



FERÐIR Á EINSTAKLING

Samanburður við ferðavenjukönnun 2017

**Framhald fyrri rannsóknar
Maí 2019**



18258

S:\2018\18258\Greinagerð\18258_Ferðir_á_einstakling_190524.docx

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	24.05.2019	GMH	SÓ	GMH

Unnið af:

VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

Unnið fyrir:



Vegagerðin
Borgartúni 5-7, 105 Reykjavík

Efnisyfirlit

1	Inngangur	3
2	Umfjöllun	4
2.1	Bera saman ferðafjölda þeirra sem hafa aðgengi að bíl	4
2.2	Bera saman ferðafjölda þeirra sem eru á atvinnumarkaði eða ekki, og samanburður við OECD gagnagrunn.	8
2.3	Skoða fjölda og svör þeirra sem fara engar ferðir í síðustu þrem ferðavenjukönnunum	11
2.4	Bera saman ferðafjölda eftir fjölda í heimili.	18
2.5	Skoða nánar tengsl tímalengdar ferða og fjölda ferða	20
3	Samantekt	23
4	Heimildir	24

1 Inngangur

Meðal niðurstaðna í verkefninu Ferðir á einstakling (VSÓ Ráðgjöf, 2018) var að ýmislegt benti til að virkni á atvinnumarkaði, gott aðgengi að bíl (þ.e. bílaeign), auk mikillar virkni þátttakenda (fáir sem fara engar ferðir) sé meginskýringin á bæði miklum fjölda ferða á dag og líka á einstakling. Einnig kemur fram að líklega séu atriði eins og fjöldi í heimili og ferðatími áhrifavaldar þó vægi þeirra sé trúlega minna.

Í framhald af vinnu þess verkefnis kviknuðu nokkrar spurningar sem áhugavert þótti að leita svara við. Meginarkmið þessa verkefnis er þannig að rannsaka hvort niðurstöður ferðavenjukönnunar frá 2017 styðji við áður nefndar ályktanir. Þetta á að gera með því að

- Bera saman ferðafjölda þeirra sem hafa aðgengi að bíl
- Bera saman ferðafjölda þeirra sem eru á atvinnumarkaði eða ekki og bera þau svör saman við OECD gagnagrunn.
- Skoða fjölda og svör þeirra sem fara engar ferðir í síðustu þrem ferðavenjukönnunum
- Bera saman ferðafjölda eftir fjölda í heimili.
- Skoða nánar tengsl tímalengdar ferða og fjölda ferða

Höfundar skýrslunnar bera ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundar starfa hjá.

2 Umfjöllun

Í inngangi eru settar fram nokkrar spurningar sem leita á svara við. Þessar spurningar endurspeglast í heiti undirkaflana hér á eftir. Markmið verkefnisins er að öðlast betri skilning á niðurstöðum ferðavenjukönnunarinnar og ferðavenjum fólks. Betri skilningur á ferðavenjum og ferðahegðun almennings er mjög mikilvægur og getur veitt dýrmætar upplýsingar inn í alla almenna skipulagsgerð, kortlagningu ferðahegðunar og umferðarspár svo fátt eitt sé nefnt.

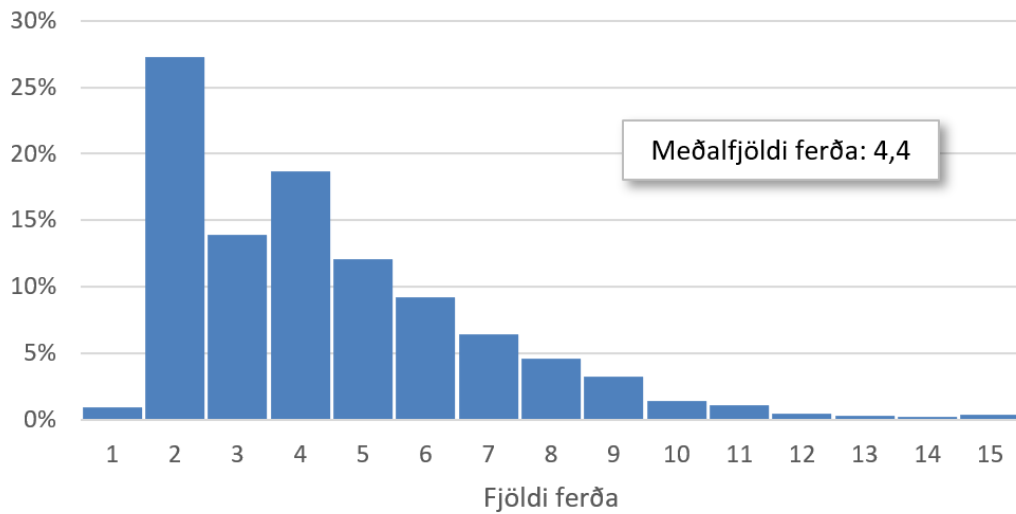
2.1 Bera saman ferðafjölda þeirra sem hafa aðgengi að bíl

Í spurningum ferðavenjukönnunar eru tvær spurningar sem snúa að aðgengi að bíl. Þær eru „hefur þú bílpróf?“ og „hefur þú bíl til umráða?“.

Heildarfjöldi þátttakenda í 2017 könnuninni sem fara í einhverja ferð yfir daginn er 5534. Samkvæmt niðurstöðum hafa um 85% þeirra bílpróf. Af þeim 15% sem ekki hafa bílpróf eru um 88% undir 17 ára aldri. Út frá því má sjá að 17+ ára og án bílprófs eru um 2% af heildarfjölda þátttakenda, og auk þess eru þeir sem eru yngri en 17 ára um 13% af heildarfjölda. Í niðurstöðum könnunar er gert ráð fyrir því að þeir sem eru yngri en 17 ára geti ekki haft bíl til umráða, í það minnsta er engin undir 17 ára aldri sem hefur bíl til umráða og virðist sem <17 ára fái ekki möguleika á að svara því hvort þeir hafi bíl til umráða. Af þeim sem afstöðu taka um aðgengi að bíl (þ.e. bíll til umráða) eru rúm 95% sem hafa bíl til umráða, en rúm 4% hafa ekki bíl til umráða. Í niðurstöðum er auk þess gengið út frá að engin +17 ára sem er án bílprófs hafi bíl til umráða, sem er á vissan hátt rökrétt en líka að vissu leyti umdeilanlegt. En einhvers staðar verður náttúrlega að draga línuna.

Á mynd 2.1 - mynd 2.5 eru sett fram stuðlarit sem sýna dreifingu fyrir ferðafjölda mismunandi hópa þátttakenda í ferðavenjukönnuninni. Mikilvægt er að undirstrika að hér er fjallað um fjölda ferða. Lengdir ferða, þ.e. hvorki vegalengdir ferða né tímalengdir hafa því ekkert vægi í þessari greiningu. Markmiðið er að reyna að leggja mat á hver áhrif þess að hafa aðgengi að bíl eru á ferðahegðun fólks. Á mynd 2.1 má sjá dreifingu fjölda ferða þeirra sem hafa bílpróf og bíl til umráða. Sjá má að í þessum hópi fara flestir tvær ferðir yfir daginn (um 27% þátttakenda) og þar á eftir koma þeir sem fara fjórar ferðir (um 19%). Þeir sem fara flestar ferðir fara 15 ferðir yfir daginn (17 einstaklingar) og 169 einstaklingar fara 10 ferðir eða fleiri, sem eru tæp 4% hópsins. Meðalferðafjöldi þessa hóps er því 4,4 ferðir á dag.

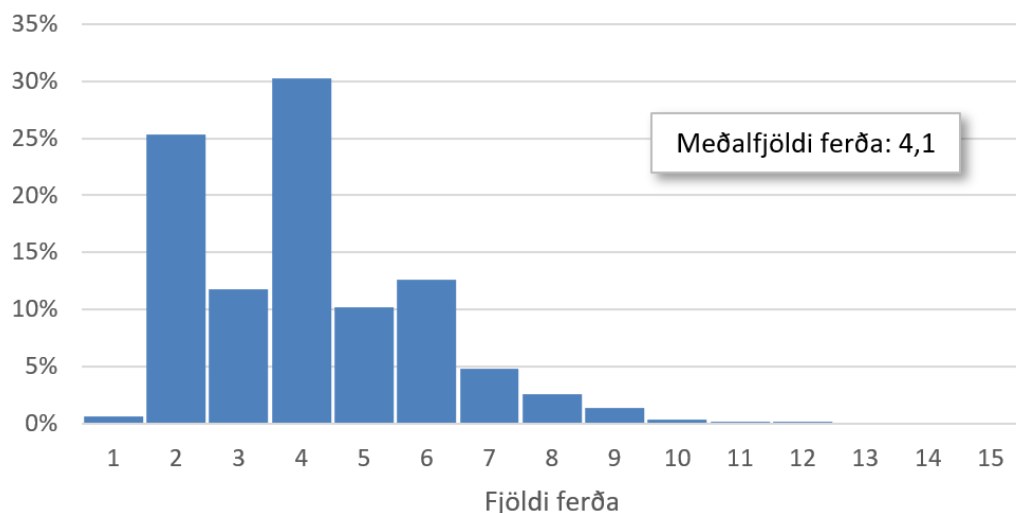
Með bílpróf og bíl til umráða



Mynd 2.1 Stuðlarit sem sýnir ferðadreifingu fólks sem bæði hefur bílpróf og bíl til umráða.

Á mynd 2.2 má sjá sambærilega mynd fyrir ferðadreifingu þess hóps sem ekki hefur bílpróf, ekki aðgang að bíl eða er undir 17 ára aldri. Hér hefur dæmið í raun snúist við frá tilfellinu á undan, en hér eru flestir sem fara 4 ferðir yfir daginn (um 30%). Hins vegur fækkar þeim umtalsvert sem fara mjög margar ferðir yfir daginn, en einungis 1% þátttakenda fara 10 ferðir eða fleiri. Meðalfjöldi ferða á einstakling í þessum hópi er 4,1 ferð á dag.

Án bílprófs, bíls eða undir 17 ára

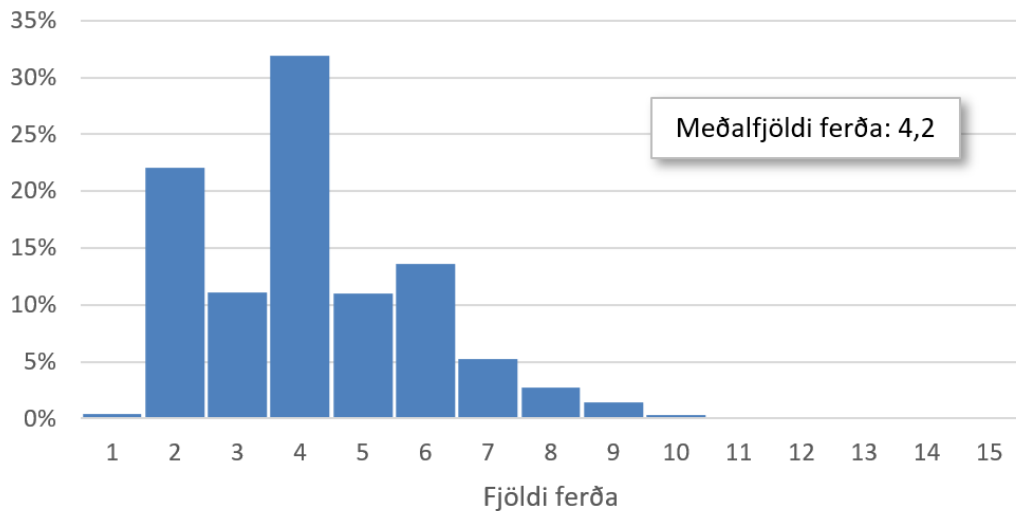


Mynd 2.2 Stuðlarit sem sýnir dreifingu fólks sem ekki hefur bílpróf, ekki aðgang að bíl eða er undir 17 ára aldri (og þ.a.l. ekki með bílpróf).

