

Ferðamynstur og ferðafjöldi Höfuðborgarsvæðið



Ferðamynstur og ferðafjöldi Höfuðborgarsvæðið

VIAPLAN.IS

lilja@viaplan.is

Skýrsla 2016-04

30.mars 2016

Efinsyfirlit

1	Inngangur.....	4
2	Niðurstöður - samantekt	5
3	Bakgrunnur og forsaga	7
4	Höfuðborgarsvæðið Íbúafjöldi og atvinna.....	8
5	Forsendur og framkvæmd	10
5.1	Ferðafjöldi (Trip Generation rates).....	10
5.2	Búseta og ferðamynstur (Commuting patterns)	11
6	Niðurstöður – Ferðafjöldi	13
7	Niðurstöður - bakgrunnsupplýsingar.....	17
7.1	Kyn og aldur	17
7.2	Menntun	18
7.3	Möguleiki á að vinna heima.....	20
7.4	Ferðamáti	20
7.5	Ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu	22
7.6	Ef þér býðist draumastarfið ?	24
8	Niðurstöður –ferðamynstur	28
8.1	Búsetumynstur – Landspítalinn Hringbraut	32
8.2	Búsetumynstur - Actavis.....	36
8.3	Búsetumynstur - Borgartún	39
8.4	Búsetumynstur - Garðabær	42
8.5	Búsetumynstur Mosfellsbær	46
8.6	Ferðamynstur Reykjavík fyrir vestan Kringlumýrarbraut	49
8.7	Ferðamynstur Reykjavík milli Kringlumýrarbrautar og Höfðabakka	51
8.8	Ferðamynstur Reykjavík austan við Elliðaár og Höfðabakka	53
8.9	Ferðamynstur – Kópavogur	55
8.10	Ferðamynstur Hafnarfjörður	57
8.11	Ferðamynstur - Garðabær	59
8.12	Ferðamynstur - Mosfellsbær	61
9	Samánburður við Austurland.....	63
10	Viðauki 1 - íbúafjöldi á landinu öllu (sveitarfélög með >300 íbúa).....	67
11	Viðauki 2 - spurningalistinn	68

1 Inngangur

Tilgangur verkefnisins er annars vegar að rannsaka ferðafjölda við vinnustaði á höfuðborgarsvæðinu og hins vegar að kanna búsetu starfsólks á vinnustöðunum.

Ferðamynstur eru erlendis fundin þannig að búseta fólks og starfsstöð er samkeyrð í gagnabönkum hagstofu viðkomandi lands. Hérlandis finnast því miður ekki upplýsingar um starfsstöðvar fólks í opinberum gagnagrunnum, heldur einungis hjá fyrirtækjunum sjálfum eða bara alls ekki. Vonir standa til að þessar upplýsingar verði aðgengilegar á næstu árum, en á meðan svo er ekki, er til önnur leið til að finna þessi mynstur, þ.e. að spyrjast fyrir hjá fyrirtækjum og starfsmönnum sjálfum. Spurningaleiðin getur gefið góða mynd af ferðamynstri og nýst upp að vissu marki í faglegar greiningar í skipulags- og samgöngumálum.

Markmiðið með verkefninu var að búa til gagnasafn um ferðamyndun og ferðamynstur. Slíkt gagnasafn yrði sambærilegt við erlend gagnasöfn sem á ensku kallast „Trip generation rates“ og „Commuting patterns“

Slík gagnasöfn styrkja verulega forendur greininga sem vinna þarf í tengslum við Samgönguáætlun, Svæðisskipulag og Aðalskipulag ásamt forsendum annarra minni staðbundinna greininga.

Samhliða þessu verkefni var svipað verkefni unnið fyrir Mið-Austurland sem nefnist "Vinnusóknarmynstur og vinnusóknarsvæði Austurland". Það verkefni er þó frábrugðið að því leiti að ekki var skoðaður ferðafjöldi við vinnustaði (Trip generation rates) heldur var áherslan á ferðamynstur (commuting patterns) á svæðinu og út frá því reynt að skilgreina svokölluð vinnusóknarsvæði. Engu að síður eru niðurstöður verkefnanna borin saman þar sem við á, þar sem áhugavert er að sjá hvort hegðun fólks er öðruvísi á Austurlandi en á Höfuðborgarsvæðinu.

Þetta verkefni fyrir höfuðborgarsvæðið er hins vegar þeim takmörkunum háð að það byggir eingöngu á svörum frá um 20 fyrirtækjum og því er ekki hægt að heimfæra niðurstöðurnar yfir á alla íbúa höfuðborgarsvæðisins.

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

Þakkir fá Ásta Þorleifsdóttir hjá Innanríkisráðuneytinu, Einar Jónsson hjá skipulagsstofnun, Árni Ragnarsson hjá Byggingastofnun og Hrafnkell Proppé Svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins, sem aðstoðuðu við verkefnið.

2 Niðurstöður - samantekt

Verkefnið var tvíþætt:

A: Rannsaka fjölda bílferða (e. Trip generation rates) við mismunandi vinnustaði á höfuðborgarsvæðinu

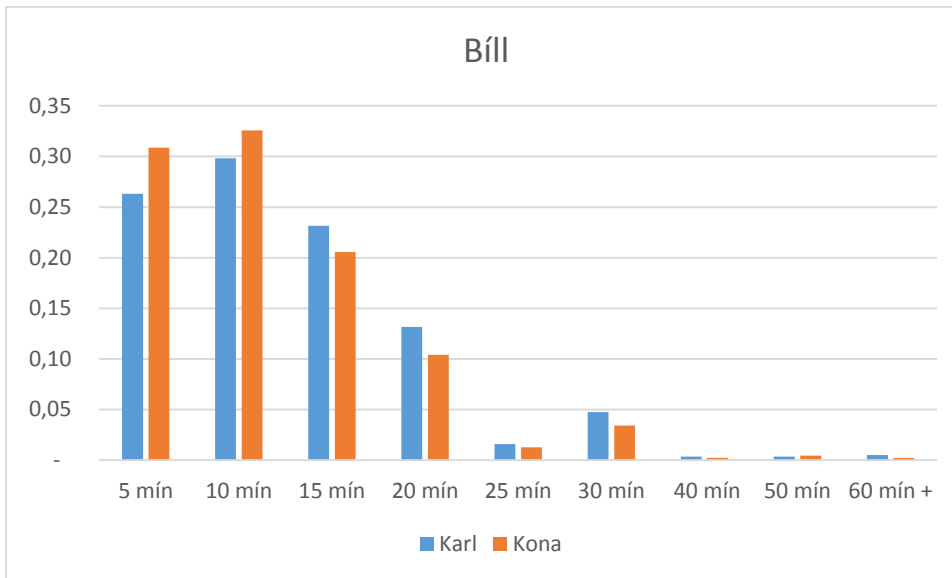
B: Rannsaka búsetu starfsfólks til að fá hugmynd um ferðamynstur (commuting patterns) við vinnustaði.

Niðurstöður úr A hluta verkefnisins um ferðafjölda við mismunandi vinnustaði á höfuðborgarsvæðinu sýna skýrt að ferðafjöldinn er mjög mismunandi eftir því um hvaða tegund húsnæðis er að ræða. Þannig er verslunarhúsnæði á borð við Bónus með upp undir 1,5 bílferð á hvern fermeter húsnæðis á meðan skrifstofuhúsnæði á borð við Actavis og Íslandsbanka Kirkjusandi eingöngu með 0,12 bílferðir á hvern fermeter. Niðurstöðurnar voru bornar annars vegar saman við danska Turrate verkefnið og eru í nær öllum tilfellum innan 25% skekkjumarka hvort sem litið er til bílferðafjölda á hvern starfsmann eða á hvern fermeter húsnæðis. Hins vegar voru niðurstöðurnar einnig bornar sama við umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins og þar sýna niðurstöður um 25% fleiri bílferðir heldur en niðurstöður umferðarlíkansins sýna þegar heildin er skoðuð. Þegar innri dreifing eftir tegundum húsnæðis er hins vegar munurinn meiri, þar sem umferðarlíkan ofátætlar ferðir við skrifstofuhúsnæði um rúm 100% en vanátætlar á móti ferðir við verslunarhúsnæði um rúmlega 100%.

Niðurstöður rannsóknarinnar sýna á nokkuð skýran hátt hversu mikilvægt er að safna gögnum um ferðafjölda við mismunandi tegundir húsnæðis því að niðurstöður eru mjög mismunandi eftir því um hvaða tegund húsnæðis er að ræða og það getur haft töluvert mikil áhrif á ýmsar hönnunarforsendur í samgöngumálum. Það er von höfundar að tækifæri gefist til að skoða fleiri tegundir atvinnuhúsnæðis í framtíðinni til að stækka gagnabankann.

Megintilgangur B hluta verkefnisins var að fá hugmynd um ferðamynstur (e. Commuting patterns) á höfuðborgarsvæðinu. Rammi verkefnisins bauð ekki upp á að gera fulla greiningu á höfuðborgarsvæðinu með því að velja úrtak sem var jafndreift varðandi aldur, kyn og menntun heldur er eingöngu um nokkurs konar stikkprufu að ræða og því ekki hægt að heimfæra niðurstöðurnar beint yfir á alla íbúa höfuðborgarsvæðisins. Þó svo að verkefnið hafi verið stikkprufa svöruðu engu að síður 1.935 aðilar spurningalista verkefnisins og þar sem fyrirtækin sem tóku þátt voru ágætlega dreifð um höfuðborgarsvæðið sýna niðurstöðurnar nokkuð skýrt að ferðamynstur fólks er töluvert mismunandi bæði eftir því hvar það vinnur en einnig hvar það býr.

Helstu niðurstöður úr B hluta verkefnisins um ferðamynstur sýnir að langstærstur hluti þáttakenda ferðast innan við 10-12 km vegalengd til vinnu eða á bilinu 85-95% svarenda. Ennfremur er á bilinu 55-80% svarenda sem búa í undir 8 km vegalengd frá vinnu. Þáttakendur voru ennfremur spurðir spurningarinnar "ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu hversu langt væri hún frá heimili þínu" til þess að reyna að fá fram nokkurs konar óska vegalengd fólks. Svörin við því má sjá á grafi 2-1 þar sem kemur skýrt fram að mikill meirihluti eða um 60% svarenda vildi hafa vinnuna í eingöngu 10 mínútna fjarlægð með bíl, sem passar ágætlega við að raunvegalengdir flestra svarenda voru undir 10-12 km.



Graf 2-1 Fjarlægð frá vinnu í bíl ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu.

Þar sem vegalengdir enda á milli á höfuðborgarsvæðinu frá Hafnarfirði til Mosfellsbæjar er um 25 km sýna þessar niðurstöður einnig að svæðið er kannski ekki alveg jafn mikil heild og oft er haldið fram.

Niðurstöðurnar sýna í það minnsta nokkuð skýrt að fólk sem vinnur eða býr í Hafnarfirði er með þungann af sínum ferðum á suðurhluta höfuðborgarsvæðisins á meðan að fólk sem vinnur eða býr í Mosfellsbæ er með þungann af sínum ferðum á austurhluta höfuðborgarsvæðisins.

Niðurstöðurnar sýna einnig nokkuð skýrt að vesturhluti Reykjavíkurborgar er með mikið aðdrattarafl vinnulega séð enda er mikið af stærstu vinnustöðum landsins staðsett þar. Jafnframt kemur nokkuð skýrt fram að tegund starfa hefur mikil áhrif á ferðamynstur fólks. Þannig sýndu svör frá starfsfólki sveitarfélaganna Garðabæjar og Mosfellsbæjar að það fólk býr langflest og starfar á sama stað á meðan starfsfólk Landspítalans og Actavis ferðast töluvert lengra að. Þannig er nokkuð víst að störf sem hægt er að sinna víða (t.d kennarar) leiða til þess að fólk finnur sér starf nálægt heimili á meðan sérhæfðari störf á borð við Landspítalann og Actavis leiða til þess að fólk sættir sig við að keyra lengri vegalengdir til vinnu.

Þar sem niðurstöðurnar eru einungis svör um 20 fyrirtækja verður verkefnið að skoðast með það í huga, og það sem er hvað mikilvægast að fólk hafi í huga við lestur þessa verkefnis er hversu mikið ánægjulegra lesturinn væri ef við hefðum heildar gagnasett tiltækt fyrir allt höfuðborgarsvæðið. Þannig væri hægt að svara með vissu að við t.d. vitum í raun hversu margir Hafnfirðingar starfa í Hafnarfirði og hversu margir Reykvíkingar starfa í Reykjavík.

Höfundur verkefnisins skorar því á stjórnslu landsins að bæta úr þessu og ráðast hið snarasta í heildstæða gagnaöflun.

3 Bakgrunnur og forsaga

Árið 2007 var unnin skýrsla fyrir rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar sem heitir „Störf inn í umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins“

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Storfiumferdarlikan/\\$file/St%C3%B6rf%20%C3%AD%20umfer%C3%B0arl%C3%ADkan.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Storfiumferdarlikan/$file/St%C3%B6rf%20%C3%AD%20umfer%C3%B0arl%C3%ADkan.pdf)

Þar kemur fram að upplýsingar um starfafjölda á höfuðborgarsvæðinu liggur ekki fyrir hjá Hagstofunni líkt og tíðkast erlendis.

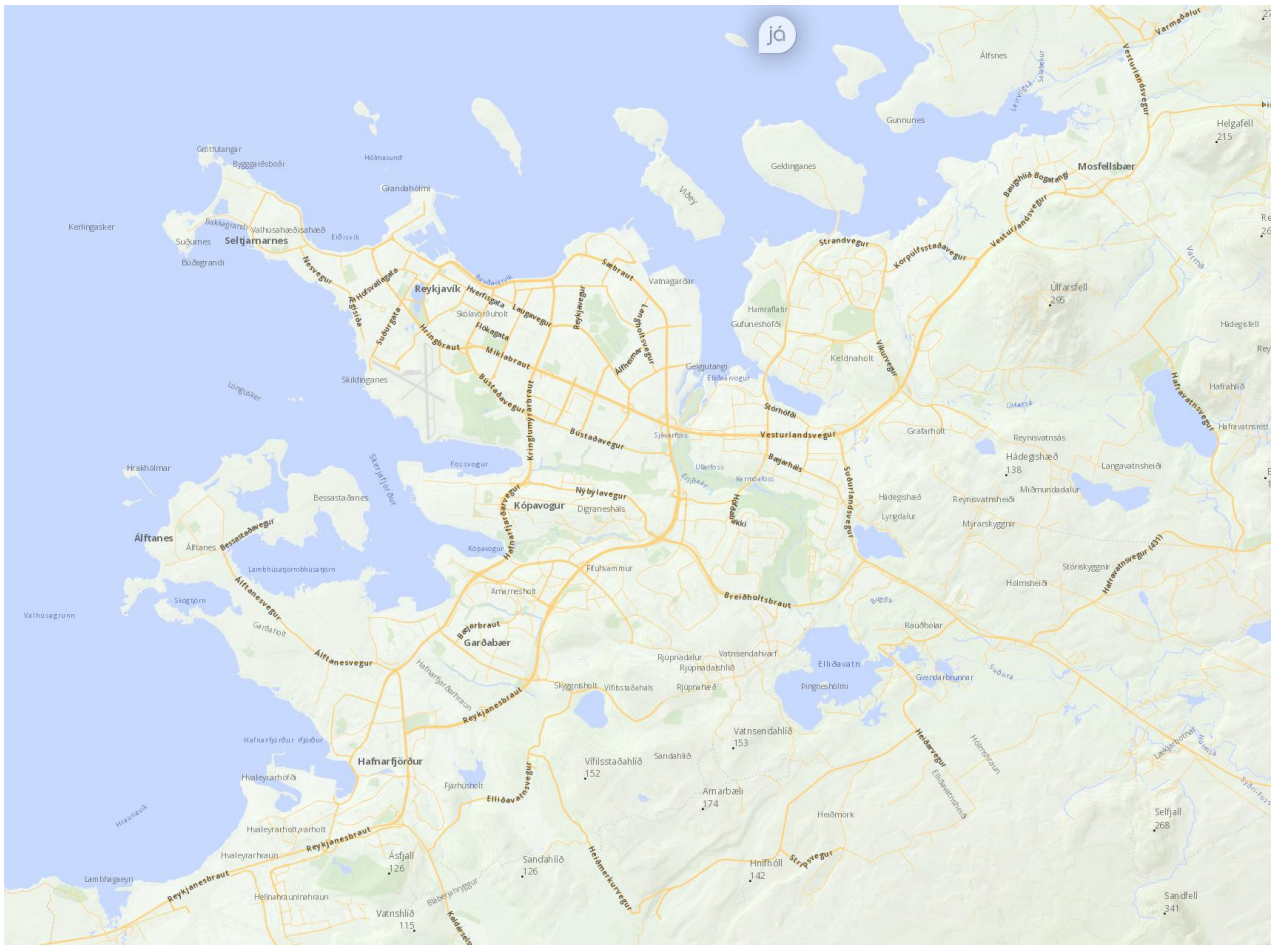
Ástæðan fyrir því að ekki er hægt að nálgast þessar upplýsingar eru aðferðir við skráningu upplýsinganna hjá Hagstofu og Ríkisskattstjóra, en skráningin er með þeim hætti að í öllum stærri fyrirtækjum eru allir starfsmenn eingöngu skráðir í höfuðstöðvum. Þetta þýðir t.d. að allir ríkisstarfsmenn eru skráðir með starfsstöð hjá Fjársýslu ríkisins í Sölvhólsögötu, sem gefur þar af leiðandi töluvert skakkar niðurstöður ef nota á starfaupplýsingarnar í samfélagsgreiningar. Skortur á þessum upplýsingum þýðir t.d. að við getum ekki svarað því til um hversu margir í Garðabæ vinna í Garðabæ og hversu margir vinna annars staðar en í Garðabæ.

Í skýrslunni frá 2007 var bent á leiðir til að breyta þessu og höfðu þeir aðilar sem rætt var við, Samgönguráðuneytið, Vegagerðin, Hagstofan og Ríkisskattstjóri öll áhuga og skilning á verkefninu en töldu hins vegar óljóst hver bæri ábyrgð á málaflokknum og þar af leiðandi hvaðan verkbeiðni og fjármagn ættu að koma. Vandamálið hefur enn ekki verið leyst og því ennþá vöntun á upplýsingunum. Innanríkisráðuneytið, Byggingastofnun og Skipulagsstofnun hafa þó hafið samstarf með það að markmiði að hrinda söfnun upplýsinganna af stað.

Gera má ráð fyrir að nokkur ár munu líða í viðbót áður en þessar upplýsingar liggja fyrir og er verkefnið hér því hugsað sem nokkurs konar grunnverkefni sem hægt er að nota niðurstöður úr bæði á meðan beðið er eftir fullum gagnaupplýsingum um starfafjölda og samhliða gögnunum þegar þau liggja fyrir.

4 Höfuðborgarsvæðið Íbúafjöldi og atvinna

Höfuðborgarsvæðið nær yfir sveitarfélögin Reykjavík, Kópavog, Hafnarfjörð, Garðabæ (áður Garðabær og Álftanes), Mosfellsbær, Seltjarnarnes og Kjósarhreppur. Heildaríbúafjöldi svæðisins var 211.830 íbúar miðað við tölur Hagstofunnar frá 1.apr 2015. Konur voru aðeins fleiri, 106.510 (50,3%) á móti 105.330 (49,7%)körlum



Mynd 4-1 Höfuðborgarsvæðið yfirlit

Í töflum 4.1 og 4.2 má sjá íbúafjölda og hlutfall karla og kvenna 1.apríl 2015 fyrir höfuðborgarsvæðið.

	Reykjavík	Kópavogur	Hafnarfjörður	Garðabær	Mosfellsbær	Seltjarnarnes	Kjósarhreppur
Alls	122.020	33.430	27.960	14.440	9.350	4.410	220
Konur	61.450	16.730	14.120	7.340	4.550	2.220	100
Karlar	60.570	16.710	13.840	7.100	4.800	2.190	120

Tafla 4-1 Íbúafjöldi á höfuðborgarsvæðinu

	Reykjavík	Kópavogur	Hafnarfjörður	Garðabær	Mosfellsbær	Seltjarnarnes	Kjósarhreppur
Alls	122.020	33.430	27.960	14.440	9.350	4.410	220
Konur	50,3%	50%	50,5%	50,8%	48,7%	50,3%	45,5%
Karlar	49,7%	50%	49,5%	49,2%	51,3%	49,7%	54,5%

Tafla 4-2 Íbúafjöldi á höfuðborgarsvæðinu og hlutfall karla og kvenna eftir bæjarkjörnum

Þegar skoðað er hlutfall kynjanna í bæjarkjörnunum sést að kynjahlutföllun eru nokkuð jöfn, nema í Kjósarhreppi þar sem karlar eru tæp 55% á móti rúmum 45% konum. Á landsvísu eru hlutfall karla örlítið hærra en kvenna, eða 50,2% karlar á móti 49,8% konum, en hlutfallið á höfuðborgarsvæðinu er hins vegar öfugt, 50,3% konur á móti 49,7% körlum. Þetta rýmar ágætlega við tölur erlendis frá sem sýna almennt að konur virðast sækja í meira mæli til borganna en karlar. Svotil eina svæðið utan höfuðborgarsvæðisins þar sem konur eru fleiri en karlar er í Eyjafirði, annars eru hlutföllin á flestum öðrum stöðum á landsbyggðinni körlum í vil (sjá töflu í viðauka 1)

Í töflu 4.3 er hægt að sjá nánari skiptingu íbúa eftir aldursbilum. Þessi tafla miðar við tölur frá Hagstofunni fyrir 1.jan 2015 á meðan töflur 4.1 og 4.2 eru fyrir 1.apríl 2015, þannig að örlítill munur er á heildartölunum

	Rvk	Kóp	Hfj	Gbær	Mos	Seltj	Kjós	Samtals
Leikskólaaldur	10.121	3.043	2.558	1.199	822	279	9	18.031
Grunnskólaaldur	14.435	4.648	4.059	2.178	1.565	554	20	27.459
Framhaldsskólaaldur	5.859	1.739	1.611	835	537	275	14	10.870
Vinnandi (20-67)	77.498	19.912	16.986	8.414	5.561	2.678	150	131.199
Eftirlaun (67-100)	13.909	3.863	2.661	1.827	815	625	23	23.723
Samtals	121.822	33.205	27.875	14.453	9.300	4.411	216	211.282

Tafla 4-3 Íbúafjöldi í sveitarfélögum skipt upp í aldursbil

Heildarfjöldi íbúa á vinnualdri 20-67 ár eru 131.199

5 Forsendur og framkvæmd

Verkefnið er í raun tvíþætt:

A: Rannsaka fjölda bílferða (e. Trip generation rates) við mismunandi vinnustaði á höfuðborgarsvæðinu

B: Rannsaka búsetu starfsfólks til að fá hugmynd um ferðamynstur (commuting patterns) við vinnustaði.

