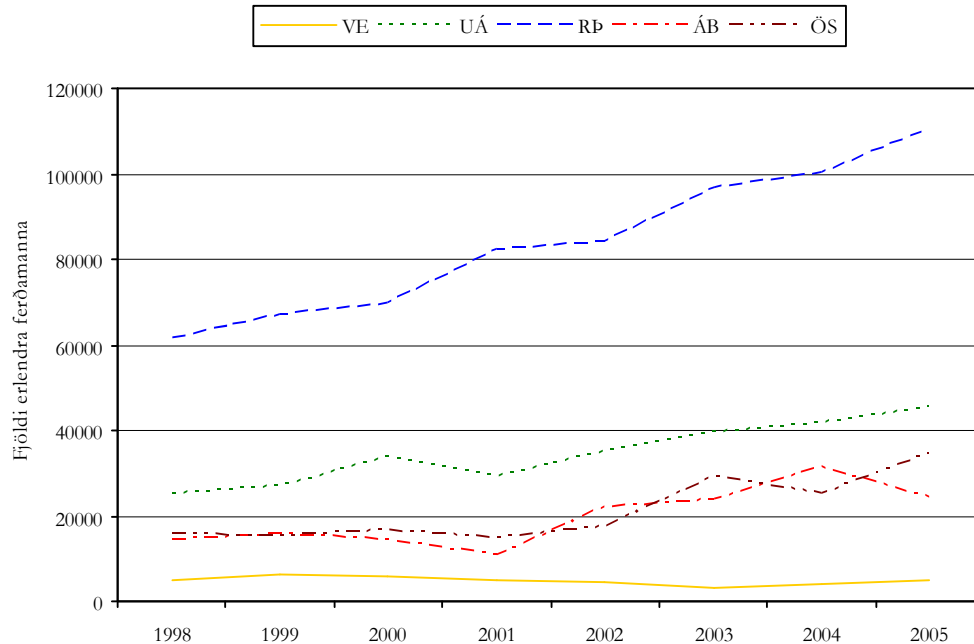
Tafla 4. Breyting á fjölda gistinátta ferðamanna frá 1998 til 2005.
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Landshlutar	Erlendir ferðamenn breyting frá 1998				Innlendir ferðamenn breyting frá 1998			
	1998	2005	Breyting	Hlutfall	1998	2005	Breyting	Hlutfall
Suðurland	142.302	250.581	108.279	76%	147.419	186.387	38.968	26%
Austurland	92.488	146.410	53.922	58%	60.687	76.692	16.005	26%
Norðurland eystra	139.550	191.125	51.575	37%	91.732	127.710	35.978	39%
Norðurland vestra	26.179	39.711	13.532	52%	31.975	40.859	8.884	28%
Vestfirðir	10.960	20.581	9.621	88%	28.605	45.259	16.654	58%
Vesturland	44.263	76.963	32.700	74%	51.672	83.769	32.097	62%
Höfuðborgar- Svæði	531.762	786.390	254.628	48%	101.825	100.278	-1.547	-2%
Suðurnes	29.343	38.422	9.079	31%	9.916	21.774	11.858	120%
Landið allt	1.016.847	1.550.183	533.336	52%	523.831	682.728	158.897	30%

Gistinóttum erlendra ferðamanna fjölgar um 76% á Suðurlandi frá árinu 1998 til 2005 og fjölgar hvergi hlutfallslega meira á tímabilinu nema á Vestfjörðum. Þegar rýnt er í tölur um fjölda gistinátta kemur í ljós að aukningin nemur yfir hundrað þúsund gistinóttum. Mesta hlutfallslega breyting í gistinóttum innlendra ferðamanna frá árinu 1998 er á Suðurlandi. Þar er aukningin 26% sem samsvarar tæpum 39 þúsund gistinóttum.

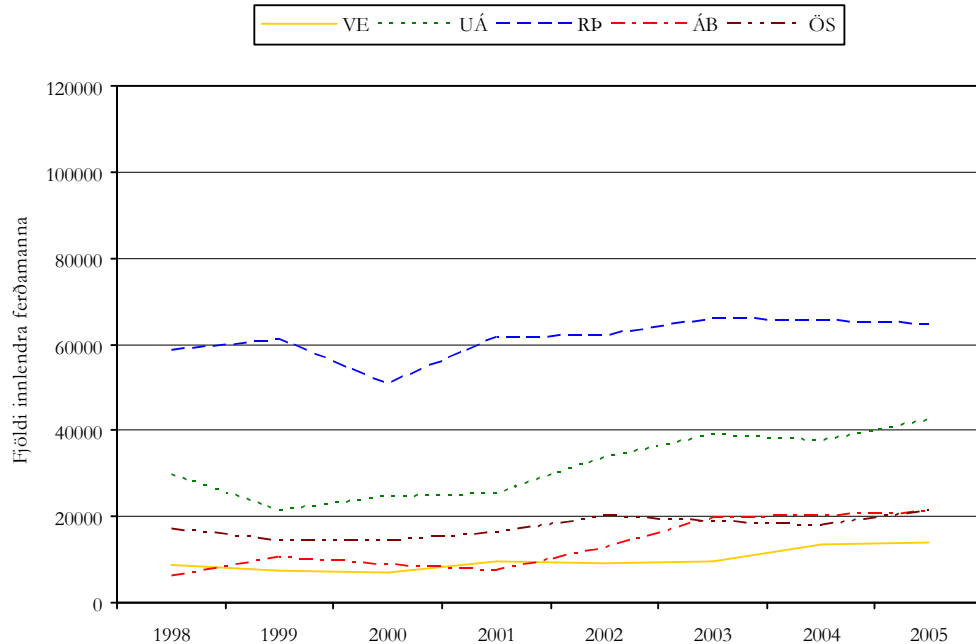
Hér á eftir má sjá þróun í gistináttum²⁴ erlendra og innlendra ferðamanna frá árinu 1998 eftir svæðunum fimm.

²⁴ Gistinætur hótela, gistiheimila, farfluglaheimila, orlofshúsa, skála í óbyggðum, svefnpokagisting, tjaldsvæði og heimagististaðir. Frá árinu 1998-2001 eru ekki inn í fjölda gistinátta eftir svæðum, áætlaðar tölur um fjölda gistinátta fyrir tjaldsvæði og svefnpoka vegna staða sem ekki skiluðu skýrslum. Þær tölur eru hinsvegar inn í heildarfjölda gistinátta fyrir Suðurland.



Mynd 27. Gistinætur erlendra ferðamanna eftir svæðum tímabilið 1996 til 2005.
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Flestar gistinætur erlendra ferðamanna eru í Rangárþingi og nágrenni. Þar er jafnframt mestan vöxt að finna. Fæstar gistinætur eru í Vestmannaeyjum og þróunin heldur niður á við. Þarna hefur myndast mikið bil sem getur skýrst af vöxtun á betri samgöngum til Vestmannaeyja þar sem nokkuð víst er að eyjarnar eru vel samkeppnisfærar við aðra ferðamannastaði sem aðdráttarafl fyrir unnendur náttúru, náttúrufars og menningar. Nágrenni Vestmannaeyja við marga af fjölsóttustu ferðamannastöðum landsins styður vísbendingar um að einangrun þeirra í samgöngulegu tilliti sé ein helsta skýringin á framansögðu.

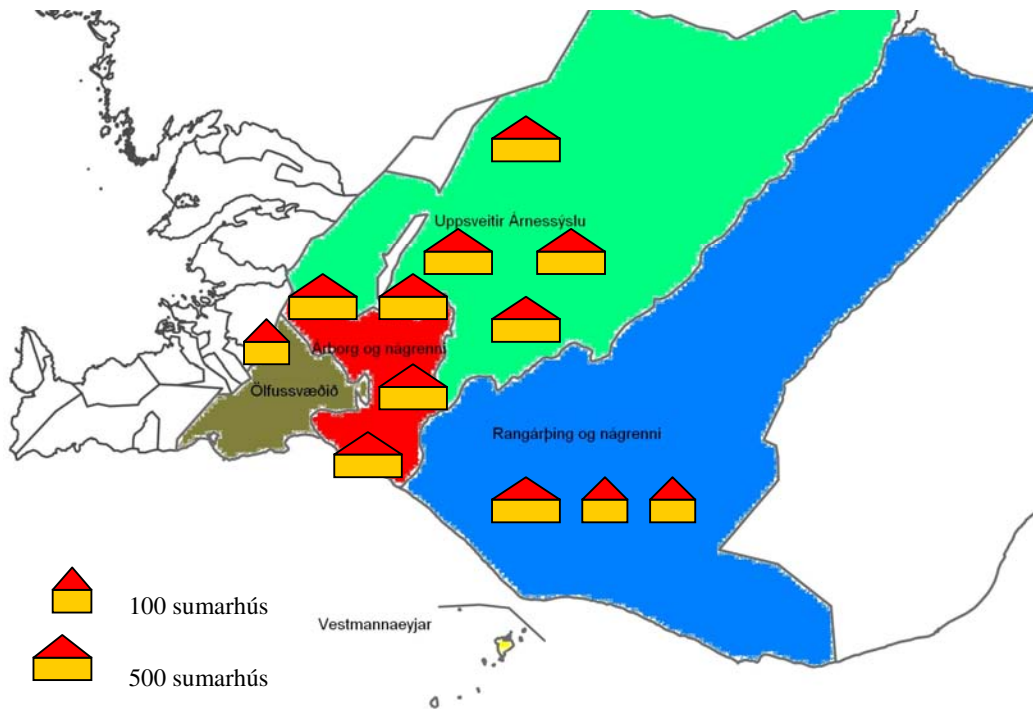


Mynd 28. Gistinætur innlendra ferðamanna eftir svæðum tímabilið 1996 til 2005.
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Þegar fjöldi gistinátta innlendra ferðamanna er brotinn niður á einstök svæði má greina nokkuð svipaða stöðu svæðanna innbyrðis og kom fram varðandi þróun í gistinóttum erlendra ferðamanna. Það sem gerir heildarmyndina frábrugðna er að innlendum ferðamönnum er ekki að fjölga að sama skapi og erlendum mælt í fjölda gistinátta. Athygli vekur þó meiri fjölgun í uppsveitum Árnessýslu en á öðrum svæðum. Flestir innlendir ferðamenn gista í Rangárþingi og nágrenni og fæstir í Vestmannaeyjum. Gera má ráð fyrir sömu röksemdir gildi fyrir innlenda ferðamenn og erlenda hvað varðar mismun milli svæðanna og að þarna sé skortur á greiðari samgöngum ákveðinn þröskuldur.

Fjöldi fólks fer vaxandi sem dvelur í sumarbústöðum í frítíma sínum. Þessi hópur er hluti af þeim sem eru á ferðinni innanlands. Í könnun Gallups fyrir Ferðamálaráð árið 2003 kemur fram að 50% sumarbústaða í eigu svarenda voru staðsettir á Suðurlandi sem er aukning frá því að vera 46% árið 2000. Af þeim sem eiga eða hafa aðgang að sumarbústað þá hefur fjöldi ferða í sumarbústaðinn á ári aukist úr 8,2 í 9,4 frá árinu

2000 til 2003. Dvalartími í sumarbústað á sama tíma hefur aukist úr 14,5 í 17,4 nætur.²⁵

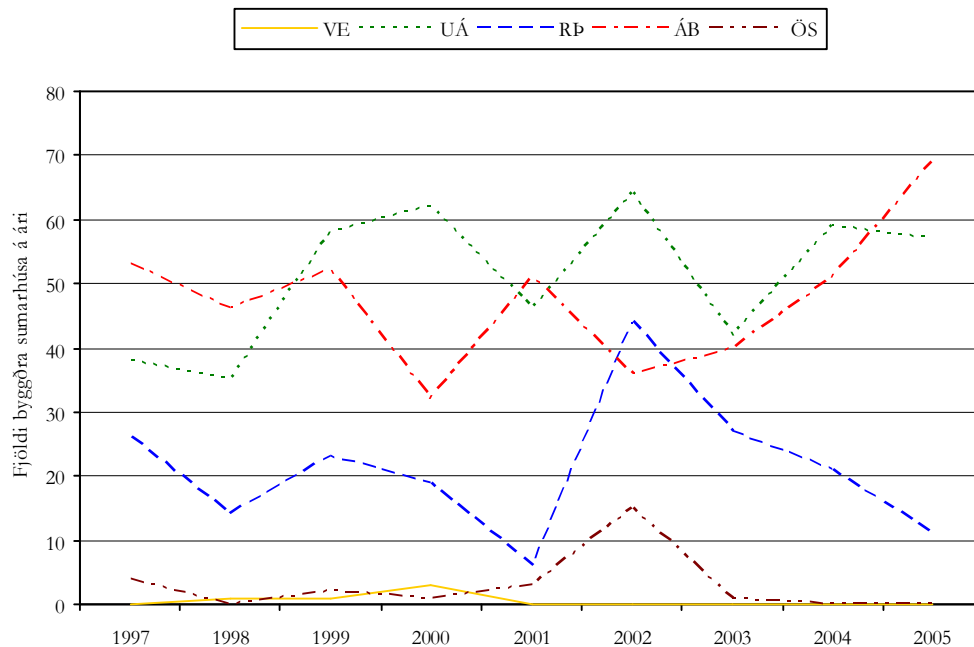


Mynd 29. Fjöldi sumarhúsa eftir svæðum nóvember 2006.
Byggt á gögnum Fasteignamats ríkisins.

Þegar gögn um fjölda sumarhúsa eru brotin niður á áhrifasvæði Bakkafjöruhafnar kemur ekki á óvart að flest sumarhúsin eru staðsett í Árborg og nágrenni eða 2113 miðað við tölur frá nóvember 2006. Í uppsveitum Árnessýslu eru álíka mörg sumarhús eða 2030. Í Rangárþingi og nágrenni eru 697 sumarhús en í Vestmannaeyjum eru þau mjög fá eða eða sex enda landminnsta svæðið til slíkrar uppbyggingar.

Þróunin var skoðuð með hliðsjón af fjölda sumarhúsa eftir byggingarárum frá árinu 1997 til 2005.

²⁵ Gallup. (15. janúar, 2004). Bls. 8-11.



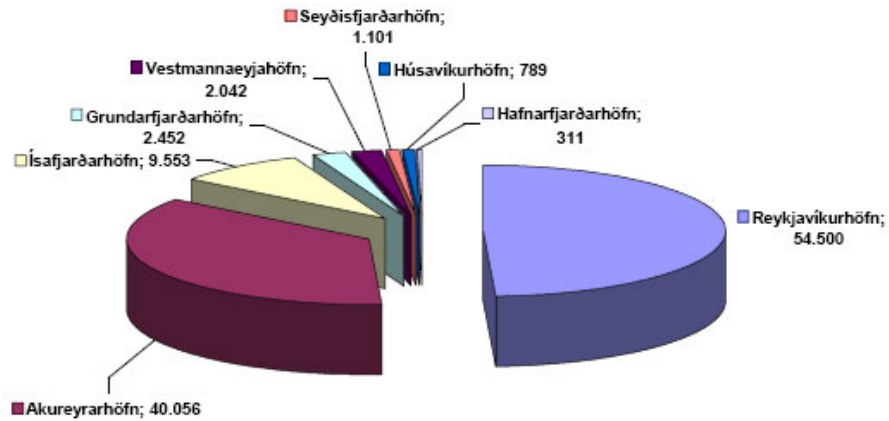
Mynd 30. Fjöldi sumarhúsa eftir byggingarárum frá 1997 til 2005.
Byggt á gögnum Fasteignamats ríkisins.

Myndin sýnir að það geta verið nokkrar sveiflur milli ára í hversu mörg sumarhús eru byggð eða skráð. Að meðaltali eru 123 sumarhús skráð fokheld árlega á svæðunum á tímabilinu 1997-2005. Vaxandi fjöldi sumarhúsa ásamt lengri dvalartíma hefur í för með sér aukinn íbúafjölda á svæðunum, íbúafjölda sem sækir þjónustu og afþreyingu í nágrenni við sig.

Ferðamenn með skemmtiferðaskipum

Sú ferðamennska sem vaxið hefur hvað hraðast í heiminum á síðustu árum er með skemmtiferðaskipum. Á einum áratug hefur fjöldi farþega til Íslands með skemmtiferðaskipum aukist um 160% og skipakomur um 80%. Þessi mismunur stafar af stærri skipum sem taka fleiri farþega. Lang flest skemmtiferðaskip koma til Reykjavíkur eða 77 af 92 skipum árið 2005. Farþegar með skemmtiferðaskipum eyða almennt litlu hér á landi utan fyrir að greiða fyrir fargjöld vegna skoðunarferða með hópferðabílum. Talið er að um helmingur farþega af skemmtiferðaskipum kaupi miða í skipulagðar skoðunarferðir og flestir fari í land og kaupi einhverja þjónustu.²⁶

²⁶ Bjarni Reynarsson. (júní 2006). Bls 14-19.



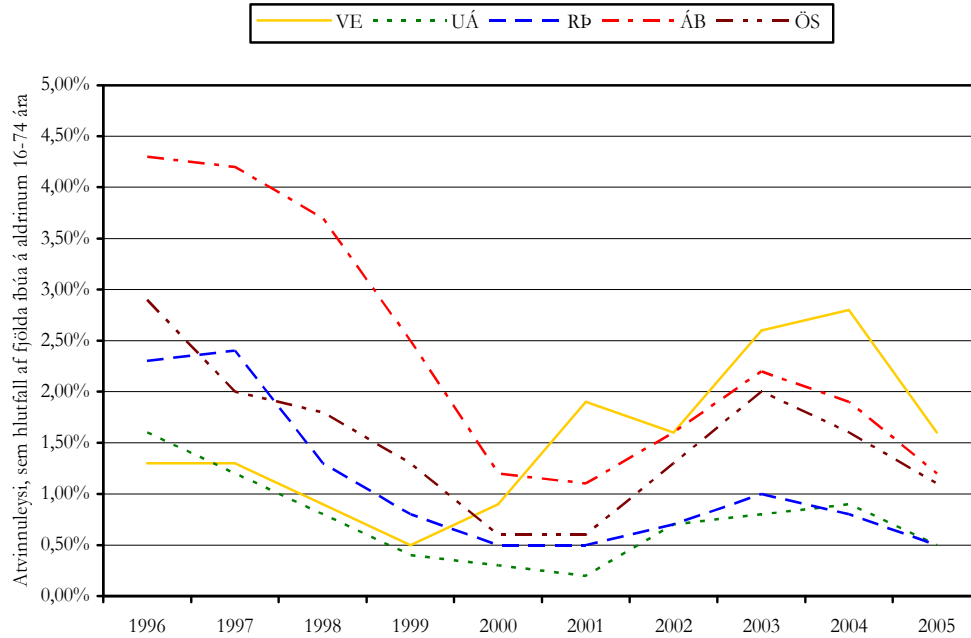
Mynd 31. Fjöldi farþega með skemmtiferðaskipum eftir höfnum árið 2005.
Mynd frá Cruice Iceland úr skýrslunni Erlendir ferðamenn á Íslandi.

Flest skemmtiferðaskip sem hafa viðkomu héraðs koma við í fleiri en einni höfn. Hafnirnar í Reykjavík og Akureyri eru vinsælastar en síðan koma Ísafjörður, Grundarfjörður og Vestmannaeyjar.²⁷ Árið 2005 komu 2042 farþegar með skemmtiferðaskipum til Vestmannaeyja.

5.4 Vinnumarkaður

Atvinnuleysi á Suðurlandi hefur sveiflast mikið á undanförunum áratug. Tölurnar sem hér er stuðst við eru skráður fjöldi atvinnulausra sem hlutfall af fjölda íbúa á aldrinum 16-74 ára. Í upphafi hans var atvinnuleysi frekar mikið, eða nærri 4,5% þar sem það var mest og um 1,5% þar sem það var lægst. Í upphafi áratugarins var atvinnuleysi lægst í Vestmannaeyjum (VE) og hæst á Árborgarsvæði (ÁB). Í lok áratugarins, þ.e. árið 2005, var atvinnuleysið mest í Vestmannaeyjum þó svo að það leiti niðurávið eins og á öðrum svæðum.

²⁷ Bjarni Reynarsson. (júní 2006). Bls 17.