Til að greina aðeins betur hópin sem ekki hefur aðgengi að bíl og draga fram mismunandi undirhópa eru settar hér fram þrjár myndir til frekari glöggvunar. Mynd 2.3

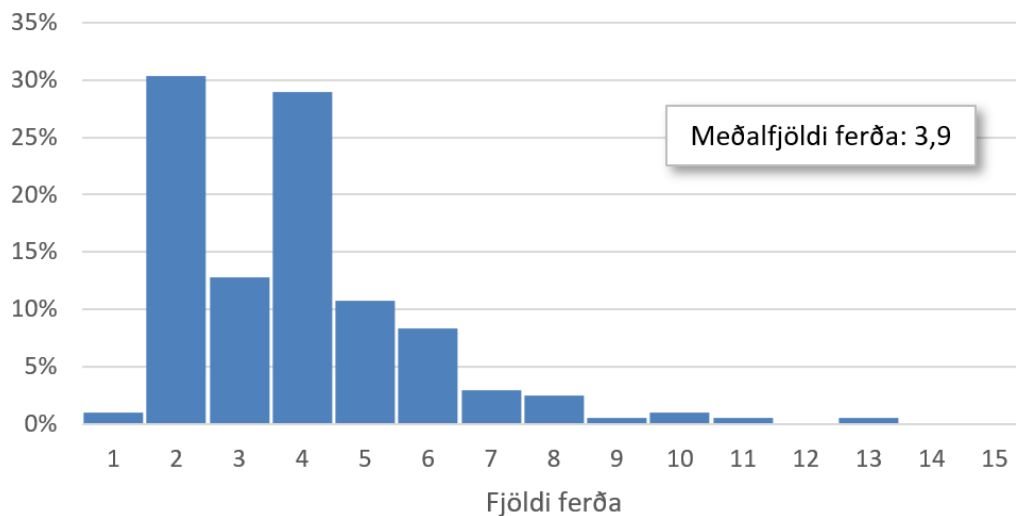
sýnir ferðadreifingu ungmenna á aldrinum 6-16 ára. Eins og sjá má er þessi undirhópur mjög lýsandi fyrir heildarhópin (bíllausa hópin), helsti munurinn er að það eru færri sem fara bara 2 ferðir og fleiri sem fara 4 og 6 ferðir. Ungmennin fara því greinilega fleiri ferðir en aðrir í þessum hópi og draga upp meðaltalið fyrir ferðafjölda „bíllausa hópsins“. Þeir sem hins vegar fara fæstar ferðir í þessum hópi er fólk 17 ára og eldra sem ekki eru með bílpróf. Í þessum hópi fara um 51% fólks eina eða tvær ferðir á dag og rúm 86% fara fjórar ferðir eða færri. Það væri því klárlega áhugavert að rýna betur í ferðamynstur þessa hóps.

Undir 17 ára



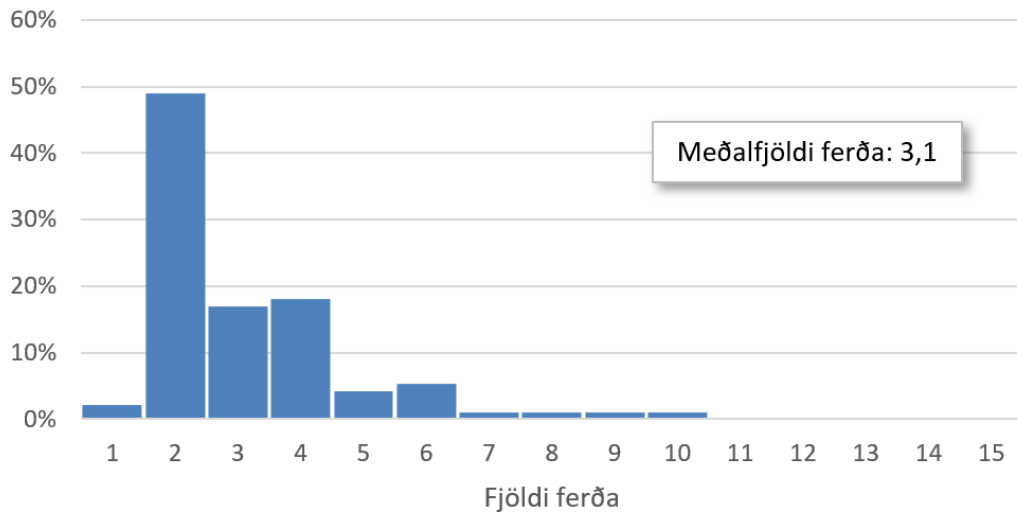
Mynd 2.3 Ferðadreifing ungmenna á aldrinum 6-16 ára.

Með bílpróf en án bíls



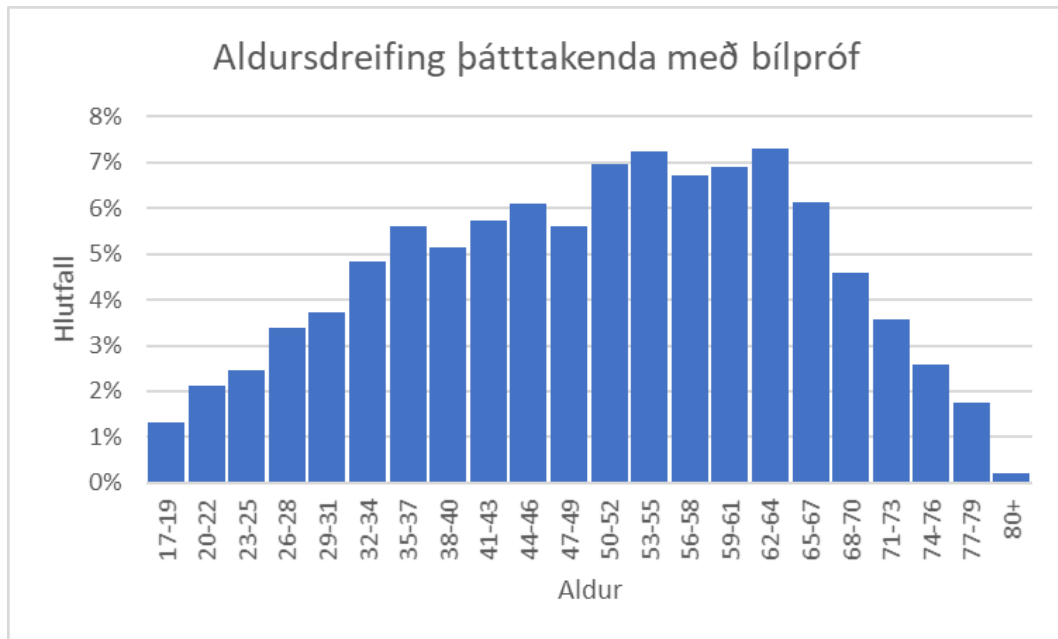
Mynd 2.4 Ferðadreifing fólks eldra en 17 ára sem ekki hefur aðgang að bíl.

17 ára og eldri án bílprófs



Mynd 2.5 Ferðadreifing fólks eldra en 17 ára sem er án bílprófs.

Það er rétt að það komi fram að í könnuninni geta ungmenni yngri en 17 ára ekki svarað því hvort þau hafi bílpróf (af augljósum ástæðum) og þ.a.l. heldur ekki hvort þau hafi bíl til umráða. Að sama skapi getur fólk sem er 17+ ára og án bílprófs ekki svarað því hvort það hafi bíl til umráða. Ungt fólk (17+ ára) sem enn býr í foreldrahúsum telst ekki hafa bíl til umráða þó þau hafi aðgang að bíl foreldra sinna. Þau þurfa að hafa umráðarétt yfir bíl til að mega svara þeirri spurningu játandi. Hins vegar er erfitt að tryggja að allir svari fullkomlega heiðarlega í þessu tilviki. Á mynd 2.6 er sýnd aldursdreifing þátttakenda í könnun sem hafa bíl til umráða. Líkt og myndin gefur til kynna er ekkert sem beinlínis bendir til að ungmenni +17 ára sem búa í foreldrahúsum segist hafa bíl til umráða þó þau hafi í raun einungis aðgang að bíl. Bílaeign er í það minnsta ekki undarlega há hjá yngsta aldurshópnum.



Mynd 2.6 Aldursdreifing þeirra þátttakenda ferðavenjukönnunar 2017 sem voru með bílpróf.

Fólk undir 17 ára aldri getur ekki svarað spurningunni um hvort það hafi bílpróf/ekki bílpróf og heldur ekki skráð bílæign. Fólk 17 ára og eldra sem ekki hefur bílpróf getur ekki svarað til um bílæign. Fólk án bílprófs er því í öllum tilvikum farþegar í einkabíl, kjósi það þann ferðamáta.

Það þarf kannski ekki að koma neinum á óvart að hópurinn með flestar ferðir eru þeir sem eru með bílpróf og bíl til umráða, en einstaklingar í þeim hópi fara að meðaltali 4,4 ferðir yfir daginn (mynd 2.2). Það vekur hins vegar athygli að þegar horft er á hina, þ.e. þá sem eru án bílprófs, án bíls eða undir 17 ára, þá er meðalfjöldi ferða þessa hóps litlu minni eða 4,1 ferð. Í þessum hópi eru það augljóslega ungmenni yngri en 17 ára sem draga upp meðaltalið en sá hópur fer 4,2 ferðir (mynd 2.3). Fólk með bílpróf en án bíls fer nokkuð færri ferðir eða 3,9 ferðir að meðaltali. Af þeim hópum sem voru skoðaðir voru það 17 ára og eldri án bílprófs sem fara fæstar ferðir, eða 3,1 ferð (mynd 2.5).

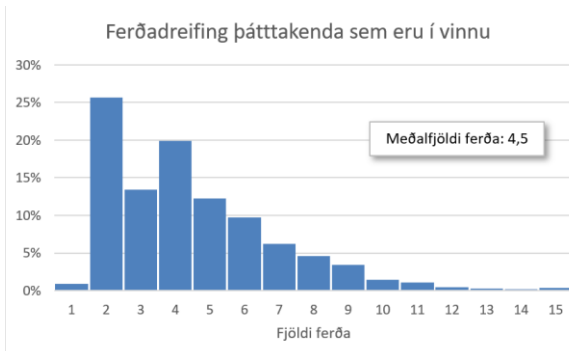
Ferðadreifing þessa hóps er auk þess nokkuð frábrugðin dreifingu hinna hópanna, þar sem næstum helmingur hópsins fer einungis tvær ferðir yfir daginn. Fyrir fólk 17 ára og eldri hefur tilvist bílprófs greinilega veruleg áhrif á ferðahegðun, þeir sem ekki hafa bílpróf fara færri ferðir en hinir hóparnir sem skoðaðir voru, og umtalsvert færri en þeir sem hafa bílpróf en ekki aðgang að bíl.

2.2 Bera saman ferðafjölda þeirra sem eru á atvinnumarkaði eða ekki, og samanburður við OECD gagnagrunn.

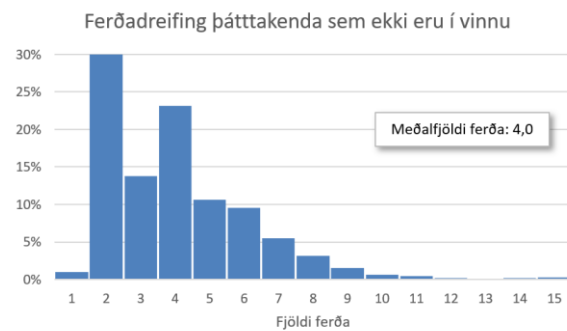
Þeir þátttakendur í 2017 könnuninni sem segjast vera í fullri vinnu eru 3185 talsins og í aukastarfi segjast vera 651. Þannig eru 3836 þátttakenda í vinnu eða hlutastarfi, eða 69%.