Upphaflega hugmynd verkefnisins var að telja bílferðir og afla upplýsinga um búsetu starfsmanna við um 10 mismunandi vinnustaði. Framkvæmd verkefnisins breyttist hins vegar aðeins þegar farið var af stað, talið var eingöngu við 8 vinnustaði og hætt var við að ganga í fyrirtæki til að afla upplýsinga um búsetu og í staðinn sendur rafrænn spurningalisti á netinu í gegnum síðuna SurveyMonkey. Ástæðurnar fyrir þessum breytingum eru annars vegar að rammi verkefnisins var mjög knappur og þar sem talningar eru bæði tímafrekar og dýrar var þeim fækkað. Hins vegar stækkaði hinn hluti verkefnisins, að spyrja fólk um búsetu, þannig að í staðinn fyrir að ganga í eingöngu 10 fyrirtæki og spyrja spurninga voru sendir út rafrænir spurningalistar á fjölda fyrirtækja og svöruðu um 1.900 manns listunum, sem gerði eftirvinnslu gagnanna töluvert tímafrekari en gert hafði verið ráð fyrir.

5.1 Ferðafjöldi (Trip Generation rates)

Framkvæmd verkefnisins fór þannig fram að valin voru átta fyrirtæki til að telja bílferðir við, valdir voru vinnustaðir sem voru í vel afmörkuðu húsnæði og með þægilegt bílastæði til að nota til talninga. Ómögulegt hefði verið innan ramma þessa verkefnis að reyna að telja stór og fjölbreytt húsnæði með margþætta atvinnustarfsemi eins og t.d. Smáralindina eða Kringluna.

Fyrirtækin sem urðu fyrir valinu voru eftirfarandi:

- Actavis Dalshrauni (skrifstofa í úthverfi)
- Áslandsskóli Hafnarfirði (grunnskóli)
- Bónus Hallveigarstíg (lágvöruverðsverslun miðsvæðis)
- Bónus Ögurhvarfi (lágvöruverðsverslun í úthverfi)
- Fjarðarkaup (smásöluverslun í úthverfi)
- Íslandsbanki Kirkjusandi (skrifstofa nokkuð miðsvæðis)
- Íslandsbanki útibú Kirkjusandi (þjónusta)
- Valitor (skrifstofa úthverfi)

Niðurstöður þessa verkefnis gefa okkur hugmynd um ferðahegðun fólks eftir mismunandi landnotkun og staðsetningu.

5.2 Búseta og ferðamynstur (Commuting patterns)

Framkvæmd verkefnisins fór þannig fram að byrjað var á að gera spurningalista sem var aðgengilegur til að svara á netinu í gegnum síðuna SurveyMonkey. Spurningar voru í stuttu máli eftirfarandi (heildaruppsetningu spurningalistans má sjá í viðauka 2):

1. Kyn ?
2. Fæðingarár ?
3. Hvar er vinnustaður þinn ?
4. Hvar býrðu ?
5. Hvað er hæsta stig menntunar þinnar ?
6. Hefur þú möguleika í núverandi vinnu að vinna heima hjá þér ?
7. Hvaða ferðamáta notar þú oftast til vinnu ?
8. Notar þú einhvern annan ferðamáta stundum til vinnu ?
9. Ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu þinnar, hvað væri vinnan langt frá heimili þínu ?
10. Ef þér byðist draumastarfið, hvað værir þú tilbúinn að ferðast langt á hverjum degi í vinnu ?

Spurningar 1,2 og 5 eru bakgrunnsspurningar um kyn, aldur og menntun. Spurningar 3 og 4 eru meginþema verkefnisins þar sem spurt er annars vegar um vinnustað og hins vegar um búsetu. Spurningar 6 til 10 eru ýmsar viðbótarspurningar til að reyna að ná utan um ferðamáta fólks til vinnu og almennan vilja til að ferðast. Upplýsingum var safnað á tímabilinu apríl til byrjun október 2015

Flestir tóku vel í þáttöku í verkefninu en þó var eitthvað um að fyrirtæki neituðu að vera með. Þau fyrirtæki sem tóku þátt eru eftirfarandi:

- Innanríkisráðuneytið
- Skipulagsstofnun
- Vegagerðin
- Ikea
- Mannvit
- Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
- Lýsing
- Actavis
- Sveitarfélagið Mosfellsbær
- Sveitarfélagið Garðabær
- Áslandsskóli Hafnarfirði
- Borgarholtsskóli
- Innes
- Smáralind
- Samgöngustofa
- Efla
- Landspítalinn
- Verkis

- Nýherji
- Landsbankinn
- Rannís
- Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins

Það skal reyndar tekið fram að ofangreindur listi er ekki alveg tæmandi því að fólki var frjálst að senda spurningalistann áfram og þannig bárust nokkur stök svör frá öðrum stöðum. Engin sérstök ástæða er fyrir þátttöku ofangreindra fyrirtækja fram yfir önnur, spurningalistinn var einfaldlega sendur sem víðast til að reyna að ná sem mestri þátttöku og sömuleiðis að reyna að ná dreifingu um allt höfuðborgarsvæðið. Spurningalistinn var sendur á mörg önnur fyrirtæki sem völdu ekki að taka þátt. Spurningalistinn var þannig úr garði gerður að eingöngu var hægt að svara honum einu sinni úr hverri tölvu (IP tölu) til að koma í veg fyrir mögulega misnotkun. Ennfremur skal það tekið fram að þar sem úrtakið í þessu verkefni er ekki jafndreift varðandi aldur, kyn og menntun er verkefnið hér eingöngu stikkprufa fyrir ferðamynstur fólk og er ekki hægt að heimfæra niðurstöðurnar beint yfir á alla íbúa höfuðborgarsvæðisins. Það að senda spurningalista eingöngu á ákveðin fyrirtæki er nefnilega þeim annmörkum háð að flestir þeirra sem svara eru háskólamenntað fólk sem að situr fyrir framan tölvu á daginn.

Niðurstöður verkefnisins gefa okkur engu að síður ágætis hugmynd um það hvað fólk er almennt að ferðast langt til vinnu og sömuleiðis hversu margar ferðir ýmsar tegundir atvinnuhúsnæðis mynda.

6 Niðurstöður – Ferðafjöldi

Niðurstöður verkefnisins fyrir ferðafjölda myndar grunn að gagnasafni sem gefur bæjarfélögum, ríki og öðrum sem starfa að skipulags- og samgöngumálum tæki til að meta umferðarmyndun við mismunandi tegundir atvinnuhúsnæðis.

Talið var á virkum dögum yfir allan opnunartíma fyrirtækjanna. Talninganiðurstöðurnar má sjá í töflu 6-1

Dagsetning talningar	Talningastaður	Ferðir inn á stæði	Ferðir út af stæði	Samtals
20.8.2015	Actavis, Fiskistofa, World Class	353	353	706
13.5.2015	Áslandsskóli	333	333	666
20.8.2015	Valitor ofl	311	311	622
20.5.2015	Bónus Hallveigarstíg	320	320	640
20.5.2015	Bónus Ögurhvarfi	977	977	1.954
21.5.2015	Fjarðarkaup	1.623	1.623	3.246
11.6.2015	Íslandsbanki skrifstofa Kirkjusandi	399	399	798
11.6.2015	Íslandsbanki útibú Kirkjusandi	466	466	932

Tafla 6-1 Niðurstöður fyrir fjölda bílferða við átta talningastaði

Haft var samband við fyrirtækin til að fá upplýsingar um meðalfjölda starfsmanna í viðkomandi húsum og fermetrafjölda húsnæðisins til þess að reikna út hver er fjöldi ferða á hvern starfsmann og fjöldi ferða á hvern fermeter húsnæðis. Ástæður fyrir því að nákvæmlega þessar breytur eru reiknaðar út er til að halda samræmi við aðferðarfræði erlendis eins og t.d. í handbókinni "Trip Generation Manual" sem gefin er út af Institute for Transportation Engineers og Turrataprojektet sem haldið er utan um af danska umhverfisráðuneytinu (Miljøministeriet) Það skal reyndar tekið fram að í þessu verkefni var eingöngu verið að skoða bílferðir, þ.e. ferðir gangandi og hjólandi voru ekki taldar. Niðurstöður fyrir fjölda ferða á hvern starfsmann og fjölda ferða á hvern fermeter má sjá í töflu 6-2.

Talningastaður	Samtals ferðir (inn+út)	Fjöldi starfsmanna	Fermetrar	Fjöldi ferða á hvern starfsmann	Fjöldi ferða á hvern fm
Actavis, Fiskistofa, World Class	706	240	5999	2,9	0,12
Áslandsskóli	666	65	6412	10,2	0,10
Valitor ofl	622	220	5281	2,8	0,12
Bónus Hallveigarstíg	640	6	1064	106,7	0,60
Bónus Ögurhvarfi	1954	8	1284	244,3	1,52
Fjarðarkaup	3246	55	4271	59,0	0,76
Íslandsbanki skrifstofa Kirkjusandi	798	392	6700	2,0	0,12
Íslandsbanki útibú Kirkjusandi	932	38	990	24,5	0,94

Tafla 6-2 Niðurstöður fyrir fjölda bílferða á hvern starfsmann og fjölda bílferða á hvern fermeter húsnæðis

Það skal tekið fram að í fermetratölunum fyrir Actavis og Valitor var ekki talinn með fermetrafjöldi bílastæðakjallara. Kjallarinn er í báðum tilfellum um 1.000 fermetrar af stærð og sé hún tekin með í reikningana lækkar fjöldi bílferða á hvern fermeter niður í um 0,10 í stað 0,12. Ekki er hægt að segja að ein aðferð sé réttari en önnur en það er hins vegar nauðsynlegt að fólk sé meðvitað um hvaða liggur á bakvið gögnin þegar verið er að nota þau.

Áhugavert er að sjá á niðurstöðunum í töflunni fyrir ofan að skrifstofuhúsnæðin þrjú, Actavis, Valitor og Íslandsbanki Kirkjusandi (skrifstofuhluti) sýna sömu niðurstöðu hvað varðar bílferðir á hvern fermeter eða 0,12 bílferðir. Tölurnar fyrir fjölda bílferða á hvern starfsmann eru aðeins breytilegri eða frá 2,0-2,9 ferðir á hvern starfsmann.

Einnig er áhugavert að sjá muninn á fjölda bílferða í Bónus á Hallveigarstíg annars vegar og í Bónus í Ögurhvarfi hins vegar. Bónus í Ögurhvarfi er með um 150% fleiri bílferðir sama hvort litið er til fjölda ferða á hvern starfsmann eða fjölda ferða á hvern fermeter.

Þar sem upplýsingar um fjölda starfsmanna er ekki til hjá Hagstofu Íslands tíðkast almennt hérlendis að nota fermetratölur húsnæðis þegar áætla á umferðarmagn. Til að meta umferðarmagn út frá fermetratölum hefður síðan tíðkast að nota fasta úr ferðamyndunarjöfnu sem búin var til í tengslum við gerð umferðarlíkans fyrir höfuðborgarsvæðið.

Sú jafna sem hefur verið mest notuð síðustu árin er á þessu formi :

$$\text{Ferðir} = 1,85 \times \text{íbúar} + 0,14 \times \text{versl/skrifs} + 0,04 \times \text{annað}$$

Ef um hefur verið að ræða verslunar eða skrifstofuhúsnæði hefur ferðamyndunin þannig verið reiknuð sem fjöldi fermetra x 0,14 Þar sem eingöngu er um ferðamyndun að ræða (ferðir frá stað) þarf að margfalda töluna með tveimur til að fá samtölu ferða fram og tilbaka. Þannig verður fastinn í raun 0,28. Ef húsnæðið hefur verið eitthvað annað en verslunar og skrifstofuhúsnæði hefur ferðamyndunin verið reiknuð sem fjöldi fermetra x 0,04 x 2.

Þegar fastar úr rannsóknarvinnunni eru bornir saman við fasta úr ofangreindri ferðamyndunarjöfnu er sláandi að sjá hversu mikill munur er á niðurstöðunum. Bónus Ögurhvarfi er þannig með rúmlega 500 % fleiri ferðir í talningum þessarar rannsóknar borið saman við niðurstöður með ferðamyndunarjöfnu.

	Fjöldi bílferða á hvern fermeter Rannsókn	Fjöldi bílferða á hvern fermeter Umferðarlíkan	Mismunur
Actavis, Fiskistofa, World Class	0,12	0,28	-57%
Áslandsskóli	0,10	0,08	125%
Valitor ofl	0,12	0,28	-57%
Bónus Hallveigarstíg	0,60	0,28	214%
Bónus Ögurhvarfi	1,52	0,28	543%
Fjarðarkaup	0,76	0,28	271%
Íslandsbanki skrifstofa Kirkjusandi	0,12	0,28	-57%
Íslandsbanki útibú Kirkjusandi	0,94	0,28	336%

Tafla 6-3 Samanburður á fjölda bílferða á hvern fermeter úr þessari rannsókn annars vegar og ferðamyndunarjöfn úr umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins hins vegar.

Ef sett væri upp dæmi um útreikning á ferðafjölda við öll átta fyrirtækin sem talið var við eru niðurstöðurnar eftirfarandi:

	Fermetrar	Fjöldi bílferða á hvern fermeter Rannsókn	Fjöldi bílferða á hvern fermeter Umferðarlíkan	Fjöldi bílferða samtals rannsókn	Fjöldi bílferða samtals umferðarlíkan
Actavis, Fiskistofa, World Class	5.999	0,12	0,28	720	1680
Áslandsskóli	6.412	0,10	0,08	641	513
Valitor ofl	5.281	0,12	0,28	634	1479
Bónus Hallveigarstíg	1.064	0,60	0,28	638	298
Bónus Ögurhvarfi	1.284	1,52	0,28	1952	360
Fjarðarkaup	4.271	0,76	0,28	3246	1196
Íslandsbanki skrifstofa Kirkjusandi	6.700	0,12	0,28	804	1876
Íslandsbanki útibú Kirkjusandi	990	0,94	0,28	931	277
Samtals				9565	7678

Tafla 6-4 Samangurður á fjölda bílferða við talningastaðina átta með annarsveggar föstum úr rannsókn og hins vegar föstum úr umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins.

Heildarniðurstöðurnar úr rannsókninni sýna þannig um 25% fleiri bílferðir heldur en niðurstöður umferðarlíkansins sýna. Það er ekki sláandi munur en það sem er athyglisverðara er hversu mikill munur er á milli mismunandi tegundar húsnæðis, þannig sýnir rannsóknin mikið færri bílferðir við skrifstofuhúsnæði en umferðarlíkanið á meðan verslunarhúsnæði sýnir mikið fleiri bílferðir en umferðarlíkanið. Þannig að þó svo að heildarmunurinn sé eingöngu 25% virðist vera mikil skekkja í innri dreifingu ferða eftir tegundum húsnæðis í umferðarlíkaninu.

Niðurstöður rannsóknarinnar voru einnig bornar saman við niðurstöður úr danska Turrate verkefninu þar sem ferðamyndun hefur verið könnuð við mismunandi tegundir atvinnuhúsnæðis. Dönsku niðurstöðurnar má sjá í heild sinni hér:

<http://www.statensnet.dk/pligtarkiv/fremvis.pl?vaerkid=1886&repid=0&filid=99&iarkiv=1>

	Fjöldi ferða á hvern starfsmann	Fjöldi ferða á hvern fm	Fjöldi ferða á hvern starfsmann - danskar tölur	Fjöldi ferða á hvern fm - danskar tölur
Actavis, Fiskistofa, World Class	2,9	0,12	2,7	0,10
Áslandsskóli	10,2	0,10		
Valitor ofl	2,8	0,12	2,7	0,10
Bónus Hallveigarstíg	106,7	0,60	140	2,50
Bónus Ögurhvarfi	244,3	1,52	270	2,80
Fjarðarkaup	59,0	0,76	36	0,75
Íslandsbanki skrifstofa Kirkjusandi	2,1	0,12	2,7	0,10
Íslandsbanki útibú Kirkjusandi	24,5	0,94	9	0,38

Tafla 6-5 Samanburður á niðurstöðum rannsóknar og niðurstöðum úr danska Turrate verkefninu. Ekki fundist tölur um skólahúsnæði til samanburðar í dönsku tölunum.

Við samanburð á niðurstöðum rannsóknarinnar við niðurstöður úr danska Turrate verkefninu sést að flestar niðurstöður eru innan 25% skekkjumarka. Niðurstöður fyrir útibú Íslandsbanka eru þó töluvert ólíkar og sama má segja um fjölda ferða á fermeter fyrir Bónusverslanirnar. Fjöldi ferða á starfsmann eru þó

svipaðar fyrir Bónus verslanirnar og fyrir dönsku lágvöruverðsverslanirnar, sem benda til þess að munurinn í fjölda ferða á fermeter stafi af því að danskar lágvöruverðsverslanir eru oft töluvert minni í sniðum en þær íslensku.

Niðurstöður rannsóknarinnar sýna á nokkuð skýran hátt hversu mikilvægt er að safna gögnum um ferðafjölda við mismunandi tegundir húsnæðis því að niðurstöður eru mjög mismunandi eftir því um hvaða tegund húsnæðis er að ræða. Þetta getur því haft töluvert mikil áhrif á ýmsar hönnunarforsendur í samgöngumálum hvort að notaðir eru fastar fyrir t.d verslunarhúsnæði eða skrifstofuhúsnæði.

Það er von höfundar að tækifæri gefist til að skoða fleiri tegundir atvinnuhúsnæðis í framtíðinni til að stækka gagnabankann.

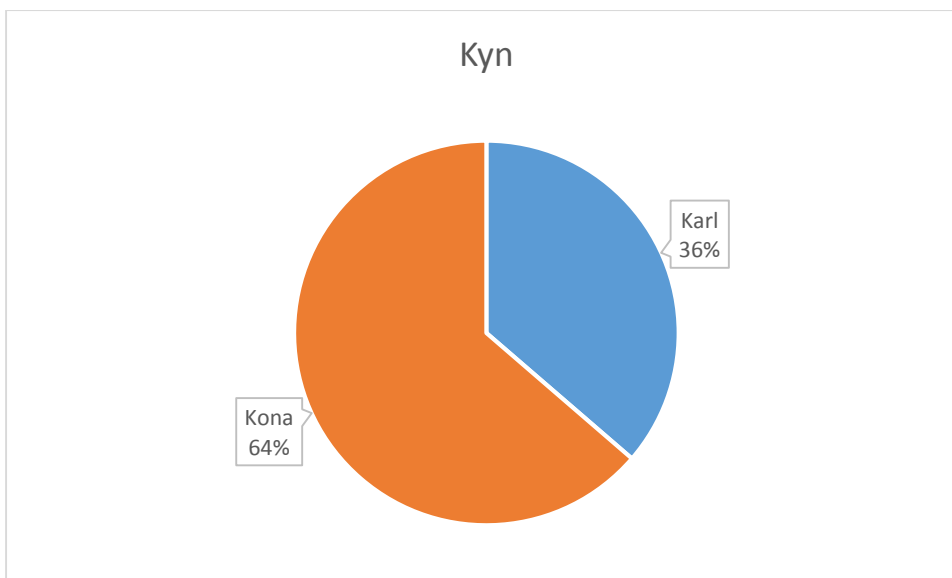
7 Niðurstöður - bakgrunnsupplýsingar

Niðurstöður úr B hluta verkefnisins um rannsókn á búsetu starfsfólks má skipta upp í tvennt, annars vegar niðurstöður fyrir spurningar 3 og 4 um vinnustað og búsetu sem eru í raun meginþema þessa verkefnis og er nánar fjallað um í kafla 9. Hins vegar eru niðurstöður fyrir aðrar spurningar eða svokallaðar bakgrunnsspurningar. Upplýsingar úr þeim spurningum gera það nefnilega að verkum að gagnasettið í heild sinni býður upp á töluverða möguleika á greiningum eftir t.d aldri, kyni, menntun og ferðamáta. Sem dæmi að þá væri hægt að skoða hvort ferðamynstrið er mismunandi fyrir konur og karla, ferðast karlar almennt lengra en konur? Sömuleiðis væri hægt að velta því fram hvort að fólk með hærri/minni menntun ferðist lengra, hvor at yngra fólk ferðist styttra osfrv.

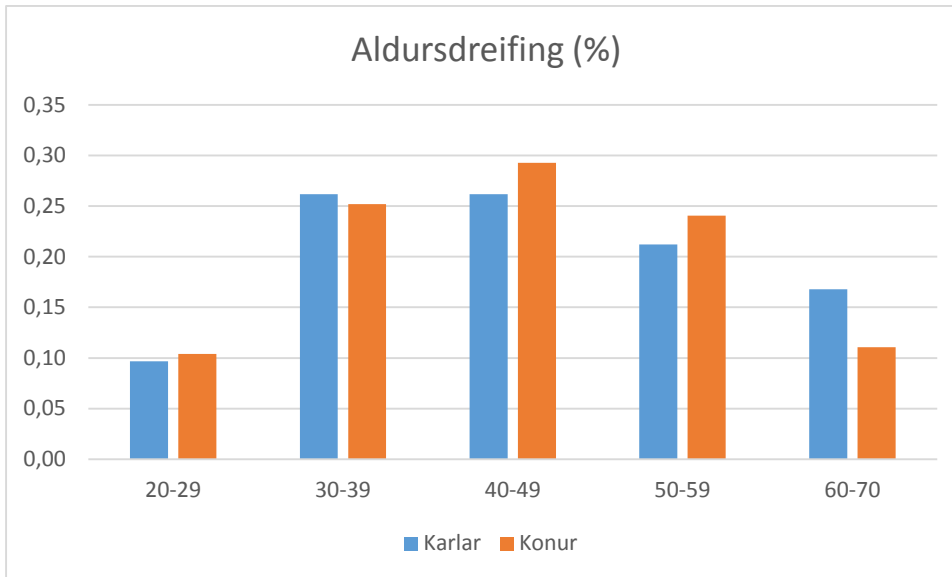
Ramminn utan um þetta verkefna var hins vegar ansi knappur sem gerði það að verkum að ekki var hægt að ráðast í allar þessar greiningar í þessu verkefni. Gögn og niðurstöður eru engu að síður sýnd hérna skipt niður eftir kynjum.