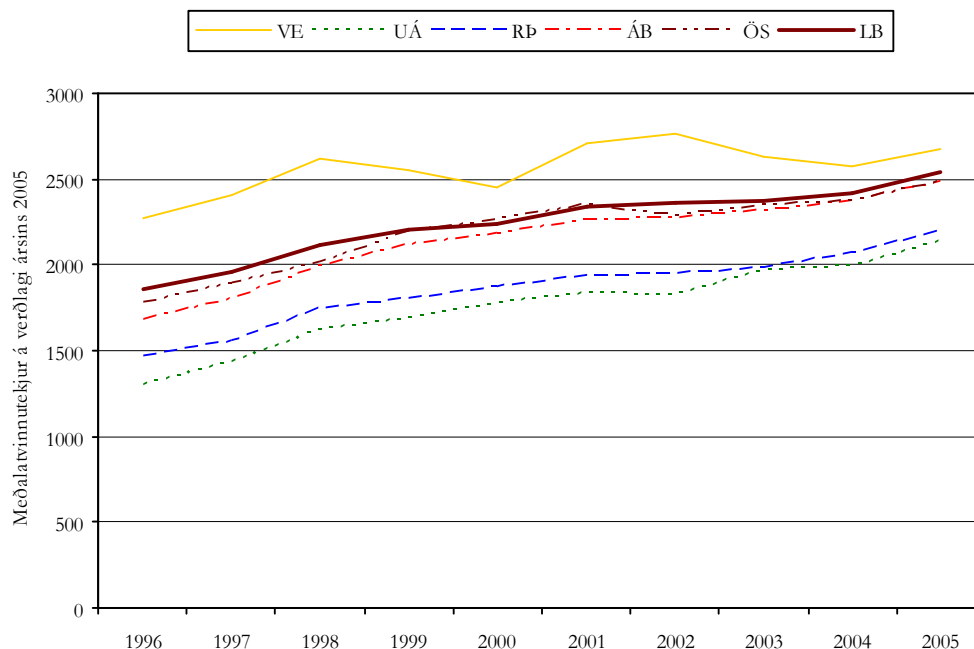


Mynd 32. Atvinnuleysi.
Byggt á gögnum Vinnuáæstafunnar og Hagstofu Íslands.

Á Suðurlandi er atvinnuleysi á bilinu 0,5-1,5%, sem er að öllum líkindum langt fyrir neðan svokallað náttúrulegt atvinnuleysi. Í Vestmannaeyjum er atvinnuleysi nánast það sama í upphafi áratugarins og lok hans, en breytingin sú fyrir Vestmannaeyjar er að það fer úr því að vera með lægsta atvinnuleysið í það hæsta á meðal svæða á Suðurlandi. Vestmannaeyjar er því eina svæðið á Suðurlandi þar sem atvinnuleysi leitar uppávið þennan áratug á sama tíma og allar aðstæður í efnahagslífi landsins eru mjög hagfelldar. Það eru vísbendingar um að stöðir efnahagslífsins í Vestmannaeyjum hafi veikt. Þetta kann að skýrast af því að Vestmannaeyjar hafa ekki notið ferðapjónustunnar í eins miklum mæli og önnur svæði Suðurlands á meðan sjávarútvegur hefur átt undir högg að sækja.

5.5 Tekjur og efnahagur

Í umfjöllun um tekjur og efnahag verður eingöngu horft til atvinnutekna. Atvinnutekjur á Suðurlandi aukast stöðugt að raungildi sl. 10 ár. Í upphafi tímabilsins voru atvinnutekjur að jafnaði í kringum 2 m.kr. á landsbyggðinni. Af svæðum Suðurlands voru eingöngu Vestmannaeyjar fyrir ofan landsbyggðarmeðaltal atvinnutekna. Árborgarsvæði og Ölfussvæðið voru nærri þessu meðaltali á meðan uppsveitir Árnassýslu og Rangárþing voru fjarri.



Mynd 33. Atvinnutekjur á Suðurlandi í samanburði við landsbyggðina (LB).
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands og ríkisskattstjóra.

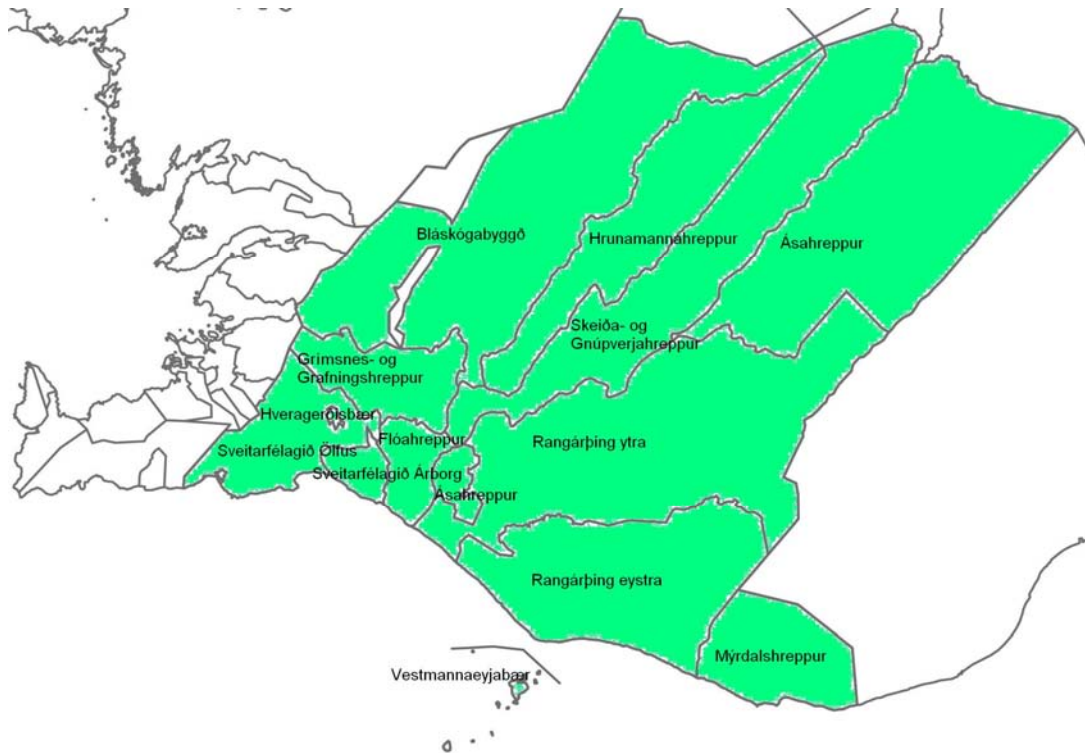
Í lok tímabilsins voru atvinnutekjur að jafnaði í kringum 2,5 m.kr. á landsbyggðinni. Afstaða svæða á Suðurlandi innbyrðis og gagnvart landsbyggðinni er öll sú sama og í upphafi tímabilsins, en einkennist af miklu minni launamun. Enginn verulegur munur er á atvinnutekjum Vestmannaeyja, Árborgar- og Ölfussvæðis. Laun þessara svæða eru nánast þau sömu og að jafnaði yfir landsbyggðina alla. Atvinnutekjur Rangárþinga og uppsveita Árnassýslu eru ennþá nokkru lægri en á hinum svæðunum en munurinn er samt miklu minni.

Til glöggvunar þá skal þess getið að árið 1996 þá eru atvinnutekjur að jafnaði 22% hærri í Vestmannaeyjum en á landsbyggðinni árið 1996 en ekki nema 6% árið 2005. Í uppsveitum Árnassýslu eru atvinnutekjur að jafnaði 30% lægri en á landsbyggðinni árið 1996 en ekki nema 16% árið 2005. Í Rangárþingum eru atvinnutekjur að jafnaði 21% lægri en á landsbyggðinni árið 1996 en ekki nema 14% árið 2005. Þróunin á tímabilinu einkennist af mikilli raunhækkun atvinnutekna, nema einna síst í Vestmannaeyjum. Þar er aukningin hverfandi og sérstaklega mikilli óvissu háð, sem sést á mun sveiflukennndari ferli heldur en á öðrum svæðum. Þetta er áhyggjuefni. Ástæðan er staðaruppbót og áhættuþóknun. Mörg byggðarlög utan höfuðborgarsvæðisins hafa þurft að bjóða upp á staðaruppbót til þess að halda íbúum.

Þetta sést m.a. á kjörum sem kennarastéttinni hefur boðist. Almennt má segja að þetta geti átt við ákveðinn hluta fólks í hverri starfsstétt. Því er augljóst að búsetuskilyrði versna þegar forskot sem Vestmannaeyjar hafa haft í atvinnutekjum minnkar með þeim hætti sem ráða má af tölunum og gera má ráð fyrir að fólk taki sig upp af þessum sökum einum og flytji brott, að öllu öðru óbreyttu. Áhættuþóknun er þekkt hugtak í fjárfestingum. Sama getur gilt um ákvörðun sem er bindandi til lengri tíma eins og val á búsetu. Með val á búsetu fer einnig fram val á vinnumarkaði. Almennt má segja að sveiflur séu einkenni óvissu og almenningur kýs vissu fram yfir óvissu. Af þessum sökum krefst (jafnvel ómeðvitað) almenningur áhættuþóknunar ef laun á viðkomandi vinnumarkaði eru sveiflukenndari heldur en á öðrum vinnumörkuðum. Þess vegna eru meiri sveiflur í meðalatvinnutekjum Vestmannaeyja vísbending um nauðsyn þess að þær séu hærri heldur en á nærliggjandi atvinnusvæðum ef Eyjar eiga að hafa sama aðdráttarafl fyrir íbúa, að öllu öðru óbreyttu. Því bendir þetta til að Vestmannaeyjar hafi misst forskot sitt á Suðurlandi þegar litið er til atvinnutekna. A.m.k. Árborgar- og Ölfussvæðið hafa skotist framúr Vestmannaeyjum að þessu leyti.

5.6 Sveitarfélög

Sveitarfélögin þrettán sem hér eru til skoðunar á skilgreindu áhrifasvæði Bakkaferju voru 29 árið 1996. Frá þeim tíma hafa átt sér stað sjö sameiningar sveitarfélaga. Árið 1998 sameinuðust Grímsnes- og Grafningshreppur í Grímsnes- og Grafningshrepp. Sama ár sameinuðust Selfoskaupstaður, Stokkseyrarhreppur, Eyrarbakkaahreppur og Sandvíkurhreppur í Sveitarfélagið Árborg. Árið 2001 sameinuðust Austur-Eyjafjallahreppur, Vestur-Eyjafjallahreppur, Austur-Landeyjahreppur og Vestur-Landeyjahreppur, Fljótshlíðahreppur og Hvolhreppur í Rangárþing eystra. Árið 2002 sameinuðust Gnúpverjahreppur og Skeiðahreppur í Skeiða- og Gnúpverjahrepp. Sama ár sameinuðust Þingvallahreppur, Laugardalshreppur og Biskupstungnahreppur í Bláskógabyggð. Ennfremur sameinuðust Holta- og Landsveit, Djúpárhreppur og Rangárvallahreppur í Rangárþing ytra. Síðastliðið vor 2006 gekk síðan í gildi sameining Gaulverjabæjarhrepps, Hraungerðishrepps og Villingaholtshrepps.



Mynd 34. Sveitarfélögin á áhrifasvæðinu.
Kort frá Landmælingum Íslands.

Samstarf svæðanna

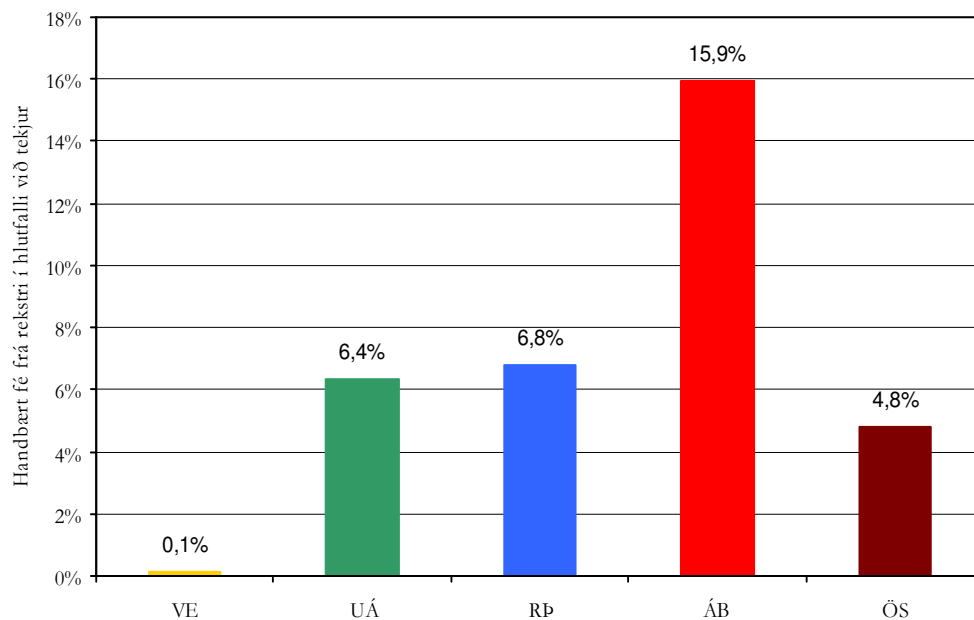
Almennt eru markmið með sameiningu sveitarfélaga styrking og efling sveitarstjórnarstigsins til að geta veitt íbúunum betri eða fjölbreyttari þjónustu. Að geta tekið við fleiri verkefnum frá ríki og náð fram betri nýtingu á fjármunum með aukinni hagræðingu. Síðast en ekki síst má gera ráð fyrir að ýmsir kostir fylgi því að sveitarfélög þróist og myndi stærri og heildstæðari atvinnu- og þjónustusvæði. Á landsbyggðinni er framgangi þessa sjónarmiðs þó takmörk sett vegna landfræðilegrar legu einstakra sveitarfélaga. Bættar samgöngur sem tengja svæði í atvinnu- og þjónustulegu tilliti geta því í mörgum tilfellum verið forsenda útvíkkunar á efnahagslegri starfsemi sveitarfélaga hvort sem um er að ræða sameiningu þeirra eða samstarf um ýmis verkefni.

Rekstur sveitarfélaganna

Bættar samgöngur geta hugsanlega lagt grunn að aukinni samvinnu sveitarfélaga og haft þannig áhrif til hagræðingar í rekstri þeirra í einstökum málaflokkum. Hér á eftir er litið á tvær lykiltölur úr ársreikningum sveitarsjóða fyrir árið 2005 hjá þeim sveitarfélögum sem til umfjöllunar eru. Skoðað verður handbært fé frá rekstri í

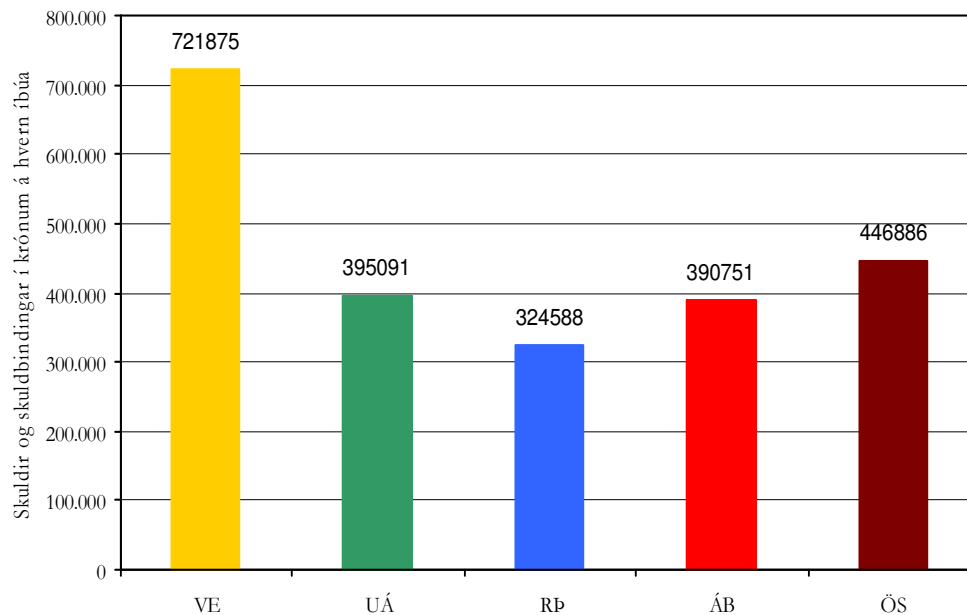
hlutfalli við tekjur en sú tala segir til um hversu mikið lausafé verður eftir af rekstri þegar búið er að greiða alla reikninga. Þeim mun meira sem handbært fé er þeim mun meiri er fjárhagslega geta til að standa undir skuldbindingum, greiða fjárfestingar og takast á við sveiflur í rekstri. Þessi kennitala er því gjarnan notuð til að meta styrkleika reksturs. Þá verður brugðið upp mynd af skuldum og skuldbindingum í krónum á íbúa. Hafa þarf þann fyrirvara á að einungis er brugðið upp mynd af einu ári og sem fyrr er sveitarfélögunum slegið saman í fimm svæði.

Fjárhagslega staða



Mynd 35. Handbært fé frá rekstri í hlutfalli við tekjur árið 2005.
Byggt á gögnum frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga.

Þegar handbært fé frá rekstri í hlutfalli við tekjur árið 2005 er borið saman eftir þeim svæðum sem hér er verið að skoða kemur í ljós að það er mest í Árborg og nágrenni. Hlutfallið er yfir 6% í Rangárþingi og nágrenni og í uppsveitum Árnessýslu en heldur minna á Ölfussvæðinu eða tæp 5%. Minnst er það í Vestmannaeyjum eða 0,1%. Almennt er miðað við að handbært fé frá rekstri þurfi að vera um 6-7% af tekjum til að rekstrarleg staða megi teljast viðunandi.



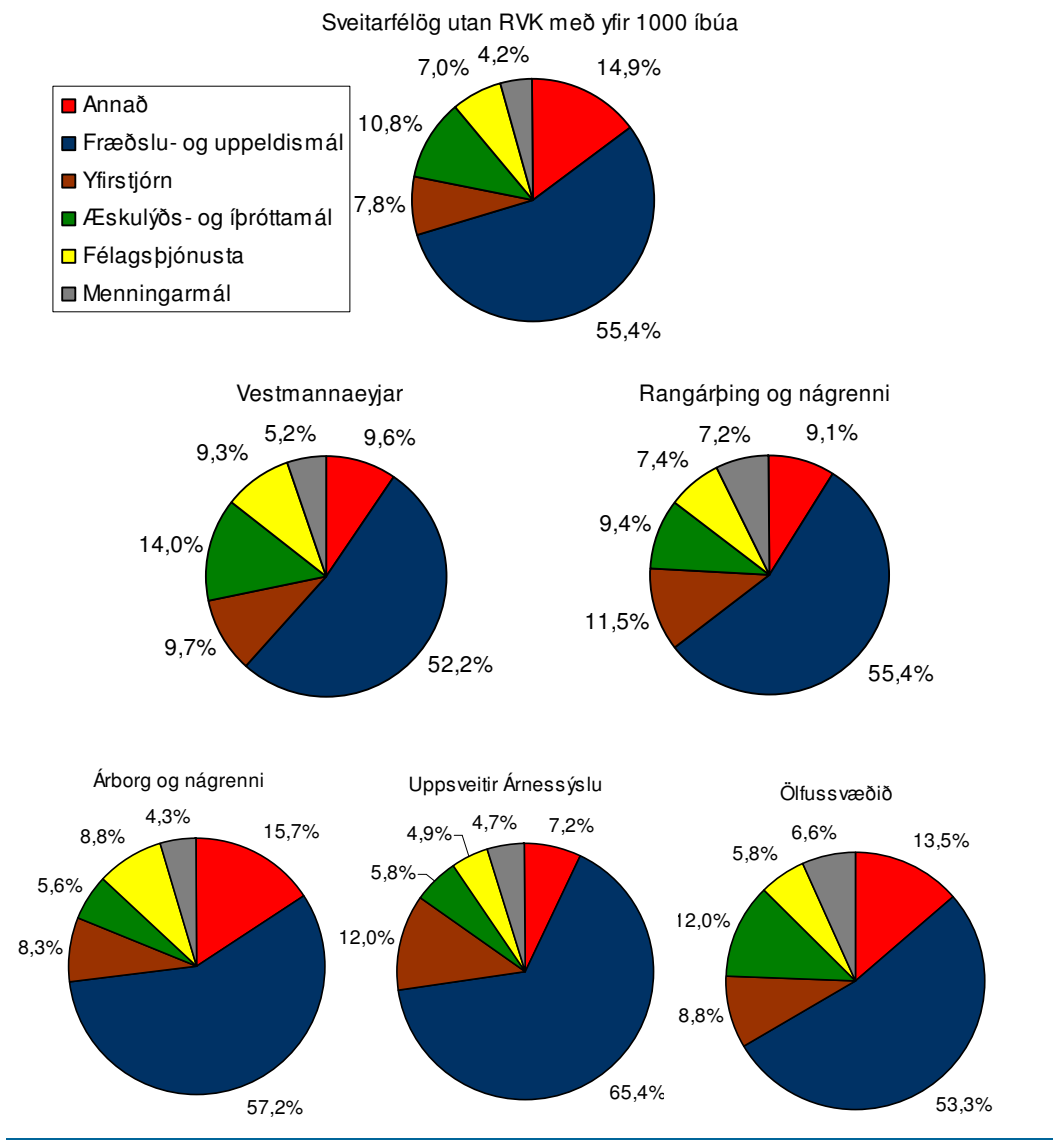
Mynd 36. Skuldir og skuldbindingar í krónum á hvern íbúa árið 2005.
Byggt á gögnum frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga.