Þegar borin er saman ferðafjöldi þeirra sem eru í vinnu og þeirra sem ekki eru í vinnu fást eftirfarandi myndir. Í niðurstöðum könnunar er þetta sett fram þannig að „í vinnu“ eru þeir sem svara játandi spurningunni hvort þeir séu í vinnu, ýmist fullri vinnu eða aukastarfi. Nokkur fjöldi er í skóla en í aukavinnu og telst þá með hér, en skóli telst hins vegar ekki til atvinnu í þessu tilfalli. Á mynd 2.7 og mynd 2.8 má sjá dreifingu ferðafjölda þeirra sem

eru í vinnu og hinna sem eru ekki í vinnu. Líkt og sjá má eru þessar dreifingar mjög líkar, helsti munurinn liggur í styttri ferðum en hlutfallslega fleiri þeirra sem eru án vinnu fara færri ferðir eða færri en 5 ferðir. Einnig verður að hafa í huga að þeir sem eru í skóla (og ekki í vinnu/hlutastarfi) falla í hópinn „ekki í vinnu“ en ferðadreifing þess hóps er líklega svipuð þátttakenda sem eru í vinnu og mögulega skekkir það eitthvað þennan samanburð.

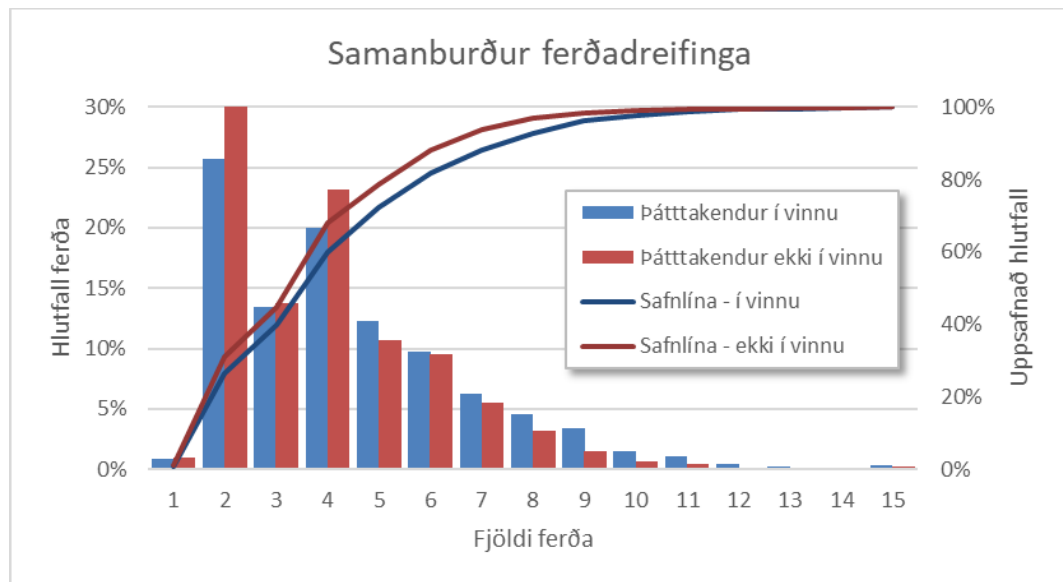


Mynd 2.7 Ferðadreifing þeirra þátttakenda könnunar sem eru í vinnu.



Mynd 2.8 Ferðadreifing þeirra þátttakenda könnunar sem ekki eru í vinnu.

Til að rýna betur í mismuninn milli þessara tveggja hópa (þ.e. í vinnu og ekki í vinnu) er sett hér fram stuðlarit þar sem fram koma báðar dreifingar með safnlínu fyrir uppsafnað hlutfall beggja (mynd 2.9).

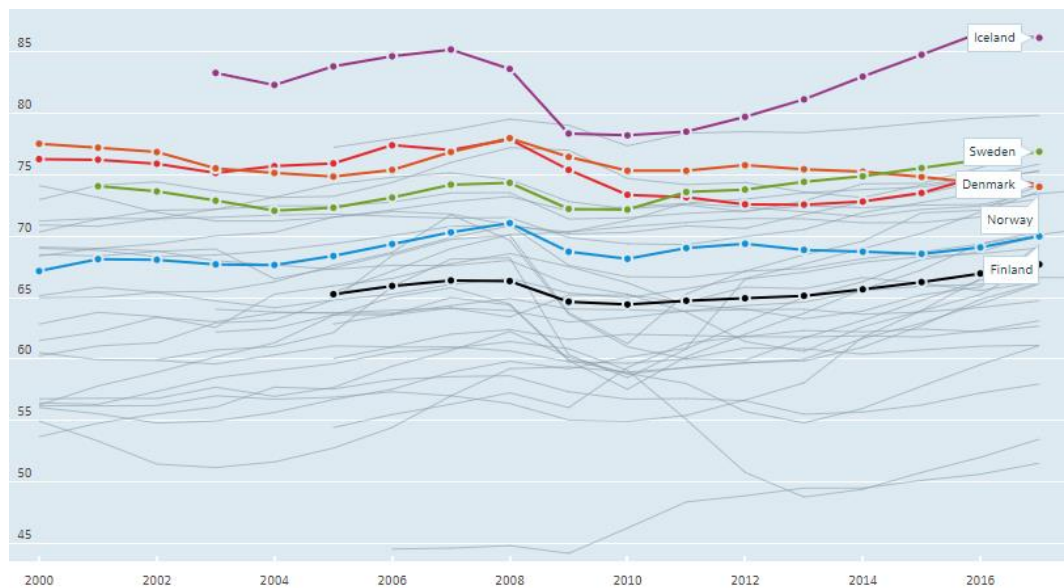


Mynd 2.9 Samanburður ferðadreifinga þátttakenda sem eru í vinnu og þeirra sem ekki eru í vinnu.

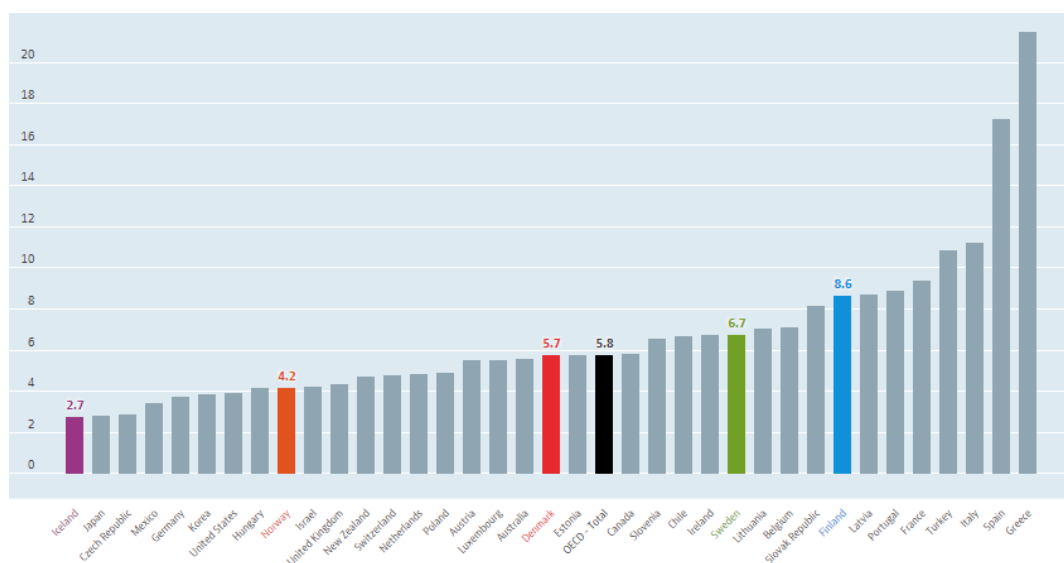
Þegar atvinnuþátttaka í OECD ríkjunum er skoðuð sést að hún er hæst á Íslandi, eða 86,1% atvinnubærs fólks en til þess hóps heyrir vinnufært fólk á aldrinum 15-64 ára. Á mynd 2.10 má sjá mynd frá upplýsingagátt OECD (data.oecd.org) sem sýnir atvinnuþátttöku í OECD ríkjunum sem hlutfall vinnandi fólks (15-64 ára) fyrir árin 2000-2017. Þar hefur Ísland jafnan verið hæst, t.d. var atvinnuþátttaka um 86% árið 2017.

Á sama hátt má sjá tölur um atvinnuleysi innan OECD ríkjanna. Á mynd 2.10 er sýnt atvinnuleysi í OECD ríkjunum árið 2017, en af þessari mynd má sjá að atvinnuleysi var

minnst á Íslandi af öllum OECD ríkjum árið 2017, eða 2,7% atvinnubærs fólks. Af þessu má sjá að atvinnuþátttaka fólks á Íslandi er með því hæsta sem gerist. Það er hins vegar ekki að sjá að atvinnuþátttaka hafi afgerandi áhrif varðandi ferðamyndun, í það minnsta er það ekki ráðandi þáttur. Fólki sem er án atvinnu virðist vera mjög hreyfanlegt þó vissulega sé meðalfjöldi ferða fólks án vinnu lægri en fólks með vinnu, eða 4,0 ferðir á dag samanborið við 4,5 ferðir að meðaltali. Fólki án atvinnu fer færri ferðir, það er óumdeilanlegt. Hins vegar eru hlutfallslega fleiri án atvinnu sem fara fáar ferðir (fjórar eða færri) heldur en fólki í vinnu. Að sama skapi er hlutfallslega fleira fólki með vinnu sem fer margar ferðir (fleiri en fjórar) sem dregur þannig upp meðaltalið.



Mynd 2.10 Atvinnuþátttaka í OECD ríkjum sem hlutfall vinnandi fólks (15-64 ára), fyrir árin 2000-2017. Þar hefur Ísland jafnan verið hæst með um 86% atvinnuþátttöku árið 2017. Svarta línan sýnir vegið meðaltal atvinnuþátttöku allra OECD ríkjanna. (heimild: data.oecd.org)

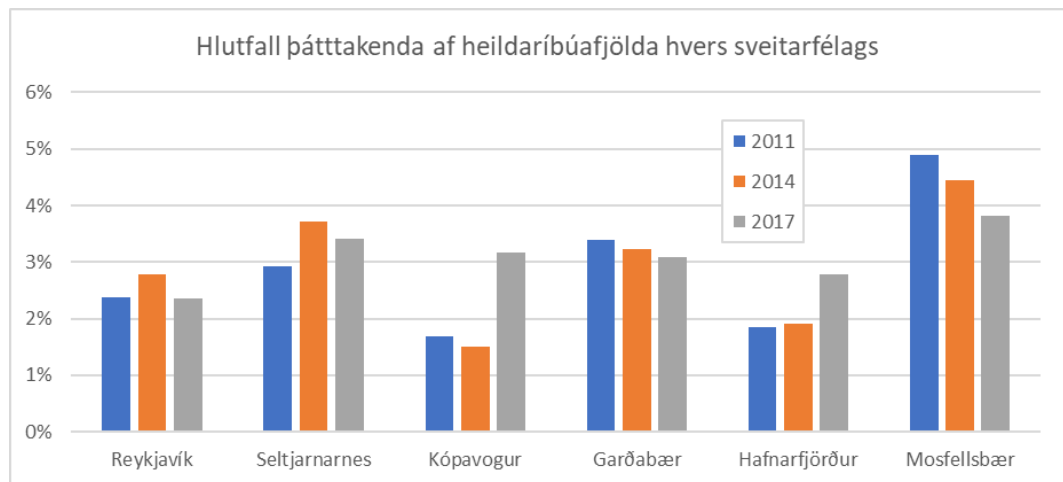


Mynd 2.11 Atvinnuleysi sem hlutfall vinnuafis í OECD ríkjum árið 2017. (heimild: data.oecd.org)