7.1 Kyn og aldur

Alls svöruðu 1.935 manns spurningalistanum, mun fleiri konur svöruðu heldur en karlar eða 1.232 konur og 703 karlar. Flestir þeirra sem svöruðu voru á aldrinum 30-49 ára.



Graf 7-1 Kyn svarenda

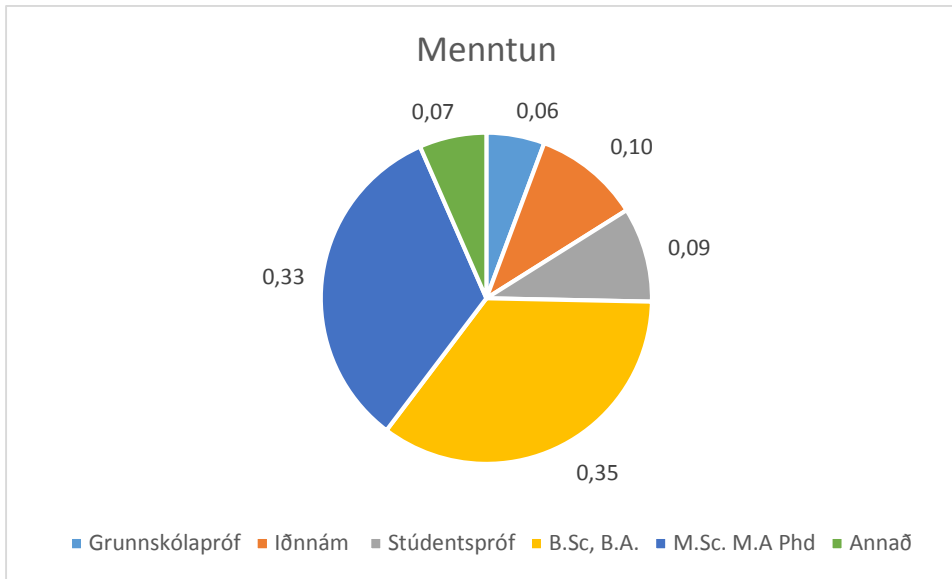


Graf 7-2 Aldursdreifing svarenda eftir kyni

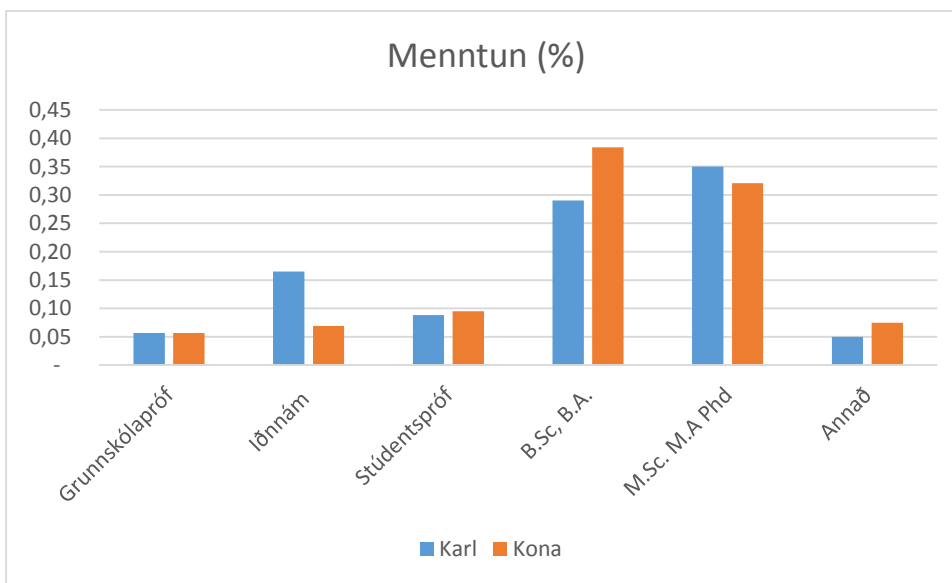
7.2 Menntun

Flestir þeirra sem svöruðu spurningalistunum voru með háskólapróf eða 67%. Þetta hlutfall er töluvert hærra en landsmeðaltalið. Samkvæmt vinnumarkaðsrannsókn Hagstofu Íslands fyrir árið 2013 var hlutfall fólks á aldrinum 25-64 ára sem eingöngu höfðu lokið grunnenntun (styttra en framhaldsskóli og iðnskóli) 27,8%, þeirra sem lokið höfðu framhaldsskólanámi eða iðnnámi 36,1% og þeirra sem lokið höfðu háskólanámi voru einungis 36 %.

Ástæðan fyrir því að dreifni í menntun þáttaka er töluvert önnur en landsmeðaltalið er sú að verkefnið er í raun nokkurs konar stikkprufa. Spurningalisti var sendur út á fyrirtæki í gegnum netið, sem þýðir það að svarendur voru í flestum tilfellum fólk sem vinnur fyrir framan tölvur alla dag og er í flestum tilfellum með háskólapróf. Markmið þessa verkefnis var eingöngu að vera stikkprufa og því var ekki leitast eftir því að ná jafnri dreifingu í mengi þáttakenda í formi aldurs, kyns og menntunar. Þar sem verkefnið er stikkprufu rannsókn er því erfitt að heimfæra niðurstöðurnar á alla íbúa höfuðborgarsvæðisins. Nánari flokkun á menntunarstigi þáttakenda má sjá á gröfum 7-3 og 7-4



Graf 7-3 Menntunarstig þáttakanda í verkefninu



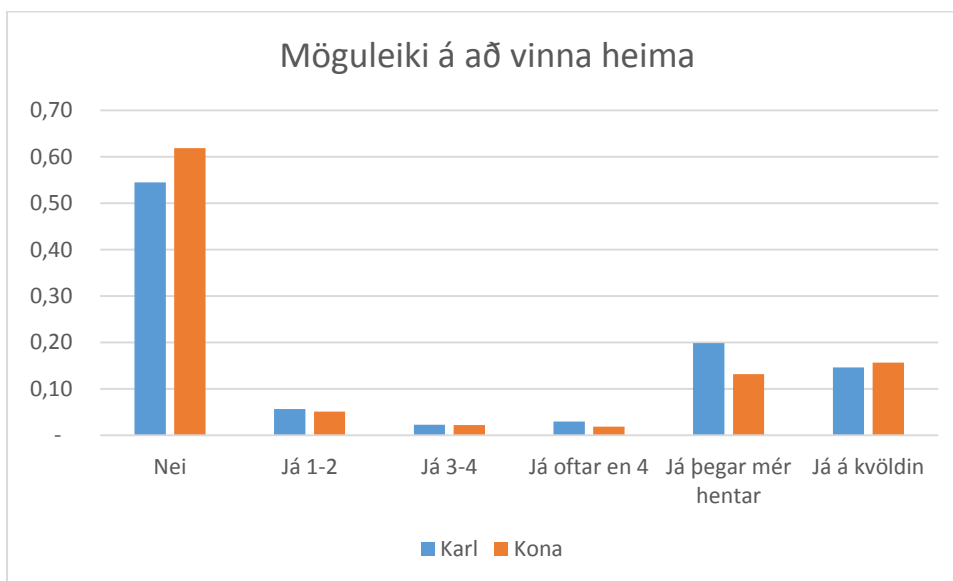
Graf 7-4 Menntun þáttakanda eftir kyni

Þegar menntunarstig svarenda er skoðað eftir kynjum er það nokkuð svipað nema þegar kemur að iðnnámi og B.Sc, B.A gráðum. Þar eru annars vegar töluvert fleiri karlmenn með iðnmenntun en konur og hins vegar töluvert fleiri konur með B.Sc, B.A gráðu heldur en karlar.

7.3 Möguleiki á að vinna heima

Spurt var um möguleika fólks til að vinna heima hjá sér. Ástæðan fyrir þessu var til þess að halda möguleikanum opnum á að greina niðurstöður á ferðum fólks eftir því hvort það hefur möguleika á að vinna heima eða ekki. Því miður hefur ekki reynst tími í þessu verkefni til að vinna úr þeim niðurstöðum, en það er án vafa áhugavert að sjá þær niðurstöður. Vinnumarkaðir erlendis eru margir hverjir að færast í þá átt að bjóða fólki upp á nokkra heimavinnudaga í mánuði til þess að reyna að laða starfsfólk að sem býr lengra í burtu og er ekki ólíklegt að sú þróun eigi eftir að verða hérlendis líka.

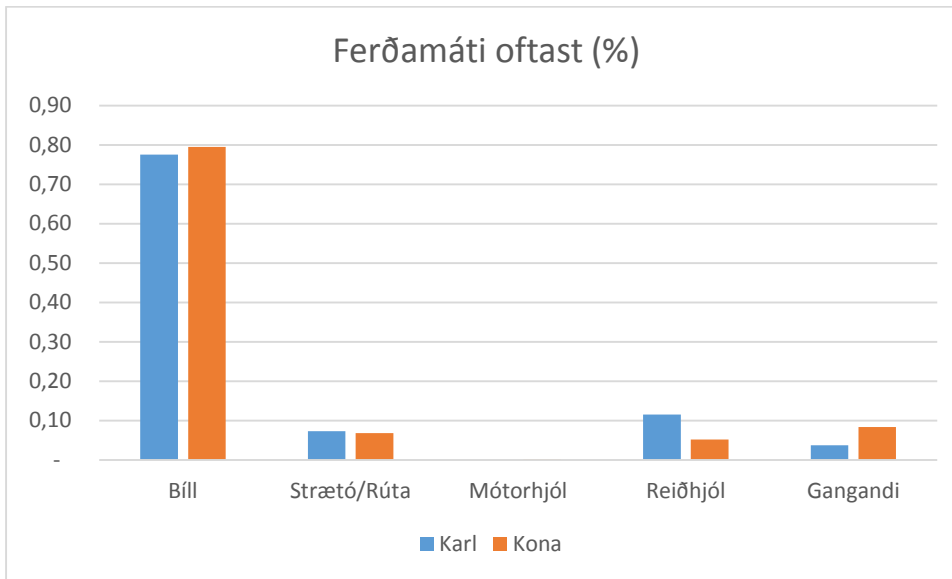
Niðurstöður spurningarinnar sýna að um 35-45% þáttakenda hafa möguleikann á að vinna heima hjá sér. Karlarnir virðast hafa meiri möguleika en konur til að vinna heima hjá sér



Graf 7-5 Möguleikar þáttakenda á að vinna að hluta til heima hjá sér skipt niður eftir kynjum.

7.4 Ferðamáti

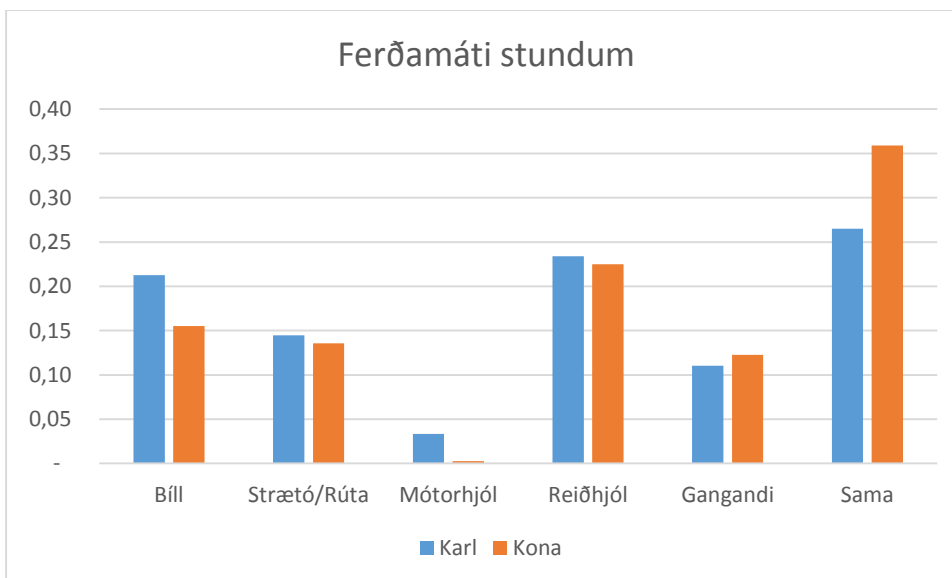
Spurt var um ferðamáta fólks, þ.e. hvaða ferðamáta það notaði oftast í vinnuna. Niðurstöður þessarar spurningar (graf 7.6.) sýnir að tæplega 80% karla og kvenna nota bílinn daglega. Tæplega 10% kvenna ganga til vinnu en 5% karla. Notkun strætó og rútu er nokkuð jöfn eftir kynjum, um 7% en karlar nota frekar reiðhjól (12%) en konur (5%).



Graf 7-6 Ferðamáti sem svarendur nota oftast til vinnu, skipt eftir kynjum.

Auk spurningar um val á ferðamáta oftast til vinnu, var einnig spurt hvort fólk notaði stundum aðra ferðamáta. Ástæðan fyrir þessari spurningu var að reyna að fá hugmynd um hversu stór hluti svaraenda virðist annars vegar hafa möguleika á að nota mismunandi ferðamáta og hins vegar hafa hugarfarið til að skipta af og til um ferðamáta. Niðurstöðurnar á grafi 7.8 sýna að það eru tæp 30% karla sem nota alltaf sama ferðamáta en rúmlega 35% kvenna sem nota alltaf sama ferðamáta.

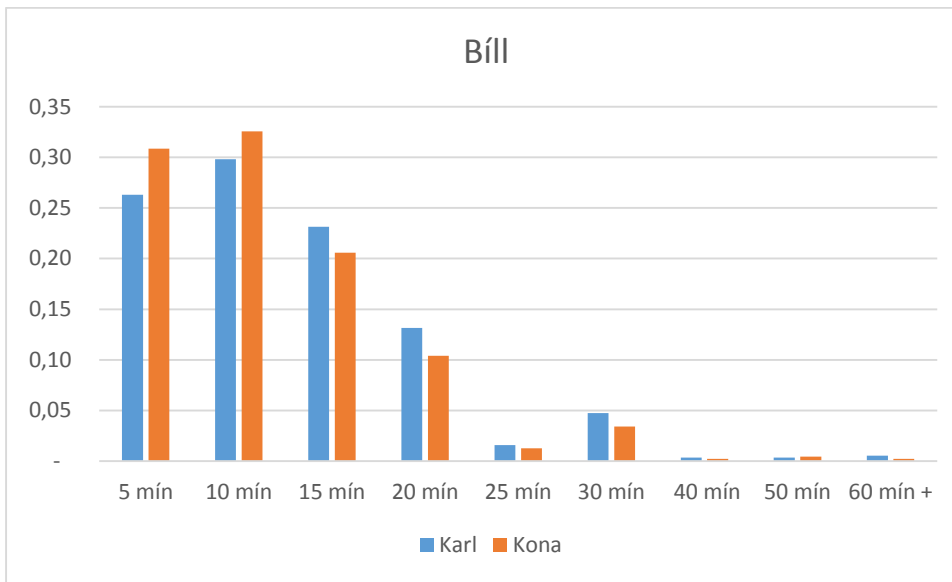
Þannig eru um 60-65% svarenda sem nota stundum aðra ferðamáta en þau nota oftast, og eru því mögulega móttækilegri fyrir notkun mismunandi ferðamáta. Hér skal tekið fram að fólk hafði möguleika á að svara mörgum valkostum í þessari spurningu.



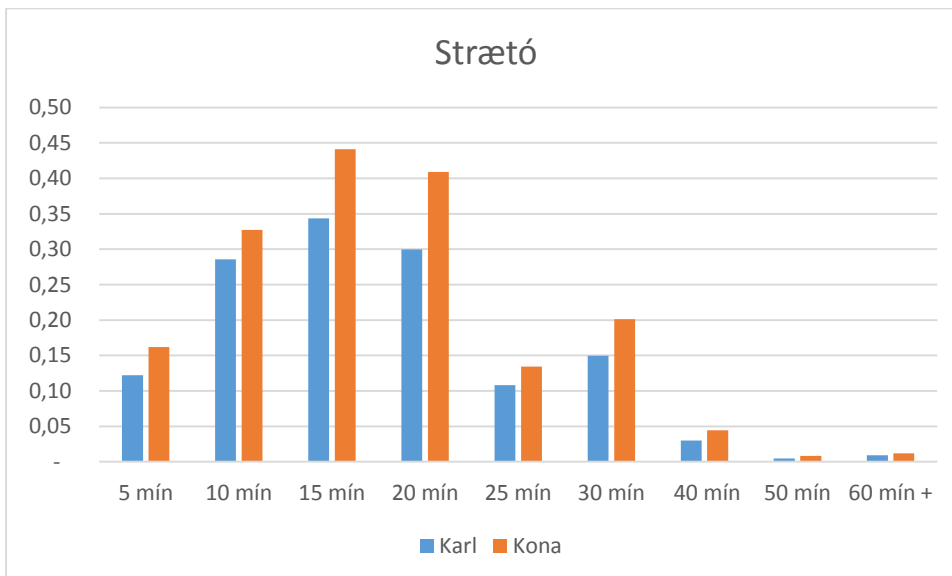
Graf 7-7 Ferðamáti svarenda stundum til vinnu skipt eftir kynjum

7.5 Ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu

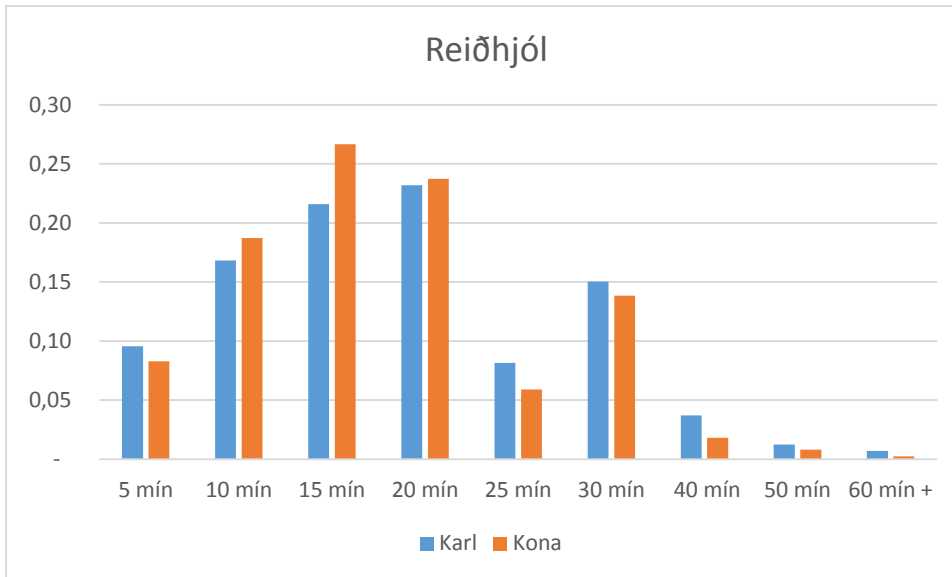
Spurning 9 hljómaði þannig: "Ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu, hvað væri hún langt frá heimili þínu" og valmöguleikarnir sem voru í boði voru frá 5 mínútum upp í 60+ mínútur fyrir ferðamátana bíl, strætó, reiðhjól og gangandi. Þessi spurning var lögð fyrir til að fá hugmynd um hverjar óskir fólks væri um fjarlægð til vinnu miðað við raunveruleikann sem það býr við í dag eða í raun að finna nokkurn veginn óskavegalengd þeirra til vinnu. Niðurstöðurnar fyrir þessa spurningu má sjá á gröfum 7.9-7.12



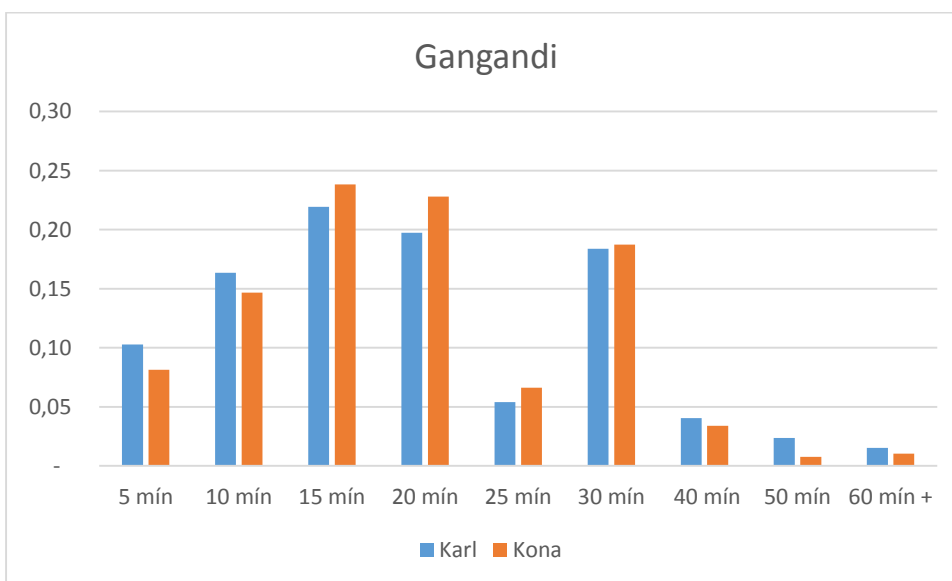
Graf 7-8 Fjarlægð frá vinnu í bíl ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu.