Þegar skuldir og skuldbindingar í krónum á hvern íbúa eru skoðaðar eftir svæðunum kemur í ljós að Vestmannaeyjar skera sig úr. Þar eru skuldir og skuldbindingar mun hærrí en kemur fram á hinum svæðunum. Vestmannaeyjar eru því samkvæmt þessu það svæði þar sem skuldir eru mestar og geta minnst til að greiða þær niður. Hér er aftur bent á að aðeins er brugðið upp mynd af einu ári og því aðeins vísbendingar um fjárhagslega stöðu svæðanna að ræða.

Rekstur málaflokka

Ýmsir þættir geta haft áhrif á og skýrt mismunandi rekstrarkostnað sveitarfélaga. Mikill mismunur er í stærð og innri gerð sveitarfélaga, aldursamsetning íbúa og félagslega staða þeirra getur verið mismunandi. Sveitarfélög veita íbúum sínum mismikla þjónustu og gæði og virkni þjónustu er mismunandi. Ennfremur getur landfræðileg lega haft áhrif.²⁸ Hér á eftir er brugðið upp mynd af rekstri fimm stærstu málaflokkanna árið 2005 samkvæmt svæðaskiptingu skýrslunnar. Til samanburðar er sett fram mynd af rekstri sömu málaflokka á landsvísu fyrir sveitarfélög utan Reykjavíkur með yfir 1000 íbúa.

²⁸ Samband íslenskra sveitarfélaga. (2006). Bls. 75.



Mynd 37. Rekstur stærstu málaflokka sem hlutfall af skatttekjum á hvern íbúa árið 2005. Byggt á gögnum frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga.

Í stærstu málaflokkunum eru mestar líkur á að hægt sé að ná fram hagræðingu. Ferja um Bakkafjörühöfn mun að öllum líkindum hafa mest áhrif á samstarf Vestmannaeyjabæjar og sveitarfélaganna í Rangárþingi og nágrenni. Mismunur á rekstri málaflokka milli sveitarfélaga og síðan í samanburði við önnur sveitarfélög í heild getur gefið vísbendingar um að tækifæri til samstarfs séu fyrir hendi. Hér má nefna sem dæmi æskulýðs- og íþróttamál. Iðkendur af einu svæði geta aukið nýtingu íþróttamannvirkja á öðru og svo framvegis. Fyrir landlítið svæði getur verið kostur að eiga landmikla nágranna.

Núverandi samstarf sveitarfélaganna

Sveitarfélögin sem hér um ræðir hafa með sér margvíslegt samstarf. Mismunandi er hvort samstarfið er á Suðurlandsvísu, bundið við sýslumörk eða minni svæði, eftir því hvaða verkefni er um að ræða. Öll þrettán sveitarfélögin auk Skaftárhrepps eiga aðild að Samtökum sunnlenskra sveitarfélaga. Sömu sveitarfélög standa að Atvinnuþróunarfélagi Suðurlands. Sorpstöð Suðurlands bs. er rekin af 11 sveitarfélögum á Suðurlandi. Þau sveitarfélög sem standa þar fyrir utan eru Mýrdalshreppur og Skaftárhreppur auk Vestmannaeyjabæjar.²⁹ Neðangreind tafla gefur yfirlit yfir samstarf sveitarfélaganna í Rangárþingi ásamt Vestmannaeyjum eins og því er háttað í dag.

²⁹ Guðmundur Tryggi Ólafsson. Framkvæmdastjóri. (Símaviðtal, 23. febrúar 2006).

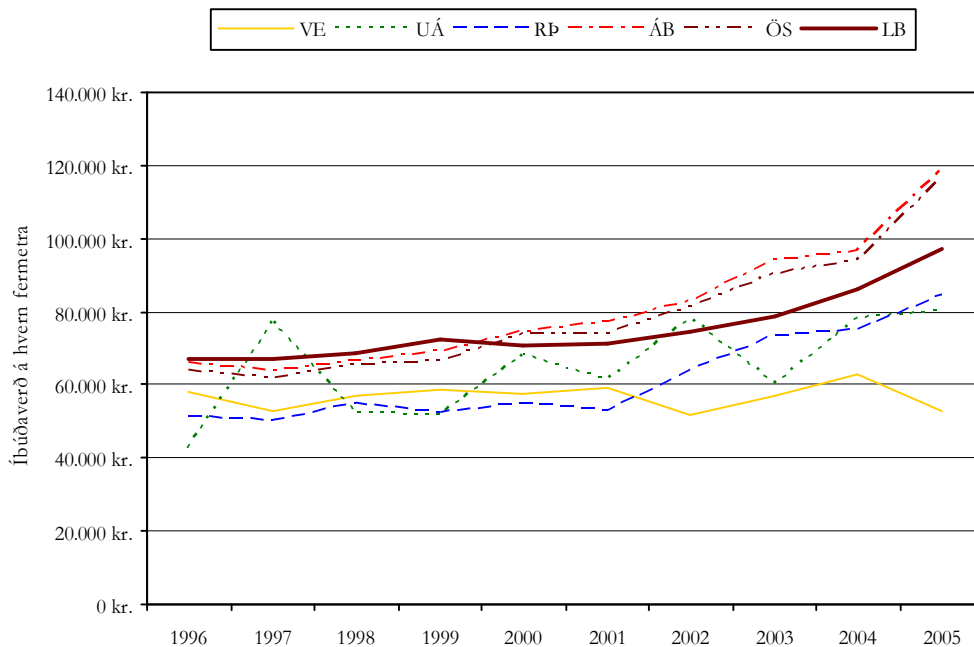
Samstarfsverkefni

	Vestmannaeyjabær	Rangárþing ytra	Rangárþing eystra	Myrdalshreppur	Ásahreppur
Félagsþjónusta					
Byggðasamlag um félagsþjónustu		X	X	X	X
Barnaverndarnefnd		X	X	X	X
Fræðslu- og uppeldismál					
Fjölbrautaskóli Suðurlands		X	X	X	X
Fræðslunet Suðurlands		X	X	X	X
Skólaskrifstofa Suðurlands		X	X	X	X
Grunnskólinn í Holtum		X			X
Leikskóli í Holtum		X			X
Tónlistarskóli Rangæinga		X	X		X
Forvarnarverkefni		X	X		X
Meningarmál					
Byggðasafnið í Skógum			X	X	X
Byggðasaga Rangárvallasýslu		X	X		X
Brunamál og almannavarnir					
Slökkvilið		X	X		X
Almannavarnarnefnd		X	X		X
Hreinlætismál					
Heilbrigðiseftirlit Suðurlands		X	X	X	X
Sorpstöð Suðurlands		X	X		X
Byggðasamlag um sorpstöð		X	X		X
Annað samstarf					
Samtök sunnlenskra sveitarfélaga	X	X	X	X	X
Atvinnuþróunarfélag Suðurlands		X	X	X	X
Héraðsnefnd Rangárvallasýslu		X	X		X
Green Globe umhverfisvottunark.		X	X		X

Vestmannaeyjabær er ekki í neinu samstarfi við næstu nágretta í landi samkvæmt þessu yfirliti utan í gegnum Samtök sunnlenskra sveitarfélaga (SASS).

5.7 Húsnæðismál

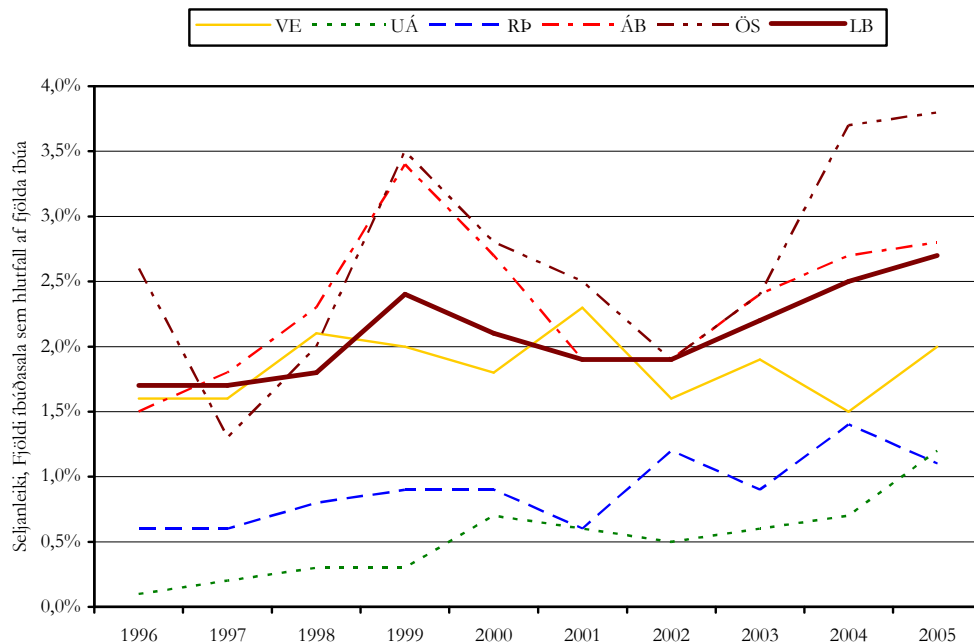
Húsnæðismál er einn af mikilvægustu þáttum er lúta búsetuskilyrðum. Þetta er þáttur sem er reyndar margflókinn sem tengist framboði á húsnæði til sölu og leigu sem tengist eftirspurninni og því verði sem fæst fyrir eignina. Hér verður fjallað um íbúðarverð og seljanleika. Þegar fjallað er um hátt íbúðarverð er átt við staðbundið íbúðarverð í samanburði við aðra sambærilega staði. Hátt íbúðarverð er gott fyrir núverandi íbúa en ekki eingöngu því að lágt íbúðarverð er gott fyrir fólk sem hefur áhuga á setjast að. Því má segja að hátt íbúðarverð geti verið fráhrindikraftur en lágt aðdráttarafl. En þetta er ekki svona einfalt. Íbúðarverð endurspeglar forgangsröð neytenda þegar kemur að vali lífsgæða og getur hátt íbúðarverð því einfaldlega endurspeglað virði staðsetningarinnar sem getur falist í ýmissi sérstöðu.



Mynd 38. Íbúðaverð á Suðurlandi í samanburði við landsbyggðina (LB).
Byggt á gögnum Fasteignamats ríkisins og Hagstofu Íslands.

Eftir langvarandi deyðu á fasteignamarkaði um nokkurt árabil hækkaði fasteignaverð mikið á höfuðborgarsvæðinu árið 1998 og hefur gert síðan þá. Fasteignaverð hefur einnig hækkað utan höfuðborgarsvæðisins en það er eins og hækunarferlið hafi farið nokkru seinna af stað þar. Á Suðurlandi hefur fasteignaverð hækkað mest á Ölfussvæði og í Árborg og nágrenni þess og var um jafnaði 120.000 kr. hver fermetri. Tíu árum áður var fermetraverð 60.000 kr. Báðar tölur eru á verðlagi ársins 2005. Þetta er all nokkuð meiri hækkun heldur en á landsbyggðinni almennt. Í Vestmannaeyjum hefur fasteignaverð hinsvegar staðið nokkurnveginn í stað

síðastliðin 10 ár. Þá hækkar fasteignaverð umtalsvert í uppsveitum Árnessýslu og í Rangárþingum og nágrenni á umræddu tímabili (Mynd 39).



Mynd 39. Seljanleiki íbúða í samanburði við landsbyggðina (LB). Fjöldi seldra íbúða sem hlutfall af íbúðafjölda. Byggt á gögnum Fasteignamats ríkisins og Hagstofu Íslands.

Reynt var að varpa ljósi á seljanleika fasteigna á Suðurlandi. Best hefði verið að styðjast við heildarveltu deilt með heildarandvirði fasteigna á viðkomandi svæði. Styðjast hefði mátt bæði við magn eða krónutölur. Sökum gagnaskorts var þetta ekki hægt og brugðið til þess ráðs að deila heildaríbúðafjölda upp í fjölda kaupsamninga á hverju svæði. Í ljós kemur að seljanleikinn hefur verið að aukast á öllum svæðum nema í Vestmannaeyjum. Seljanleikinn er reyndar meiri í Vestmannaeyjum heldur en í Rangárþingum og í uppsveitum Árnessýslu en hann eykst ekkert á tímabilinu 1996-2005. Hinsvegar má færa rök fyrir því að tölur yfir tvö síðarnefndu svæðin séu ekki samanburðarhæfar við hin þrjú vegna þess að hlutfall íbúa sem býr í þéttbýli er ekki eins mikið og í hinum. Til sveita seljast hús gjarnan með bújörðum og eru slíkar sölutölur ekki inní þessum.

5.8 Þjónusta

Margvísleg þjónusta er í boði á áhrifasvæðinu, bæði þjónusta á vegum hins opinbera sem og á vegum einkaaðila. Hér verður fjallað um nokkuð af þeirri þjónustu sem í boði er og þá einkum í Vestmannaeyjum og í Rangárþingi og nágrenni. Umfjöllunin

tekur jafnframt mið af eðli þjónustunnar, hvort um er að ræða nærþjónustu eða þjónustu sem líklegt er að fólk sé tilbúið til að sækja um lengri veg.

Heilbrigðisþjónusta

Á Suðurlandi eru staðsettar tvær heilbrigðisstofnanir. Heilbrigðisstofnun Vestmannaeyja rekur sjúkrahús og heilsugæslu í Vestmannaeyjum. Heilbrigðisstofnun Suðurlands er staðsett á Selfossi. Á þjónustusvæði hennar er Sjúkrahús Suðurlands á Selfossi og átta heilsugæslustöðvar sem staðsettar eru vítt og breitt um Suðurland. Heilsugæslustöð er staðsett á Hellu, Hvolsvelli, Hveragerði, Laugarási í Biskupstungum, Selfossi, Þorlákshöfn, Vík í Mýrdal og Kirkjubæjarklaustri.³⁰

Framhaldsskólar og háskólar

Á Suðurlandi er boðið upp á framhaldsnám í Framhaldsskólanum í Vestmannaeyjum en hann var stofnaður árið 1979. Á yfirstandandi skólaári eru um 250 nemendur í námi við skólann, þar af flestir búsettir í Vestmannaeyjum. Í vetur hefur Framhaldsskólinn að auki séð um fjarnám fyrir nemendur í 10. bekk á Hvolsvelli.³¹ Á Selfossi er Fjölbrautaskóli Suðurlands, Menntaskóli er að Laugavatni og starfsmenntanámi á framhaldsskólastigi á vegum Landbúnaðarháskóla Íslands er að Reykjum í Ölfusi. Íþróttfræðanámi Kennaraháskóla Íslands fer fram á Laugarvatni.³² Í Vestmannaeyjum fer fram fjarnám á háskólastigi í samstarfi við Háskólann á Akureyri.

Grunnskólar og leikskólar

Hér verður aðeins gerð grein fyrir grunnskólum og leikskólum í Vestmannaeyjum og í Rangárþingi og nágrenni. Áhrif bættra samgangna á starfsemi grunnskóla og leikskóla eru takmörk sett hvað varðar lengd ferðatíma í og úr skóla. Fjórir grunnskólar og sex leikskólar eru á þessum tveimur svæðum. Það eru Grunnskóli Vestmannaeyja, Hvolsskóli Hvolsvelli, Laugalandsskóli í Holtum og Grunnskólinn á Hellu. Þrír leikskólar eru í Vestmannaeyjum, Leikskólinn Rauðagerði, Leikskólinn Sóli og Leikskólinn Kirkjugerði. Á Hvolsvelli eru leikskólinn Örk og ein deild hans, Paradís

³⁰ Heilbrigðisstofnun Suðurlands. (e.d.). Sótt 22. nóvember 2006 af <http://www.hsu.is/?a=2&p=>

³¹ Ólafur H. Sigurjónsson skólameistari Framhaldsskólans í Vestmannaeyjum. (viðtal, 12. desember 2006).

³² Menntamálaráðuneytið. (e.d.). Sótt 29. október 2006 af <http://www.menntamalaraduneyti.is/stofnanir/>

er starfrækt í Seljalandssskóla undir Eyjafjöllum. Leikskólinn Heklukot er á Hellu og Leikskólinn Laugaland í Holtum.³³

Aðrir skólar

Þrjár tónlistarskólar eru starfandi á Suðurlandi. Tónlistarskóli Vestmannaeyja, Tónlistarskóli Rangæinga og Tónlistarskóli Árnesinga.³⁴

Sýslumannsembætti/löggæsla

Á Suðurlandi eru fjögur sýslumannsembætti, Sýslumannsembættið í Vestmannaeyjum, Sýslumannsembættið á Hvolsvelli, Sýslumannsembættið á Selfossi og Sýslumannsembættið í Vík.³⁵

Verslanir og þjónusta

Í Vestmannaeyjum eru þrjár matvöruverslanir. Ennfremur 11 veitingastaðir og kaffihús auk þess tvö hótél og á annan tug gististaða. Þar er að finna pósthús, banka, Á.T.V.R. og apótek. Þar er ljósmyndaþjónusta, innrömmunarþjónusta, ritfangaverslanir, skóverslun, verslanir með barnafatnað og leikföng, Gullbúð Steingríms, blóma- og gjafavöruverslanir og fleira. Í Eyjum eru skóvinnustofur og efnalaug. Þar eru nokkur fyrirtæki sem starfa við bifreiða- og eða hjólbarðaþjónustu. Nokkrir söluskálar og fyrirtæki á sviði bensínsölu og smurþjónustu.³⁶ Í Vestmannaeyjum má ennfremur finna bókhalds- og lögfræðiþjónustu, fasteigna- og bílasölu, bílaleigur og tryggingaumboð. Þessi upptalning er ekki tæmandi en gefur mynd af þeirri verslun og þjónustu sem í boði er.

Rangárþing og nágrenni

Í Rangárþingi og nágrenni er stærstur hluti verslunar og þjónustu staðsettur á Hellu og Hvolsvelli. Þar eru matvöruverslanir, veitingastaðir og hótél. Ennfremur Á.T.V.R., apótek, pósthús og bankar. Þá er þar að finna bygginga- og búvöruverslun, tómstunda- og íþróttavöruverslun, verslun með fatnað og gjafavöru, handverkshús og glerverksmiðju svo eitthvað sé nefnt. Ennfremur bókhalds- og lögfræðiþjónustu,

³³ Menntamálaráðuneytið. (e.d.). Sótt 29. október 2006 af <http://www.menntamalaraduneyti.is/stofnanir/>

³⁴ Menntamálaráðuneytið. (e.d.). Sótt 29. október 2006 af <http://www.menntamalaraduneyti.is/stofnanir/>

³⁵ Dóms- og kirkjumálaráðuneytið. (e.d.). Sótt 25. október 2006 af <http://www.domsmalaraduneyti.is/stofnanir/>

³⁶ Áki Heinz. (tölvupóstur, 28. nóvember 2006).

fasteigna- og bílasölur og tryggingaumboð. Þar eru bifreiða- og rafverkstæði, dýralæknaþjónusta, flutningaþjónusta og bensínsölur. Einnig nuddstofa, þvottahús, þjónustofa, saumastofa, tjalldviðgerðir og fleira. Í dreifbýli er ennfremur að finna veitinga- og gististaði, hestaleigur og fleira. Þessi upptalning er engan veginn tæmandi en gefur mynd af verslun og þjónustu sem finna má á svæðinu.

