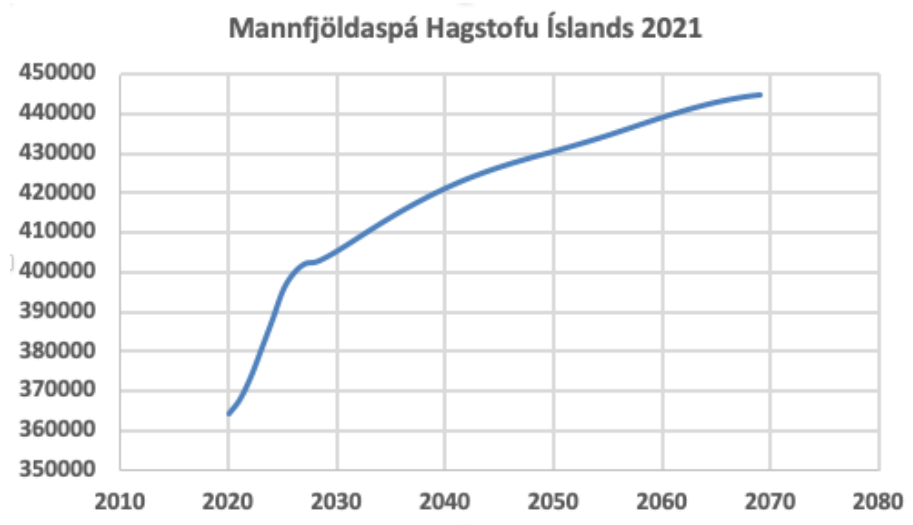


Áætlanir um íbúafjölda á höfuðborgarsvæðinu

Mannfjöldaspá fyrir allt landið.

Hagstofa Íslands spáir um mannfjöldapróun fyrir landið í heild og útbýr háspá, lágspá og miðspá. Mismunur á fólksfjölgu á einstökum tímabilum samkvæmt lágspá og háspá getur verið um 90%. Varðandi skipulagningu framkvæmda er góð regla að halda sig við miðspá, en gera áætlanir heldur lengra fram í tímann en gert væri ef spáin væri örugg. Þá má flyta framkvæmdum eða seinka þeim eftir því sem spáin breytist.



Myndin sýnir mannfjöldaspá Hagstofunnar, sem spáir að íbúar verði 395 þúsund árið 2025 sem jafngildir fjölgun um tæplega 7.000 manns á ári miðað við 368 þúsund íbúa árið 2021. Það sem fyrst og fremst vekur athygli er þessi mikla aukning fram til 2028 - 29 og mjög hæg auking mannfjölda eftir það. Um 2069 á mannfjöldaaukning nánast að stöðvast í 445 þúsund sem er fjölgun uppá einungis 1.100 manns að meðaltali á ári.

Frá og með árinu 2070 spáir Hagstofan svo að Íslendingum hætti að fjölga að einhverju marki. Þessi hæga mannfjöldapróun hefur ekki verið merkjanleg í sambærilegum mæli áður hér á landi. En í nágrennlöndunum hefur hún verið með þessum hætti um nokkurt skeið.

Mannfjöldaspá fyrir höfuðborgarsvæðið.

Hagstofan telur íbúa á höfuðborgarsvæðinu sem mannföldann á þessum svæðum: Hafnarfjörður, Garðabær, Álftanes, Kópavogur, Reykjavík, Seltjarnarnes, Mosfellsbær, Mosfellsdalur, Grundarhverfi á Kjalarnesi og strjálbýli á höfuðborgarsvæðinu. Þessi mannfjöldi var 233.034 árið 2020. Þetta nemur 64% af íbúum alls landsins, og það prósentuhlutfall hefur haldist óbreytt um 10 ára skeið. Samkvæmt því verður íbúafjöldi hbs 253 þús. árið 2025, 259 þús. árið 2030 og 284 þús. árið 2069. Þetta er fjölgun um 50 þúsund á 50 árum og gild spurning hvort þeir íbúar hbs verða nokkur tíma fleiri. Árið 2014 var því spáð að íbúafjöldi á höfuðborgarsvæðinu mundi aukast um 2200 á ári árin 2015 - 2040. Þessi mynd sem hér birtist er mjög ólík. Það sem áður var hinn algildi sannleiki um endalausann vöxt gæti verið að hverfa. Árin 2008 - 2010 eru þau ár þegar flest börn fæddust á Íslandi, fæðingar 2018 voru um 20 % færri, eða um 4000 sem er 1000 of lítið til að viðhalda 400 þúsund manna þjóð.