Graf 7-9 Fjarlægð frá vinnu í strætó ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu.



Graf 7-10 Fjarlægð frá vinnu með Reiðhjóli ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu.



Graf 7-11 Fjarlægð frá vinnu gangandi, ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu.

Niðurstöðurnar sýna skýrt að fólk kysi að hafa vinnuna nálægt heimilinu ef það fengi að ráða. Heil 60% svöruðu að, ef þeir réðu staðsetningu núverandi vinnu væri hún í 10 mín fjarlægð með bíl frá heimilinu. Um 20% svöruðu í 15 mínútna fjarlægð og 10% í 20 mín fjarlægð og konur virðast vilja hafa styttri ferðatíma til vinnu en karlar.

Fyrir hina ferðamátana strætó, reiðhjól og gangandi er langstærstur hluti sem vill hafa vinnuna innan 20 mín fjarlægðar sama hvaða ferðamáti er í boði. Konur virðast viljugri til að ferðast lengra með strætó á meðan hlutföllin eru nokku jöfn fyrir kynin þegar kemur að því að hjóla og ganga. Í töflu 7.1 má sjá niðurstöður teknar saman (karlar+konur)

	10 mín	20 mín	30 mín	40 mín	50 mín	60 mín+
Bíll	61%	33%	5%	0,5%	0,5%	0%
Strætó	28%	49%	20%	3%	0%	1%
Reiðhjól	27%	48%	21%	3%	1%	0%
Gangandi	24%	45%	25%	4%	1%	1%

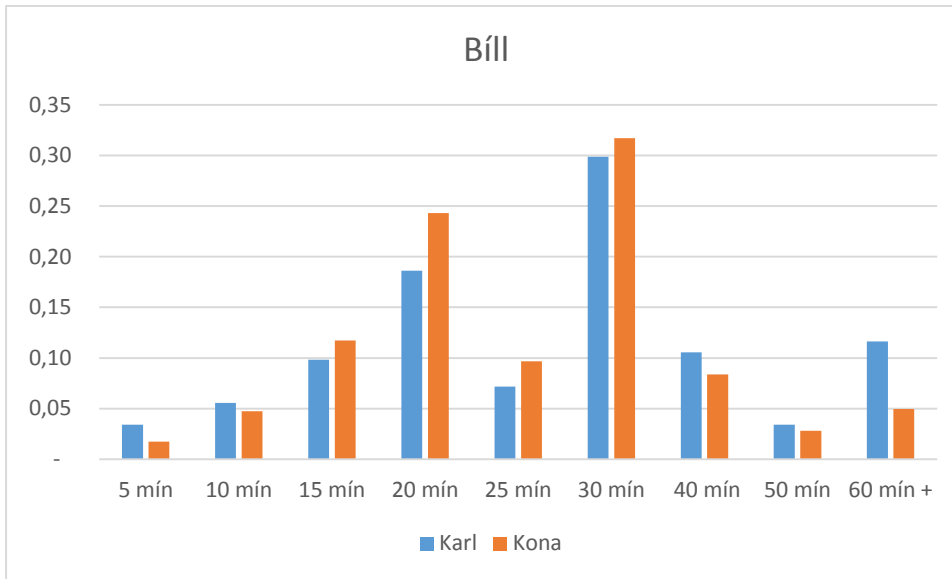
Tafla 7-1 Vegalengdir sem svarendur (%) vildu helst ferðast daglega til núverandi vinnu ef þeir réðu staðsetningu hennar.

Niðurstöðurnar sýna t.d fyrir bíl að 61% svarenda er eingöngu tilbúið að ferðast að hámarki 10 mín daglega ef það réði staðsetningu núverandi vinnu, 33% eru tilbúin að ferðast allt að 20 mín, 5% eru tilbúin að ferðast allt að 30 mín og nær enginn er tilbúinn að ferðast lengra en það. Þegar kemur að Strætó, hjólandi og gangandi eru fleiri tilbúin að ferðast aðeins lengra en 10 mín en það er ansi skýrt að þolmörk höfuðborgarbúa virðist liggja einhvers staðar í kringum 20 mínútna ferðatíma, því minnihlutinn er tilbúinn til að ferðast lengra en það.

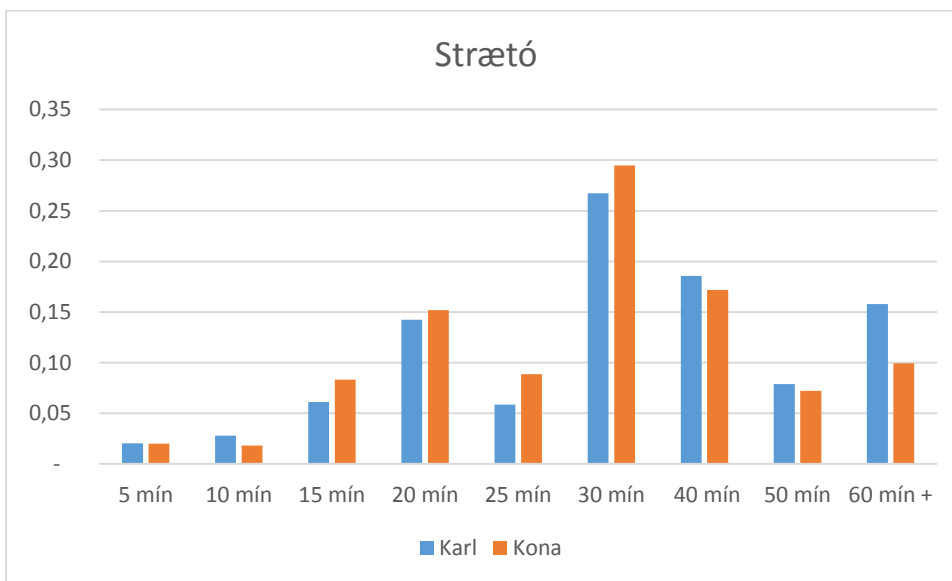
Þessar niðurstöður geta verið ágætis vísbending þegar kemur að því að hanna samgöngukerfi og skipulagggja byggð, sérstaklega þegar kemur að almenningssamgöngum, þar sem virðist nokkuð ljóst að ef að á að takast að fá fólk inn í strætókerfið þarf að tryggja að leið þeirra til vinnu sé ekki mikið yfir 30 mínútur.

7.6 Ef þér byðist draumastarfið ?

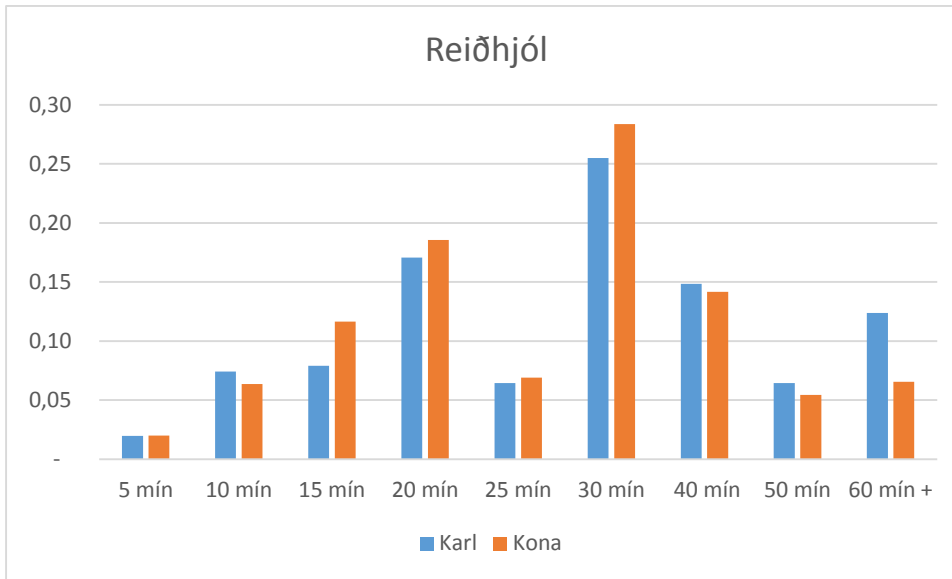
Spurning 10 hljómaði þannig "Ef þér byðist draumastarfið, hvað værir þú tilbúinn að ferðast langt á hverjum degi í vinnu" Valmöguleikarnir sem voru í boði voru frá 5 mínútum upp í 60+ mínútur fyrir ferðamátana bíl, strætó, reiðhjól og gangandi. Þessi spurning var sett upp sem nokkurs konar andstaða við spurningu 9 þar sem spurt var " ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu, hvað væri hún langt frá heimilinu". Með því að spyrja um draumastarfið er verið hér að reyna að fá út úr fólki hvað væri lengsti mögulegi ferðatími sem það geti hugsað sér að nota daglega til að komast til vinnu. Þessi spurning er vissulega þeim takmörkunum háð að draumastarfið er ansi breytilegt hugtak í huga flestra og meðan það getur verið eitthvað tiltölulega raunhæft starf hjá einum getur það hjá öðrum verið einhver óraunveruleiki. Engu að síður sýnir svörun við þessarri spurningu klárlega myndur í þá átt að fólk er tilbúið að ferðast lengra til vinnu daglega í draumastarfið en ef það réði staðsetningu núverandi vinnu. Niðurstöðurnar fyrir alla ferðamátana má sjá á gröfum 7.13-7.16



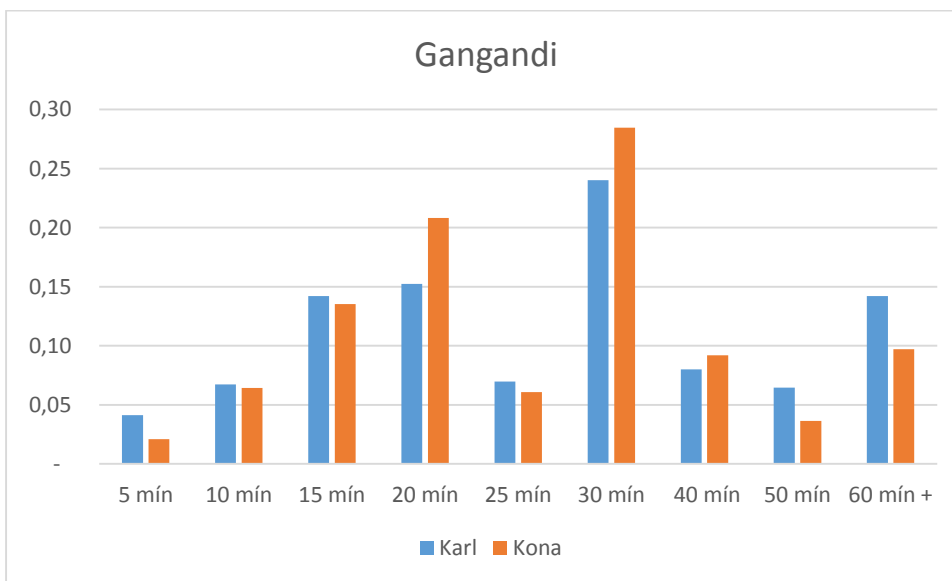
Graf 7-12 Hvað ertu tilbúinn að ferðast langt á hverjum degi í bíl fyrir draumastarfið.



Graf 7-13 Hvað ertu tilbúinn að ferðast langt á hverjum degi í strætó fyrir draumastarfið.



Graf 7-14 Hvað ertu tilbúinn að ferðast langt á hverjum degi með reiðhjóli fyrir draumastarfið.



Graf 7-15 Hvað ertu tilbúinn að ferðast langt á hverjum degi gangandi fyrir draumastarfið.

Niðurstöðurnar hér sýna að fólk er klárlega viljugra til að ferðast lengra í draumastarfið, engu að síður vill þó stærstur hluti svarenda ennþá vera undir 30 mín að komast til vinnu. Í töflu 7.2 má sjá niðurstöður teknar saman (karlar+konur)

	10 mín	20 mín	30 mín	40 mín	50 mín	60 mín+
Bíll	7%	33%	40%	9%	3%	7%
Strætó	4%	22%	36%	18%	8%	12%
Reiðhjól	9%	28%	34%	14%	6%	9%
Gangandi	10%	33%	33%	9%	5%	12%

Tafla 7-2 Vegalengdir sem svarendur (%) eru tilbúnir að ferðast daglega í draumastarfið

Niðurstöðurnar sýna t.d fyrir bíl að 7% svarenda er eingöngu tilbúið að ferðast að hámarki 10 mín daglega í draumastarfið, 33% eru tilbúin að ferðast allt að 20 mín, 40% eru tilbúin að ferðast allt að 30 mín, 9% allt að 40 mín, 3% allt að 50 mín og 7% eru tilbúin að ferðast 60 mín eða meira. Ef litið er á alla ferðamáta má sjá að einungis um 10-20% svarenda er tilbúið að ferðast meira en 40 mín daglega til vinnu jafnvel þó svo að um draumastarf sé að ræða.

8 Niðurstöður –ferðamynstur

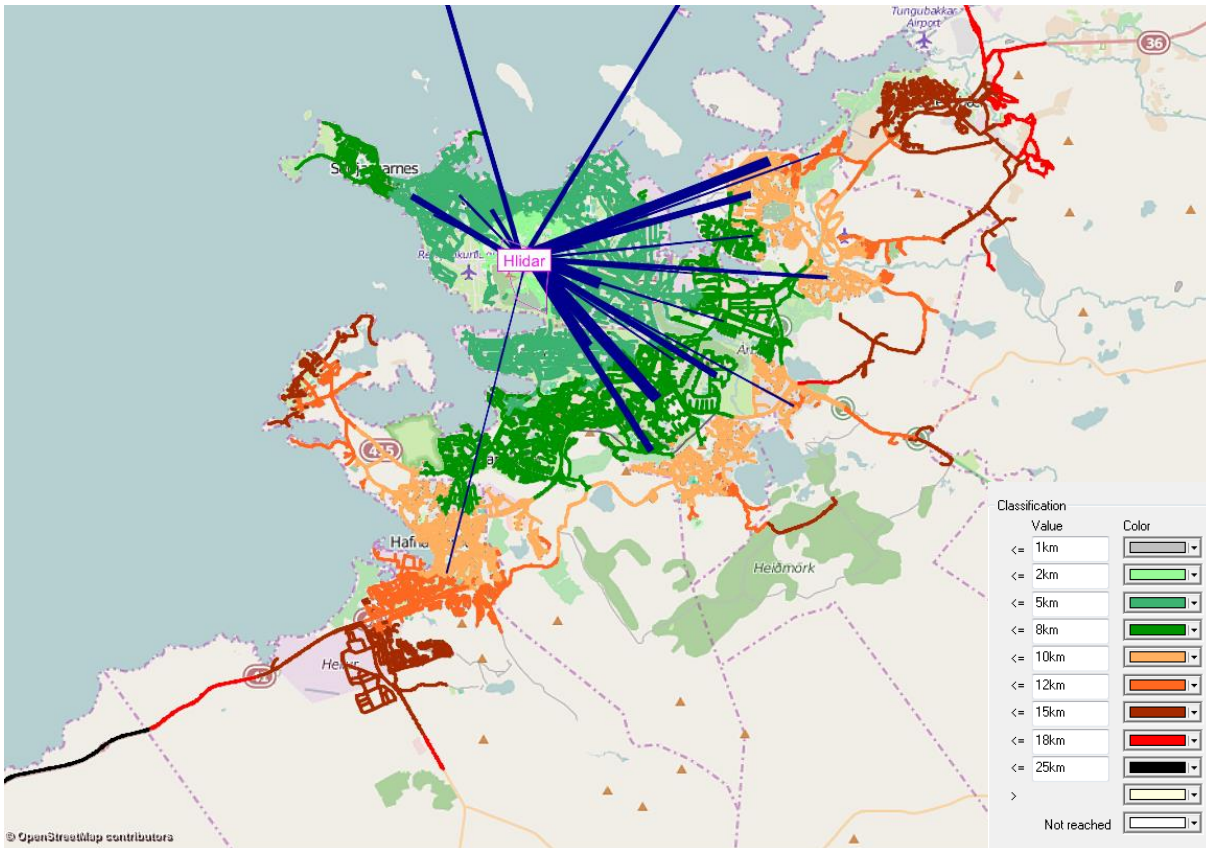
Tilgangur verkefnisins var að rannsaka búsetu starfsfólks í nokkrum fyrirtækjum á höfuðborgarsvæðinu til að fá hugmynd um vinnusóknarmynstur/ferðamynstur (e. Commuting patterns) og geta út frá því fengið vísbendingu um vilja fólks til að ferðast til vinnu.

Rúmlega 20 fyrirtæki og stofnanir tóku þátt í verkefninu með því að starfsmenn svöruðu rafrænum spurningalista á netinu. Spurninglistinn var sendur á mun fleiri fyrirtæki en því miður var töluvert um það að neitað væri að taka þátt í verkefninu. Reynt var eftir fremsta megni að fá svör frá fyrirtækjum sem víðast á höfuðborgarsvæðinu til að skoða hvort munur væri á ferðamynstri fólks eftir því hvort það vinnur í Hafnarfirði eða Mosfellsbæ sem dæmi. Langflest svörin komu þó frá Reykjavík eða frá um 14 fyrirtækjum, 3 fyrirtæki í Kópavogi, 2 í Hafnarfirði, 2 í Garðabæ og 1 í Mosfellsbæ.

Þar sem verkefnið var stikkprufa, þ.e. fyrirtækin voru valin af handahófi en ekki eftir því hvort úrtak væri jafndreift með tilliti til búsetu, aldurs og menntunar, er ekki hægt að heimfæra niðurstöðurnar beint yfir á allan íbúafjölda höfuðborgarsvæðisins. Niðurstöðurnar gefa okkur engu að síður ágætis hugmynd um það annars vegar hvað fólk er tilbúið að ferðast langt til vinnu og hins vegar hvort að munur sé á fólki eftir því hvaða tegund vinnu það vinnur og hvar á höfuðborgarsvæðinu það er staðsett.

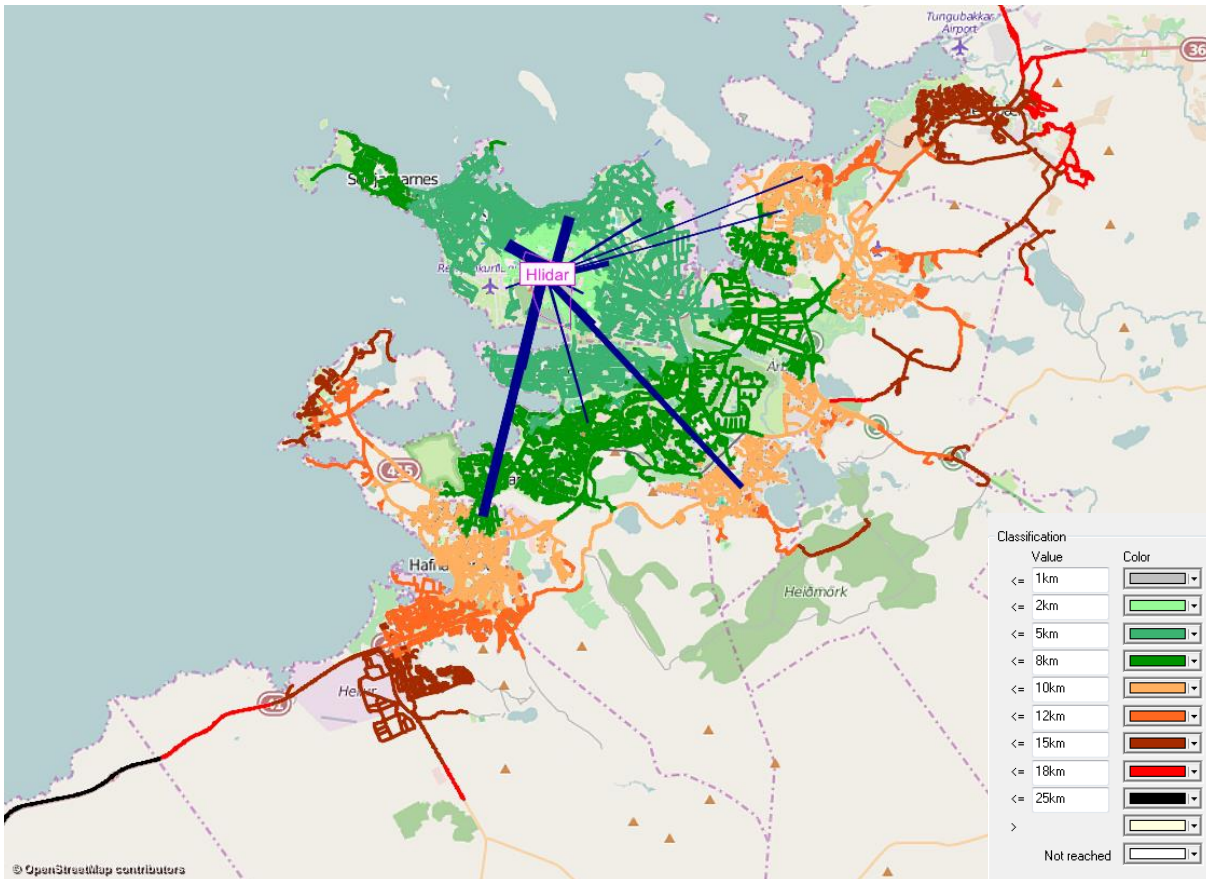
Til þess að gæta að persónuvernd var beitt þeirri aðferð að svörum þáttakenda var safnað saman í reiti sem svara nokkurn veginn til póstnúmera á höfuðborgarsvæðinu, þó var stórum póstnúmerum í nokkrum tilfellum skipt niður í minni reiti.