Afbreyting, íþróttir og félagsstarf

Í Vestmannaeyjum er boðið upp á skoðunarferðir á sjó. Þar er hestaleiga, kajakleiga, starfandi golfklúbbur, íþróttamiðstöð, sundlaug, líkamsræktarstöðvar og fleira. Aðstaða til íþróttaiðkunar er mjög góð. Þar eru m.a. þrír löglegir handboltavellir, fjórir keppnisvellir í knattspyrnu, 18 holu golfvöllur og 25 metra keppnislaug. Í Eyjum eru nokkur söfn, m.a. náttúrugripasafn og bóka- og byggðasafn.³⁷

Rangárþing og nágrenni

Í Rangárþingi eystra er Byggðasafnið á Skógum. Á Hvolsvelli er Sögusetrið en starfsemi þess byggir á Njálssögu. Þar er jafnframt Kaupfélagssafn og gallerý. Íþróttahús, sundlaug, gervigrasvöllur og félagsmiðstöð er á Hvolsvelli. Á Hellu er félagsmiðstöð fyrir börn og unglínga, íþróttahús og sundlaug. Við Hellu er jafnframt 18 holu golfvöllur og í Fljótshlíð er níu holu golfvöllur.

Aðrar stofnanir í Vestmannaeyjum

Í Vestmannaeyjum eru starfræktar ýmsar stofnanir á vegum hins opinbera t.a.m. útibú Hafrannsóknarstofnunar, Heilbrigðiseftirlit Suðurlands, Náttúrustofa Suðurlands, Rannsóknastofnun fiskiðnaðarins, Svæðisvinnumiðlun Suðurlands, Fræðslu- og símenntunarmiðstöð, Rannsóknarsetur Háskóla Íslands og fleira.

Aðrar stofnanir í Rangárþingi og nágrenni

Í Rangárþingi og nágrenni eru t.a.m. Landgræðsla ríkisins í Gunnarsholti og Skógrækt ríkisins á Tumastöðum. Þá er skattstofa Suðurlands staðsett á Hellu.

³⁷ Áki Heinz. (tölvupóstur, 28. nóvember 2006).

Samantekt

Hér hefur verið greint frá helstu einkennum í verslun og þjónustu á Suðurlandi og þá einkum í Vestmannaeyjum og í Rangárþingi og nágrenni. Upptalningin að framan er engan veginn tæmandi en þó má ljóst vera að verslun og þjónusta er fjölbreytt á báðum svæðum. Fjölbreytni í verslun og þjónustu í Vestmannaeyjum kann að markast að einhverju leyti af legu svæðisins en hún knýr fram nauðsyn þess að fyrir hendi sé nánast öll þjónusta. Í dag er önnur þjónusta en sú sem er til staðar í Eyjum, nær öll sótt suður til höfuðborgarsvæðisins. Lítið er um að íbúar í Vestmannaeyjum sækja þjónustu á Selfoss sem er í dag stærsti þéttbýliskjarni Suðurlands.

5.9 Innviðir

Hafnir

Á Suðurlandi eru tvær stórar fiskihafnir, í Vestmannaeyjum og í Þorlákshöfn. Ferjan Herjólfur siglir alla daga milli Eyja og Þorlákshafnar. Ferð með Herjólfvi tekur 2 klukkutíma og 45 mínútur. Hægt er að komast til Þorlákshafnar frá Reykjavík með rútu frá BSÍ eða með því að keyra austur um Þrengslin. Rútan fer frá BSÍ um klukkutíma fyrir brottför Herjólfvís og tekur ferðin um 45 mínútur.³⁸ Höfnin í Vestmannaeyjum liggur vel við góðum fiskimiðum og ásamt því að vera stór fiski- og flutningahöfn er um að ræða einn mesta útgerðarstað landsins. Áætlunarskip á leið til og frá Evrópu hafa viðkomu í Vestmannaeyjum og þar er fjöldi fiskiskipa sem eiga heimahöfn.³⁹

Flugvellir

Í Vestmannaeyjum er stór áætlunarflugvöllur. Fjórir minni flugvellir eða landingastaðir eru á Suðurlandi. Flugfélag Íslands flýgur daglega milli Eyja og Reykjavíkur. Flug frá Reykjavík tekur um 25 mínútur. Flugfélag Vestmannaeyja býður síðan upp á flug frá ýmsum stöðum á Suðurlandi. Flugtími á milli Vestmannaeyja og landingarstaða á Suðurlandi er sem hér segir:⁴⁰

³⁸ Vestmannaeyjar. (e.d.). Sótt 29.október 2006 af <http://www.vestmannaeyjar.is/>

³⁹ Vestmannaeyjar. (e.d.). Sótt 29.október 2006 af <http://www.vestmannaeyjar.is/>

⁴⁰ Vestmannaeyjar. (e.d.). Sótt 29.október 2006 af <http://www.vestmannaeyjar.is/>

Bakki 5 mín
Hella 14 mín
Selfoss 20 mín
Skógar 15 mín



Mynd 40. Flugleiðir á Suðurlandi .
Mynd fengin af vef Vestmannaeyjabæjar.

5.10 Samfélag og lífstíll

Vestmannaeyjar eru sem eyjar landfræðilega og samgöngulega séð frekar einangraðar. Erfitt er að halda uppi reglulegu áetlunarflugi þar sem þoka verður þess oft valdandi að seinka eða fella þarf flug niður. Ferð á sjó tekur langan tíma og hentar ekki sjóveikum. Erfitt getur verið og nánast útilokað að komast heim samdægurs eftir að hafa rekið erindi t.d. til höfuðborgarsvæðisins á meðan næstu nágrannar í Rangárfingi geta auðveldlega skipulagt slíkar ferðir allan ársins hring.

Þessi einangrun hefur sett mark sitt á þróun samfélagsins í Vestmanneyjum. Viðvarandi fólksfækkun, einhæft atvinnulíf og erfið staða sveitarfélagsins styðja þá skoðun og svo virðist sem svæðið hafi í litlum mæli verið þátttakandi í yfirstandandi hagvaxtarskeiði í landinu. Svæðið sker sig frá öðrum svæðum á Suðurlandi nánast í öllum þáttum samfélagslegrar þróunar sem skoðaðir hafa verið í þessari skýrslu.

Einangrun svæðisins hefur orðið til þess að það hefur þurft að vera sjálfu sér nógt um þjónustu og verslun á mörgum sviðum fyrir íbúa sína. Það hefur reyndar leitt til þess að grunngerð á sviði opinberrar þjónustu er mjög sterk í Eyjum og má í raun segja að samfélagið búi við ákveðna fjarlægðarvernd.

Af þessu leiðir að samfélagið er lokaðra en nágrannasamfélög. Einangrun í samgöngulegu tilliti hefur áhrif á lífstíl, hreyfanleiki fólks og ávinningur samskipta við önnur svæði er minni en gengur og gerist í nútímasamfélagi. Miklar og fjölbreytilegar væntingar komu fram í viðtölum við heimamenn. Margar af þeim væntingum sneru að þáttum sem næstu nágrönnum þykja sjálfsgðir hlutir í daglegu lífi.

6 Áhrif á samfélag og byggð

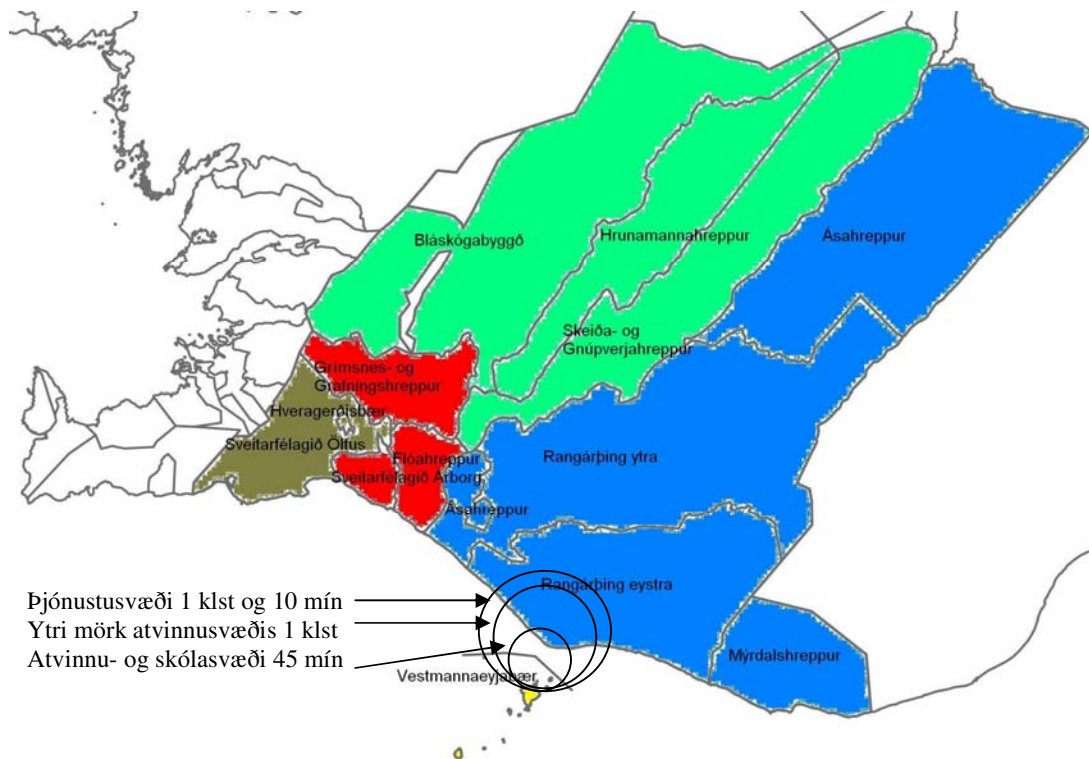
Hér að framan hefur verið fjallað um helstu einkenni svæða á Suðurlandi í búsetu- og atvinnulegu tilliti. Í þessum kafla verður leitast við að leggja mat á áhrif tilkomu ferju um Bakkafjöruhöfn á samfélag og byggð á Suðurlandi. Einkum er horft til áhrifa á Vestmannaeyjar sem hafa um árabil búið við ákveðna einangrun frá öðrum svæðum.

6.1 Áhrif á ferðatíma og samskipti milli staða

Ferja um Bakka mun fela í sér mikla breytingu á tengingu Vestmannaeyja við fastalandið. Ein meginbreytingin yrði mun skemmri ferðatími og minni ferðakostnaður fyrir fólk sem vill hafa þann möguleika að ferðast áfram á eigin bíl til áfangastaðar. Önnur mikilvæg breyting er að Vestmannaeyjabær eignast nágrannasveitarfélög og á sama hátt munu sveitarfélög í Rangárþingi eignast nýjan nágranna. Ferðatími á sjó minnkar úr 2 klst og 45 mínútum í liðlega 30 mínútur sem verður að teljast kostur. Samgönguhættir Eyjamanna færast nær því sem tíðkast meðal annarra landsmanna en stærstur hluti þjóðarinnar ferðast um á einkabíl í helstu erindagjörðum hvort sem um er að ræða vinnusókn, verslunarleiðangra eða aðra þjónustusókn. Það sama á við um ferðamanninn sem í vaxandi mæli ferðast um á fólksbílum á kostnað annarra farartækja. Það ber að hafa í huga að ferjur eru algengur samgöngumáti í löndum eins og Noregi en þar er töluverð búseta í eyjum upp við vesturströndina. Ennfremur má nefna Færeyjar þar sem ferjur eru algengur ferðamáti í sambland við bíl.

Í töflu 1 í kafla 4.3, bls. 15, þar sem fjallað er um Bakkaferju og ferðatilhögun, er settur fram samanburður á breytingu sem yrði á ferðatíma og ferðakostnaði milli valdra þéttbýlisstaða á Suðurlandi með tilkomu ferju um Bakka í stað núverandi Herjólfss. Þar kemur fram að ferðatími myndi styttest verulega og kostnaður lækka vegna ferða milli staða. Ferðatími milli Vestmannaeyja og Hvolsvallar myndi styttest frá því sem nú er um 70% og ferðakostnaður lækka sem nemur rúmum 60%. Í samanburði á breytingu vegna ferða milli Eyja og Reykjavíkur er ferðatími og ferðakostnaður vegna þriggja núverandi valkosta í samgöngum vegnir saman og bornir við ferðatíma og ferðakostnað með fyrirhugaðri ferju. Ferðatími og ferðakostnaður myndi hvorutveggja lækka um meira en 20% milli Eyja og Reykjavíkur.

Viðmið um stærð atvinnusvæða, það er hversu miklum tíma fólk er tilbúið til að verja í ferðir til vinnu út frá heimili, eru sett hér sem svarar 45 mín í ferðatíma fyrir daglega vinnusókn með ytri mörkum allt að 1 klst fyrir störf sem ekki kalla á daglega vinnusókn. Viðmið fyrir skólasvæði (grunnskóla) eru 45 mín og fyrir afmörkun þjónustusvæða (vegna þjónustu sem fólk er tilbúið til að sækja um lengri veg og þarf ekki á að halda daglega) er gert ráð fyrir 1 klst og 10 mín eða sem svarar að hámarki 100 km akstursvegalegd.



Mynd 41. Mörk atvinnu- skóla og þjónustusvæða.
Kort fengið frá Landmælingum Íslands.

Samkvæmt þeim viðmiðunum um mörk áhrifasvæða sem hér er stuðst við er ljóst að stækkun skóla- og atvinnusvæðis yrði óveruleg miðað við núverandi íbúafjölda. Þar sem gera verður ráð fyrir tíma fyrir og eftir brottför og komu með ferjunni næst ekki slík tenging milli t.d. Vestmannaeyja og Hvolsvallar. Hugsanlegt er þó að þeir sem stundi sérhæfðari og/eða hærra launuð störf falli undir ytri mörk atvinnusvæðisins en þau ná hinsvegar ekki að Hvolsvelli frá Vestmannaeyjum þar sem heildarferðatími milli viðkomandi staða er áætlaður 1 klst og 20 mínútur. Það er hinsvegar ljóst að hreyfanleiki fólks fer vaxandi með batnandi samgöngum og að sífellt færirst í vöxt að fólk vinni hluta sinnar vinnu fjarri vinnustað. Ferja um Bakkafjörühöfn mun mæta

kröfum þess fólks. Aukin tíðni og sveigjanleiki í ferðum gerir að verkum að fólk mun síður setja fyrir sig að vinna fjarri heimili hluta vikunnar og dæmi geta verið um að íbúar í Vestmannaeyjum vinni hluta vikunnar á öðrum svæðum Suðurlands eða jafnvel höfuðborgarsvæðinu og öfugt. Ennfremur verður að hafa í huga að algengt er að vinnuflokkar eða aðrir hópar iðnaðarmanna sinni verkefnum út fyrir hefðbundin mörk atvinnusvæða, vinnudagurinn er þá gjarnan lengri og ferja um Bakka skapar ákveðinn sveigjanleika gagnvart slíkri starfsemi. Miðað við núverandi skólahverfi grunnskóla og 45 mínútna ferðatíma er ekki gert ráð fyrir að tilkoma ferju hafi áhrif á skipan skólasvæða. Hinsvegar gildir öðru máli um nemendur á framhaldsskólastigi og er ljóst að ferja um Bakka gerir Framhaldsskólann í Vestmannaeyjum að valkosti fyrir unglunga úr nágrennabyggðum. Varðandi viðmiðun um þjónustusvæði þá er Hvolsvöllur rétt fyrir utan þau mörk að geta talist til þjónustumiðstöðvar íbúa Vestmannaeyja eða öfugt. Fyrir íbúa á fastalandinu t.d. frá Hvolsvelli mun taka mun styttri tíma að sækja þjónustu á Selfoss en til Vestmannaeyja.

Þrátt fyrir að mörk atvinnu-, skóla- og þjónustusvæða muni vart víkka verulega út með tilliti til núverandi íbúafjölda og staðsetningar þéttbýlis ber að hafa í huga að miðað við núverandi aðstæður yrði um mikla breytingu að ræða. Afmörkun á áhrifasvæðum út frá ferðatíma er einungis viðmiðun og hafa þarf í huga að í stærra þéttbýli eða borgum skapast oft mikil töf vegna umferðarþunga sem hugsanlega er vanmetin breytistærð í samanburði á aðstæðum eftir landsvæðum til vinnusóknar.

6.1.1 Umferðarspá

Breyttar samgöngur skapa forsendur fyrir breyttum samskiptum milli svæða. Mestra áhrifa má vænta í Vestmannaeyjum og Rangárþingi og nágrenni þar sem samskiptamöguleikar myndu breytast þar mest. Það er ljóst að tilkoma ferju um Bakka myndi að einhverju leyti endurnýja samskipti milli Vestmannaeyja og Rangárþings og nágrenni en þau voru mikil áður fyrir bæði í sögulegu og menningarlegu tilliti.

Hér á eftir fer umferðarspá væntanlegrar ferju sem mun fara á milli Vestmannaeyja og Bakka í Rangárþingi eystra. Spánun verður skipt upp á milli farþegaspár, spá um fjölda fólksbíla og spá fjölda stórra fólksbíla. Fólksbílar eru 5 metrar og styttri og aðrir flokkast sem stórir fólksbílar. Í lokin verða bílafjöldaspárnar teknar saman.

Til grundvallar spánni eru gögn Herjólfss árið 2005 og Eimskipa fyrstu átta mánuði ársins 2006. Þar sem nauðsynlegt er að spá fyrir um hvern dag verður stuðst við árið 2005. Spáin er fyrir árin 2010 og 2020. En hvert er forspárgildi sögulegra gagna? Þar sem aðstæður hafa breyst nokkuð mikið er eingöngu stuðst við 2005 og 2006. Boðið hefur verið upp á sömu ferðatíðni bæði árin. Til þess að kanna forspárgildi gagnanna voru bornir saman vikudagar sömu vikna fyrstu 8 mánuði 2005 og 2006. Í þessum samanburði voru felld út gögn yfir alla hátíðardaga sem bera ekki upp á sama vikudag á milli ára, þ.e. jól, nýársdagur, páskar og dagarnir í kringum Þjóðhátíð eru dæmi um þessa daga. Eflaust hefði verið skynsamlegt að fella út sjómannadaginn og 17. júní og fleiri þegar stór íþróttamót eru haldin í Eyjum eða jafnvel uppi á landi. Ef gott samhengi kemur fram í þessum samanburði verður stuðst við söguleg gögn til að líkja eftir dagsveiflum í spánni. Byrjað var á að skoða farþegafjölda, þá fólksbíla og að lokum stóra fólksbíla.

Þar sem samgöngubótin felur í sér lækkun á ferðakostnaði þá þarf að taka tillit til teygniáhrifa. Teygni endurspeglar þau áhrif sem rekja má til verðbreytinga á tilteknum gæðum. Ef að framkvæmd felur í sér breytingar á kostnaði á ákveðnum gæðum þá er líklegt að það eitt og sér kalli á breytta nýtingu þeirra. Spáin byggir á reynslu sem er af áhrifum Hvalfjarðarganganna á umferðaraukningu. Endanleg niðurstaða var síðan borin saman við spá byggða á svokölluðu Gravity líkani og spá sem Hagfræðistofnun HÍ gerði í tengslum við gangagerð á milli lands og Eyja. Mikið samræmi var þar á milli og þykja niðurstöður því nokkuð vel ígrundaðar.