2.3 Skoða fjölda og svör þeirra sem fara engar ferðir í síðustu þrem ferðavenjukönnunum

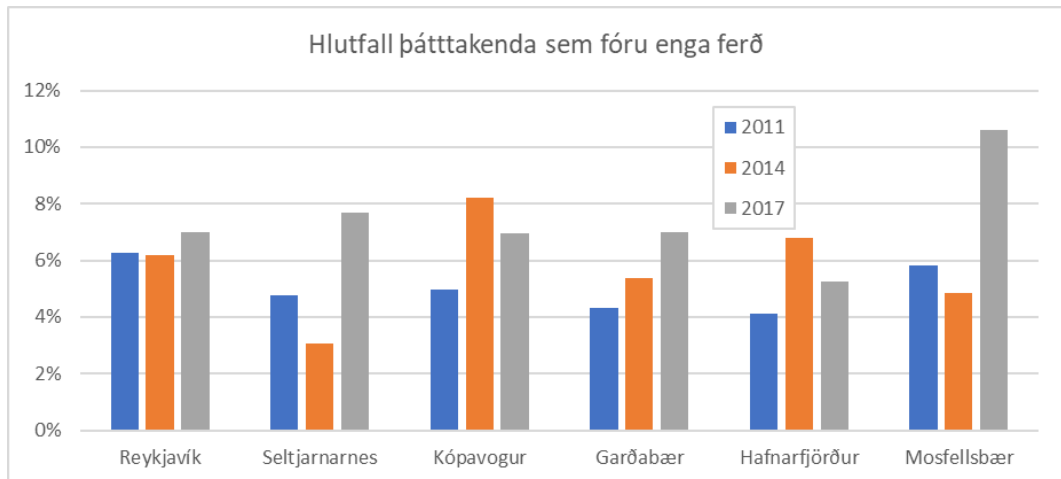
Ferðavenjukannanir fyrir höfuðborgarsvæðið voru gerðar árin 2011, 2014 og 2017 og hafa þær verið með sama sniði fyrir utan smávægilegar og óverulegar breytingar í svarmöguleikum og mikil áhersla hefur verið á innbyrðis samræmi kannana. Markmiðið hér var að reyna að koma auga á einhverja breytingu milli kannana, hvort einhverja leitni sé að finna í þeim niðurstöðum sem gefi vísbendingar um einhverja þróun.

Fyrst er sett hér fram stöplarit sem sýnir hlutfall þátttakenda af heildaríbúafjölda innan hvers sveitarfélags (mynd 2.12), í því skyni að leggja mat á mögulega breytingu milli kannana og innra samræmi. Í Reykjavík, á Seltjarnarnesi og í Garðabæ er óveruleg breyting á hlutfalli þátttakenda milli kannana. Hins vegar vekur hér athygli að árið 2017 fer hlutfall þátttakenda af heildaríbúafjölda í Kópavogi upp um ríflega 1,5% og um tæpt prósentustig í Hafnarfirði. Í Mosfellsbæ lækkar hins vegar hlutfallið um 0,5% milli kannana.



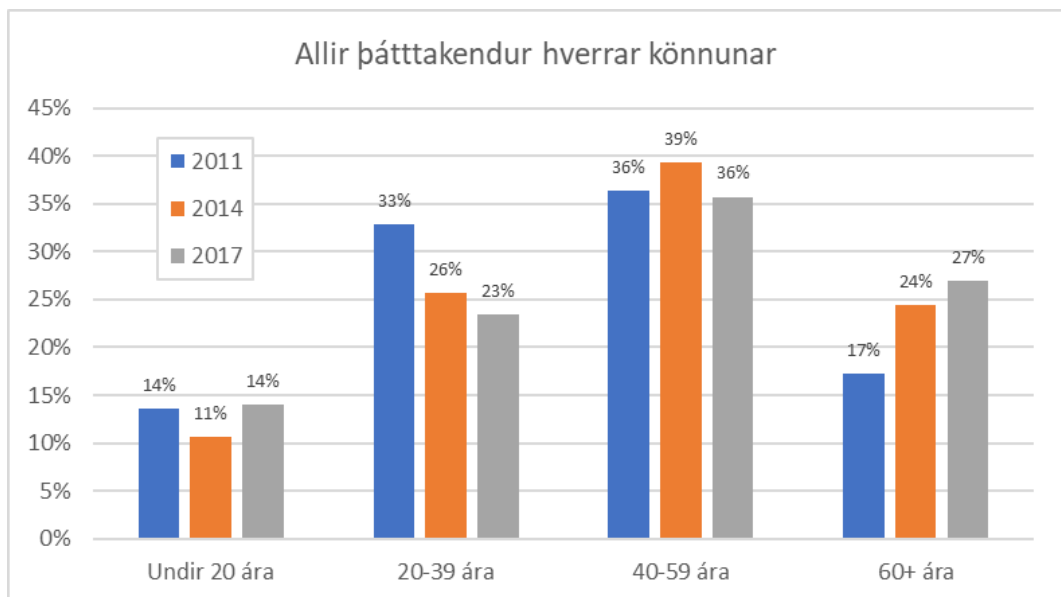
Mynd 2.12 Hlutfall þátttakenda síðustu þriggja ferðavenjukannana af heildaríbúafjölda hvers sveitarfélags

Á mynd 2.13 er svo sett fram hversu stórt hlutfall þátttakenda í hverju sveitarfélagi fór enga ferð yfir daginn, fyrir hverri könnun fyrir sig. Nánar tiltekið er hér um að ræða hversu stórt hlutfall þátttakenda hvers sveitarfélags fer enga ferð yfir daginn. Það vekur hér athygli hversu mikið þátttakendum í Mosfellsbæ og Seltjarnarnesi fjölga árið 2017 frá fyrri könnun sem fóru enga ferð.



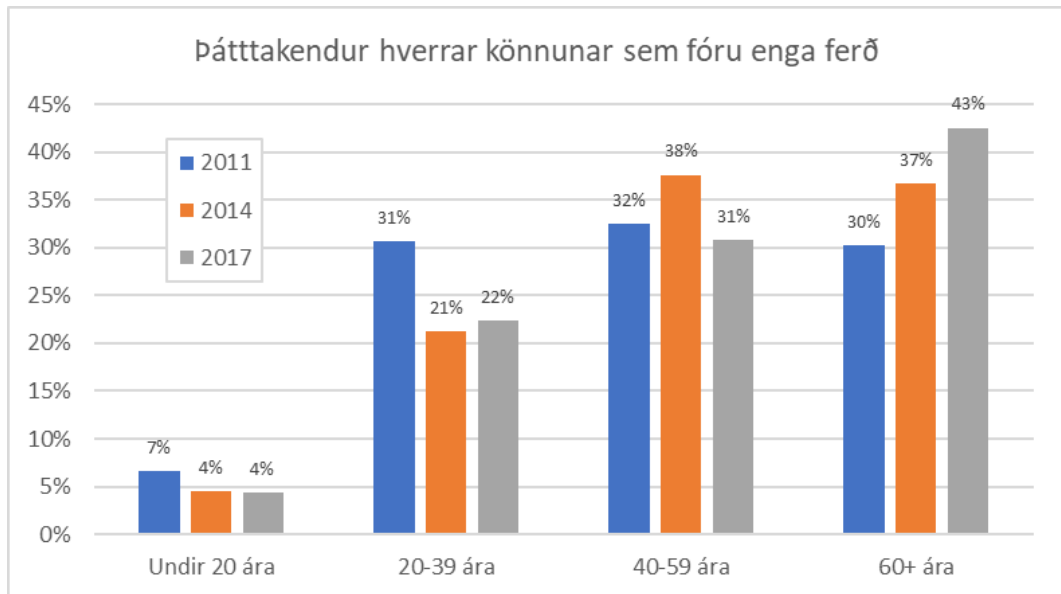
Mynd 2.13 Hlutfall þátttakenda úr hverju sveitarfélagi sem fóru enga ferð samkvæmt síðustu þremur ferðavenjukönnunum.

Þegar horft er á alla þátttakendur allra þriggja kannana má sjá dreifingu þeirra eftir aldursbilum, líkt og sýnt er á mynd 2.14. Til dæmis voru 33% þátttakenda í könnuninni árið 2011 á aldrinum 20-39 ára og 17% voru 60 ára og eldri. Árið 2017 var hlutfall 60+ ára hins vegar komið í 27% og hafði hlutfall þessa hóps þannig hækkað um 10 prósentustig. Að sama skapi hafði hlutfall 20-39 ára hópsins lækkað um 10 prósentustig.



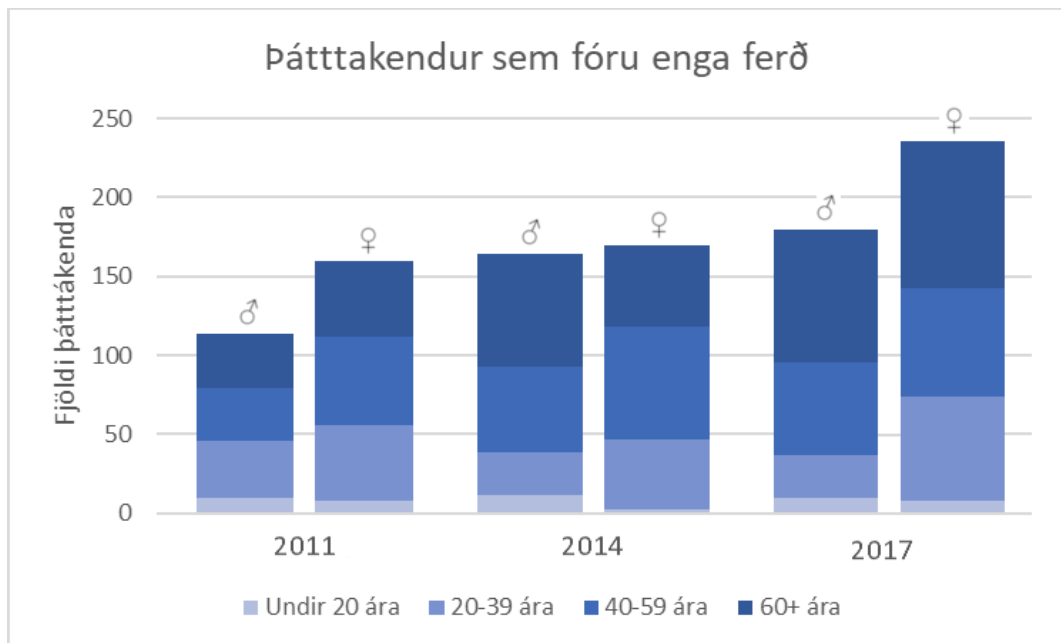
Mynd 2.14 Dreifing þátttakenda síðustu þriggja ferðavenjukannana eftir aldursbilum miðað við alla þátttakendur.

Þegar eingöngu er horft á þátttakendur sem fóru enga ferð á samsvarandi hátt fæst stöplarit samkvæmt mynd 2.15. Þar má sjá svipað mynstur þar sem fækkun verður í aldurshópnum 20-39 ára og umtalsverð fjölgun í aldurshópnum 60+ ára. Fjölgunin í 60+ hópnum sem fer enga ferð er mjög skýr eða ríflega 6 prósentustig milli kannana. Af þessu má sjá að þáttur 60+ í þessum þremur könnunum hefur vaxið jafnt og örugglega, og sá hlutur þessa hóps sem fer enga ferð hefur jafnframt vaxið jafnt og þétt.