Í vinnunni við þetta verkefni var notast við orðið vinnusóknarmynstur framan af til að skilgreina mynstur fólks á milli heimilis og atvinnu. Eftir því sem verkefninu miðaði áfram varð þó ljóst að orðið ferðamynstur væri í raun meira réttnefni þar sem það nær bæði utan um ferðir fólks annars vegar frá vinnu að heimili og hins vegar frá heimili að vinnu. Vinnusóknarmynstur er í raun meira réttnefni yfir mynstur fólks frá heimili að atvinnu, t.d. vinnusóknarmynstur fyrir alla þá sem búa í Lindarhverfi. Þegar fólk ferðast í hina áttina frá vinnu að heimili er meira réttnefni að nota orðið búsetumynstur, t.d. búsetumynstur fyrir alla sem starfa hjá Actavis. Töluverður munur getur verið á vinnusóknarmynstri og búsetumynstri fyrir sama reitinn, á mynd 8-1 og 8-2 eru sýnd dæmi um þetta fyrir Hlíðahverfið í Reykjavík.



Mynd 8-1 Dæmi um búsetumynstur fyrir Hlíðahverfi í Reykjavík (hvar býr fólk sem vinnur í Hlíðunum)

Mynd 8-1 sýnir dæmi um búsetumynstur fyrir Hlíðahverfi í Reykjavík (hvar býr fólk sem vinnur í Hlíðahverfi), hér skal þó tekið fram að úrtakið er fámennt (Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins) og því ekki hægt að heimfæra þessar niðurstöður beint á alla sem vinna í Hlíðunum. Litamynstrið á höfuðborgarsvæðinu gefur upplýsingar um vegalengdir á hina ýmsu staði á meðan bláu strikin tákna mynstur hvers og eins sem tók þátt í verkefninu og starfar í Hlíðunum. Svörin sýndu að 80% þeirra sem starfa í Hlíðunum búa í innan við 10 km fjarlægð frá vinnu.



Mynd 8-2 Dæmi um vinnusóknarmynstur fyrir Hlíðahverfi í Reykjavík (hvar vinnur fólk sem býr í Hlíðunum)

Mynd 8-2 sýnir hins vegar dæmi um vinnusóknarmynstur fyrir Hlíðahverfi í Reykjavík (hvar vinnur fólk sem býr í Hlíðahverfi), hér skal þó tekið fram að úrtakið er fámennit og því ekki hægt að heimfæra þessar niðurstöður beint á alla sem búa í Hlíðunum. Litamynstrið á höfuðborgarsvæðinu gefur upplýsingar um vegalengdir á hina ýmsu staði á meðan bláu strikin tákna mynstur hvers og eins sem tók þátt í verkefninu og býr í Hlíðunum. Hér sést klárlega að mynstrið á bláu strikunum er töluvert annað en mynstrið á mynd 8-1, enda sýna svör þeirra sem búa í Hlíðunum að 85% þeirra starfa í innan við 8 km fjarlægð frá heimili. Samkvæmt þessum niðurstöðum virðist fólk sem býr í Hlíðahverfi almennt ferðast styttra til vinnu en fólk sem er að sækja vinnu í Hlíðahverfi. Þessar niðurstöður rýma vel við þá staðreynd að töluvert meira er um atvinnutækifæri á neginu vestan Kringlumýrarbrautar en á mörgum öðrum stöðum á höfuðborgarsvæðinu.

Helstu niðurstöðurnar sem eru kynntar í köflum 8.1-8.10 í þessu verkefni eru því búsetumynstur fyrir fyrirtækin sem fengu spurningalistann og vinnusóknarmynstur fyrir hin mismunandi hverfi höfuðborgarsvæðisins þar sem svörun fólks var nógu mikil.

Niðurstöðurnar eru greindar niður á stærstu fyrirtækin sem svöruðu spurningalistanum, þ.e. annars vegar Landspítalinn og hins vegar Actavis (kaflar 8.1 og 8.2). Auk þeirra voru einnig töluvert mörg fyrirtæki sem svöruðu sem eru staðsett í Borgartúni t.d. Vegagerðin, Rannís og Nýherji sem öll falla því innan sama reits og eru þannig skilgreind sem Borgartún (kafli 8.3).

Auk þessarra fyrirtækja eru sýndar sérstaklega niðurstöður frá starfsmönnum sveitarfélagsins Garðabæjar annars vegar og starfsmönnum sveitarfélagsins Mosfellsbæjar hins vegar (kaflar 8.4 og 8.5), þar sem það er áhugavert að sjá hversu frábrugðin búsetumynstur þeirra er miðað við t.d. búsetumynstur Landspítalans og Actavis hins vegar. Starfsmenn sveitarfélaganna Garðabæjar og Mosfellsbæjar ferðast þannig töluvert

styttra til vinnu en t.d. starfsfólk Landspítalans og Actavis sem styður við þá kenningu að fólk sé tilbúið að ferðast lengra til vinnu til sérhæfðari starfa. Þannig er líklegra að manneskja sem starfar sem kennari, sem er starf sem er í boði í öllum skólum landsins, velji sér starf nær heimili vegna þess að það er mögulegt á meðan manneskja sem starfar sem læknir er líklegri að verða að finna sér vinnu á Landspítalanum óháð því hvar hún býr.

Ennfremur er niðurstöðunum safnað saman í hverfi á höfuðborgarsvæðinu í köflum 8.6-8.12 til að skoða hvort munur sé á vinnusóknarmynstri og búsetumynstri. Reykjavíkurborg var skipt upp í þrjú hverfi, Reykjavík vestan Kringlumýrarbrautar, Reykjavík milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka og Reykjavík austan Elliðaár/Höfðabakka. Kópavogur, Hafnarfjörður, Mosfellsbær og Garðabær eru hver um sig eitt hverfi, ekki fékkst nógu mikil svörun frá Seltjarnarnesi og Kjalarnesi til að skoða þau sérstaklega.

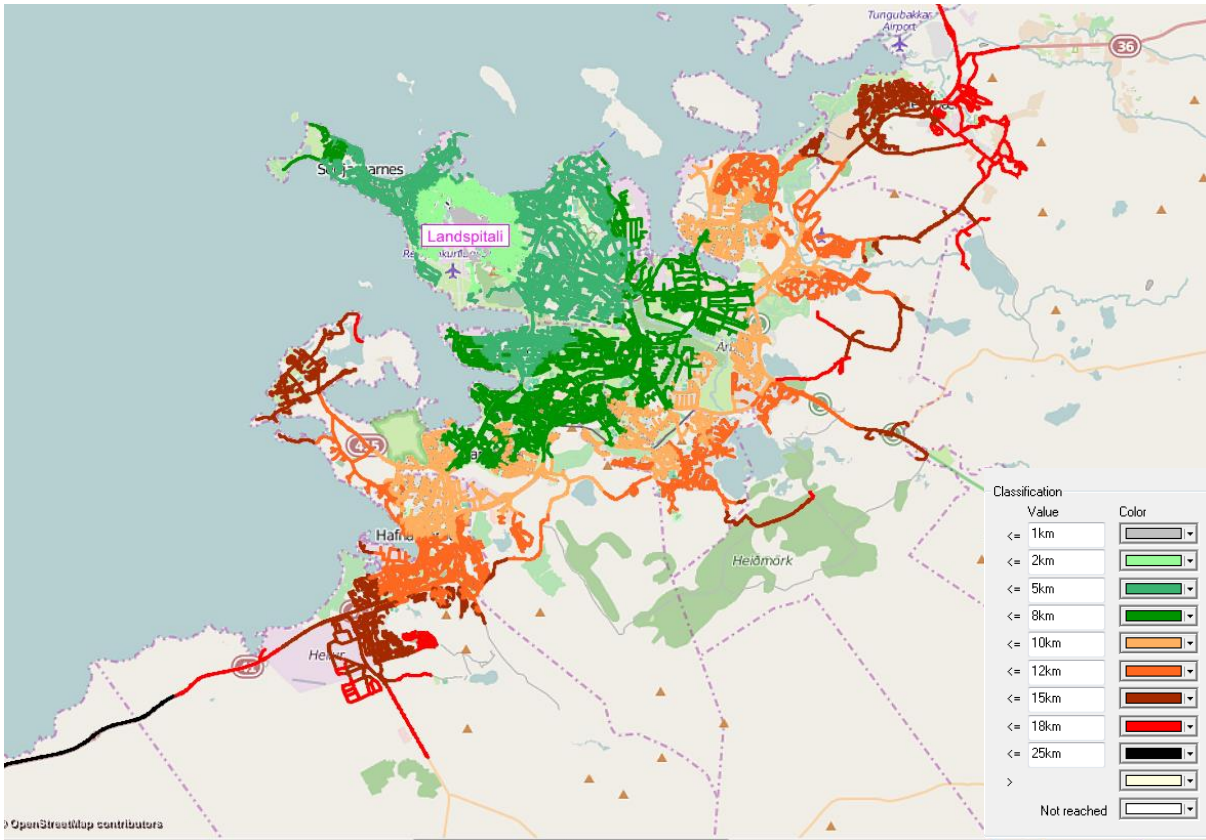
Eins og komið hefur fram áður er þetta verkefni eingöngu stikkprufa og því ekki hægt að heimfæra niðurstöðurnar fyrir allt höfuðborgarsvæðið, niðurstöðurnar gefa hins vegar ágætis mynd af því hversu mismunandi ferðamynstur fólk er á höfuðborgarsvæðinu annars vegar eftir búsetu en hins vegar einnig eftir tegund atvinnu. Þetta verkefni sýnir kannski einna helst hversu mikilvægt er að ráðast í heildstæða gagnasöfnun fyrir allt höfuðborgarsvæðið til þess að geta með nokkru öryggi svarað spurningunni um það hvar fólk starfar miðað við búsetu.

Fyrirtækin sem tóku þátt í verkefninu og staðsetning þeirra eru eftirfarandi:

- Innanríkisráðuneytið (Reykjavík)
- Skipulagsstofnun (Reykjavík)
- Vegagerðin (Reykjavík)
- Ikea (Garðabær)
- Mannvit (Kópavogur)
- Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (Kópavogur)
- Lýsing (Reykjavík)
- Actavis (Hafnarfjörður)
- Sveitarfélagið Mosfellsbær
- Sveitarfélagið Garðabær
- Áslandsskóli (Hafnarfjörður)
- Borgarholtsskóli (Reykjavík)
- Innes (Reykjavík)
- Smáralind (Kópavogur)
- Samgöngustofa (Reykjavík)
- Efla (Reykjavík)
- Landspítalinn (Reykjavík)
- Verkis (Reykjavík)
- Nýherji (Reykjavík)
- Landsbankinn (Reykjavík)
- Rannís (Reykjavík)
- Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins (Reykjavík)

8.1 Búsetumynstur – Landspítalinn Hringbraut

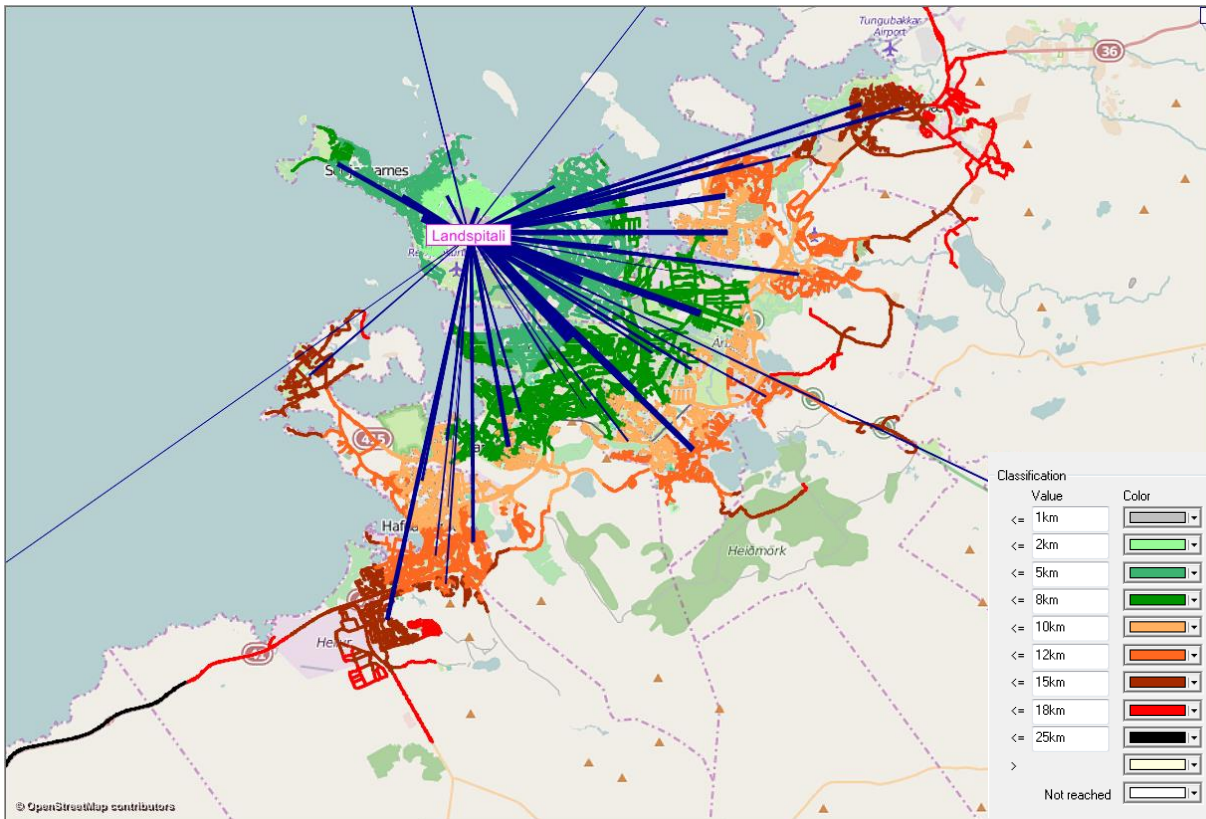
Vegalengdir fyrir starfsfólk Landspítalans við Hringbraut eru sýndar á mynd 8-3 þar sem mismunandi litir tákna mismunandi vegalengdir. Alls svöruðu 242 starfsmenn Landspítalans spurningalistanum



Mynd 8-3 Yfirlit yfir vegalengdir frá Landspítala við Hringbraut.

Það skal tekið fram að ekki er unnið með greiningu á ferðatíma í þessu verkefni heldur einungis vegalengdir. Umferð og gatnamót hafa mikil áhrif á ferðatíma fólks á höfuðborgarsvæðinu og því getur 5 km vegalengd frá Landspítala til Kópavogs þýtt allt annan ferðatíma en 5 km vegalengd í átt að Höfðabakka. Rammi þessa verkefnis var ekki nógu stór til þess að greina ferðatímamann, en úrvinnsla hans er töluvert tímaflek.

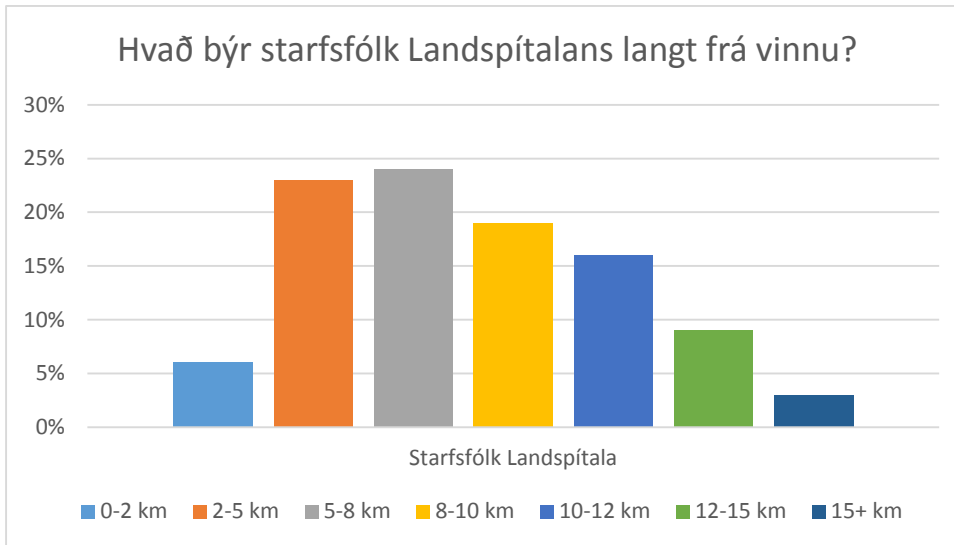
Á mynd 8-4 er sýnt búsetumynstur starfsmanna Landspítalans við Hringbraut, þ.e hvar fólk býr sem starfar á Landspítalanum. Bláu línurnar sýna mynstrið og þar sést nokkuð skýrt að starfsmennirnir koma víða að. Þunnu línurnar sem liggja út af kortinu til norðurs, suðvesturs og suðausturs tákna fólk sem býr á Akranesi, í Reykjanesbæ/Vogum og á Selfossi.



Mynd 8-4 Búsetumynstur starfsmanna Landspítalans (bláar línur)

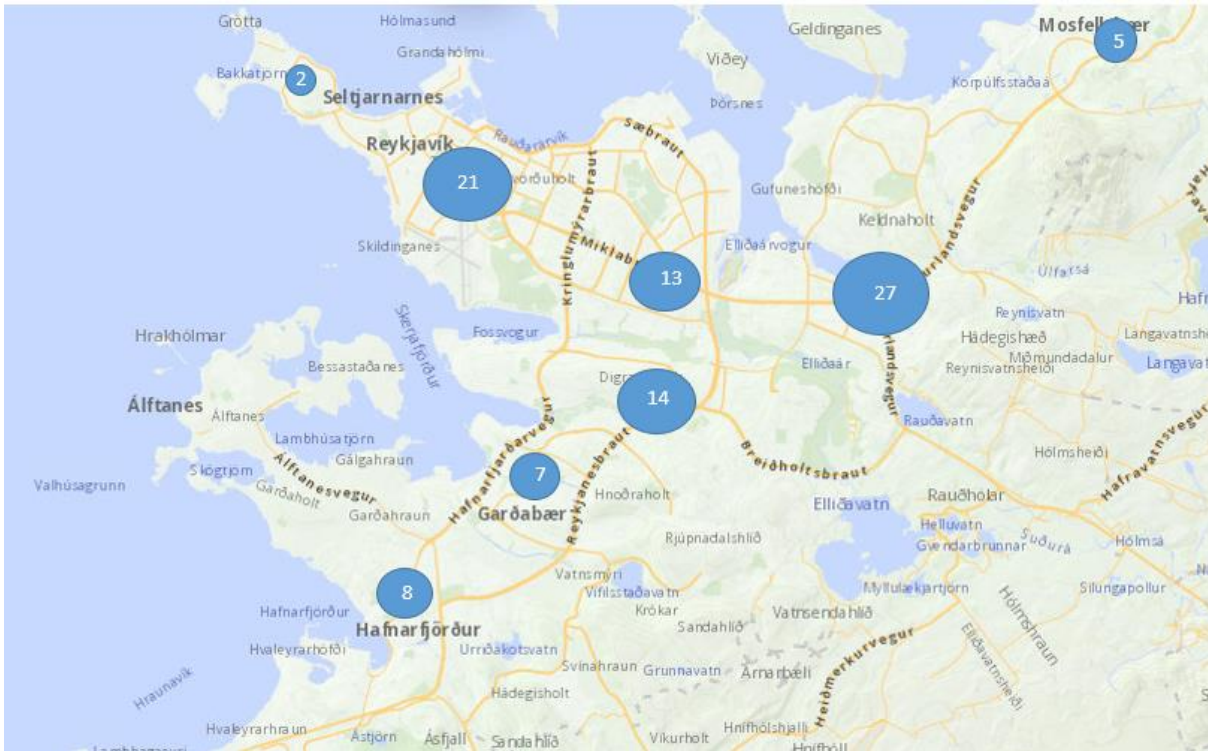
Nánari töluleg greining á búsetumynstri starfsmanna Landspítalans má sjá á mynd 8-5 þar sem sýnt er hlutfall starfsfólks eftur vegalengdum til vinnu. Rúmlega 5% svarenda búa í 0-2 km fjarlægð frá vinnu á meðan tæp 25% búa í 2-5 km fjarlægð, tæp 25% í 5-8 km fjarlægð, tæp 20% í 8-10 km fjarlægð, rúmlega 15% í 10-12 km fjarlægð, tæp 10% í 12-15 km fjarlægð og einungis um 2% búa í meira en 15 km fjarlægð.

Þetta þýðir að 88% starfsmanna sem tóku þátt í verkefninu búa í undir 12 km vegalengd frá Landspítalanum og 53% búa í undir 8 km fjarlægð, þannig að þunginn í búsetu starfsmanna Landspítalans markast af dökkgræna litnum á mynd 8-4. Til að setja þá vegalengd í samhengi nær hún til flestra hverfa á höfuðborgarsvæðinu (appelsínugulur litur á mynd 8-4) nema ystu hverfa Hafnarfjarðar, Mosfellsbæjar og Álftaness.