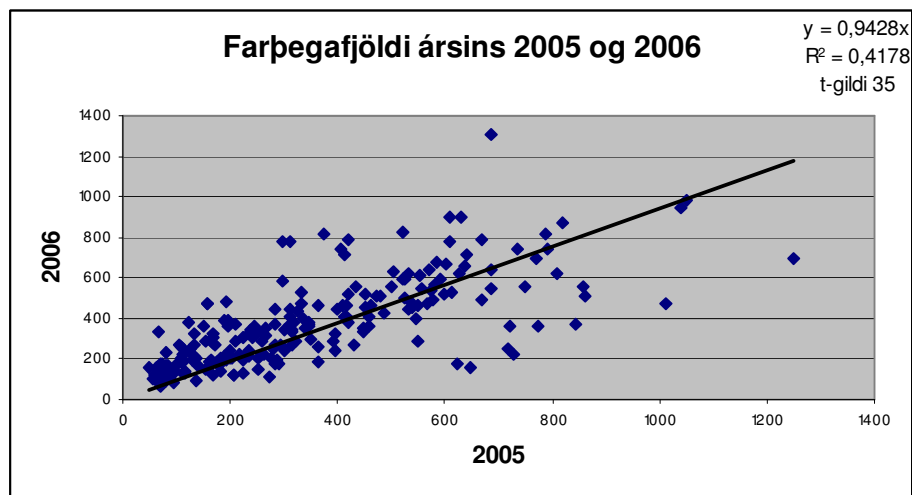
Þar sem spáin nær til margra ára þarf að rannsaka hvort að það sé undirliggjandi langtímaþróun ferðatíðni almennt í Þjóðfélaginu, óháð verðbreytingum, sem rekja má til breytingar á Þjóðfélagsgerð, þ.e. kröfum almennings um aðgengi og samskipti við íbúa á öðrum landsvæðum. Ef rannsókn staðfestir það þarf að taka þarf tillit til þess í umferðarspánni.

Niðurstöðutölurnar munu byggja á tölum yfir heila daga, fram og til baka. Engar tölur lágu fyrir um hversu margir farþegar færu hvora leið á milli lands og Eyja. Gert er ráð fyrir að nokkurt jafnvægi ríki á milli þeirra. Þó má reikna með verulegri skekkju þegar um stóratburði er að ræða, eins og Þjóðhátíð í Eyjum og íþróttamót, menningarnótt í Reykjavík, Sjómannadag í Vestmannaeyjum svo eitthvað sé nefnt. Það truflar ekki

niðurstöðurnar vegna þess að þeir dagar falla hvort eð er utan þeirra krítísku marka sem þessari vinnu voru settar.

Farþegar

Forspárgildi gagnanna er kannað með samanburði á umferð með Herjólfí á milli ára. Til grundvallar liggja eingöngu tvö ár. Allir hátíðardagar sem ekki bera upp á sama vikudag á milli ára voru felldir út úr gagnasafninu. Aðhvarfsgreining á milli áráanna 2005 og 2006 bendir til þess að mikið forspárgildi liggir í sögulegum gögnum (hátt t-gildi upp á 35). Hins vegar bendir stuðullinn (0,9428) til að farþegum hafi heldur verið að fækka með ferjunni á milli ára um tæplega 6%.

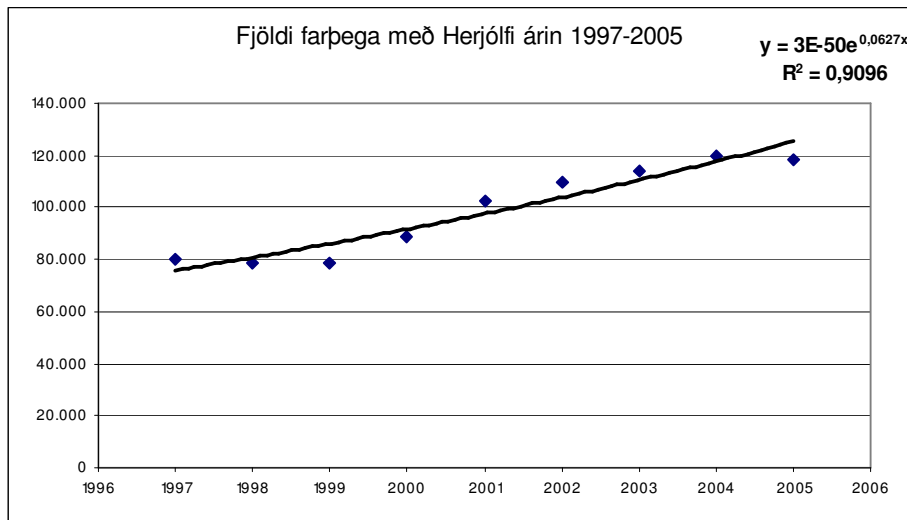


Mynd 42. Farþegafjöldi Herjólfis árin 2005 og 2006.
Gögn Eimskipa og Herjólfis.

Aðhvarfsgreiningin bendir til þess að hægt sé að beita sögulegum gögnum til að spá fyrir um þróun umferðar með fyrirhugaðri ferju á milli Vestmannaeyja og Bakka. Hinsvegar eykst spáskekkjan með lengd spátímabils. Meiri óvissa ríkir því um spánna 2020 en 2010.

Spálíkan með langtímaleitni

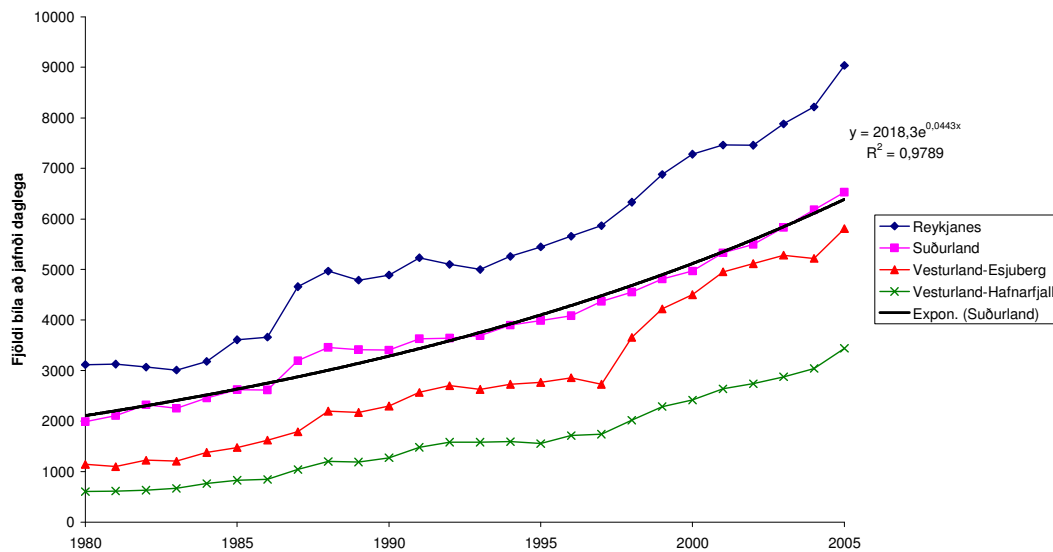
Farþegaspá gengur út á að framreikna farþegafjölda Herjólfis, y_{it} hvers dags ársins 2005 til ársins 2010. Það fyrsta sem verður að taka tillit til er sú staðreynd að umferð hefur aukist jafnt og þétt síðustu áratugi allt í kringum landið. Það þarf því að meta líklegustu framtíðarleitni umferðaraukningar á milli lands og Eyja, α , og bæta því við spálíkanið. En hver hefur þróunin verið í farþegafjölda með Herjólfí þegar til lengri tíma er litið?



Mynd 43. Fjöldi farþega með Herjólfí árin 1997 til 2005.
 Gögn Eimskipa og Herjólfis.

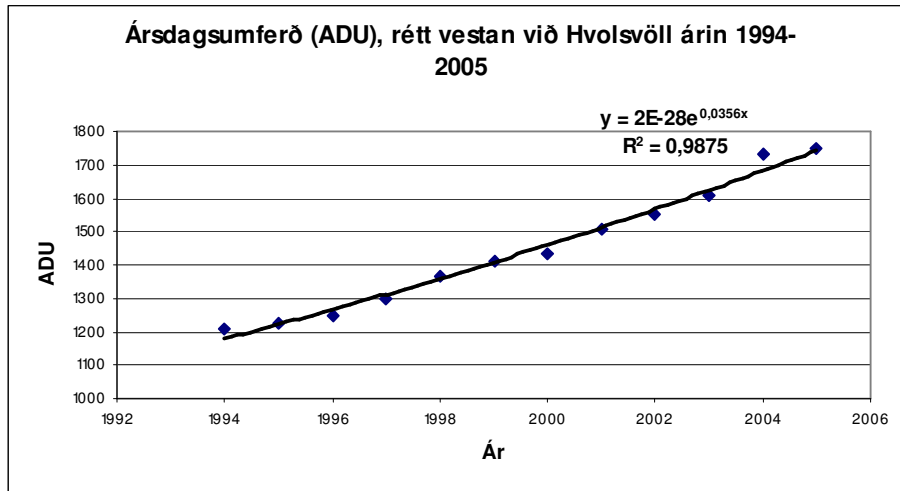
Hún hefur verið 6,3% sl. 8 ár (Mynd 43). Þar sem farþegafjöldi er settar ákveðnar skorður út af afkastagetu skipsins og tíðni ferða sem rekstraraðilar hafa verið að prófa sig áfram með er trúlega best að kanna langtímaleitni umferðar á vegakerfi Suðurlands. Samkvæmt tölum Vegagerðarinnar er langtímaþróun umferðar á Suðurlandi um 4,4%. Þetta er sjálfvirkur umferðarmælir, staðsettur rétt austan við hringtorgið við Hveragerði. (Mynd 44)

Þróun meðalumferðar um Vesturland, Suðurland og Suðurnes samkvæmt tölum yfir ársdagsumferð. Byggt á tölum Vegagerðarinnar.



Mynd 44. Þróun meðalumferðar um Vesturland, Suðurland og Suðurnes. Byggt á tölum Vegagerðarinnar.

Það má velta því fyrir sér hvort þróunin sé önnur þegar fjær dregur höfuðborgarsvæðinu. Gögn frá Vegagerðinni virðast staðfesta það. Mælir rétt vestan við Hvolsvöll bendir til þess að vöxturinn sé nokkru lægri, eða 3,6% að jafnaði árlega. (Mynd 45).



Mynd 45. Árdagssumferð, rétt vestan við Hvolsvöll árin 1994 til 2005. Byggt á gögnum Vegagerðarinnar.

Við styðjumst því við þá tölu í okkar framtíðarspá, þ.e. α tekur gildið 0,036.

$$y_{it} = (1 + \alpha)^t y_{it-1} \quad (1)$$

Til viðbótar þarf að bæta flugfarþegum við farþegasþánna. Þar sem eingöngu er um að ræða ársmeðaltöl, \bar{f} , yfir flugfarþega, þarf að meta dagsveiflurnar. Er þar stuðst við reynslu af rekstri Herjólfss og út kemur hlutfallstala fyrir hvern dag, þ.e. $(y_{it-1} / \bar{y}_{t-1})$.

$$y_{it} = (1 + \alpha)^t \left(y_{it-1} + \bar{f} \left(\frac{y_{it-1}}{\bar{y}_{t-1}} \right) \right) \quad (2)$$

Þetta spálíkan dugar til þess að finna út fjölda farþega byggða á reynslu Herjólfss og flugrekstrar til og frá Eyjum.

Spálíkan að viðbættum ferðakostnaði

Í spá 2 verður reynt að endurtaka spá 1 en bæta inn í hana áhrifum vegna lækkunar ferðakostnaðar. Reynt verður að finna út verðteygni samgöngubóta. Finna þarf annan grunn sem kemur til af að ferðir verða ódýrari.

Við mat á lækkun ferðakostnaðar verður að byrja á að meta núverandi kostnað farþega sem fara á milli lands og Eyja. Stuðst verður við vegið meðaltal þeirra ferðamáta sem hafa verið nýttir í þessum ferðum.

Tafla 5. Kostnaður á ekinn kílómetra.
Gögn FÍB.

Flokkur		Flokkur	Kr.
Verðflokkur (kr.)	1.800.000	<i>C: Fólksbílastæðagjöld o.fl.</i>	
Þyngd (kg.)	1.050	Fólksbílastæðakostnaður	6.400
Eyðsla (l/100 km)	9	Þrif	16.600
Tryggingaflokkur	2	Kostnaður á ári	23.000
Eignarár	5	Kostnaður á km	1,53
Akstur á ári (km)	15.000	A+C á km	20,15
<i>A: kostnaður vegna notkunar</i>		<i>D: Verðmætarýrnun</i>	
Bensín (92,20 kr./ltr.)	156.060	Verðrýrnun á 12,5% á	230.400
Viðhald & viðgerðir	94.500	Verðrýrnun á km	15,36
Hjólbarðar	28.700		
Kostnaður á ári	279.260	<i>D: Fjármagnskostnaður</i>	
Kostnaður á km	18,62	Vaxtakostnaður í 7%	85.680
<i>B: Tryggingar, skattar og skoðun</i>		Vaxtakostnaður á km	5,71
Tryggingar	124.800		
Skattar & skoðun	17.500	Samtals kostnaður	
<i>Kostnaður á ári</i>	142.300	Heildarkostnaður	760.640
<i>Kostnaður á km</i>	9,49	Kostnaður á km	50,71
<i>A+B á km</i>	28,10		

Breytilegur ferðakostnaður er 20,15 kr. á hvern km. (Tafla 5). Þessi tala miðast við að menn haldi sig innan 15.000 km aksturs að jafnaði hvert ár á hvern bíl. Til þess þarf hver fjölskylda að eiga a.m.k. 2 bíla. Þar sem færð voru rök fyrir því að slík bílaeign væri ekki eins algeng í Eyjum eins og á höfuðborgarsvæðinu var ákveðið að bæta 3 kr. við þennan kostnað. Venjan er hjá Vegagerðinni að gera ráð fyrir 1,95 farþega í hverjum bíl. Hér má telja að fleiri farþegar séu í hverjum bíl. Reynslutölur Herjólfss benda til þess að þeir séu u.þ.b. 2,5. Reiknað er því með 2,5 í útreikningunum og fæst því 9,26 kr. í breytilegan ferðakostnað, þ.e. vegna aksturs, á hvern farþega á milli lands og Eyja.

Tafla 6. Núverandi ferðakostnaður í dag á milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur.

Þættir	Flug til		
	Reykjavíkur	Flug á Bakka	Herjólfur
Ferðatími	1	2	4
Vegalengd til Reykjavíkur	0	133	51
Aksturskostnaður á hvern km. (2,5 menn í bíl)	9,26	9,26	9,26
Beinn ferðakostnaður	5.500	2.245	1.920
Rútugjald (tíundi hver farþegi með rútu)			105
Beinn ferðakostnaður vegna aksturs		1.232	472
Óbeinn ferðakostnaður, tímavirði	1.282	2.563	5.127
Heildarferðakostnaður	6.782	6.040	7.624
Heildarfarþegafjöldi til og frá Vestmannaeyjum	21.533	28.957	118.200
Vægi í heildarfarþegafjölda til og frá Vestmannaeyjum	13%	17%	70%
Veginn ferðakostnaður	866	1.037	5.342
Heildarferðakostnaður kr. (vegið meðaltal)	7.245		

Ferðakostnaður farþega sem fara á milli lands og Eyja er því að jafnaði 7.245 kr. fyrir hvern farþega aðra leiðina á milli lands og Eyja miðað við þá þrjá valkosti sem eru í boði og hafa verið nýttir (Tafla 6). Flestir farþegar nýta Herjólf, eða 70% þeirra, 17% fara með flugi á milli Bakka og Eyja og 13% fara með flugi frá Eyjum til Reykjavíkur. Við byggjum á þessari vitneskju í útreikningum. Gerum jafnframt ráð fyrir að 80% farþega nýti sér afsláttarkjör, tímavirði er 40% af meðallaunum, 40% farþega fer í vinnutíma, að tímavirði launamanns er meðallaun og launatengd gjöld, meðalhraði bifreiða er 80 km/klst og að tíundi hver farþegi þurfi að fara með rútu á milli Þorlákshafnar og Reykjavíkur.

Þá er komið að áætluðum ferðakostnaði með nýjum Herjólfli sem mun ganga á milli Vestmannaeyja og Bakka. Hann er **5.238** kr. að jafnaði fyrir hvern farþega aðra leiðina á milli lands og Eyja.

Tafla 7. Áætlaður ferðakostnaður í dag á milli Vestmannaeyja og Bakkafjöru og þaðan til Reykjavíkur.

Þættir	Vegið saman	Farþegi með bíl	Farþegi án bíls
Hlutfall afsláttarfarþega		80%	80%
Bið á Bakka og afferming * 2		0,5	0,5
Sigling		0,5	0,5
Akstur		1,5	1,5
Samtals áætlaður ferðatími		2,5	2,5
Farmiði bíll, farþega 1.200 kr. og 40% afsláttur: 20/80		816	0
Farmiði farþegi, 700 kr. og 40% afsláttur: 20/80		476	476
Fjöldi farþega í bíl		2,5	
Ferðatími, klst.		2,5	2,5
Vegalengd frá Bakka til Reykjavíkur		133	133
Aksturskostnaður á hvern km. pr. Farþega		9,26	9,26
Beinn ferðakostnaður ferju		1.292	476
Beinn ferðakostnaður v/aksturs		1.232	1.232
Óbeinn ferðakostnaður, tímavirði		3.204	3.204
Heildarferðakostnaður	5.238	5.728	4.912

Það mat byggir á þeim forsendum að aðrir ferðamöguleikar verði ekki til staðar. Auk þess sem fargjald farþega er 700 kr. Og 1.200 kr. fyrir bíl aðra leiðina. Aðrar forsendur eru þær sömu og í fyrri útreikningi.

Tafla 8. Breyting ferðakostnaðar milli lands og Eyja.

Þættir	Núverandi ferða-kostnaður	Væntur ferða-kostnaður	Lækkun ferða-kostnaðar
Ferðakostnaður	7.245	5.238	2.006
Hlutfallslega			27,7%

Þegar þetta er tekið saman þá er hlutfallsleg lækkun ferðakostnaðar á milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur 27,7% að jafnaði,

En hver er verðteygni samgöngubóta eins og um ræðir við Bakka og Vestmannaeyjar? Erfitt er að finna mjög sambærilega framkvæmd. Hér má þó nefna reynslu af Hvalfjarðargöngunum.

$$30,9\% * 0,223 + 13,2\% * 0,134 + 8,5\% * 0,045 + 2,5\% * 0,008 + 5\% * 0,42 + 1,5\% * 0,17 = 13,2\%$$

Við tilkomu Hvalfjarðarganganna lækkaði ferðakostnaður að jafnaði um 13,2%. Það hafði 19% aukningu umferðar umfram langtímaþróun í för með sér á fyrsta ári. Það er verðteygni upp á 1,54. Hins vegar tók það nokkur ár fyrir þessi áhrif að koma fram.

Samkvæmt rannsókn á áhrifum Hvalfjarðarganganna (Vífill Karlsson, 2004) á Vesturland kemur fram að heildaraukning umferðar umfram langtímaleitni hafi verið a.m.k. 30%. Það gefur okkur hinsvegar teygnistuðul upp á 2,3 en ekki 1,54 þegar upp er staðið.

Ýmsar vangaveltur hafa komið fram varðandi ferðakostnað og verðteygningu: Viðbúið er að verðteygningin sé lægri á umræddri framkvæmd heldur en Hvalfjarðarganganna. Það er vegna þess að meginhluta teyginnar virðist mega rekja til stóraukinnar sóknar höfuðborgarbúa til Vesturlands, bæði vegna vinnu og nýtingar sumarhúsa. Hverjir velja að skilja bílinn sinn eftir á Bakka? Ein leið er að gera ráð fyrir sama hlutfalli fólksbíla og farþega og hefur verið í Herjólfví. Bæði mætti nota fast hlutfall, enn betra er að herma sögulegt hlutfall hvers dags. Vegna vegalengdar og sjóveiki taka menn klefa. Þannig að í rauninni er ferðasparnaðurinn miklu meiri vegna þess að þeir sleppa við það á þessari stuttu leið.

Ákveðið var að styðjast við verðteygni upp á 1,3 í spánni. Til þess að geta tekið tillit til hennar breytist hermílkanið úr (2) í (3) og við fáum

$$y_{it} = (1 + \alpha)^t \left(y_{it-1} + \bar{f} \left(\frac{y_{it-1}}{y_{t-1}} \right) \right) (1 + e_v \dot{v}) \quad (3)$$

Sjá má að niðurstaða fyrra líkans er margfaldað með einum að viðbættu margfeldi verðteyginnar e_v og hlutfallslegar verðlækkunar \dot{v} (þ.e. lækkun ferðakostnaðar).