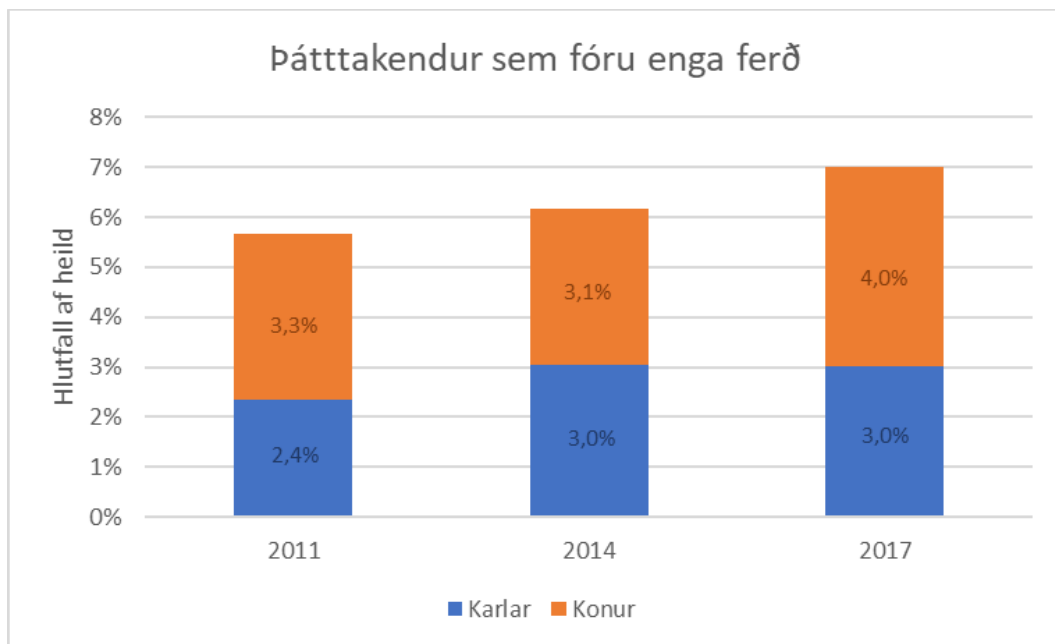
Mynd 2.15 Dreifing þátttakenda síðustu þriggja ferðavenjukannanna eftir aldursbilum miðað við þá sem fóru enga ferð yfir daginn, þar sem hlutfall miðast við aldursbil.

Til að fá betri mynd af þessari þróun er áhugavert að skoða muninn milli kynja. Þegar horft er á fjölda þátttakenda hvernar könnunar sem fóru enga ferð, eftir aldursbilum og kyni fæst stöplarit samkvæmt mynd 2.16. Sjá má að í bæði 2011 og 2017 könnunum eru fleiri konur en karlar sem fara enga ferð yfir daginn.



Mynd 2.16 Þátttakendur eftir kyni og aldri sem fóru enga ferð skv. niðurstöðum síðustu þriggja ferðavenjukannanna, þ.e. 2011, 2014 og 2017.

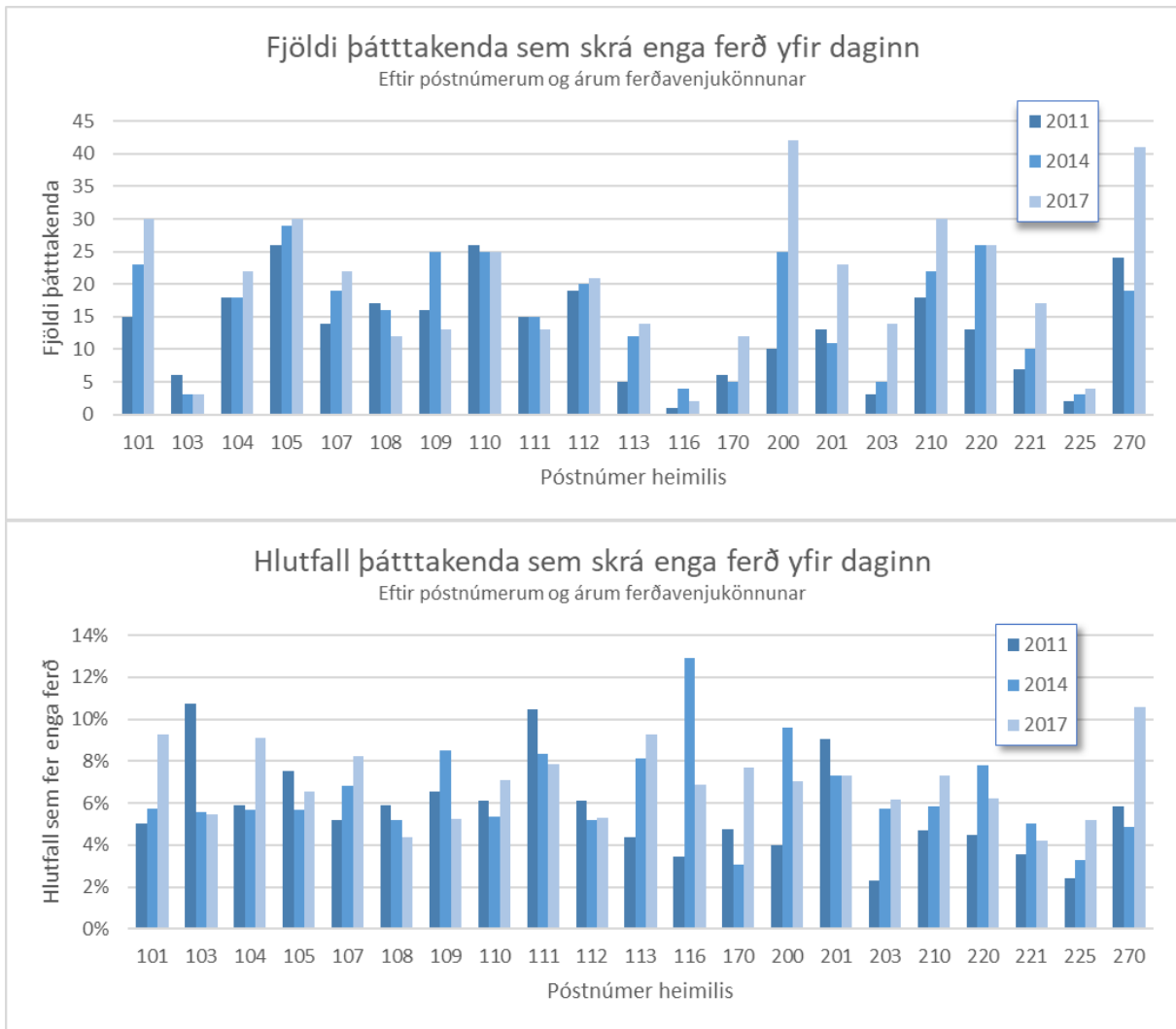
Þegar horft er á hlutfall þátttakenda sem fóru enga ferð af heildarfjölda þátttakenda fyrir hverja könnuna og skipt eftir kynjum fæst stöplarit samkvæmt mynd 2.17. Af þessu má sjá að heilt yfir eru það konur sem fara heldur færri ferðir en karlar. Engu að síður er hópurinn sem inniheldur karla 60+ ára sá hópur sem fjölga mest í milli kannana.



Mynd 2.17 Þátttakendur í síðustu þremur ferðavenjukönnunum sem fóru enga ferð, sem hlutfall af heildarfjölda þátttakenda hvernar könnunar.

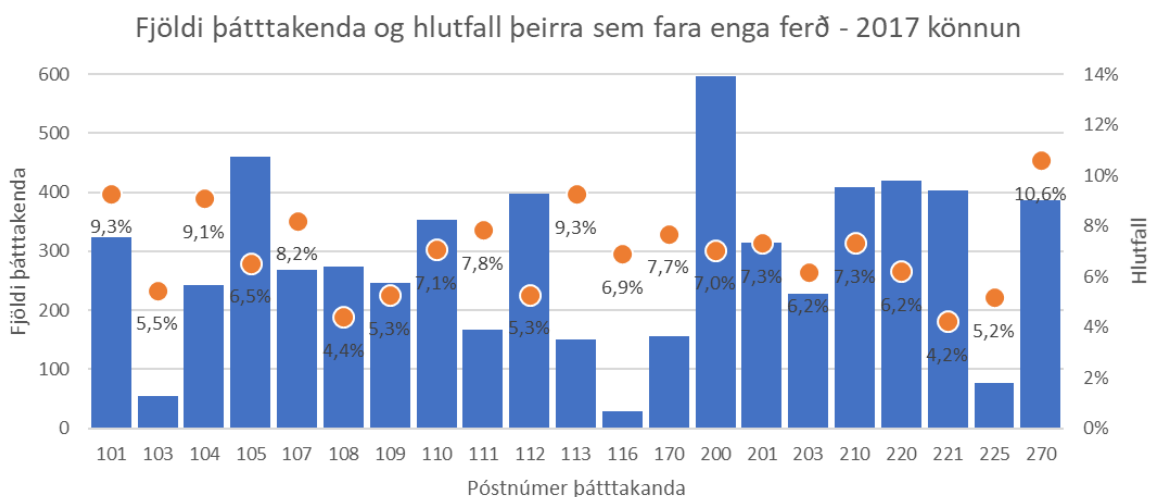
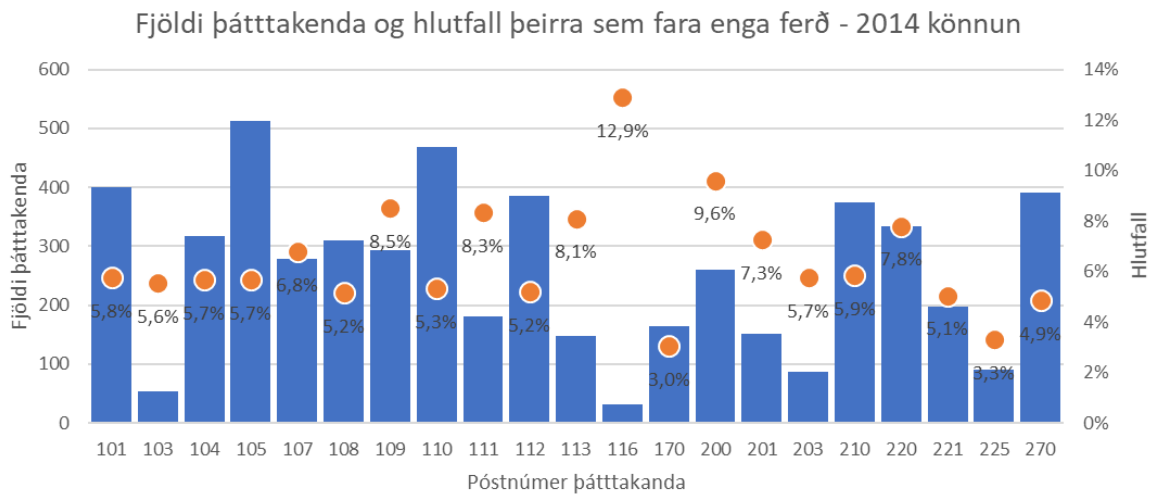
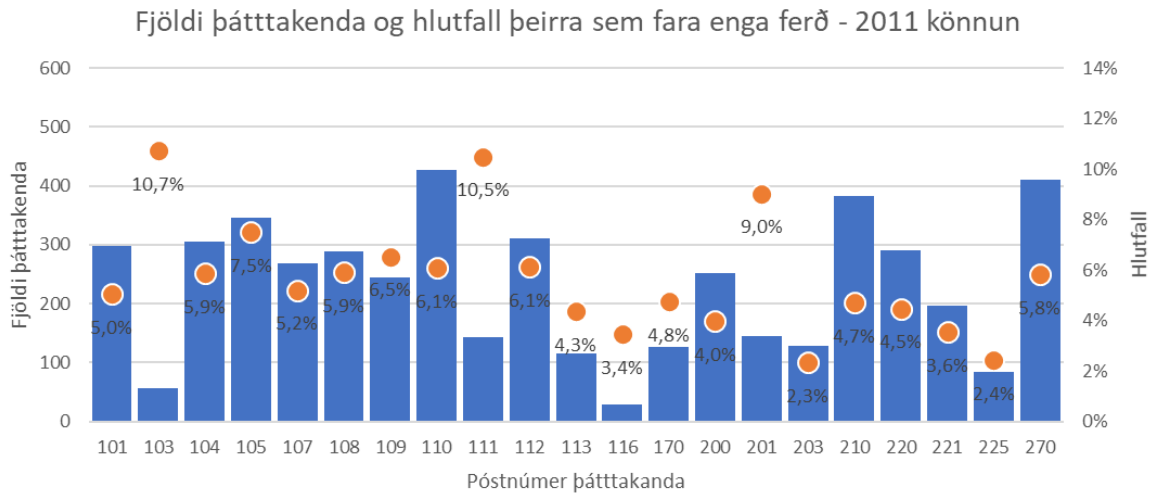
Í ferðavenjukönnuninni 2011 voru í heildina 4.847 þátttakendur og þar af voru 274 sem fóru enga ferð yfir daginn eða 5,7%. Í könnuninni 2014 voru í heildina 5.428 sem tóku þátt og af þeim fóru 335 enga ferð yfir daginn, eða 6,2%. Í 2017 könnuninni voru í heildina 5950 sem tóku þátt og þar af 416 sem fóru enga ferð yfir daginn, eða 7,0% aðspurðra. Hlutfall þeirra sem fóru enga ferð yfir daginn óx því úr um 1,3% (úr 5,7% í 7,0%). Heildarfjöldi þátttakenda í ferðavenjukönnuninni óx um 12% árið 2014 frá árinu 2011 og aftur um 10% árið 2017. Fjöldi þeirra sem fór enga ferð yfir daginn óx hins vegar um 22% milli kannana árin 2014 og 2011, og um 24% milli 2017 og 2014. Hlutfallslegur vöxtur fjölda þeirra sem fara enga ferð er því ríflega tvöfaldur á við hlutfallslegan vöxt heildarfjölda þátttakenda hvernar könnunar. Erlendar ferðavenjukannanir sýna hins vegar yfirleitt mun hærra hlutfall þeirra sem fara enga ferð yfir daginn, eða gjarnan eru vel yfir 20%. Viðamikil samanburðarrannsókn var gerð árið 2007 á fjölda ferðavenjukannana bæði í Bretlandi og Bandaríkjunum. Þar kemur fram að fyrir ferðavenjukönnun sem teygir sig yfir einn virkan dag (líkt og ferðavenjukönnun höfuðborgarsvæðisins) sé eðlilegt hlutfall þeirra sem fara enga ferð yfir daginn á bilinu 8% - 12%. Miðað við þetta má auðveldlega draga þá ályktun að Íslendingar séu mun meira á ferðinni en fólk í þeim löndum sem verið berum okkur helst saman við.