Áhrif á skipulagsvinnu

Hvað skipulagningu framkvæmda árið 2021 varðar, þá er full stutt að skipuleggja fyrir tímabilið fram til 2030, eðlilegra væri að skipuleggja fram til 2035. Þá er hinsvegar lítil mannfjöldaaukning eftir fram til 2069 og engin marktæk fjölgun sjáanleg eftir það. Því er skynsamlegast að skipuleggja fram til 2069, og láta það duga uns í ljós kemur hvort núverandi spá helst eða breytist. Ef breytingar gera vart við sig, þarf ekki annað en flýta eða seinka framkvæmdum til samræmis.

Breytingar sem hafa áhrif á skipulag framkvæmda geta gert vart við sig með ýmsum hætti. T. d. gæti hbs farið að draga til sín umferð af stærra svæði en nú er. Það gæti líka misst starfsemi frá sér, þar er hafnarstarfsemin og ferðamannastraumurinn viðkvæmust, nær allur inn- og útflutningur fer um Reykjavíkurborg og nær allir farþegar frá útlöndum koma þar við. Aðrar hafnir og flugvallir á landinu eru mjög áfram um að fá til sín sinn skerf af þessu flæði, þar hefur nágrannahöfnunum Þorlákshöfn og Grundartanga orðið mest ágengt. Staða umferðarmála á hbs hefur mikil áhrif á þessa þróun.

Ýmsar tískubylgjur í byggðapróun og pólitísk stefnumörkun hafa líka áhrif þó í minna mæli sé. Tískubylgjur eru mest ýmiskonar andstaða, t.d. við niðurrif mannvirkja og einkabílvæðingu, en pólitísk stefnumörkun er tilhneiging til að stýra byggðapróun og ferðavenjum í tiltekin farveg. T. d. er markmiðssetningin í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 um breyttar ferðavenjur árið 2040 þessi:

Hlutur gangandi og hjólandi aukist úr 20 % allra ferða upp í 30 %
Hlutur strætó, með Borgarlínu, aukist úr 4 % allra ferða upp í 12 %
Hlutur ferða í fólksbíl minnki úr 76 % niður í 58 %.

Ef síðasta línan er notuð sem skipulegsforsenda gengur það gegn þeirri þróun sem mannfjöldaspár gefa tilefni til. Þá þarf að athuga sérstaklega hvort sviðsmyndin gangi upp. Algengt er í samgöngufræðum að reikna með að mesta klukkutímaálag umferðar sé 10% af heildinni. Sem svarar til að á mesta umferðartíma séu farnar um 100.000 ferðir á þeim klukkutíma. Reikna má með að samanlögð ferðalengd sé um 500.000 km, sem helst þó ferðirnar dreifist öðruvísi á ferðamatana. Þetta þýðir aukningu á ferðatíma.

Ferða máti	Hraði km/klst	Fjöldi ferða	Km í ferð	Lengd alls km	Tími alls mín	Fjöldi ferða	Km í ferð	Lengd alls km	Tími alls mín
Bílar	60	76.000	5,63	427.880	427.880	58.000	5,65	327.700	327.700
Gangandi	3	10.000	2,00	20.000	400.000	15.000	2,80	42.000	840.000
Hjólandi	15	10.000	3,00	30.000	120.000	15.000	4,20	63.000	252.000
Strætó	25	4.000	5,60	22.400	53.760	12.000	5,63	67.560	162.144
Samtals		100.000		500.280	1.001.640	100.000		500.260	1.581.844
Meðaltími m					10				16

Aukningin verður þegar 18% bílstjóra fer að ferðast á mun hægari hraða en áður en þurfa að komast sömu vegalengd. Aukningin í meðal ferðatíma er um 60 % sem er mjög alvarlegt mál umferðateknilega séð, en frá sjónarmiði hvers og eins þarf það ekki að vera þó heildartöfin á 4 ferðum verði um 24 mínútur á dag. En hætt er við að margir þeirra sem gjarnan vildu skipta um ferðamáta geri það ekki af þessari ástæðu.