Mynd 8-5 Hlutfall starfsfólks Landspítalans við Hrinbraut og vegalengdir til vinnu

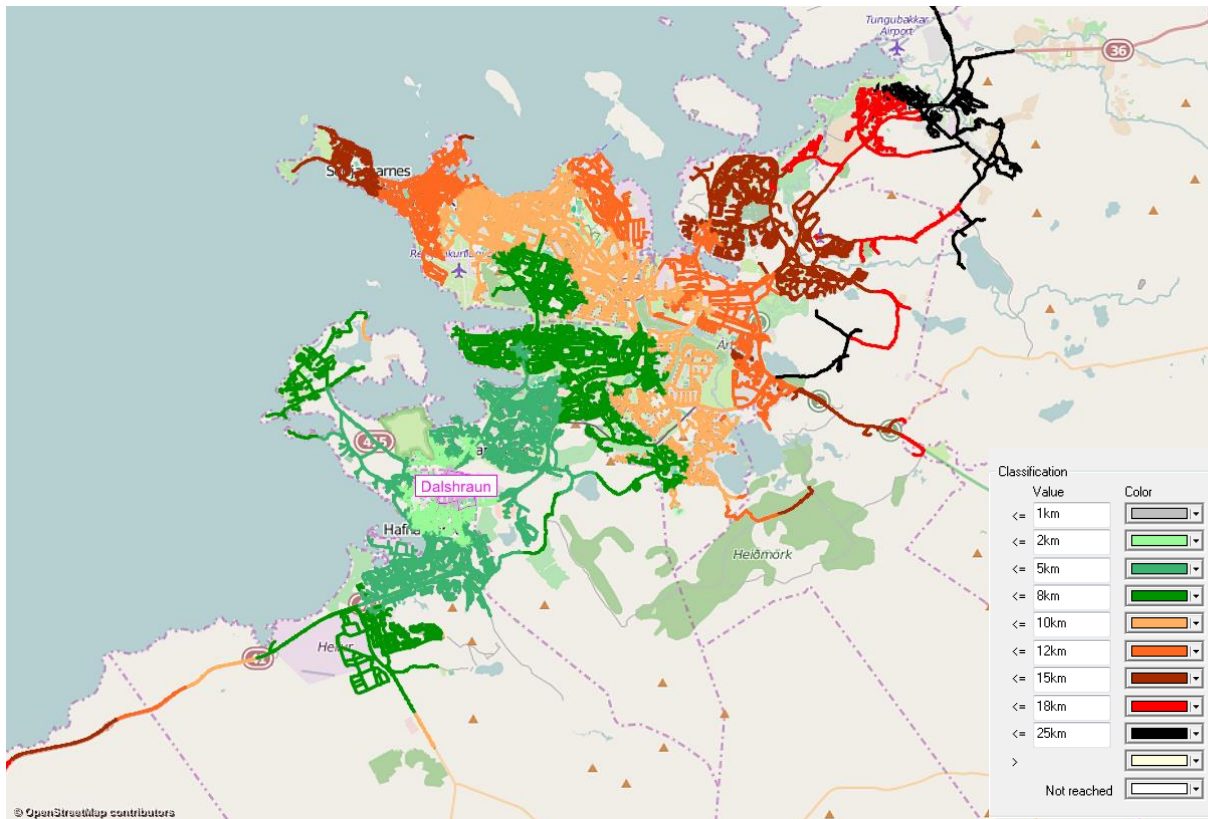
Á mynd 8-6 er sýnt nánar hvernig búseta starfsfólks Landspítalans skiptist eftir sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavíkurborg er skipt í þrennt, vestan við Kringlumýrarbraut, milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka og svo austan við Elliðaár/Höfðabakka. Þarna sést að 27% svarenda búa í austurhluta Reykjavíkur, 21% í vesturhluta Reykjavíkur, 14% í Kópavogi, 8% í Hafnarfirði, 7% í Garðabæ, 5% í Mosfellsbæ og 2% á Seltjarnarnesi. Þau fáu prósent sem eftir eru dreifast nokkuð jafnt á Selfoss, Reykjanes og Akranes.



Mynd 8-6 Búseta starfsmanna Landspítalans við Hringbraut eftir sveitarfélögum (tala í hring táknar prósentutölu 21 = 21%)

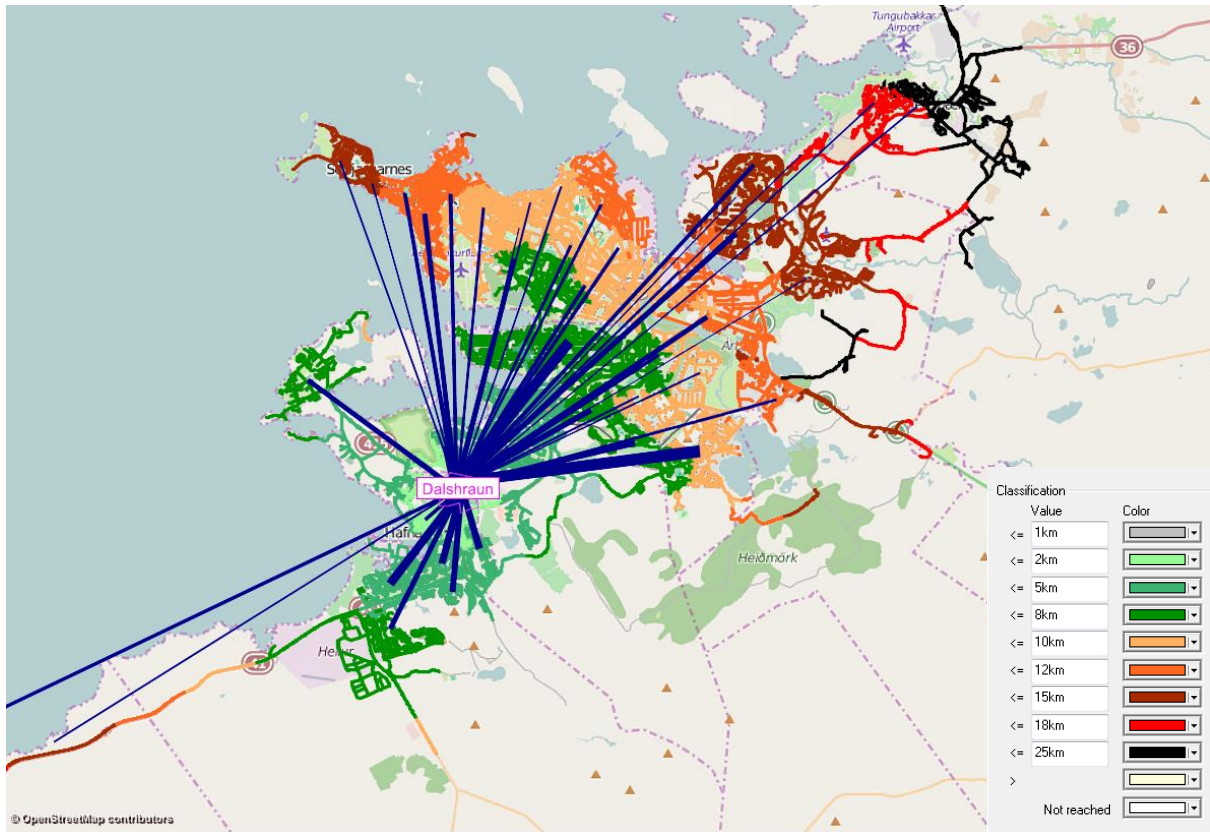
8.2 Búsetumynstur - Actavis

Vegalengdir fyrir starfsfólk Actavis við Dalshraun í Hafnarfirði eru sýndar á mynd 8-7 þar sem mismunandi litir tákna mismunandi vegalengdir. Alls svöruðu 391 starfsmaður Actavis spurningalistanum



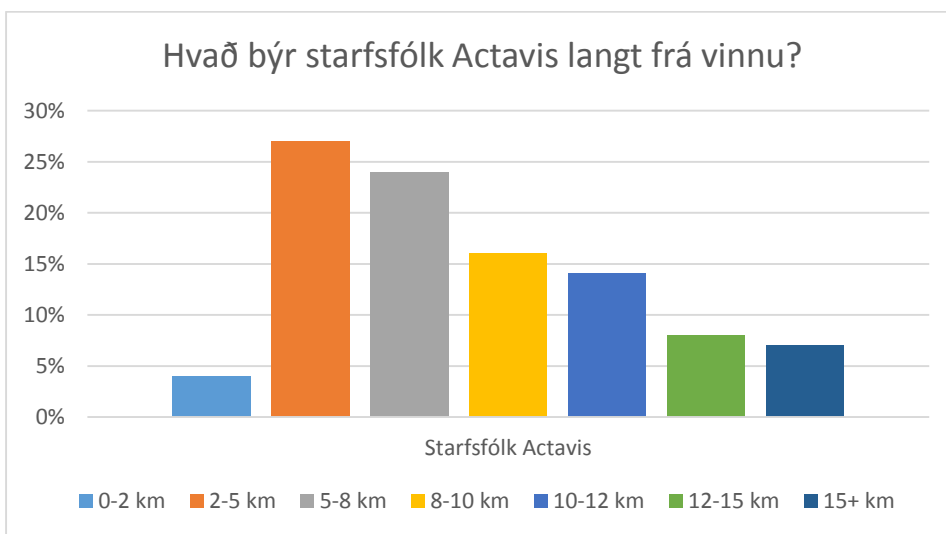
Mynd 8-7 Yfirlit yfir vegalengdir frá Actavis við Dalshraun í Hafnarfirði

Á mynd 8-8 er sýnt búsetumynstur starfsmanna Actavis í Hafnarfirði, þ.e hvar fólk býr sem starfar hjá Actavis. Bláu línurnar sýna mynstrið og þar sést nokkuð skýrt að starfsmennirnir koma víða að, eða töluvert svipað mynstur og var fyrir Landspítalann. Þunginn í mynstrinu hjá Actavis liggur hins vegar sunnar á höfuðborgarsvæðinu en þunginn í mynstri Landspítalans. Þunnu línurnar sem liggja út af kortinu til suðvesturs tákna fólk sem býr í Reykjanesbæ og Vogum.



Mynd 8-8 Búsetumynstur starfsmanna Actavis (bláar línur)

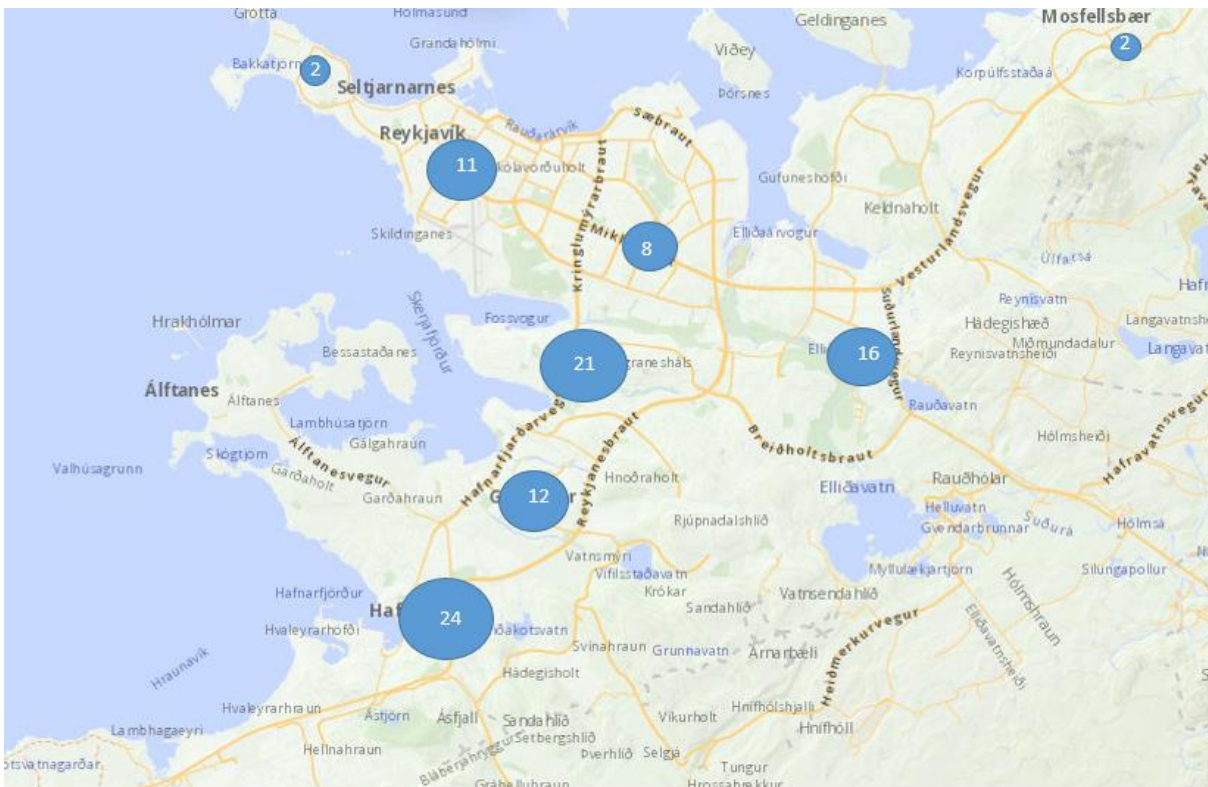
Nánari töluleg greining á búsetumynstri starfsmanna Actavis má sjá á mynd 8-9 þar sem sýnt er hlutfall starfsfólks eftir vegalengdum til vinnu. 4% svarenda býa í 0-2 km fjarlægð frá vinnu á meðan 27% búa í 2-5 km fjarlægð, 24% í 5-8 km fjarlægð, 16% í 8-10 km fjarlægð, 14% í 10-12 km fjarlægð, 8% í 12-15 km fjarlægð og um 7% búa í meira en 15 km fjarlægð.



Mynd 8-9 Hlutfall starfsfólks Actavis og vegalengdir til vinnu

Þetta þýðir að 85% starfsmanna sem tóku þátt í verkefninu búa í undir 12 km vegalengd frá Actavis og 55% búa í undir 8 km fjarlægð, þannig að þunginn í búsetu starfsmanna Actavis markast af dökkgræna litnum á mynd 8. Til að setja þá vegalengd í samhengi nær hún til Kópavogs og rétt inn í Reykjavík (Hlíðar og Mjódd).

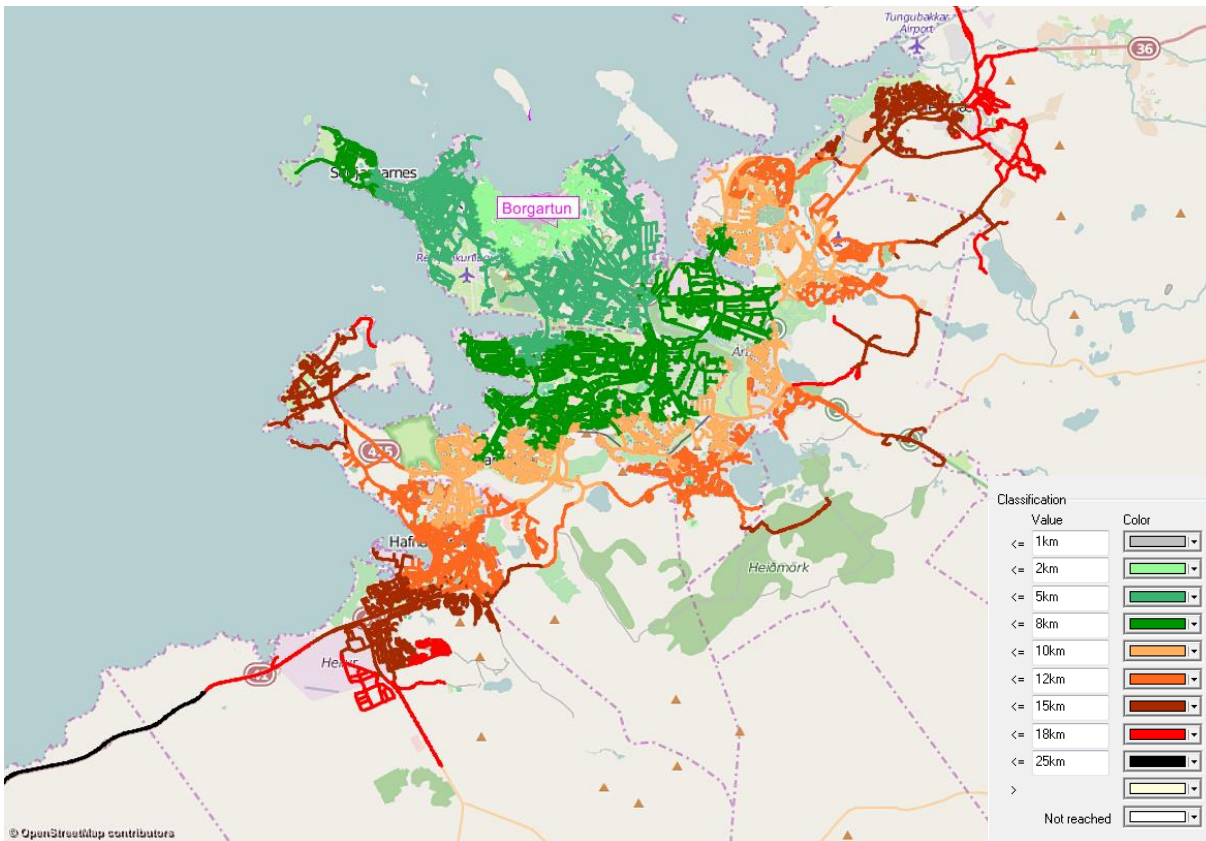
Á mynd 8-10 er sýnt nánar hvernig búseta starfsfólks Actavis skiptist eftir sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavíkurborg er skipt í þrennt, vestan við Kringlumýrarbraut, milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka og svo austan við Elliðaár/Höfðabakka. Þarna sést að 24% svarenda búa í Hafnarfirði, 12% í Garðabæ, 21% í Kópavogi, 16% í austurhluta Reykjavíkur, 11% í vestur hluta Reykjavíkur og 8% þar á milli. Mosfellsbær og Seltjarnarnes eru hvor um sig með 2% starfsfólks Actavis. Þunginn hérna liggur því á syðri hluta höfuðborgarsvæðisins miðað við Landspítalann þar sem þunginn var inn í Reykjavík.



Mynd 8-10 Búseta starfsmanna Actavis eftir sveitarfélögum (tala í hring tákna prósentsutölu 24 = 24%)

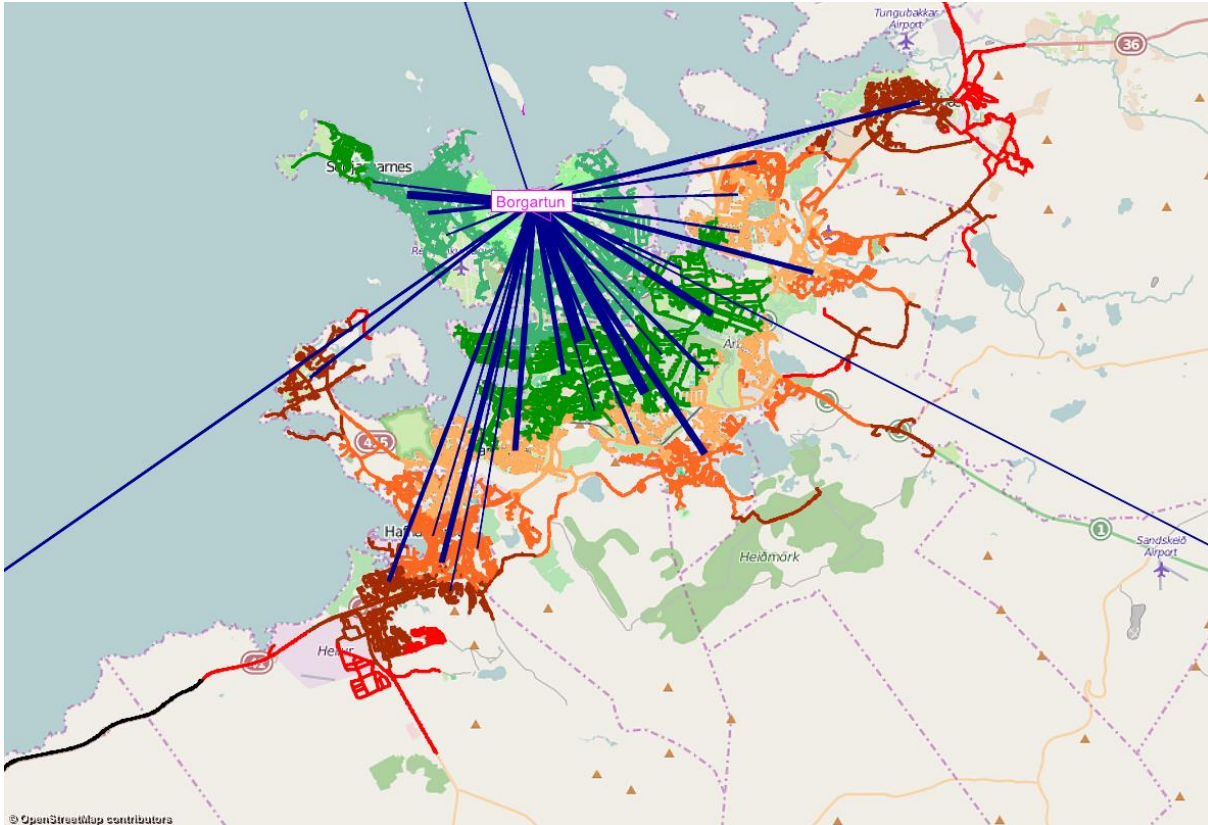
8.3 Búsetumynstur - Borgartún

Vegalengdir fyrir starfsfólk Vegagerðarinnar, Nýherja og Rannís við Borgartún eru sýndar á mynd 8-11 þar sem mismunandi litir tákna mismunandi vegalengdir. Alls svöruðu 157 starfsmenn úr Borgartúni spurningalistanum.



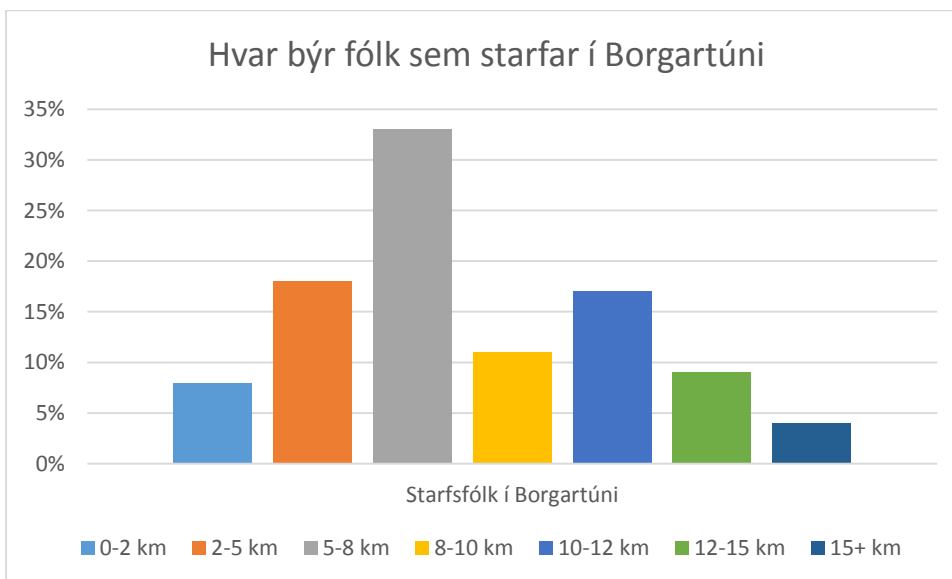
Mynd 8-11 Yfirlit yfir vegalengdir frá Borgartúni

Á mynd 8-12 er sýnt búsetumynstur starfsmanna Borgartúns, þ.e. hvar fólk býr sem starfar í Borgartúni. Bláu línurnar sýna mynstrið og þar sést nokkuð skýrt að starfsmennirnir koma víða að, eða töluvert svipað mynstur og var fyrir Landspítalann og Actavis. Þunginn í mynstrinu fyrir Borgartúnið er svipaður og hjá Landspítalanum. Þunnu línurnar sem liggja út af kortinu til norðurs, suðvesturs og suðausturs tákna fólk sem býr á Akranesi í Reykjanesbæ/Vogum og á Selfossi..