Séu niðurstöðurnar um „engar ferðir“ hins vegar settar í landfræðilegt samhengi og skoðaðar eftir pósthúmerum fæst mynd 2.18. Þar er annars vegar sýndur fjöldi þátttakenda hvernar könnunar sem skráir enga ferð, og hins vegar hlutfall af heildarfjölda þátttakenda innan hvers pósthúmers. Til útskýringar þá voru t.d. um 30 þátttakendur árið 2017 innan pósthúmers 101 sem skráðu enga ferð (fyrra stöplarit) og voru þeir um 9% þátttakenda innan þess pósthúmers (seinna stöplarit). Árið 2017 skráðu 42 þátttakendur í pósthúmeri 200 enga ferð og var það um 7% þátttakenda úr því pósthúmeri.



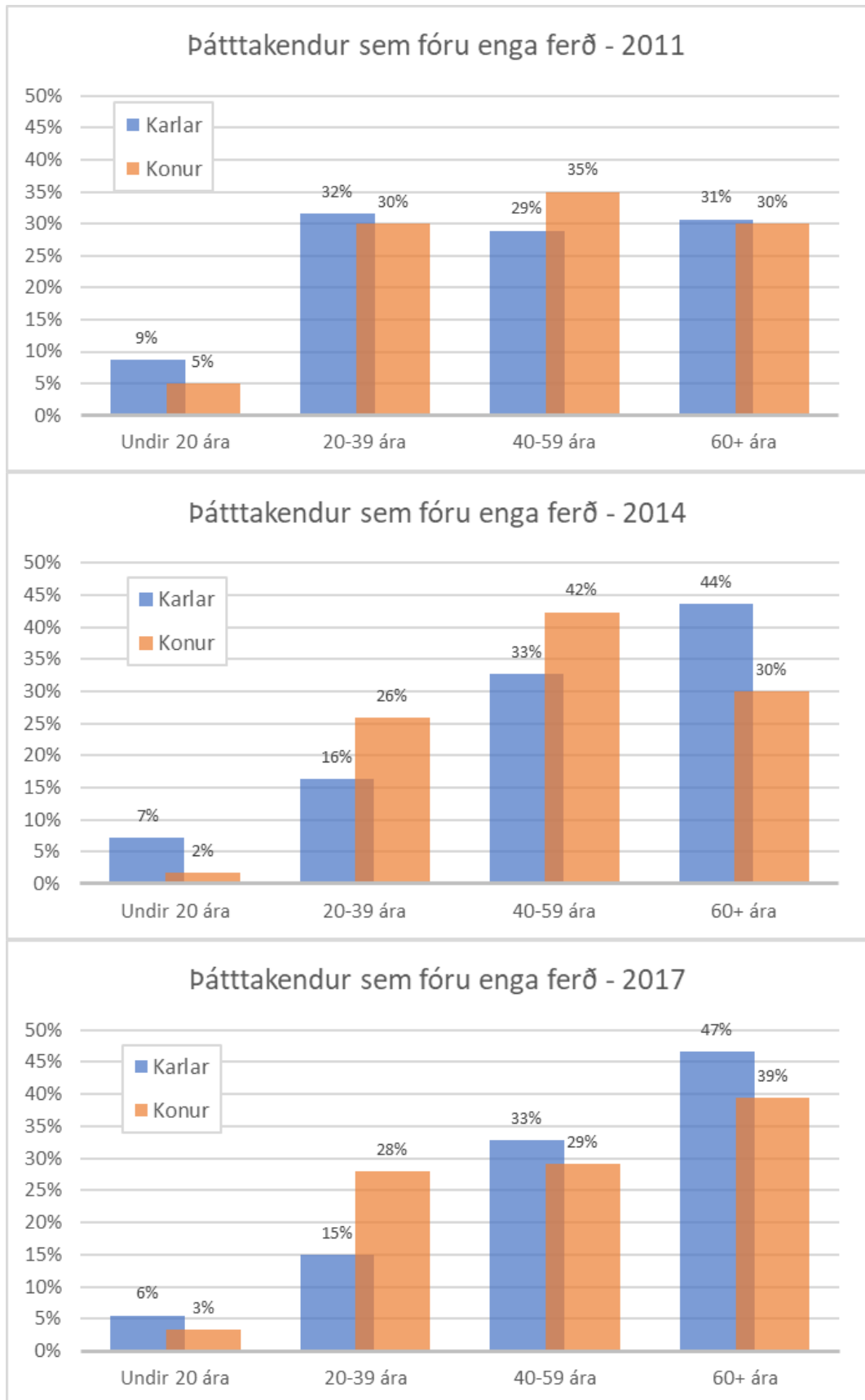
Mynd 2.18 Hér má sjá annars vegar fjölda þátttakenda sem skrá enga ferð yfir daginn og hins vegar hlutfall þátttakenda sem fer enga ferð, í báðum tilvikum innan póstnúmers.

Sé tekin saman heildarfjöldi þátttakenda innan hvers póstnúmers og hlutfall þeirra af íbúafjölda sem fara enga ferð, fyrir hverja könnun fyrir sig, fást niðurstöður samkvæmt stöplariti á mynd 2.19. Af því má sjá að árið 2011 voru flestir þátttakendur úr póstnúmeri 110 (um 420 talsins) en hlutfallslega flestir þátttakendur sem fóru enga ferð voru úr póstnúmeri 103 (10,7%). Árið 2014 voru flestir þátttakendur úr póstnúmeri 105 (ríflega 500 talsins) en hlutfallslega flestir sem fóru enga ferð voru úr póstnúmeri 116 (12,9%). Árið 2017 voru flestir þátttakendur úr póstnúmeri 200 (um 600 talsins) en hlutfallslega flestir sem fóru enga ferð voru úr póstnúmeri 270 (10,6%)



Mynd 2.19 Samanburður milli kannana eftir pósthúmerum á fjölda þátttakenda og hlutfalli þeirra sem fara enga ferð.

Þessi gögn gefa fljótt á litið ekki til kynna neina sérstaka leitni á ákveðna átt. Ef hins vegar mengi þátttakenda er brotið niður eftir aldursbilum og kyni fást niðurstöður samkvæmt mynd 2.20. Vaxandi vægi 60+ hópsins í hópi þeirra sem fara enga ferð er hér augljóst.

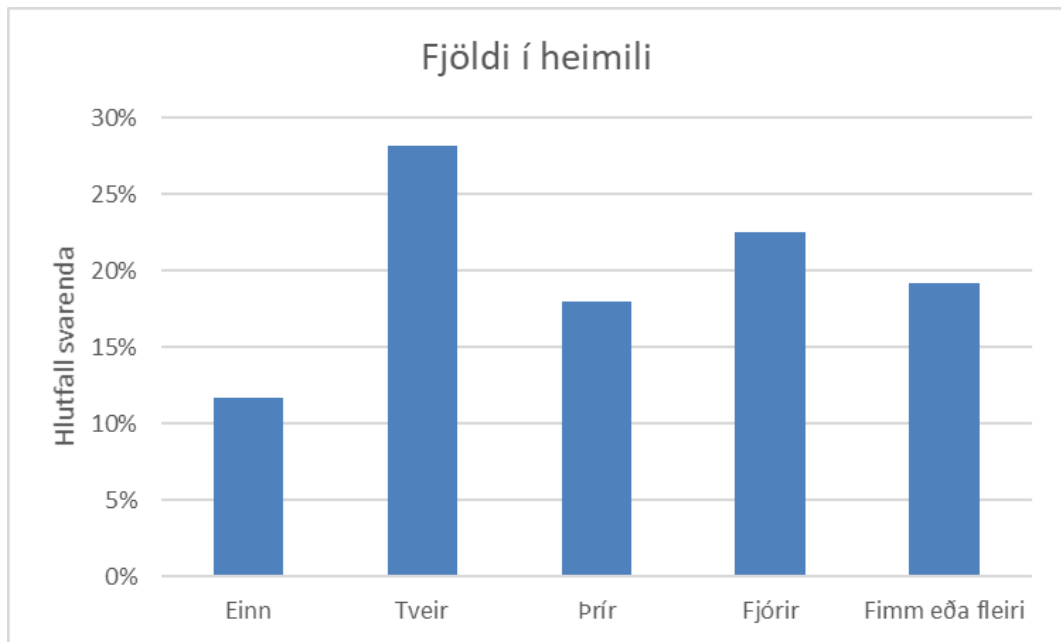


Mynd 2.20

Skipting þátttakenda síðustu þriggja kannana sem fóru enga ferð, skipt eftir kyni. Sem dæmi árið 2017 voru 6% karla sem fóru enga ferð, undir 20 ára aldri og 3% kvenna.