Á grundvelli þessa líkans (líkans 3) var framkvæmd farþegafjöldaspá. Niðurstaðan er eftirfarandi; fyrir árið 2010 og árið 2020. Meðalfjöldi farþega samkvæmt þessari spá er **770** á dag árið 2010 og **1.097** árið 2020. Að lokum var fundið út hvað ferjan þyrfti að rúma marga farþega á dag árin 2010 og 2020 að því gefnu að hún væri nógu stór annaðhvort 95% eða 98% daga ársins. Það var gert með því að reikna út hámarksfjölda farþega miðað við 95% daga ársins og 98% að auki. Við köllum þetta 95% og 98% efri mörk. Samkvæmt þessu færu mest **1.798** farþegar með ferjunni fram og til baka á dag árið 2010 þegar horft er til 95% daga ársins. Þegar horft er til 98% daga ársins þá fara **2.138** farþegar fram og til baka með ferjunni þann daginn sem umferðin er mest á árinu. Árið 2020 verða 95% efri mörkin **2.562** og 98% mörkin verða **3.040** (Tafla 9). Tekið skal fram að niðurstaða þessarar spár, þ.e. þar sem tekið

er tillit til verðteygniáhrifa samkvæmt líkani (3), er 36% meiri heldur en ef ekki er tekið tillit hans, þ.e. samkvæmt líkani (2).

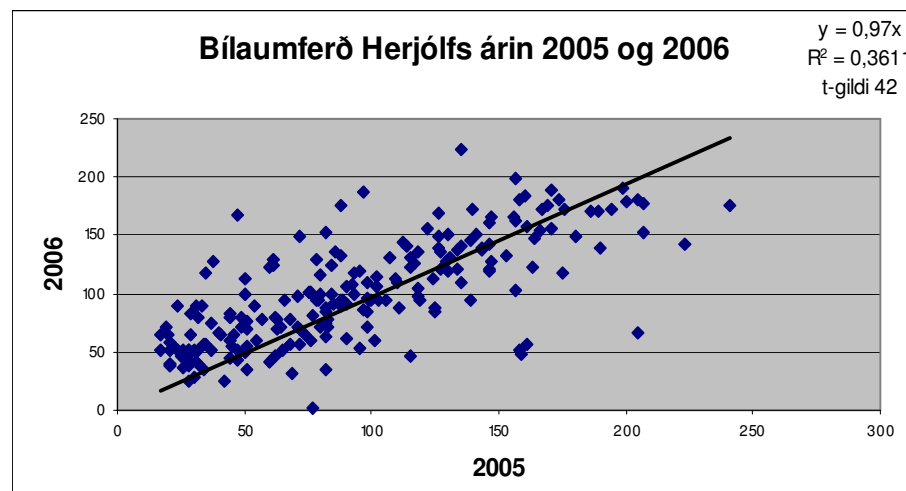
Tafla 9. Meðaltal, 98% og 95% efri mörk farþega árin 2010 og 2020.

	Meðaltal á dag	95% efri mörk	98% efri mörk
Árið 2010	770	1.798	2.138
Árið 2020	1.097	2.562	3.040

Líkanið kemur heim og saman við spá Hagfræðistofnunar (4/2004) þegar tekið hefur verið tillit til mismunandi forsendna. Hagfræðistofnun reiknar með göngum á milli lands og Eyja og fær það út að árið 2010 verði umferðin 591 bíll að jafnaði daglega, þar af 527 vegna Íslendinga. Í sínum útreikningum gerði Hagfræðistofnun ráð fyrir 2 farþegum í hverjum bíl og töluvert lægri ferðakostnaði, eða 4.727 í stað 5.378, og fékk það út að fjöldi ferðamanna myndi þrefaldast (200% aukning) og væru því farnir að nálgast 400.000 ferðamenn.

Fólksbílar

Í þessum kafla verður gerð grein fyrir spá um fjölda fólksbíla sem kemur til með að nýta sér fyrirhugaða ferju á milli Bakka og Eyja, c_{ii} . Fyrst verður reynt að varpa ljósi á forspárgildi sögulegra gagna eins og í kaflanum um farþegaspá. Til grundvallar liggja eingöngu tvö ár. Aðhvarfsgreining á milli árana 2005 og 2006 bendir til þess að mikið forspárgildi liggja í sögulegum gögnum (hátt t-gildi upp á 42). Hins vegar bendir stuðullinn (0,97) til að fólksbílum hafi heldur verið að fækka með ferjunni á milli árana tveggja, eða um tæplega 3%.



Mynd 46. Bílaumferð Herjólfis árin 2005 og 2006. Gögn Eimskipa og Herjólfis.

Aðhvarfsgreiningin bendir til þess að hægt sé að beita sögulegum gögnum til að spá fyrir um þróun fólksbílaumferðar með fyrirhugaðri ferju á milli Vestmannaeyja og Bakka. Hinsvegar eykst spáskekkjan með lengd spátímabils. Meiri óvissa ríkir því um spána 2020 en 2010. Spálíkan er hannað með sama hætti og að framan.

$$c_{it} = (1 + \alpha)^t c_{it-1} \quad (4)$$

Með þessu líkani má herma sveiflurnar beint frá degi til dags auk langtímatilhneigingar, α , sem líkleg er í náinni framtíð. Eftir að flugfarþegum hefur verið bætt við lítur hermílkanið svona út:

$$c_{it} = (1 + \alpha)^t \left(c_{it-1} + f \left(\frac{y_{it-1}}{y} \right) \left(\frac{c_{it-1}}{y_{it-1}} \right) \right) \quad (5)$$

Að lokum er tekið tillit til áhrifa verðteygni eins og gert var fyrir spá farþega og fáum eftirfarandi líkan,

$$c_{it} = (1 + \alpha)^t \left(c_{it-1} + f \left(\frac{y_{it-1}}{y} \right) \left(\frac{c_{it-1}}{y_{it-1}} \right) \right) (1 + e_v \cdot v) \quad (6)$$

Á grundvelli þessa líkans (líkans 6) var framkvæmd fólksbílafjöldaspá. Niðurstaðan er eftirfarandi; fyrir árið 2010 og árið 2020. Samkvæmt þessari spá er meðalfjöldi fólksbíla **210** á dag árið 2010 og **299** árið 2020. Að lokum var fundið út hvað ferjan þyrfti að rúma marga fólksbíla á dag árin 2010 og 2020 að því gefnu að hún væri nógu stór annaðhvort 95% eða 98% daga ársins. Það var gert með því að reikna út hámarksfjölda fólksbíla miðað við 95% daga ársins og 98% að auki. Þetta eru kölluð 95% og 98% efri mörk. Samkvæmt því færu aldrei fleiri en **413** fólksbílar með ferjunni fram og til baka árið 2010 þegar horft er til 95% daga ársins. Þegar horft er til 98% daga ársins fara aldrei fleiri en **457** fólksbílar fram og til baka með ferjunni. Árið 2020 verða 95% efri mörkin **589** fólksbílar og 98% mörkin **650** fólksbílar (Tafla 10).

Tekið skal fram að niðurstaða þessarar spár, þ.e. þar sem tekið er tillit til verðteygniáhrifa samkvæmt líkani (6), er 36% meiri heldur en ef ekki er tekið tillit hans, þ.e. samkvæmt líkani (5).

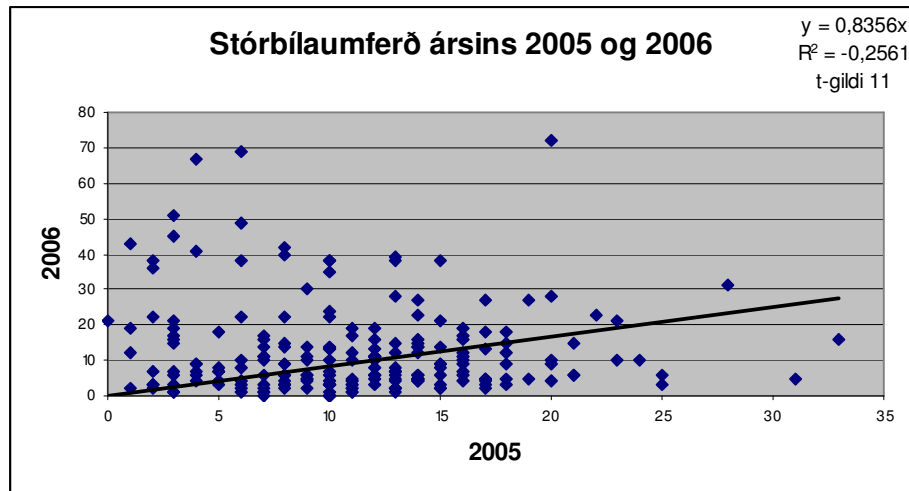
Tafla 10. Meðaltal, 98% og 95% efri mörk fólksbíla árin 2010 og 2020.

	Meðaltal á dag	95% efri mörk	98% efri mörk
Árið 2010	210	413	457
Árið 2020	299	589	650

Stórir bílar

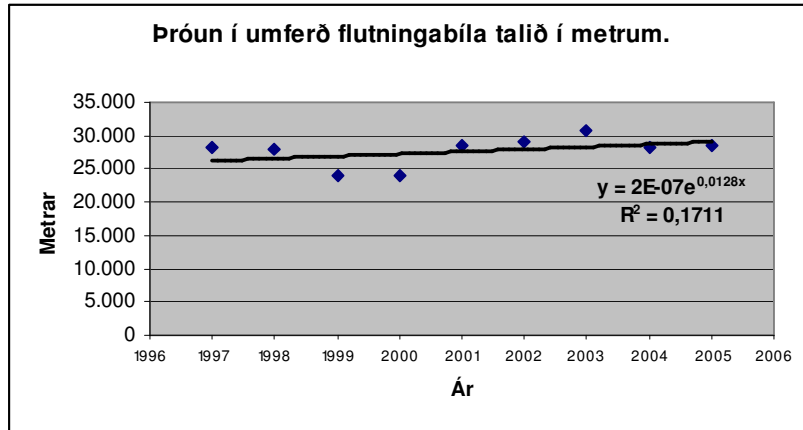
Í þessum kafla verður gerð grein fyrir spá um fjölda stórra bíla sem koma til með að nýta sér fyrirhugaða ferju á milli Bakka og Eyja, I_{ii} . Fyrst verður reynt að varpa ljósi á forspárgildi sögulegra gagna eins og í köflunum að framan. Til grundvallar liggja eingöngu tvö ár sem fyrr. Stórir bílar eru vöruflutningabílar, rútur og stórir fólksbílar (5-6 metra langir). Vöruflutningabílar eru að jafnaði 66,8% allra stórra bíla sem fóru með skipinu árið 2005, rútur 1,3% og stórir fólksbílar 31,8%.

Aðhvarfsgreining á milli árána 2005 og 2006 bendir til þess að vægt forspárgildi sé í sögulegum gögnum (hátt t-gildi upp á 11). Hins vegar bendir stuðullinn (0,84) til að stórum bílum hafi heldur verið að fækka með ferjunni á milli ára um 16%.



Mynd 47. Stórbílaumferð árin 2005 og 2006 með Herjólfí. Gögn Eimskipa og Samskipa.

Þótt mynstrið sé mun óreglulegra heldur en fyrir farþega og fólksbíla þá bendir t-gildið til þess að hægt sé að nota áfram sömu aðferð. Við notum því söguleg gögn fyrir spá um þróun fjölda stórra bíla með fyrirhugaðri ferju á milli Vestmannaeyja og Bakka.



Mynd 48. Þróun í umferð flutningabíla með Herjólfí.
Gögn Eimskipa og Herjólfís.

Langtímaleitni í umferð stórra bíla er venjulega miðuð við hagvöxt viðkomandi svæðis. Langtíma hagvöxtur á Íslandi hefur verið í kringum 2,5%. Á svæðum sem byggjast upp í kringum frumframleiðslugreinar er vöxturinn nokkru lægri. Gera má ráð fyrir að hann geti verið í kringum 1,5%. Reynslan hefur sýnt að umferð stórra bíla með Herjólfí hefur aukist lítið eitt á undanförunum árum þegar horft er til lengdar þeirra, eða 1,3% á árunum 1997 til 2005. Ef við gefum okkur að fjölgun rútbíla og stórra fólksbíla fylgi sömu langtímaleitni og fólksbíla þá verður langtímaleitni 2,06%, þ.e.

$$1,3\% * 0,668 + 3,6\% * 0,332 = 2,06\%$$

Spá stórra bíla gengur út á það sama og fyrr nema að þessu sinni er eðlilega ekki tekið tillit til hvað núverandi flugumferð dregur með sér. Herma má sveiflurnar beint frá degi til dags.

$$l_{it} = (1 + \alpha)^t l_{it-1} \quad (7)$$

Endurmetum fyrra líkan með verðteygni eins og gert var fyrir spá farþega og fólksbíla.

$$l_{it} = (1 + \alpha)^t l_{it-1} (1 + e_v \dot{v}) \quad (8)$$

En hversu mikið mun ferðakostnaður stórra bíla lækka á milli lands og Eyja. Núverandi kostnaður nemur 24.679 kr. að jafnaði fyrir stóra bíla aðra leiðina á milli höfuðborgarsvæðisins og Eyja (Tafla 11).

Tafla 11. Núverandi ferðakostnaður stórra bíla í dag á milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur.

Þættir	Samtals	Vörubílar	Rútur	Stórir bílar
Meðallengd		11,05	9,21	5,5
Fargjald með Herjólfí		2.120	1.060	2.880
Einingagjald		23.426	9.763	2.880
Fjöldi 2005	3.843	2.569	51	1.223
Vægi bíltegunda		66,8%	1,3%	31,8%
Fargjald með Herjólfí vegið meðaltal	16.706	15.660	130	917
Lengd farartækja, vegið meðaltal	9,3	7,4	0,1	1,8
Áætlaður fjöldi farþega í bíl		1	20	3
Ferðatími		4	4	4
Aksturskostnaður á hvern farþega, 72 + 9,6%		79	3,95	6,7
Vegalengd km		51	51	51
Beinn ferðakostnaður		23.426	9.763	2.880
Beinn ferðakostnaður vegna aksturs		4.029	4.029	1.025
Óbeinn ferðakostnaður, tímavirði		8.011	5.127	5.127
Vegin ferðakostnaður á hvern farþega	24.679	35.466	18.918	9.032

Áætlaður ferðakostnaður með nýjum Herjólfí sem mun ganga á milli Vestmannaeyja og Bakka er hinsvegar 20.709 kr. að jafnaði fyrir stóra bíla sem fara munu á milli Reykjavíkur og Eyja.

Tafla 12. Væntur ferðakostnaður í dag á milli Vestmannaeyja og Bakka og þaðan til Reykjavíkur.

Þættir	Samtals	Vörubílar	Rútur	Stórir bílar
Meðallengd		11,05	9,21	5,5
Fargjald með Bakkaferju		1.272	636	1.728
Einingagjald		14.056	5.858	2.880
Fjöldi 2005	3.843	2.569	51	1.223
Vægi bíltegunda		66,8%	1,3%	31,8%
Fargjald með Herjólfí, vegið meðaltal	10.390	9.396	78	917
Lengd farartækja, vegið meðaltal	9,3	7,4	0,1	1,8
Áætlaður fjöldi farþega í bíl		1	20	3
Ferðatími		2,5	2,5	2,5
Aksturskostnaður á hvern farþega, 72 + 9,6%		79	3,95	6,7
Vegalengd km		133	133	133
Beinn ferðakostnaður		14.056	5.858	2.880
Beinn ferðakostnaður vegna aksturs		10.507	10.507	2.673
Óbeinn ferðakostnaður, tímavirði		5.007	3.204	3.204
Vegin ferðakostnaður á hvern farþega	20.709	29.569	19.569	8.758

Þegar þetta er tekið saman þá er hlutfallsleg lækkun ferðakostnaðar á milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur 16,1% að jafnaði fyrir stóra bíla (Tafla 13).

Tafla 13. Breyting ferðakostnaðar milli lands og Eyja.

Þættir	Núverandi ferða-kostnaður	Væntur ferða-kostnaður	Lækkun ferða-kostnaðar
Ferðakostnaður Hlutfallslega	24.679	20.709	3.970 16,1%

En hver er verðteygni samgöngubóta eins um ræðir við Bakka og Vestmannaeyjar? Erfitt er leita fyrirmynda þegar kemur að verðteygni atvinnubifreiða. Hluti af þeirri þörf er algerlega óverðteygin, þar sem flutningskostnaðurinn hefur lítið vægi í heildarkostnaðarmyndun þeirra vara sem verið er að flytja eins og flutningur á smávöru, búslóðum og öðru því um líku. Flutningur á óunnu fiskhráefni kann hinsvegar að vera verðteygin. Gert er ráð fyrir að verðteygni sé minni í stórum bílum en þeim smærri. Gert er ráð fyrir verðteygni upp á 0,5.

$$0,5 * 0,668 + 1,3 * 0,332 = 0,7656$$

Á grundvelli þessa líkans (líkans 8) var framkvæmd spá fyrir fjölda stórra bíla. Með því að reikna með verðteygni upp á 0,7656 og verðlækkun upp á 16,1% er niðurstaðan eftirfarandi. Meðalfjöldi fólksbíla verður **14** á dag árið 2010 og **17** árið 2020. Að lokum var fundið út hvað ferjan þyrfti að rúma marga stóra bíla á dag árin 2010 og 2020 að því gefnu að hún væri nógu stór annaðhvort 95% eða 98% daga ársins. Það var gert með því að reikna út hámarksfjölda stórra bíla miðað við 95% daga ársins og 98% að auki. Við köllum þetta 95% og 98% efri mörk. Samkvæmt þessu færu aldrei fleiri en **26** stórir bílar með ferjunni fram og til baka árið 2010 þegar horft er til 95% daga ársins. Þegar horft er til 98% daga ársins þá fara aldrei fleiri en **30** stórir bílar fram og til baka með ferjunni. Árið 2020 verða 95% efri mörkin **32** fólksbílar og 98% mörkin **37** fólksbílar (Tafla 14). Tekið skal fram að niðurstaða þessarar spár, þ.e. þar sem tekið er tillit til verðteygniáhrifa samkvæmt líkani (8), er 16% meiri heldur en ef ekki er tekið tillit hans, þ.e. samkvæmt líkani (7).

Tafla 14. Meðaltal, 98% og 95% efri mörk stórir bílar árin 2010 og 2020.

	Meðaltal á dag	95% efri mörk	98% efri mörk
Árið 2010	14	26	30
Árið 2020	17	32	37

Allir bílar

Til að reikna saman alla bíla þá eru lagðar saman spár fyrir fólksbíla og stóra bíla en fjöldi stórra bíla er margfaldaður upp með 2, vegna þess að útreikningar benda til að þeir séu að jafnaði tvisvar sinnum lengri en fólksbílar.

Á grundvelli fyrri spáa auk reiknireglu um vægi stórra bíla í samanburði við fólksbíla má finna út spátölur fyrir alla bíla. Meðalfjöldi bíla verður **237** á dag árið 2010 og **332** árið 2020. Að lokum var fundið út hvað ferjan þyrfti að rúma marga bíla á dag árin 2010 og 2020 að því gefnu að hún væri nógu stór annaðhvort 95% eða 98% daga ársins. Það var gert með því að reikna út hámarksfjölda bíla miðað við 95% daga ársins og 98% að auki. Við köllum þetta 95% og 98% efri mörk. Samkvæmt þessu færu aldrei fleiri en **442** bílar með ferjunni fram og til baka árið 2010 þegar horft er til 95% daga ársins. Þegar horft er til 98% daga ársins þá fara aldrei fleiri en **491** bílar fram og til baka með ferjunni. Árið 2020 verða 95% efri mörkin **621** bílar og 98% mörkin **689** bílar (Tafla 15). Tekið skal fram að niðurstaða þessarar spár, þ.e. þar sem tekið er tillit til verðteygniáhrifa, er 33% meiri heldur en ef ekki er tekið tillit hans.