Mynd 8-12 Búsetumynstur starfsmanna í Borgartúni (bláar línur)

Nánari töluleg greining á búsetumynstri starfsmanna í Borgartúni má sjá á mynd 8-13 þar sem sýnt er hlutfall starfsfólks eftur vegalengdum til vinnu. 8% svarenda býa í 0-2 km fjarlægð frá vinnu á meðan 18% búa í 2-5 km fjarlægð, 33% í 5-8 km fjarlægð, 11% í 8-10 km fjarlægð, 17% í 10-12 km fjarlægð, 9% í 12-15 km fjarlægð og um 4% búa í meira en 15 km fjarlægð.



Mynd 8-13 Hlutfall starfsfólks í Borgartúni og vegalengdir til vinnu

Þetta þýðir að 87% starfsmanna sem tóku þátt í verkefninu búa í undir 12 km vegalengd frá Borgartúni og 59% búa í undir 8 km fjarlægð, þannig að þunginn í búsetu starfsmanna Borgartúns markast af dökkgræna litnum á mynd 8-12. Til að setja þá vegalengd í samhengi afmarkast 8 km fjarlægðin af Hálsnum, Breiðholti, eldri hverfum Kópavogs og Arnarnesi í Garðabæ.

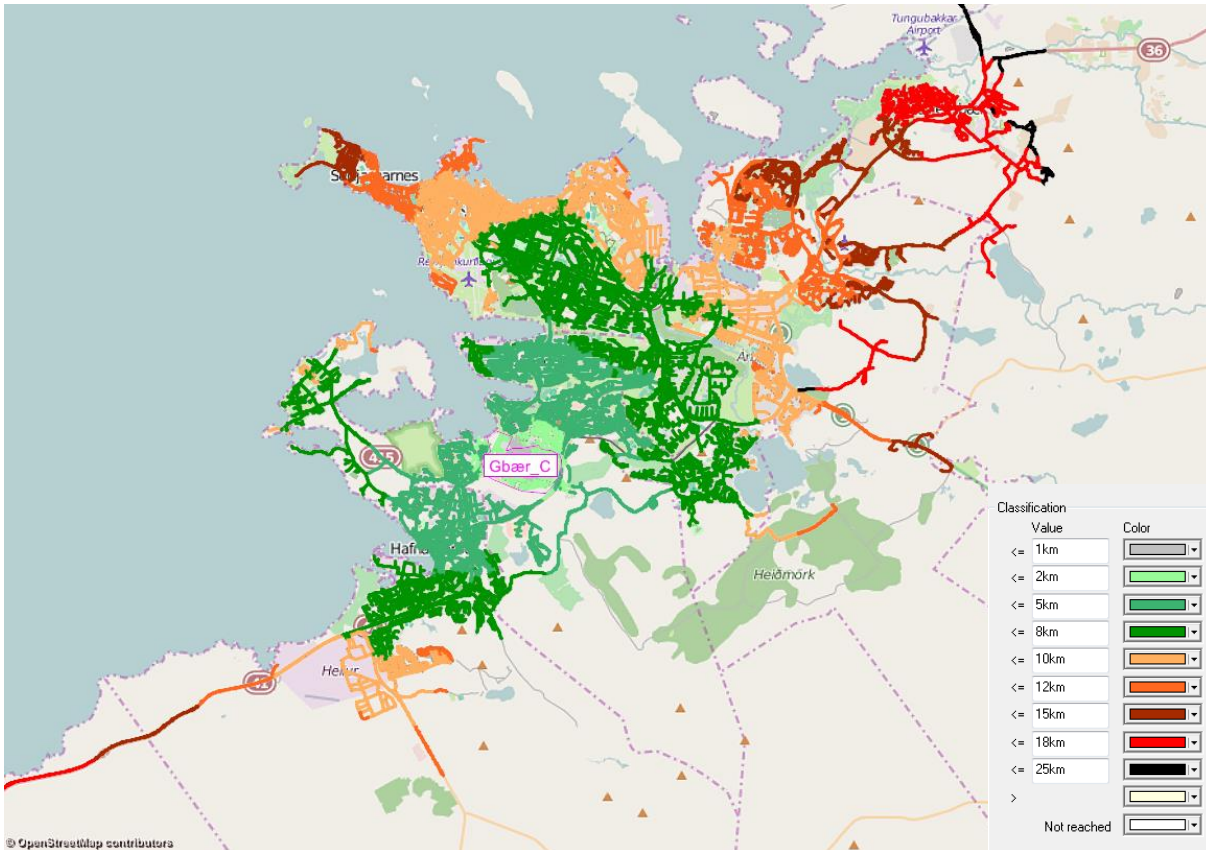
Á mynd 8-14 er sýnt nánar hvernig búseta starfsfólks í Borgartúni skiptist eftir sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavíkurborg er skipt í þrennt, vestan við Kringlumýrarbraut, milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka og svo austan við Elliðaár/Höfðabakka. Þarna sést að 26% svarenda búa í austurhluta Reykjavíkur, 21% í vesturhluta Reykjavíkur, 11% þar á milli, 18% í Kópavogi, 9% í Hafnarfirði, 5% í Garðabæ, 3% í Mosfellsbæ og 3% á Seltjarnarnesi. Þau fáu prósent sem eftir eru dreifast nokkuð jafnt á Selfoss, Reykjanes og Akranes.



Mynd 8-14 Búseta starfsmanna í Borgartúni eftir sveitarfélögum (tala í hring tákna prósentutölu 21 = 21%)

8.4 Búsetumynstur - Garðabær

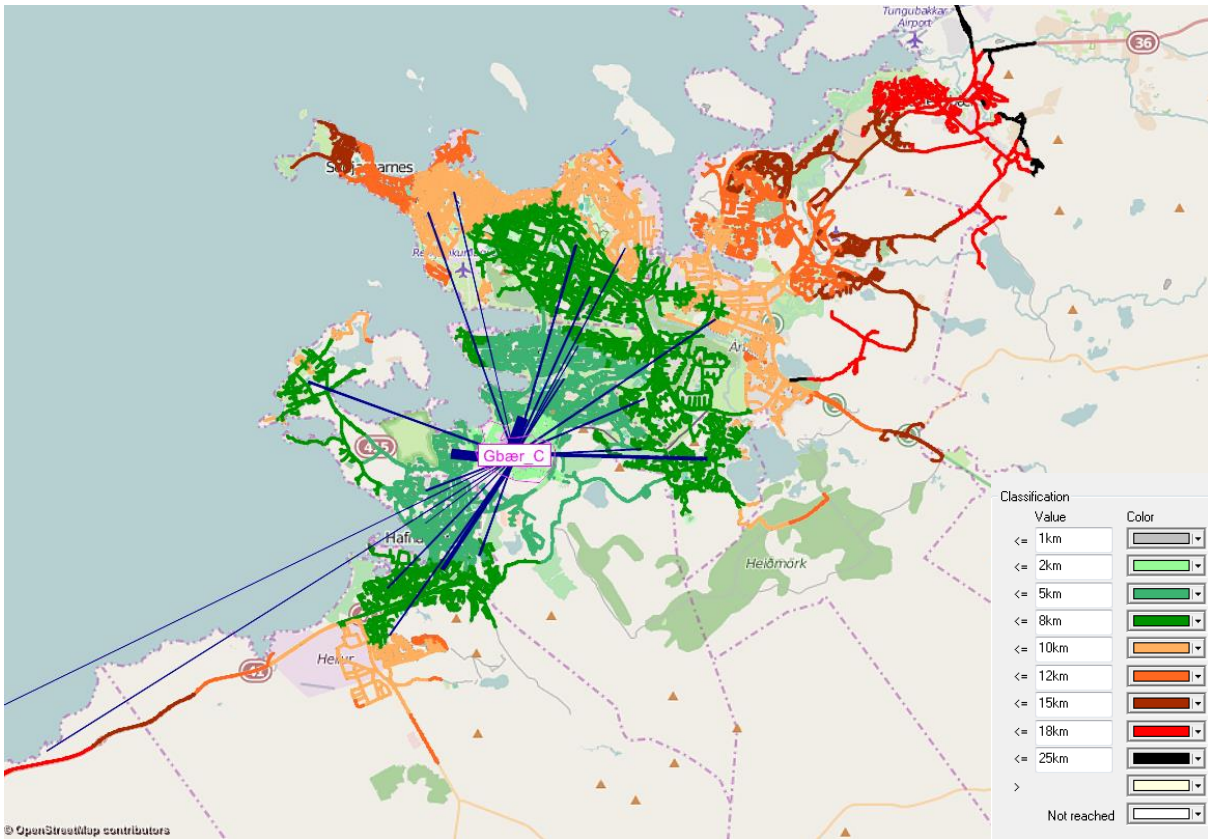
Starfsfólk sveitarfélagsins Garðabær tók þátt í verkefninu og eru vegalengdir frá Garðabæ sýndar á mynd 8-5 þar sem mismunandi litir tákna mismunandi vegalengdir. Alls svöruðu 145 starfsmenn sveitarfélagsins Garðabæjar spurningalistanum.



Mynd 8-15 Yfirlit yfir vegalengdir frá Garðabæ

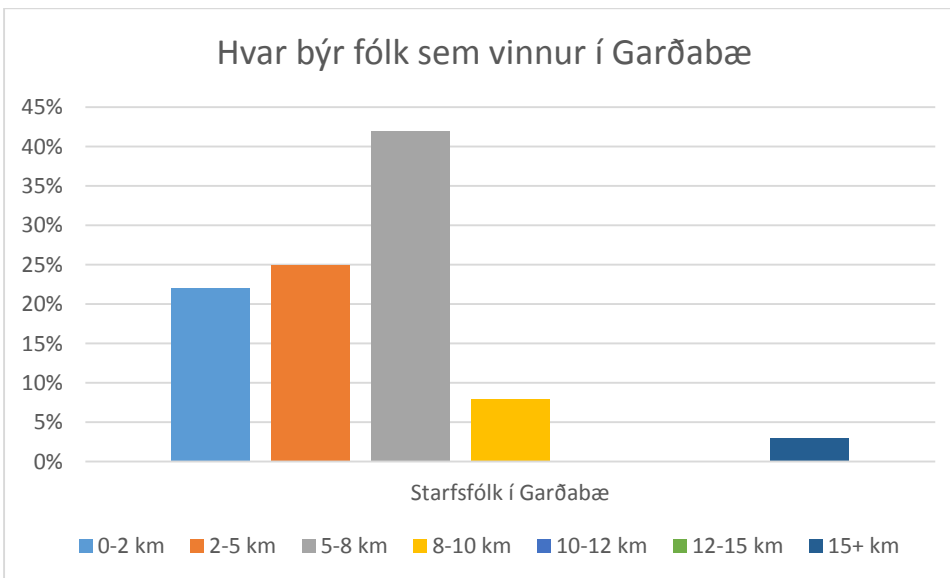
Á mynd 8-16 er sýnt búsetumynstur starfsmanna sveitarfélagsins Garðabæjar, þ.e. hvar fólk býr sem starfar í miðbæ Garðabæjar. Bláu línurnar sýna mynstrið og þar sést nokkuð annars konar mynstur en hjá Landspítalanum, Actavis og Borgartúni, því hér er mynstrið mun staðbundnara og þunginn mikið meiri í nærumhverfi Garðabæjar.

Punnu línurnar sem liggja út af kortinu til suðvesturs tákna fólk sem býr í Reykjanesbæ og í Vogum.



Mynd 8-16 Búsetumynstur starfsmanna í Garðabæ (bláar línur)

Nánari töluleg greining á búsetumynstri starfsmanna í Garðabæ má sjá á mynd 8-17 þar sem sýnt er hlutfall starfsfólks eftur vegalengdum til vinnu. Heil 22% svarenda býr í 0-2 km fjarlægð frá vinnu á meðan 25% búa í 2-5 km fjarlægð, 42% í 5-8 km fjarlægð, 8% í 8-10 km fjarlægð, 0% í 10-12 km fjarlægð, 0% í 12-15 km fjarlægð og 3% búa í meira en 15 km fjarlægð.

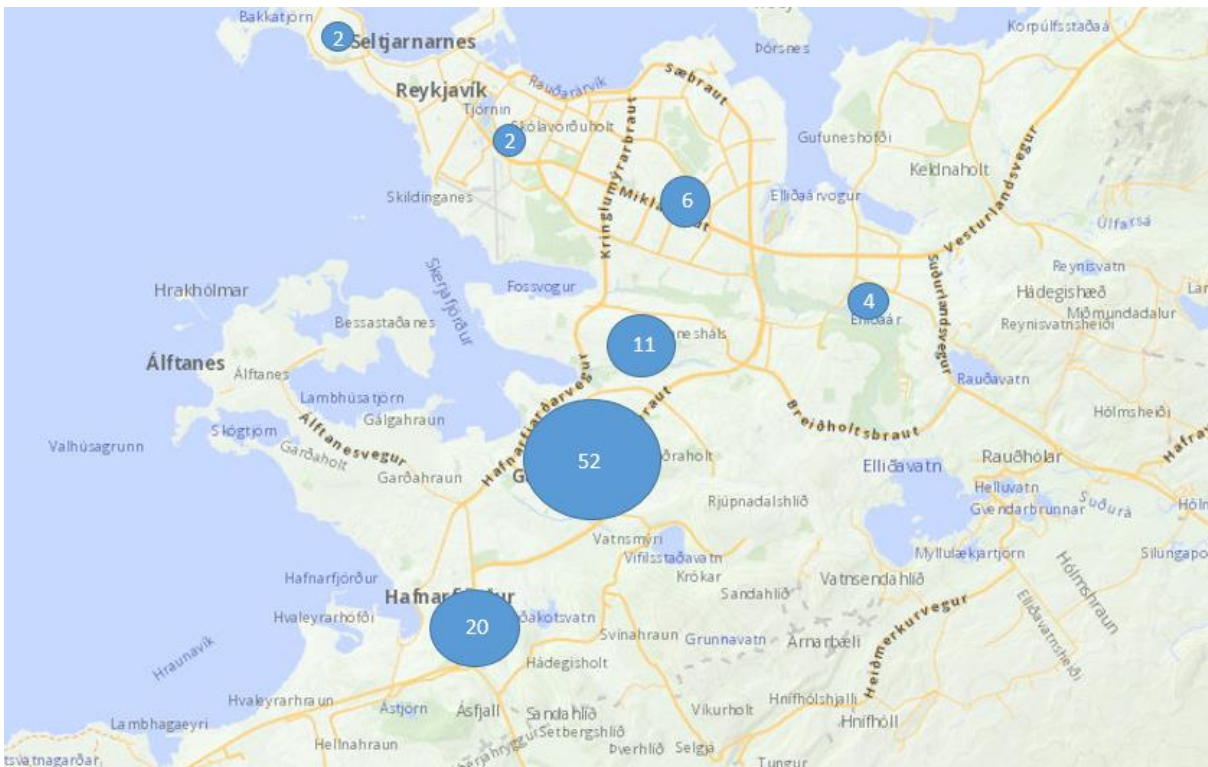


Mynd 8-17 Hlutfall starfsfólks í Garðabæ og vegalengdir til vinnu

Þetta þýðir að 97% starfsmanna sem tóku þátt í verkefninu búa í undir 10 km vegalengd frá Garðabæ og 89% búa í undir 8 km fjarlægð, þannig að þunginn í búsetu starfsmanna Garðabæjar markast af Garðabæ, Hafnarfirði og eldri hverfum Kópavogs.

Á mynd 8-18 er sýnt nánar hvernig búseta starfsfólks hjá sveitarfélaginu Garðabæ skiptist eftir sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu. 52% búa í Garðabæ, 20% í Hafnarfirði, 11% í Kópavogi, 12% í Reykjavík og 2% á Seltjarnarnesi. Þau 3% sem eftir eru búa í Reykjanesbæ og Vogum

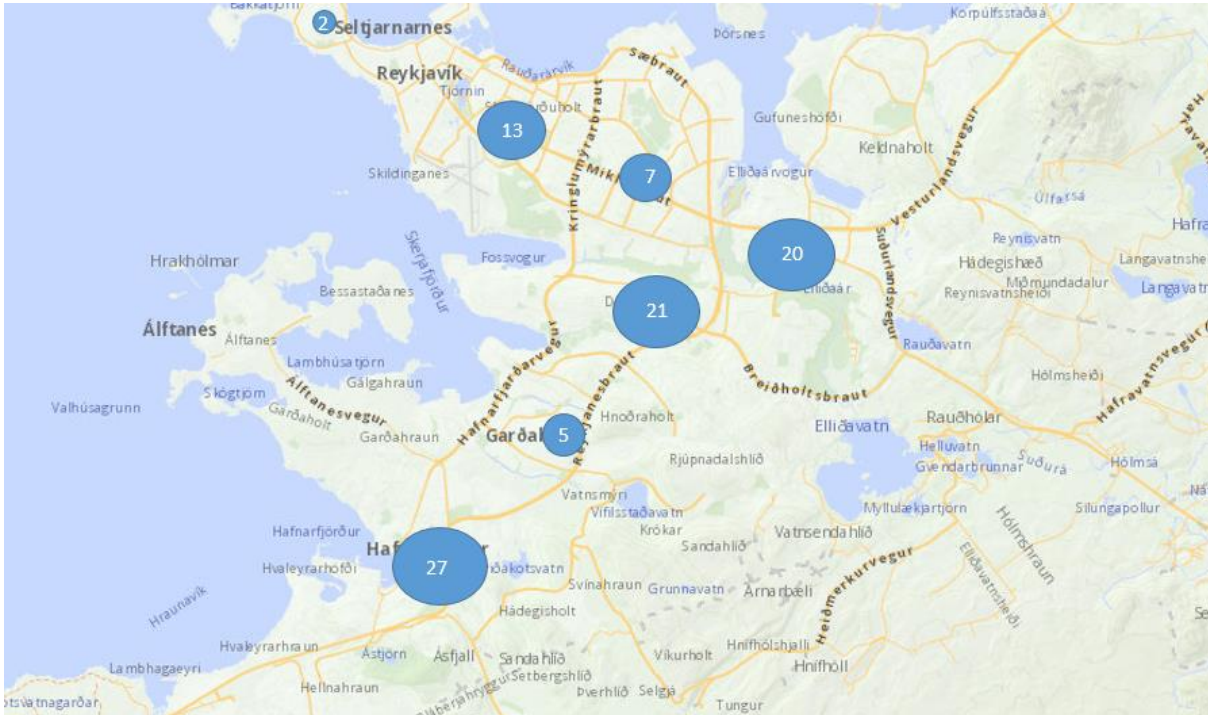
Mynstrið hér er því töluvert frábrugðið mynstrum Landsspítalans, Actavis og Borgartúns og má leiða líkum að því að þegar fólk starfar við eitthvað sem hægt er að fá vinnu við víða að þá er líklegt að það leiti að vinnu nálægt heimilinu (t.d kennarar), miðað við sérhæfðari störf eins og hjá Landspítala, Actavis og Borgartúni þar sem fólk virðist tilbúið að ferðast lengra til vinnu.



Mynd 8-18 Búseta starfsmanna sveitarfélagsins Garðabæjar eftir sveitarfélögum (tala í hring tákna prósentutölur 52 = 52%)

Aðeins eitt annað fyrirtæki í Garðabæ tók þátt í verkefninu og það var fyrirtækið Ikea sem er á iðnaðarsvæði Garðabæjar. Þar sem búsetumynstur þeirra sem starfa hjá sveitarfélaginu Garðabæ var töluvert frábrugðið öðrum mynstrum var ákveðið að skoða Ikea sérstaklega og sjá hvernig dreifing búsetu meðal starfsmanna Ikea var og hvort hún væri frábrugðin búsetu starfsmanna sveitarfélagsins Garðabæjar.

Á mynd 8-19 er sýnt nánar hvernig búseta starfsfólks Ikea (55 svör) skiptist eftir sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu og þar kemur allt annað mynstur fram en hjá starfsfólki sveitarfélagsins Garðabæjar. 27% búa í Hafnarfirði, 21% í Kópavogi, 20% í austurhluta Reykjavíkur, 13% í vesturhluta Reykjavíkur og 7% þar á milli en eingöngu 5% í Garðabæ.