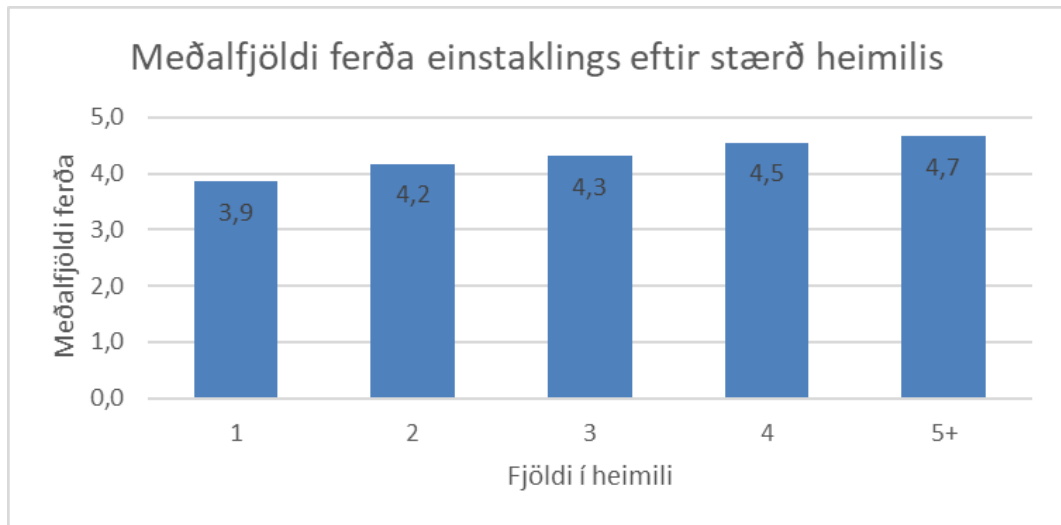
2.4 Bera saman ferðafjölda eftir fjölda í heimili.

Þegar niðurstöður ferðavenjukönnunar eru skoðaðar fyrir ferðafjölda eftir fjölda í heimili fæst mynd 2.21. 12% svarenda búa einir, í 28% tilfella búa tveir á heimili þess sem svarar, í 18% tilvika eru 3 í heimili, í 22% tilvika eru 4 í heimili og í 19% tilvika búa þar 5 eða fleiri. Af þessu má sjá að algengasta búsetumynstrið samkvæmt könnuninni eru tveir í heimili, í það minnsta er það þannig að stærstur hluti þeirra sem velja að taka þátt í ferðavenjukönnuninni búa á heimili sem telur tvo einstaklinga. Þetta segir vitanlega ekki til um algengasta búsetumynstrið á höfuðborgarsvæðinu þó þetta gefi vissulega vísbendingu.



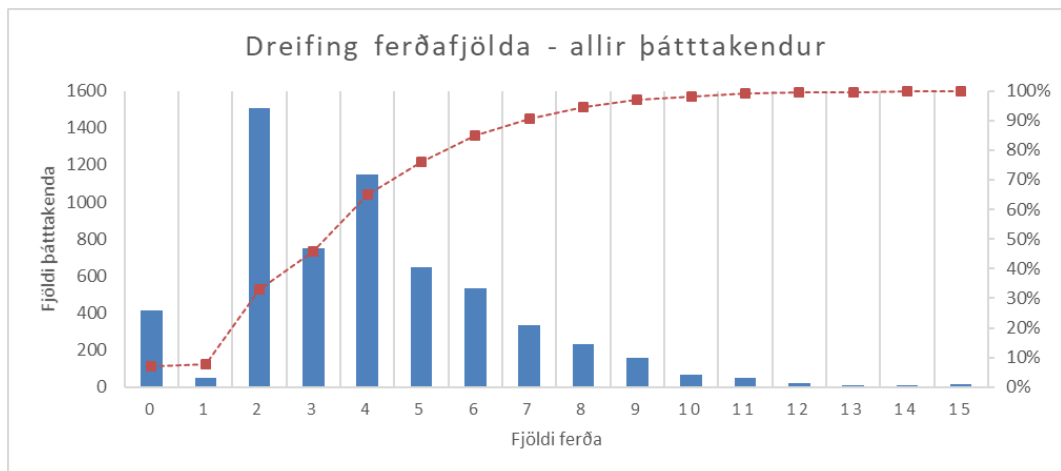
Mynd 2.21 Stöplarit sem sýnir hvernig þátttakendur skiptast eftir fjölda í heimili.

Að baki súlurits á mynd 2.21 eru allar ferðir eftir fjölda í heimili, óháð því hversu margar ferðir hver þátttakandi fer yfir daginn. Sé hins vegar horft á hvernig ferðafjöldi dreifist eftir fjölda í heimili fást niðurstöður samkvæmt mynd 2.22 og mynd 2.23, en á mynd 2.22 er sett fram meðalfjöldi ferða eftir fjölda í heimili og á mynd 2.23 er sýnt hvernig ferðafjöldinn dreifist fyrir heimili af mismunandi stærðum.



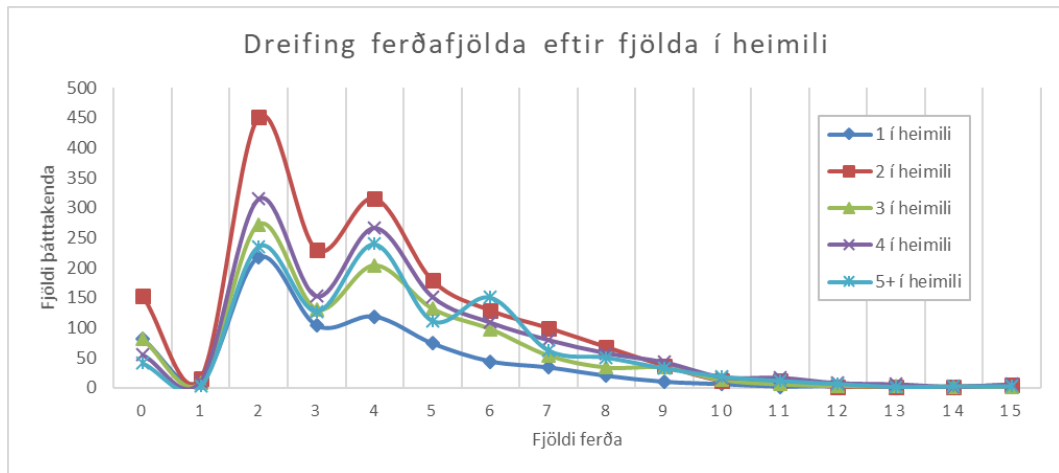
Mynd 2.22 Meðalfjöldi ferða einstaklings yfir allan daginn eftir stærð heimilis.

Á mynd 2.23 má sjá hvernig ferðafjöldi dreifist fyrir alla þátttakendur í könnuninni. Þannig fara flestir tvær ferðir eða um 1500 manns (25%). Punktalínan sýnir uppsafnað hlutfall þannig að um 76% þátttakenda fara 5 ferðir eða færri, 98% þátttakenda fara 10 ferðir eða færri o.s.frv.



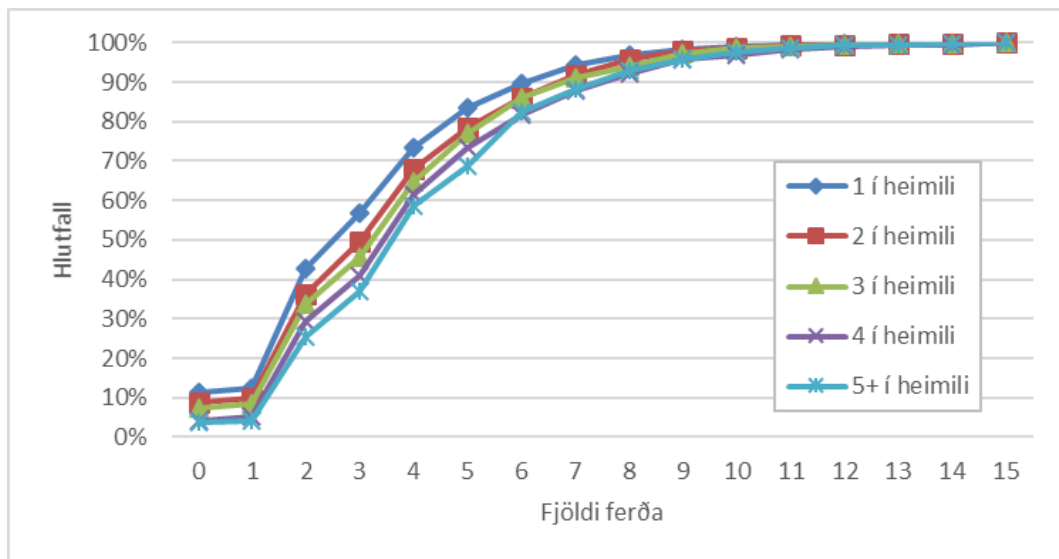
Mynd 2.23 Dreifing ferðafjölda fyrir alla þátttakendur í 2017 könnuninni, þ.e. fjöldi þátttakenda að baki tilteknum ferðafjölda. Punktalínan sýnir uppsafnað hlutfall þannig að um 76% þátttakenda fara 5 ferðir eða færri o.s.frv.

Þegar horft er á hvernig ferðafjöldi þátttakenda dreifist eftir stærð heimilis fæst mynd 2.24. Það er mikilvægt að átta sig á því að línuritíð segir ekki endilega að þeir sem búa í tveggja manna heimili fari flestar ferðir þó auðvelt sé að draga þá ályktun af áður nefndri mynd. Það er einfaldlega þannig að flestir þátttakendur búa á tveggja manna heimili, eða um 28% þátttakenda líkt og mynd 2.21 sýnir og þ.a.l. eru ferðir þess fólks fyrirferðamestar.



Mynd 2.24 Dreifing ferðafjölda fyrir alla þátttakendur eftir fjölda í heimili.

Það hversu margir búa á heimili þátttakanda hefur engu að síður tiltölulega lítil áhrif á uppsafnað svarhlutfall fjölda ferða fyrir þær heimilisstærðir sem í boði eru, líkt og sjá má á mynd 2.25.



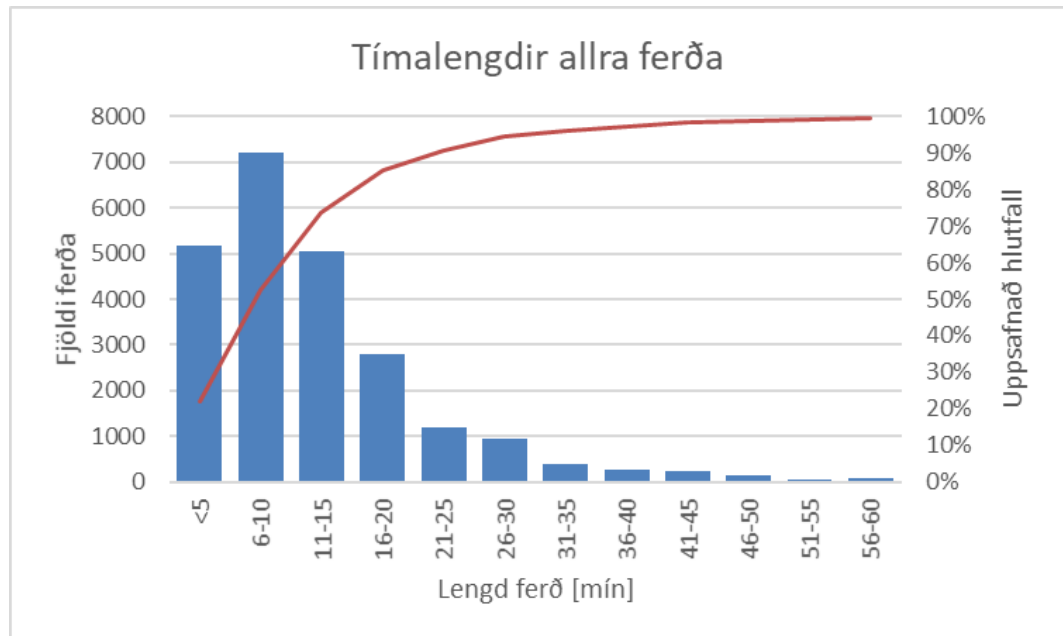
Mynd 2.25 Uppsöfnuð dreifing á ferðafjölda fyrir mismunandi heimilisstærðir.