Tafla 15. Meðaltal, 98% og 95% efri mörk allra bíla árin 2010 og 2020.

	Meðaltal á dag	95% efri mörk	98% efri mörk
Árið 2010	237	442	491
Árið 2020	332	621	689

6.2. Áhrif á mannfjölda

Áhrif samgöngubóta á þróun íbúafjölda er stærð sem erfitt er að leggja mat á. Flókinn ferill gagnverkandi þátta liggur að baki þróun íbúafjölda á hverjum stað. Með mikilli einföldun má þó segja að þar sem samgöngubætur ýti undir hagvöxt á þeim svæðum sem hann tengir þá muni eftirspurn neytenda aukast. Aukin eftirspurn leiðir til meira framboðs sem þýðir fleiri fyrirtæki, fleiri störf og þar með forsendur fyrir fjölgun íbúa.

Þróun mannfjölda í Vestmannaeyjum hefur verið með nokkrum öðrum hætti en á öðrum svæðum Suðurlands. Íbúum hefur fækkað um 12% frá árinu 1996 eða um 60 íbúa að jafnaði árlega frá þeim tíma. Þegar aðrir þættir í lýðfræðilegri þróun eru athugaðir ber að sama brunn. Fækkun fólks á aldrinum 20 til 40 ára er einna mest í Vestmanneyjum. Fjölgun kvenna í hlutfalli við karla síðustu árin á Suðurlandi er

minnst í Eyjum, þar er hlutdeild erlendra ríkisborgara minnst og stendur í stað þegar um fjölgun er að ræða annarstaðar.

Það verður ekki litið framhjá þeirri staðreynd hér að það sem helst greinir Vestmannaeyjar frá öðrum svæðum Suðurlands er einangrun Eyjanna í samgöngulegu tilliti. Miðað við þann mikla mun sem fram kemur í lýðfræðilegri þróun í Vestmannaeyjum og á nálægum svæðum er ljóst að bættar samgöngur myndu styrkja búsetu á svæðinu til muna. Þær munu færa íbúa í Vestmannaeyjum meiri tengsl við önnur svæði og kröfum nútímans um meiri hreyfanleika í samskiptum verður mætt.

Umrædd samgöngubót mun að öllu líkindum miðað við ferðatíma og kostnað gera Vestmannaeyjar að raunhæfum kosti fyrir tvöfalda búsetu fólks af höfuðborgarsvæðinu. Slík þróun mun ýta undir dulda búsetu í Vestmannaeyjum og styðja við hvers kyns þjónustu þar og auðga mannlífið enn frekar. Einnig má gera ráð fyrir að samgöngubótin styðji við atvinnulífið. Hér má einkum nefna ferðaþjónustu og tengdar greinar auk þess sem matvælaíðnaðurinn á eftir að njóta góðs af tíðari ferðum og nokkuð lægri flutningskostnaði. Slíkt mun án efa auka arðsemi atvinnuveganna í Vestmannaeyjum og forsendur til betri líf skjara aukast sem rennir einnig stoðum undir jákvæðari búsetuþróun í Vestmannaeyjum. Að auki má benda á að minni sveiflur á vinnumarkaði draga úr vilja fólks til að flytja á brott. Ekki reyndist unnt að spá fyrir um þessa þróun í tölum en skýrsluhöfundar telja að sú fækkun sem verið hefur á undanförunum árum, muni stöðvast og íbúaþróun muni fara að líkjast því sem þekkist í Rangárfingi að hlutfallstölu.

Með nokkurri vissu má því segja að ferja um Bakkafjöruhöfn myndi styrkja verulega þá búsetu sem fyrir er, færa lýðfræðilega þróun nær því sem gerist á nágrennasvæðum og hægja þannig á margra ára fólksfækkun, ef ekki stöðva hana.

6.3 Atvinnuvegir

Athugun á vægi atvinnugreina á svæðunum fimm á Suðurlandi leiddi í ljós að það er hvað einhæfast í Vestmannaeyjum. Þar hafa jafnframt orðið minnstar breytingar á innbyrðis vægi atvinnugreina ef árið 1999 er borið saman við árið 2005. Vægi byggingarstarfsemi og hótél- og veitingarekstrar er nokkuð og hefur aukist á flestum svæðum á fastalandinu, en síst í Vestmannaeyjum þar sem vægi þeirra greina er lítið.

Það gefur tilefni til að ætla að þensluáhrifa í þjóðfélaginu ásamt áhrifa af vaxandi ferðamennsku hafi ekki gætt í Eyjum með samsvarandi hætti og á fastalandinu m.a. vegna ákveðinnar einangrunar í samgöngulegu tilliti.

Samgöngubætur gera starfsskilyrði atvinnulífs viðkomandi svæða samkeppnishæfari. Tilkostnaður við öflun margra framleiðsluþátta verður minni, einkum í verslun og þjónustu. Aðgengi að mörkuðum ýtir undir landfræðilega stærðarhagkvæmni sem örvar sérhæfingu og eykur framleiðni.

Fiskveiðar og matvælaíðnaður vega þyngst í atvinnulífi Vestmannaeyinga. Gera má ráð fyrir að störfum muni áfram fækka í greinum eins og sjávarútvegi, einkum vegna áframhaldandi tæknivæðingar. Aukið aðgengi að stærsta markaði innanlands getur á móti skapað tækifæri fyrir fjölbreyttari iðnframleiðslu. Gera má ráð fyrir að í fyrstu munu áhrifin einkum beinast að núverandi starfsemi t.d. hjá fyrirtækjum sem framleiða matvæli úr sjávarfangi fyrir innanlandsmarkað. Tíðari ferðir og ódýrari flutningsmáti munu án efa treysta slíka starfsemi enn frekar í sessi. Betri samgöngur almennt geta að auki haft aðráttarafl fyrir ýmis störf í þekkingariðnaði sem tengjast með einum eða öðrum hætti núverandi burðarásum atvinnulífsins. Það mun velta mikið á hvernig fólk nýtir sér möguleika sem ferja um Bakkafjöru skapar hvort fjölbreytni atvinnulífs muni aukast í Vestmannaeyjum en tækifærin ættu að vera fyrir hendi. Það er ljóst að nú þegar hafa verið skilgreind ýmis sóknarfæri á grundvelli staðháttanna í Vestmannaeyjum í Vaxtarsamningi Suðurlands. Ferja um Bakka mun styðja við þau sóknarfæri enda samkeppnishæfni og góð starfsskilyrði talin forsenda sóknar í þeim samningi.

Í Vaxtarsamningi Suðurlands er m.a. kveðið á um eflingu á starfsemi Rannsókn- og fræðaseturs Vestmannaeyja, eflingu á starfsemi útibús Hafrannsóknarstofnunar, stofnun Surtseyjarstofu, stofnun Köfunarskóla Suðurlands með aðstöðu í Vestmannaeyjum, endurbyggingu Herjólfsdals og stofnun söguseturs á slóðum Tyrkjaránsins svo eitthvað sé nefnt. Ennfremur eru skilgreind rannsóknar- og þróunarverkefni tengd matvælaframleiðslu og sjávarútvegi.⁴¹

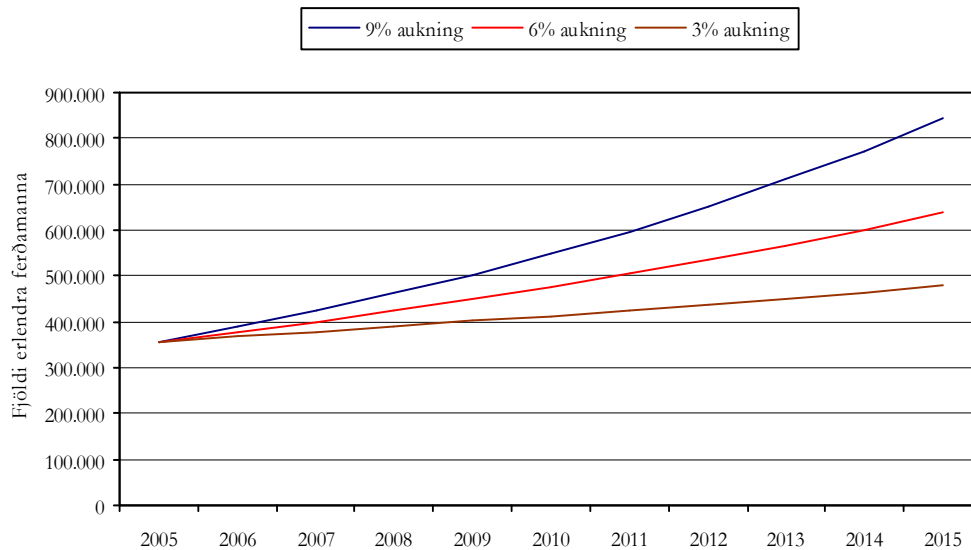
⁴¹ Vaxtarsamningur Suðurlands. (apríl, 2006). Bls. 59-95.

Ein er sú atvinnugrein sem lítið hefur borið á í Vestmannaeyjum þrátt fyrir ómælda möguleika að mati margra en það er ferðapjónusta. Í Vaxtarsamningi Suðurlands er komið inn á þessi efni og takmarkaðar samgöngur taldar geta verið ein meginskýring þess að ferðamenn leggi ekki oftar leið sína til Eyja en raun ber vitni. Sérstaklega er fjallað um áhrif á ferðapjónustu í kaflanum hér á eftir.

6.4 Ferðapjónusta

Ferðapjónusta mun án efa vaxa á Suðurlandi í kjölfar bættra samgangna til Vestmannaeyja. Þegar lítið er til þess hversu mikið aðdráttarafl náttúra landsins hefur á erlenda ferðamenn auk menningar og sögu og þess að margir af fjölsóttustu stöðum landsins í dag eru á Suðurlandi má gera ráð fyrir að ferðir til Vestmanneyja verði eftirsóttar. Meðaldvalarlengd eftir landshlutum fyrir utan Reykjavík er mest á Suðurlandi og munu Vestmannaeyjar sem viðbót við áningastaði sem fyrir eru styrkja stöðu svæðisins.

Ferðamálastofa hefur framreiknað aukningu erlendra gesta um Leifsstöð til ársins 2015. Sett er fram þrennskonar spá.



Mynd 49. Þrjár spár um fjöldi erlendra gesta um Leifsstöð til ársins 2015.
Gögn Ferðamálastofu.

Í athugun á þróun á ferðavenjum erlendra ferðamanna og áhrifum á samgöngukerfi kemur fram með vísan í kannanir Ferðamálastofu að á tímabilinu 1997 til 2004 hafi fólksbíllinn stöðugt verið að auka hlut sinn á móti innanlandsflugi og ferðum með

áætlunarbílum. Notkun erlendra ferðamanna á bílaleigubílum eykst úr 25% árið 1997 í 35% árið 2004. Notkun innanlandsflugs minnkar á sama tímabili frá því að vera 12% árið 1997 í að vera 7% árið 2004. Hlutfall þeirra sem ferðast með hópferðabílum fer úr 80% niður í 60% yfir sama tímabil.⁴²

Tilkoma ferju til Vestmannaeyja mætir vaxandi notkun bílaleigubíla meðal erlendra ferðamanna en með henni gefst möguleiki á að skreppa yfir til Eyja og dvelja þar dagstund eða fleiri daga með eigin bíl í för með mun sveigjanlegri hætti en áður.

Í könnun Gallups á ferðavenjum innanlands frá árinu 2003 kemur fram að 57,5% svarenda hafði farið í dagsferð út fyrir sína heimabyggð á árinu. Mikill meirihluti eða 80% þeirra sem svara fór í meira en eina ferð.⁴³ Tilkoma ferjunnar mun enn fremur gera Vestmannaeyjar að valkosti fyrir dagsferðir innlendra ferðamanna. Gera má ráð fyrir umtalsverðri aukningu til að byrja með meðal Íslendinga sem hafa enn ekki sótt Vestmannaeyjar heim og að auki er þarna um að ræða nýjan valkost dagsferða fyrir fólk í sumarhúsum á Suðurlandi.

Flestar gistinætur erlendra og innlendra ferðamanna á Suðurlandi eru í Rangárþingi og nágrenni og síðan í uppsveitum Árnessýslu. Gera má ráð fyrir að ferðir til Vestmannaeyja styðji einna mest við vöxt ferðaþjónustu í Rangárþingi og nágrenni og uppsveitum Árnessýslu á eftir Vestmannaeyjum sjálfum.

Mikill munur í viðkomu ferðamanna til Vestmannaeyja í dag og síðan til annarra áningastaða á Suðurlandi gefur tilefni til að ætla að veruleg aukning í ferðum til Eyja verði fyrstu árin en jafnist síðan út með tímanum og þróunin verði með líkum hætti og til annarra staða á svæðinu.

Ferja um Bakkafjörühöfn gerir að verkum að hægt er að bjóða farþegum með skemmtiferðaskipum, sem stoppa í Eyjum, að ferðast með skipulögðum skoðunarferðum í land. Áhrif frá því sem verið hefur yrðu í þá veru að ferðaþjónusta á

⁴² Bjarni Reynarsson. (2006). Bls. 22-23.

⁴³ Gallup. (15. janúar 2004). Bls. 69-70.

fastalandinu myndi styrkjast. Þetta gæti jafnframt orðið til þess að skemmtiferðaskip legðust að í Eyjum í frekari mæli.

6.5 Vinnumarkaður

Fram hefur komið að Vestmannaeyjar eru eina svæðið á Suðurlandi þar sem atvinnuleysi eykst frá árinu 1996, þótt lítið sé, á sama tíma og allar aðstæður í efnahagslífinu hafa verið mjög hagfelldar. Almennt má segja að stækkun atvinnusvæða minnki líkur á að fólk verði atvinnulaust. Bættar samgöngur gefa fólki færi á að sækja vinnu um lengri veg og gefa kost á fjölbreyttari vali starfa. Þrátt fyrir að ferja um Bakka nái ekki að tengja Vestmannaeyjar og Hvolsvöll í eitt atvinnusvæði út frá skilgreiningu fyrir daglega vinnusókn, er ljóst að sú stytting sem þó verður á ferðatíma mun bjóða upp á ýmsa möguleika fyrir atvinnusókn hluta úr viku. Þróun ákveðinna greina m.a. í þekkingariðnaði ásamt tækniframförum gera að verkum að í framtíðinni munu líkur aukast á að fólk stundi vinnu fjarri vinnustað um lengri eða skemmri tíma. Ein meginforsenda slíks er að íbúar geti gengið að því vísu að komast á milli staða þegar þeim hentar. Ferja um Bakkafjöruhöfn breytir vissulega miklu þar um fyrir íbúa í Vestmannaeyjum og/eða aðra þá sem búa annarstaðar og vilja stunda vinnu í Eyjum. Bættar samgöngur stuðla almennt að fjölbreyttari atvinnumöguleikum og þar með dregur úr líkum á atvinnuleysi. Hafa þarf jafnframt í huga að atvinnuleysi getur líka stækkað landfræðilegan vinnumarkað, þ.e. í raun víkkað út atvinnusvæðið þar sem radíusinn verður stærri. Tíminn sem fer í að keyra til og frá vinnu skiptir einstakling minna máli sem væri atvinnulaus ella.⁴⁴ Bættar samgöngur Vestmannaeyja við fastalandið auka verulega líkur á að efnahagslíf þar þróist með sambærilegum hætti og á nærliggjandi svæðum.

6.6 Tekjur og efnahagur

Athugun á atvinnutekjum á Suðurlandi frá árinu 1996 leiddi í ljós að þróunin einkennist af mikilli raunhækkun á öllum svæðum nema einna síst í Vestmannaeyjum. Þar er aukningin hverfandi og að auki mikilli óvissu háð vegna sveiflna sem koma fram á tímabilinu. Hærri meðalatvinnutekjur geta virkað hvetjandi fyrir íbúa til að setjast að og gerast hluti af viðkomandi atvinnumarkaði og virkað sem áhættuþóknun fyrir sveiflukennt atvinnulíf. Atvinnutekjur í Vestmannaeyjum voru í upphafi þess tímabils sem hér var skoðað mun hærri en á öðrum svæðum Suðurlands og enn hærri

⁴⁴ Vífill Karlsson. (2001). Bls. 17.

að jafnaði ef litið var til landsbyggðarinnar allrar. Í dag hefur dregið saman með svæðunum og því má segja að Vestmannaeyjar hafi misst forskot sitt hvað varðar hærri atvinnutekjur sem hafa að auki virkað sem áhættuþóknun fyrir sveiflukennt atvinnulíf að hluta.

Stækkun atvinnusvæða eykur fjölbreytni starfa og getur þannig dregið úr sveiflum í atvinnutekjum. Bættar samgöngur geta einnig lækkað tilkostnað atvinnulífs, lækkað vöruverð og þannig aukið hag neytenda. Lækkun ferðakostnaðar og sparnaður í ferðatíma auk tíðari samskiptamöguleika bæta því hag fyrirtækja jafnt sem neytenda.

Að framansögðu ætti ferja um Bakka að draga úr sveiflum í atvinnutekjum í Vestmanneyjum og bæta efnahag íbúa almennt. Í fyrsta lagi ættu aukin umsvif fyrirtækja með bættu aðgengi að mörkuðum m.a. að hafa jákvæð áhrif á launaþróun. Í öðru lagi má gera ráð fyrir að Vestmannaeyjar kunni að einhverju leyti sökum sérstöðu sinnar að vera eftirsóttari en áður til búsetu með bættum samgöngum. Þar er grunngerð hvað varðar alla opinbera þjónustu sterk og mun að öllum líkindum haldast svo sökum þess að fjarlægðarvernd mun ekki hverfa. Vestmannaeyjar verða áfram eyjar. Almennt er fólk tilbúið til að sækja sérhæfðari og/eða betur launuð störf um lengri veg. Að auki bjóða slík störf gjarnan upp á að hluti starfans sé unnin utan vinnustaðar. Því má gera ráð fyrir að það verði frekar aukning í slíkum störfum meðal íbúa í Vestmannaeyjum heldur en öðrum þar sem ekki er um mörg ný atvinnutækifæri að ræða miðað við útvíkkun daglegrar atvinnusóknar að öllu öðru óbreyttu. Það kann svo aftur að hafa jákvæð áhrif á þróun meðalatvinnutekna. Hafa þarf í huga að tekjur eru einungis einn hluti af lífskjörum fólks. Rof á einangrun í samgöngulegu tilliti kann að leiða til þess að fólk sem gjarnan vill búa í Vestmannaeyjum sökum tengsla við heimahaga kann að taka ákvörðun um það í kjölfar bættra samgangna eða hætta við að flytja. Ný tækifæri skapast fyrir það sama fólk til nýsköpunar í atvinnulífi. Meðalatvinnutekjur í Vestmannaeyjum árið 2005 eru þrjátíu prósent fyrir allt 6% yfir landsbyggðarmeðaltali og bættar samgöngur ættu fræðilega séð ekki að geta annað en haft jákvæð áhrif á þróun efnahags almennt.

Þó veldur uppbygging atvinnulífsins í Vestmannaeyjum ákveðnum áhyggjum. Vaxtarmöguleikar í frumframleiðslugreinum, sem hafa mikið vægi í Vestmannaeyjum, eru miklu meiri skorður settar heldur en flestum öðrum

atvinnugreinum. Búast má við áframhaldandi tæknivæðingu á sama tíma og fiskistofnar virðast ekki hafa mikla vaxtarmöguleika. Aftur á móti má segja að úrvinnslugreinum í sjávarútvegi kunni að vaxa fiskur um hrygg í Vestmannaeyjum í kjölfar samgöngubótarinnar en óvíst er um umfang þess. Samgöngubótin virðist helst vera tækifæri fyrir verslun, þjónustu og ferðaþjónustu en þessar greinar greiða ekki mjög há laun.

6.7 Sveitarfélög

Framar í skýrslunni er fjallað um fjárhagsstöðu sveitarfélaga á Suðurlandi. Þar kemur fram að fjárhagsstaða Vestmannaeyjabæjar er mjög erfið og mun erfiðari en í öðrum sveitarfélögum á svæðinu sé tekið mið af ársreikningi ársins 2005. Ennfremur kemur í ljós að Vestmanneyjabær er í afar takmörkuðu samstarfi við önnur sveitarfélög. Sveitarfélög í Rangárþingi og nágrenni hafa með sér margvíslegt samstarf sín á milli en Samtök sveitarfélaga á Suðurlandi virðast vera eini samstarfsvettvangur Vestmannaeyjabæjar við önnur sveitarfélög.