2.5 Skoða nánar tengsl tímalengdar ferða og fjölda ferða

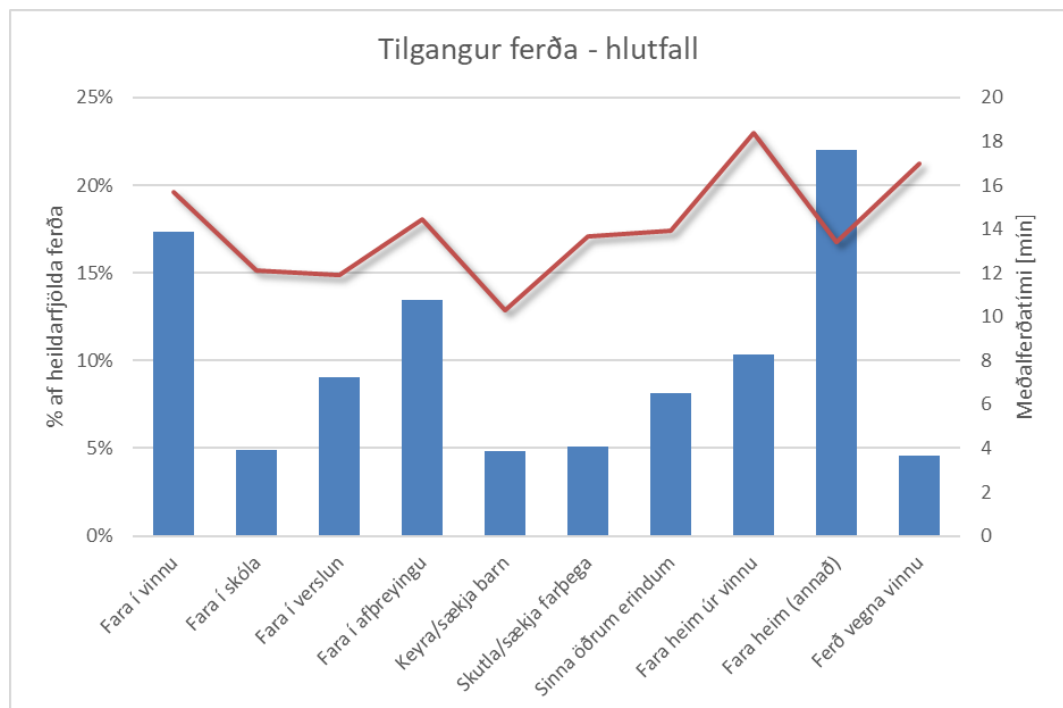
Af 23.975 ferðum 2017 könnunarinnar eru 302 sem ekki hafa skráða tímalengd ferðar. Í öllum þeim tilvikum er upphafs- eða endatími ekki uppgefin vegna þess að þátttakandi velur ýmist svarmöguleikana „vil ekki svara“ eða „veit ekki“. Þetta er einungis um 1,3% af öllum skráðum ferðum sem verður að kallast óverulegur fjöldi. Jafnframt eru 5 ferðir þar sem tímalengd ferðar er núll (0). Auk þess eru 22 ferðir sem ekki hafa neinn skráðan tilgang en virðast samt fullgildar ferðir engu að síður. Því til viðbótar eru 79 ferðir sem hafa engan skráðan ferðamáta, en þetta eru áður nefndar 22 ferðir og 57 til viðbótar. Þetta er auðvitað sáralítið hlutfall af heildarfjölda ferða, en hins vegar á ekki að vera hægt að skrá ferð án þess að skrá ferðamáta og tilgang ferðar. Vilji fólk ekki svara þessum

spurningum er hægt að velja möguleikann „vil ekki svara“ en það á ekki að vera mögulegt að sleppa því að svara þessum spurningum. Það býr einfaldlega til óparfa gat í gagnasettið þó gatið sé lítið hér. Þessum ferðum er því sleppt í frekari greiningum.

99,4% skráðra ferða eru 60 mínútur eða styttri, og þar af eru 94,6% ferða 30 mínútur eða styttri.



Mynd 2.26 Tímalengdarbreifing allra ferða í 2017 könnun. Um 95% ferða eru 30 mínútur eða styttri.



Mynd 2.27 Stöplarit sem sýnir hvernig ferðir í ferðavenjukönnun skiptast eftir ferðatilgangi. Jafnframt er lína sem sýnir meðalferðatíma fyrir hvern ferðatilgang.

Á mynd 2.27 er stöplarit sem sýnir hvernig ferðir skiptast eftir ferðatilgangi. Þar má sjá að algengasti tilgangur ferða er „Fara heim (annað)“ en í þeim flokki eru allar ferðir heim aðrar en ferðir úr vinnu, en um 22% ferða falla í þennan flokk. Þar á eftir kemur „Fara í vinnu“ með um 17% ferða. Hins vegar eru aðeins rétt rúmlega 10% ferða „Fara heim úr vinnu“ sem sýnir að umtalsvert fleiri fara beint í vinnuna heldur en beint heim úr vinnunni. Þetta er mjög eðlilegt, fólk fer frekar beint í vinnuna heldur en beint heim úr vinnunni. Fólk sækir börnin, fer í búð, afþreyingu eða hvaðeina annað.

Út úr þessu grafi má líka sjá að fyrir mismunandi tilgang ferða sem tilgreindir eru í könnuninni er meðalferðatími ferða heim úr vinnu hæstur, eða um 18 mínútur að meðaltali, sem helgast líklega af því að þessar ferðir eru væntanlega langflestar farnar á annatíma í umferðinni og taka þ.a.l. lengri tíma. Einnig er mikilvægt að hafa í huga að þú ferð „heim“ hvar sem þú vinnur en aðrar ferðir (t.d. í búð) eru breytilegri. Þessar ferðir eru hins vegar aðeins rétt rúm 10% allra ferða. Sá ferðatilgangur sem er algengastur samkvæmt könnun er „fara heim (annað)“ sem eru ferðir heim úr hvers konar tómstundum o.þ.h. Væntanlega eru þessar ferðir farnar að langmestu leyti utan annatíma enda meðalferðatími um fjórum mínútum styttri en ferð heim úr vinnu.

3 Samantekt

Tilgangur þessa verkefnis var að leita svara við þeim spurningum sem settar eru fram í inngangi. Leitað hefur verið svara í niðurstöðum síðustu þriggja ferðavenjukannana fyrir höfuðborgarsvæðið, sem framkvæmdar voru árin 2011, 2014 og 2017, þó megináhersla sé hins vegar lögð á 2017 könnunina.

Flestar ferðir fara þeir einstaklingar sem eru með bílpróf og bíl til umráða. Það vekur hins vegar athygli að meðalfjöldi ferða hinna hópanna er litlu minni, þ.e. þeirra sem eru án bílprófs, án bíls eða undir 17 ára, þá er. Ungmenni yngri en 17 ára draga upp meðaltalið, en fólk með bílpróf en án bíls fer færri ferðir að meðaltali. Hópurinn 17 ára og eldri án bílprófs virðist fara fæstar ferðir. Ferðadreifing þessa hóps er auk þess nokkuð frábrugðin dreifingu hinna hópanna og hefur tilvist bílprófs greinilega veruleg áhrif á ferðahegðun. Þeir sem ekki hafa bílpróf fara færri ferðir en hinir hóparnir sem skoðaðir voru, og umtalsvert færri en þeir sem hafa bílpróf en ekki aðgang að bíl.

Af OECD ríkjunum er atvinnuþátttaka hæst á Íslandi. Á sama hátt sýna tölur að atvinnuleysi innan OECD ríkjanna var minnst á Íslandi af öllum aðildarríkjunum árið 2017. Atvinnuþátttaka fólks á Íslandi er því með því hæsta sem gerist. Hins vegar er ekki að sjá að atvinnuþátttaka hafi ráðandi áhrif varðandi ferðamyndun. Fólk sem er án atvinnu virðist vera mjög mikið á ferðinni þó vissulega sé meðalfjöldi ferða fólks án vinnu lægri en fólks með vinnu. Fólk án atvinnu fer færri ferðir, en hins vegar eru hlutfallslega fleiri án atvinnu sem fara fáar ferðir (fjórar eða færri) heldur en fólk í vinnu. Að sama skapi er hlutfallslega fleira fólk með vinnu sem fer margar ferðir (fleiri en fjórar) sem dregur þannig upp meðaltal vinnandi fólks.

Fyrir heildarfjölda þátttakenda innan hvers pósthúms og hlutfall þeirra af íbúafjölda sem fara enga ferð má sjá að árið 2011 voru flestir þátttakendur úr pósthúmi 110 en hlutfallslega flestir þátttakendur sem fóru enga ferð voru úr pósthúmi 103. Árið 2014 voru flestir þátttakendur úr pósthúmi 105 en hlutfallslega flestir sem fóru enga ferð voru úr pósthúmi 116. Árið 2017 voru flestir þátttakendur úr pósthúmi 200 en hlutfallslega flestir sem fóru enga ferð voru úr pósthúmi 270. Þessi gögn gefa fljótt á litið ekki til kynna neina sérstaka leitni á ákveðna átt. Ef hins vegar mengi þátttakenda er brotið niður eftir aldursbilum og kyni fást áhugaverðar niðurstöður sem sýna vaxandi vægi 60+ hópsins í hópi þeirra sem fara enga ferð. Þannig er greinilega fjölgun þeirra sem fara enga ferð yfir daginn í elsta aldurshópnum, og er það klárlega tilefni til frekari skoðunar.

Flestir fara tvær ferðir á dag eða um 25% þátttakenda. Jafnframt fara 76% þátttakenda 5 ferðir eða færri og 98% þátttakenda fara 10 ferðir eða færri. Algengasti tilgangur ferða er „Fara heim (annað)“ en í þeim flokki eru allar ferðir heim aðrar en ferðir úr vinnu og þar á eftir kemur „Fara í vinnu“. Hins vegar eru aðeins rétt rúmlega 10% ferða „Fara heim úr vinnu“ sem sýnir að umtalsvert fleiri fara beint í vinnuna heldur en beint heim úr vinnunni. Þetta hlýtur að teljast mjög eðlilegt, það þarf að sækja börnin, kaupa í matinn og þess háttar á leiðinni heim.

Fyrir mismunandi tilgang ferða sem tilgreindir eru í könnuninni er meðalferðatími ferða heim úr vinnu hæstur sem helgast líklega af því að flestar þessar ferðir eru farnar á annatíma í umferðinni og taka þ.a.l. lengri tíma. Þessar ferðir eru hins vegar aðeins rétt rúm 10% allra ferða. Sá ferðatilgangur sem er algengastur samkvæmt könnun er „fara heim (annað)“ sem eru ferðir heim úr hvers konar tómsendum o.þ.h. Væntanlega eru þessar ferðir farnar að utan annatíma enda meðalferðatími um fjórum mínútum styttri en ferða heim úr vinnu.

4 Heimildir

Capacent Gallup, 2011. *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins*, heildarskýrsla október – desember 2011.

Capacent Gallup, 2014. *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins*, Heildarskýrsla, október – nóvember 2014.

Gallup, 2017. *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins*, Heildarskýrsla, október – nóvember 2017.

VSÓ Ráðgjöf, 2018 *Ferðir á einstakling - samanburðarathugun á gerð og úrvinnslu ferðavenjukannana héraðs og erlendis*, janúar 2018.