Samgöngubæturnar geta skapað aðstæður til sameiningar eða samrekstrar í ýmsum málaflokkum sveitarfélaga. Bættar samgöngur geta jafnframt haft áhrif á tekjur sveitarfélaga. Ef hagur atvinnulífs og íbúa vænkast, aukast útsvarstekjur sveitarfélaga. Hækkun á fasteignaverði skilar sér í hærri álagningarstofni fasteignagjalda. Á sama hátt getur aukinn íbúafjöldi leitt til útgjaldaaukningar en á móti kann að vera að á svæðum þar sem viðvarandi fólksfækkun hefur átt sér stað líkt og í Vestmannaeyjum að ýmis mannvirki séu vannýtt og því kalli viðsnúningur ekki á miklar fjárfestingar til að byrja með a.m.k. Þetta fer þó nokkuð eftir því hverskonar búseta og hverskonar íbúar setjast að. Ef dulin búseta er tekin sem dæmi þá fylgja henni litlar sem engar tekjur beint til sveitarfélagsins.

Það er ljóst að ferja um Bakka mun verða til þess að Vestmannaeyjabær eignast nágrennasveitarfélög og sveitarfélög í Rangárþingi og nágrenni munu eignast nýja nágrenna. Bættar samgöngur milli Eyja og Rangárþings og nágrennis verða að teljast forsenda fyrir samstarfi Vestmannaeyjabæjar við önnur sveitarfélög. Þróun slíks samstarfs byggist öðru fremur á heimamönnum en gera má ráð fyrir að þróunin verði í samræmi við það sem gerist meðal annarra sveitarfélaga sem búa við greiðar

samgöngur sín á milli. Tækifæri til hagræðingar í rekstri sveitarfélagsins kunna að skapast í kjölfar samgöngubótarinnar með samstarfi við önnur sveitarfélög á Suðurlandi.

6.8 Húsnæðismál

Athugun á þróun fasteignaverðs frá árinu 1996-2005 sýnir að það hefur hækkað á tímabilinu á öllum svæðunum nema að í Vestmannaeyjum hefur það nánast staðið í stað. Á sama hátt hefur seljanleiki aukist á öllum svæðum nema í Vestmannaeyjum.

Almennt er talið að eftirspurn eftir íbúðum haldist í hendur við tekjur fólks. Samgöngubætur sem ýta undir hagvöxt svæða hafa því áhrif á fasteignamarkaðinn. Það að svæði verði hluti af stærra atvinnu- og þjónustusvæði getur gert það eftirsóknarverðara fyrir búsetu. Margir íbúar í Vestmannaeyjum eiga sumarhús á Suðurlandi og mun aðgengi íbúa að þeim aukast verulega. Vestmannaeyjar geta orðið eftirsóknarverður valkostur í búsetu fyrir brottflutta Vestmannaeyinga og aðra sem vilja gjarnan eiga þess kost að eiga annað heimili utan höfuðborgarsvæðisins. Samkvæmt viðtölum við heimamenn eru þegar farin að sjást merki um slíka eftirspurn á yfirstandandi ári og rekja menn það til væntinga um betri samgöngur. Þannig eru nokkrar líkur á því að tvöföld búseta muni aukast meðal íbúa í Eyjum. Gera má ráð fyrir að áhrif ferju um Bakkafjörühöfn muni koma einna skýrast fram í hækkun fasteignaverðs í Vestmannaeyjum ekki síst þar sem um langvarandi stöðnun hefur verið að ræða. Þess kunna einnig að sjást merki í Rangárþingi og nágrenni þar sem bætt aðgengi fólks þar að ýmissi aðstöðu í Vestmannaeyjum t.d. til að spila golf eða njóta sérstæðs náttúrufars kann að gera svæðið eftirsóknarverðara fyrir tvöfalda búsetu í sumarhúsum eða öðru húsnæði.

6.9 Þjónusta

Opinber þjónusta er mjög sterk í Vestmannaeyjum. Leiða má líkum að því að svæðið njóti ákveðinnar fjarlægðarverndar í þeim efnum. Heilbrigðisstofnun Suðurlands þjónar öllu Suðurlandi nema Vestmannaeyjum en þar er rekin sjálfstæð heilbrigðisstofnun. Á sama hátt eru þrír framhaldsskólar á Suðurlandi, einn á Selfossi, annar á Laugavatni og sá þriðji í Vestmannaeyjum og þannig mætti áfram telja upp aðra opinbera þjónustu.

Ferja um Bakka mun að öllum líkindum styrkja opinbera þjónustu í Vestmannaeyjum. Sökum áframhaldandi fjarlægðarverndar þótt minni verði er ekki ráðlegt að gera ráð fyrir miklum hagræðingarmöguleikum í þeim efnum öðrum en þeim sem almennt skapast með greiðari samskiptum sérfræðinga og faglegu samstarfi stofnana á milli og snúa þá frekar að því að styrkja þjónustuna. Gera má einna helst ráð fyrir að Framhaldsskóli Vestmannaeyja kunni að eflast í starfsemi sinni en með tilkomu ferju um Bakka verður hann valkostur fyrir nemendur úr nágrennabygðum.

Á Suðurlandi eru tveir þéttbýlisstaðir langstærstir sé miðað við íbúafjölda. Á Selfossi búa tæplega 6000 manns og í Vestmannaeyjum búa rúm 4000 manns. Aðrir þéttbýliskjarnar eru mun minni. Á Hvolsvelli búa tæp 800 manns og á Hellu tæp 700 manns. Ferja um Bakka mun ekki gera styttra eða aðgengilegra fyrir íbúa í Rangárþingi og nágrenni að sækja verslun og þjónustu til Vestmannaeyja vegna nálægðar sinnar við Selfoss. Þannig má gera ráð fyrir að íbúar á Hvolsvelli muni frekar aka í átt að Selfossi til að sækja viðbótarþjónustu. Umferð þeirra sem eiga leið úr Vestmannaeyjum til höfuðborgarinnar mun hinsvegar mest öll liggja í gegnum Rangárþing og nágrenni og síðan Selfoss. Vöxtur í dulinni búsetu getur einnig haft áhrif til aukningar í verslun og þjónustu. Ennfremur verður að gera ráð fyrir að vöxtur í ferðaþjónustu muni styrkja alla verslun og þjónustu bæði í Rangárþingi og nágrenni og í Vestmannaeyjum.

6.10 Innviðir

Með tilkomu ferju um Bakkafjörühöfn munu innviðir á Suðurlandi styrkjast verulega. Gera má þó ráð fyrir breytingum á flugsamgöngum á svæðinu í kjölfarið. Í skýrslu starfshóps samgönguráðherra frá júní sl. er gerður samanburður á ferðatíma, milli nokkurra valkosta. Gert er ráð fyrir að sigling ferju milli Vestmannaeyja og Bakka taki um 30 mínútur. Í samanburði við núverandi Herjólf myndi ferðatími milli Eyja og Reykjavíkur stytta um 1 klst. og 15 mín. frá því sem verið hefur en 35 mín. ef aðrir valkostir yrðu valdir eins og lenging og aukning á ganghraða Herjólf eða nýr Herjólfur. Í samanburðinum er gert ráð fyrir að ferðatími milli Bakka og Reykjavíkur sé 1 klst. og 45 mín. Á það er jafnframt bent að bygging ferjuhafnar í Bakkafjöru muni hafa veruleg áhrif á flugsamgöngur til Eyja.⁴⁵ Talið er líklegt að flug milli Eyja

⁴⁵ Samgönguráðuneytið. (2006). Bls. 6-7.

og Bakka muni leggjast af og ennfremur flug milli Eyja og Reykjavíkur. Í töflu 1 í kafla 4.3. kemur fram greining á styttingu ferðatíma og lækkun ferðakostnaðar milli nokkra þéttbýlistaða á Suðurlandi, sem yrði með tilkomu ferju um Bakka. Ljóst er að um verulega breytingu er að ræða milli einstakra staða á Suðurlandi og ennfremur mun ferðatími styttest og kostnaður við ferðir lækka frá því sem verið hefur fyrir Vestmannaeyinga sem eiga erindi til höfuðborgarsvæðisins eða í aðra landshluta og öfugt. Hafa þarf í huga að almenningssamgöngur eru hluti af innviðum og tryggja að sem flestir hópar njóti samgöngubóta til fulls og því mikilvægt að gert sé ráð fyrir þeim möguleika í framhaldi af hafnarstaði í Bakka. Í undirbúningsvinnu vegna frumhönnunar Bakkafjöruhafnar er gert ráð fyrir endurbótum á vegtengingu frá Bakka yfir á hringveg.

6.11 Samfélag og lífstíll

Samfélagið í Vestmannaeyjum hefur þróast í ákveðinni samgöngulegri einangrun að því marki að möguleikar íbúa til samskipta við fólk af öðrum svæðum hafa verið minni en almennt gerist hérlendis. Það að Herjólfur fór að fara tvær ferðir á dag virtist samkvæmt samtölum við heimamenn vera mikil framför í þeirra huga. Því má gera ráð fyrir að ferja sem færi á 2 til 2,5 klst fresti milli Eyja og lands hefði mikið að segja í hugum fólks.

Samgöngubætur hafa ávallt mikið að segja í hugum fólks og auka almennt bjartsýni íbúa viðkomandi svæða. Fyrirhöfn við að tryggja að bíllinn komist með í sömu ferð, að pláss sé í sömu ferð og sama dag fyrir fjölskylduna þegar á að fara í sumarbústaðinn, að komast ekki samdægurs heim eða þurfa að dvelja lengur vegna þoku eru dæmi um þætti sem Vestmannaeyingar og þeir sem sækja þá heim hafa þurft að gera ráð fyrir. Öll slík fyrirhöfn dregur úr samskiptum milli svæða. Ungu fólkið þarf að komast til baka fyrir mánudag, ráðstefna á Akranesi byrjar kl 14:00 og ferðamaðurinn ætlar að gista í Eyjum síðustu nóttina fyrir brottför úr landi. Í nútímanum gerir fólk í vaxandi mæli kröfur um að geta skipulagt tíma sinn til vinnu og frístunda. Breytingar sem gera að verkum að framangreindar dæmisögur verði úr sögunni munu færa Vestmannaeyjar sem áfangastað nær nútímasamfélaginu. Samfélagið verður opnara og viðhorf til svæðisins gagnvart búsetu munu breytast.

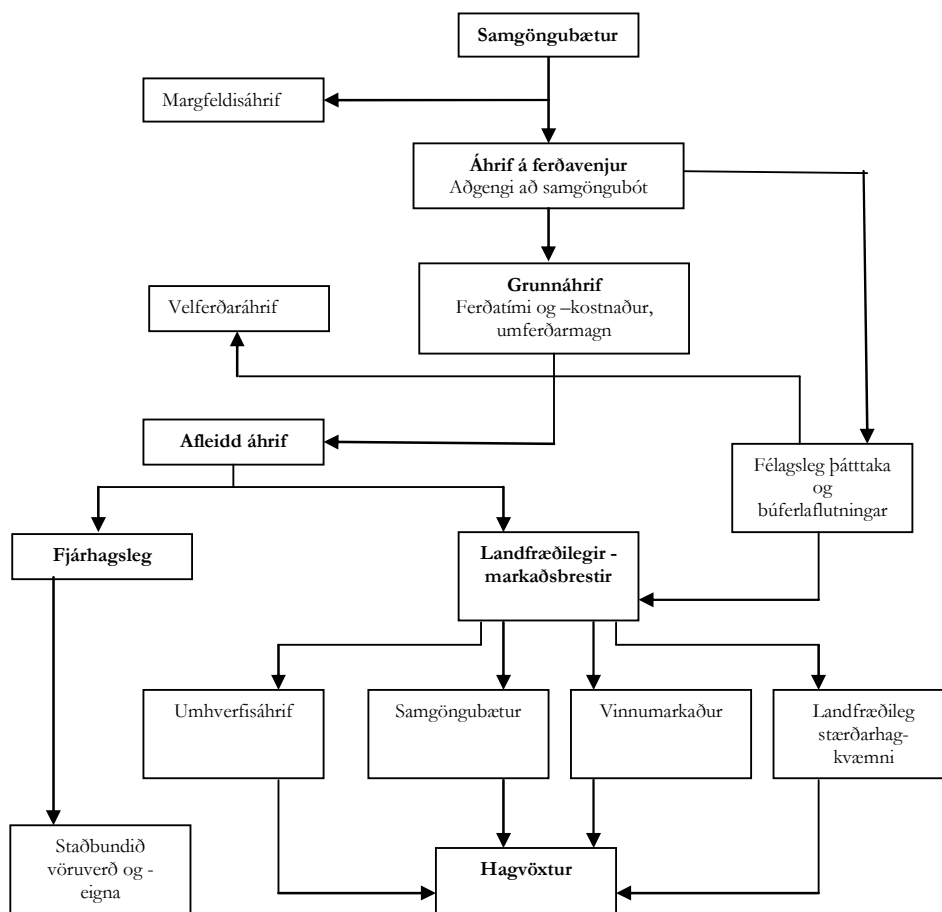
7 Heimildir

- Baldwin, R.E. (2001). Core-periphery model with forward-looking expectations. *Regional Science and Urban Economics*, 31. 21-49.
- Baldwin, R., Rikard, F., Martin, P., Ottaviano, G., and Robert-Nicoud, F. (2003). *Economic Geography and Public Policy*. Oxfordshire: Princeton University Press.
- Banister, D. and Berechman, J. (2000). *Transport Investment and Economic Development*. London: Routledge.
- Bjarni Reynarsson (júni, 2006). *Erlendir ferðamenn á Íslandi. Þróun á ferðavenjum og áhrif á samgöngukerfi*. Reykjavík: Landráð sf.
- Byggðastofnun. (1994). *Breyttar áherslur í byggðamálum: Stefnunótandi byggðaáætlun 1994-1997*.
- Dóms- og kirkjumálaráðuneytið. (e.d.). *Heimasíða Dóms- og kirkjumála-ráðuneytisins*. Sótt 25. október 2006 af <http://www.domsmalaraduneyti.is/stofnanir/>
- Ferðamálaráðs Íslands. (ágúst, 2005). *Könnun meðal erlendra ferðamanna veturinn 2004-2005 heildarniðurstöður*. Reykjavík: Ferðamálaráð. Sótt 7. nóvember 2006 af http://www.ferdamalastofa.is/displayer.asp?cat_id=215
- Ferðamálaráð Íslands. (janúar, 2004). *Helstu niðurstöður innanlandskönnunar 2003 í PowerPoint-skjali (0.4 MB)*. Reykjavík: Ferðamálaráð. Sótt af 7. nóvember 2006 af http://www.ferdamalastofa.is/displayer.asp?cat_id=215
- Flugmálastjórn Íslands. (e.d.). *Flugvellir*. Sótt 29. október 2006 af <http://www.caa.is/Forsida/Flugvellir/view.aspx?>
- Gallup. (15. janúar 2004). *Ferðavenjur innanlands*. Viðhorfskönnun desember 2003. Reykjavík: Ferðamálaráð.
- Grétar Þór Eypórssson, Hjalti Jóhannesson, Guðmundur Guðmundsson og Einar Ólafsson. (október, 2001). *Áhrif samgöngubóta á byggðapróun*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun.
- Hagfræðistofnun. (apríl, 2004). *Kostnaðar ábatagreining á Vestmannaeyjagöngum*. Reykjavík: Hagfræðistofnun Háskóla Íslands.
- Hagstofa Íslands. (e.d.). *Heimasíða Hagstofu Íslands*. Sótt 7. nóvember 2006 af <http://www.hagstofa.is/>
- Heilbrigðisstofnun Suðurlands. (e.d.). *Heimasíða Heilbrigðisstofnunar Suðurlands*. Sótt 22. nóvember 2006 af <http://www.hsu.is/?a=2&p=>
- Henderson, J. V. (2003). Marshall's scale economies, *Journal of Urban Economics*, 53, 1-28.
- Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson. (febrúar, 2003). *Forgangsröðun framkvæmda í vegakerfinu: Félags- og efnahagsleg áhrif samgöngubóta-áfangaskýrsla II*. Reykjavík: Vegagerðin.

- Hjalti Jóhannesson, Grétar Þór Eypórsson og Kjartan Ólafsson. (30.07, 2001). *Jarðgöng og vegagerð á norðanverðum Tröllaskaga, mat á samfélagslegum áhrifum*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Hjalti Jóhannesson og Grétar Þór Eypórsson. (júní, 2003). *Jarðgöng undir Hellisheiði, samfélagsleg áhrif*. Vopnafjarðarhreppur.
- Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson. (mars, 2004). *Samgöngubætur og félagsleg og efnahagsleg áhrif þeirra. Þróun matsaðferða*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Kjartan Ólafsson og Hjalti Jóhannesson. (febrúar, 2002). *Félagsleg og efnahagsleg áhrif samgöngubóta. Þróun matsaðferða – fyrri hluti*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Kolfinna Jóhannesdóttir. (2006). *Hlutverk háskóla í þróun samfélags. Svæðisbundin áhrif Viðskiptaháskólans á Bifröst*. Borgarbyggð: Háskólinn á Bifröst.
- Menntamálaráðuneytið. (e.d.). *Heimasíða Menntamálaráðuneytisins*. Sótt 29. október 2006 af <http://www.menntamalaraduneyti.is/stofnanir/>
- Rangárþing eystra. (e.d.). *Heimasíða Rangárþings eystra*. Sótt 22. nóvember 2006 af <http://www.hvolsvollur.is/page.asp?id=588>
- Samband íslenskra sveitarfélaga. (2006). *Árbók sveitarfélaga 2006*. Reykjavík: Samband íslenskra sveitarfélaga.
- Samgönguráðuneytið. (júní, 2006). *Samgöngur til Vestmannaeyja*. Skýrsla starfshóps samgönguráðherra.
- Samgönguráðuneytið. (e.d.). *Stýrihópur um hönnun Bakkafjöruhafnar*. Sótt 8. nóvember 2006 af <http://www.samgonguraduneyti.is/raduneyti/Nefndir/akvordunradherra/nr/942>
- Vaxtarsamningur Suðurlands. (apríl, 2006). *Tillögur verkefnisstjórnar að Vaxtarsamningi Suðurlands, til aukinnar samkeppnishæfni og sóknar*. Reykjavík: Iðnaðar- og viðskiptaráðuneytið.
- Vegagerðin. (janúar, 2000). *Jarðgangaáætlun*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Vestmannaeyjabær. (e.d.). *Samgöngur*. Sótt 29. október 2006 af <http://www.vestmannaeyjar.is/>
- Vífill Karlsson. (2001). *Byggðamál, vangaveltur um aðgerðir og aðgerðaleysi*. Borgarnes: Atvinnuráðgjöf Vesturlands.
- Vífill Karlsson. (2004). *Samgöngubætur og búseta. Áhrif Hvalfjarðarganga á búsetuskilyrði og búsetuþróun á Vesturlandi*. Borgarnes: Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi.

Viðauki

Samgöngur hafa mikil og fjölbreytt áhrif á samfélög. Nýlega samantekt á þessu má finna hjá Banister og Berechmann (2000, s. 173). Venjulega er áhrifum samgöngubóta skipt upp á milli beinna og afleiddra áhrif. Bein áhrif samgöngubóta felast í lægri ferðakostnaði breyttri umferð. Ferðakostnaði má skipta upp á milli beins aksturskostnaðar og ferðatíma auk slyshættu.



Afleidd áhrif er fjölbreytt. Í rauninni má tengja hana þrenns konar mörkuðum. Umhverfisáhrif felast í aukinni mengun, auknu umferðaröngþveiti og hávaðamengun. Network economies tengist lækkun á einkasöluaðstöðu sem birtist í lægra vöruverði og/eða herra þjónustustigi. Vinnumarkaðsáhrifin tengjast auknum atvinnutækifærum og hærri launum sem fjarlægðir koma í veg fyrir að launþegar geta notið í víðfeðmu landi. Landfræðileg stærðarhagkvæmni felst í ávinningi sem fyrirtæki hafa af því að vera í nálægð við önnur fyrirtæki í tengdri og jafnvel ótengdri atvinnugrein.