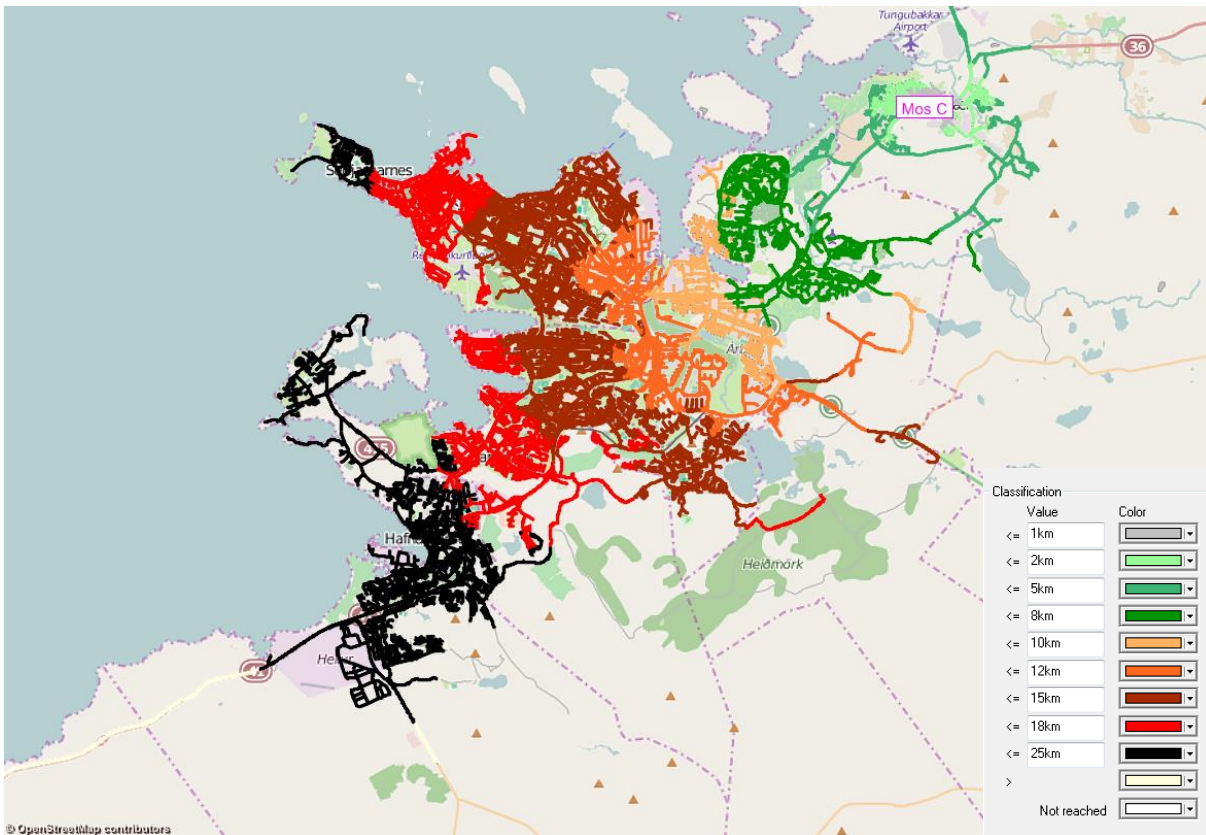


Mynd 8-19 Búseta starfsmanna Ikea eftir sveitarfélögum (tala í hring tákna próscentutölu 27 = 27%)

Það virðist því nokkuð ljóst að eðli starfa sem um ræðir stjórnar töluvert miklu um það hversu langt fólk er tilbúið að ferðast til vinnu.

8.5 Búsetumynstur Mosfellsbær

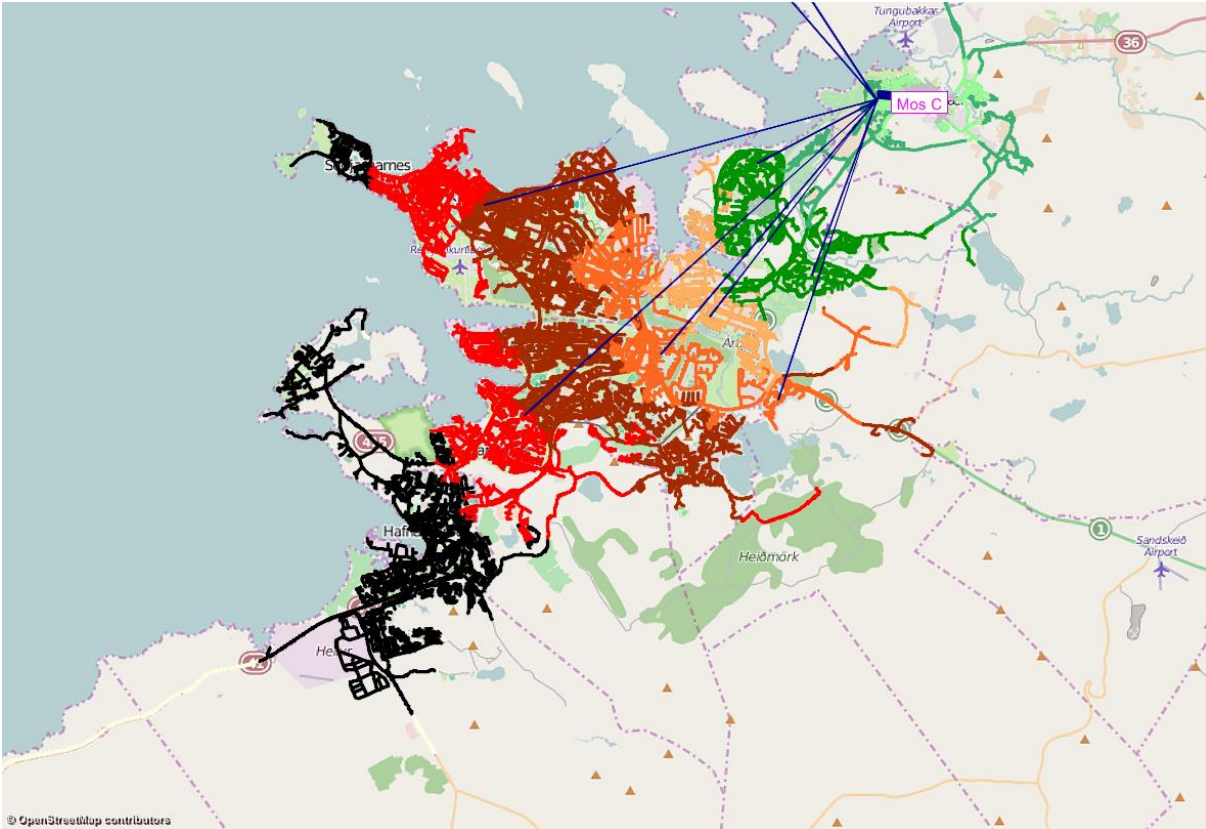
Sveitarfélagið Garðabær var ekki eina sveitarfélagið sem tók þátt heldur tók starfsfólk Mosfellsbæjar einnig þátt í verkefninu og eru vegalengdir frá Mosfellsbæ sýndar á mynd 8-20 þar sem mismunandi litir tákna mismunandi vegalengdir. Alls svöruðu 129 starfsmenn sveitarfélagsins Mosfellsbæjar spurningalistaum.



Mynd 8-20 Yfirlit yfir vegalengdir frá Mosfellsbæ

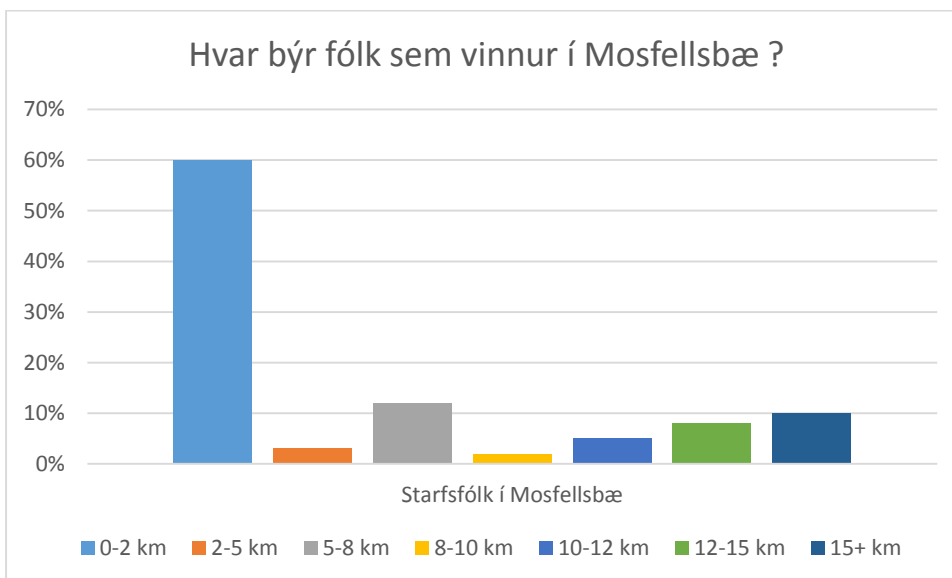
Á mynd 8-21 er sýnt búsetumynstur starfsmanna sveitarfélagsins Mosfellsbæjar, þ.e hvar fólk býr sem starfar hjá sveitarfélaginu Mosfellsbæ. Bláu línurnar sýna mynstrið og þar sést nokkuð svipað mynstur og fyrir sveitarfélagið Garðabæ, mynstur sem er mjög staðbundið ólíkt mynstrunum hjá Landspítalanum, Actavis og Borgartúni.

Þunnu línurnar sem liggja út af kortinu til norðurs tákna fólk sem býr á Akranesi og Kjalarnesi.



Mynd 8-21 Búsetumynstur starfsmanna hjá Mosfellsbæ (bláar línur)

Nánari töluleg greining á búsetumynstri starfsmanna hjá Mosfellsbæ má sjá á mynd 8-22 þar sem sýnt er hlutfall starfsfólks eftur vegalengdum til vinnu. Heil 60% svarenda býa í 0-2 km fjarlægð frá vinnu á meðan 3% búa í 2-5 km fjarlægð, 12% í 5-8 km fjarlægð, 2% í 8-10 km fjarlægð, 5% í 10-12 km fjarlægð, 8% í 12-15 km fjarlægð og 10% búa í meira en 15 km fjarlægð.

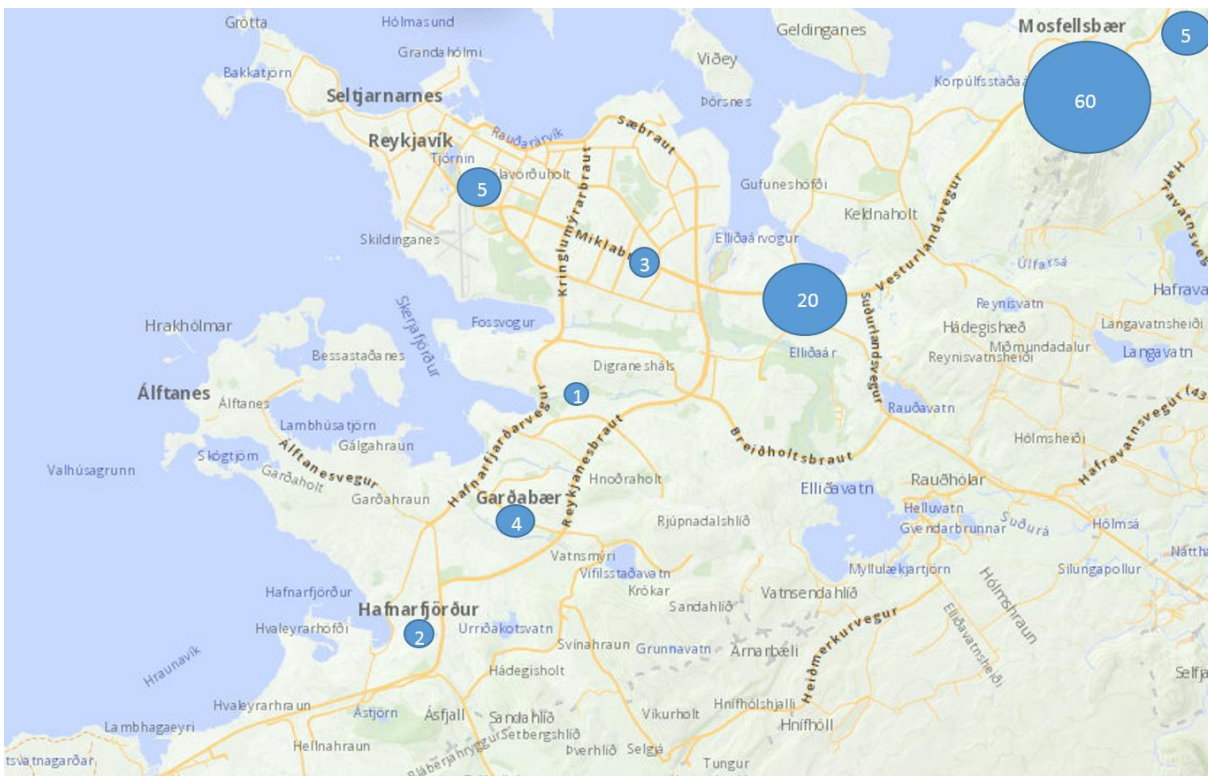


Mynd 8-22 Hlutfall starfsfólks hjá Mosfellsbæ og vegalengdir til vinnu

Þetta þýðir að langstærstur hluti starfsmanna sem tóku þátt í verkefninu eða um 60% búa í undir 2 km vegalengd frá Mosfellsbæ, þannig að þungin í búsetu starfsmanna Mosfellsbæjar markast í raun bara af Mosfellsbæ sjálfum.

Á mynd 8-23 er sýnt nánar hvernig búseta starfsfólks hjá sveitarfélaginu Mosfellsbæ skiptist eftir sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu. 60% búa í Mosfellsbæ, 20% í austurhluta Reykjavíkur, 5% búa á Akranesi eða Kjalarnesi og hin 15% dreifast nokkuð jafnt á önnur svæði.

Mynstrið hér er því töluvert frábrugðið mynstrum Landsspítalans, Actavis og Borgartúns en hins vegar líkara mynstrinu fyrir starfsfólk Garðabæjar. Þetta styður því frekar við þá kenningu að þegar fólk starfar við eitthvað sem hægt er að fá vinnu við víða að þá er líklegt að það leiti að vinnu nálægt heimilinu (t.d kennarar), miðað við sérhæfðari störf eins og hjá Landspítala, Actavis og Borgartúni þar sem fólk virðist tilbúið að ferðast lengra til vinnu.



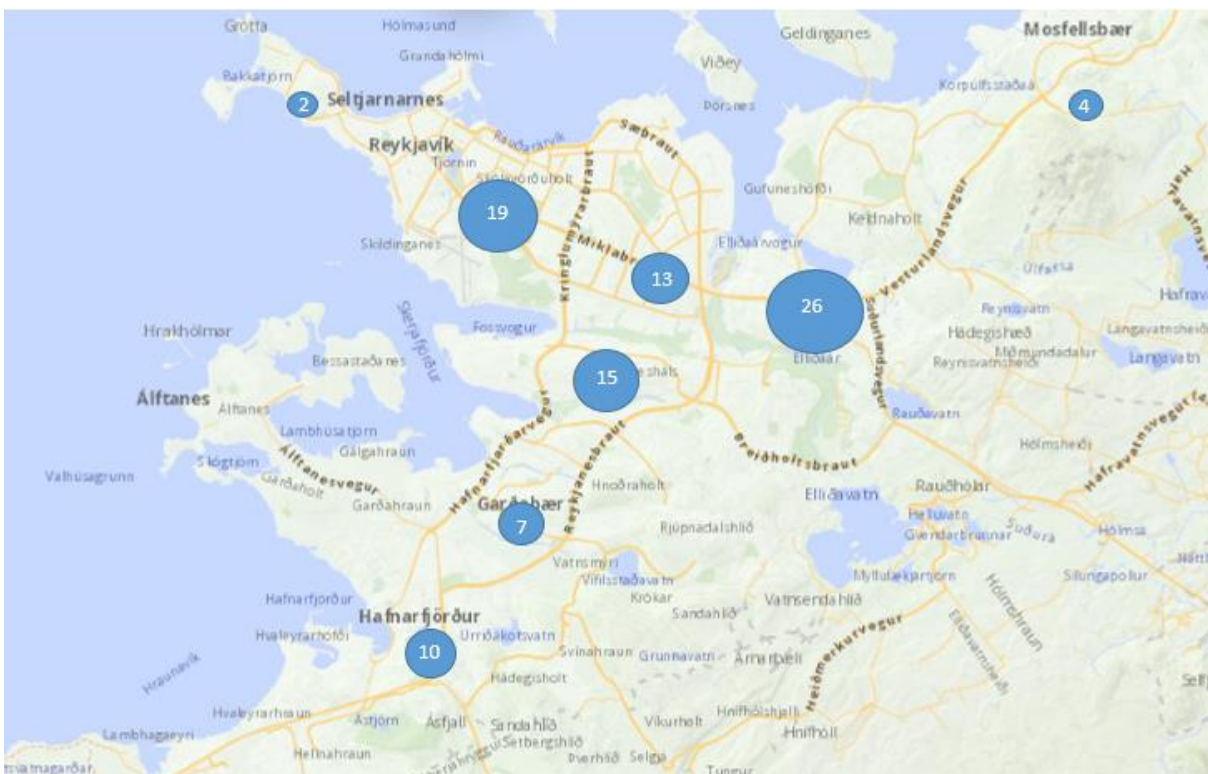
Mynd 8-23 Hlutfallsleg dreifing fólks sem vinnur í Mosfellsbæ

8.6 Ferðamynstur Reykjavík fyrir vestan Kringlumýrarbraut

Svör þáttakenda verkefnisins voru einnig tekin saman fyrir mismunandi svæði á höfuðborgarsvæðinu, þannig var Reykjavík skipt niður í þrjú svæði, vestan Kringlumýrarbrautar, milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka og austan Elliðaár/Höfðabakka. Kópavogur, Garðabær, Hafnarfjörður og Mosfellsbær voru síðan hvert um sig eitt svæði.

Fyrir þessi svæði var annars vegar skoðað búsetumynstur eða hlutfallsleg dreifing búsetu fólks miðað við hvar það vinnur og hins vegar skoðað vinnusóknarmynstur eða hlutfallsleg dreifing vinnu fólks miðað við hvar það býr.

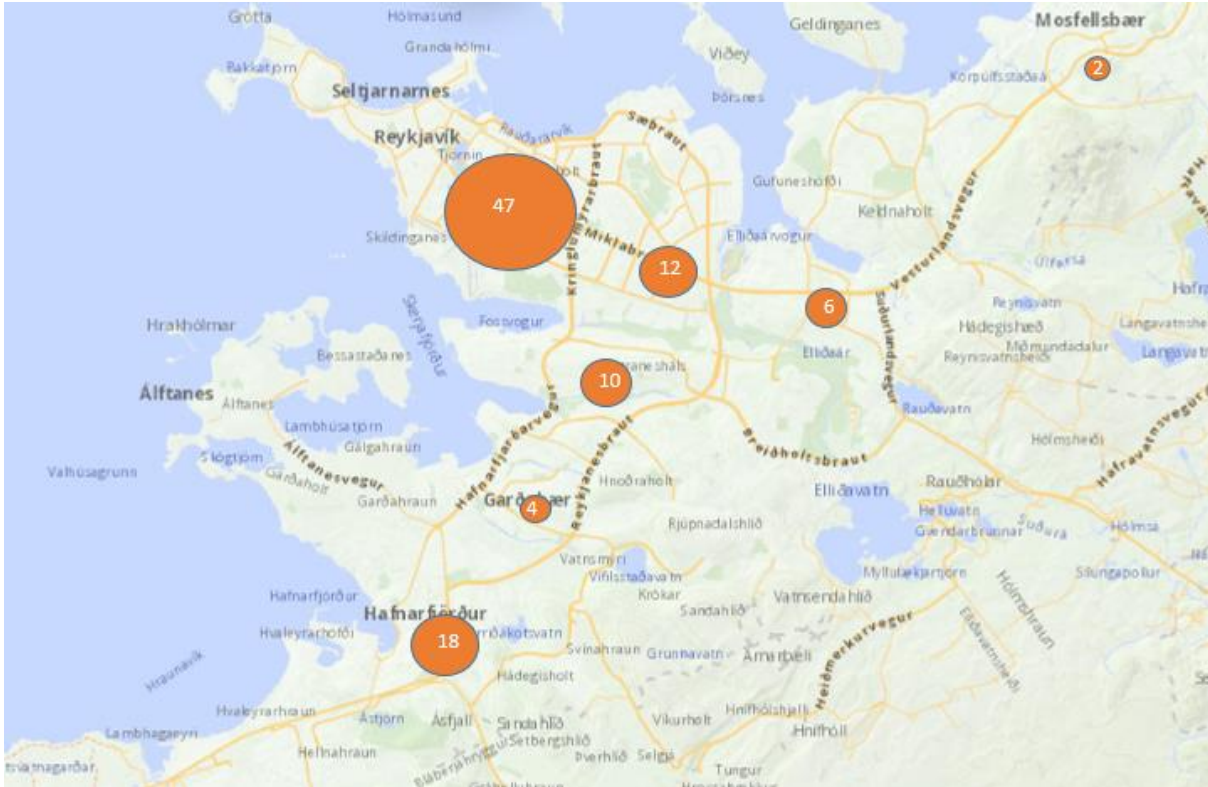
Á mynd 8-24 má þannig sjá búsetumynstur fyrir fólk sem vinnur í Reykjavík vestan Kringlumýrarbrautar. Þau fyrirtæki sem um ræðir eru Innanríkisráðuneytið, Skipulagsstofnun, Landsspítali, Nýherji, Rannís, Vegagerðin, Landsbankinn og Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins (alls 614 svör)



Mynd 8-24 Hlutfallsleg búseta fólks sem vinnur í Reykjavík fyrir vestan Kringlumýrarbraut, t.d. eru 19% á sama svæði, 15% búa í Kópavogi osfrv.

Flestir sem vinna vestan Kringlumýrarbrautar búa í austurhluta Reykjavíkur eða 26%, sem kemur ekki beint á óvart þar sem stærstu íbúðabyggðir Reykjavíkur eru í austurhluta borgarinnar. Þar á eftir eru 19% sem búa í Reykjavík vestan Kringlumýrarbrautar, 15% búa í Kópavogi, 13% búa í Reykjavík á milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár, 10% búa í Hafnarfirði, 7% búa í Garðabæ, 4% í Mosfellsbæ og 2% á Seltjarnarnesi.

Ef vinnusóknarmynstrið er síðan skoðað fyrir sama svæði, þ.e. hvar fólk sem býr vestan Kringlumýrarbrautar sækir vinnu kemur nokkuð annað mynstur í ljós, eins og sjá má á mynd 8-25. Alls eru þetta svör frá 250 manns úr öllu gagnasetti verkefnisins.



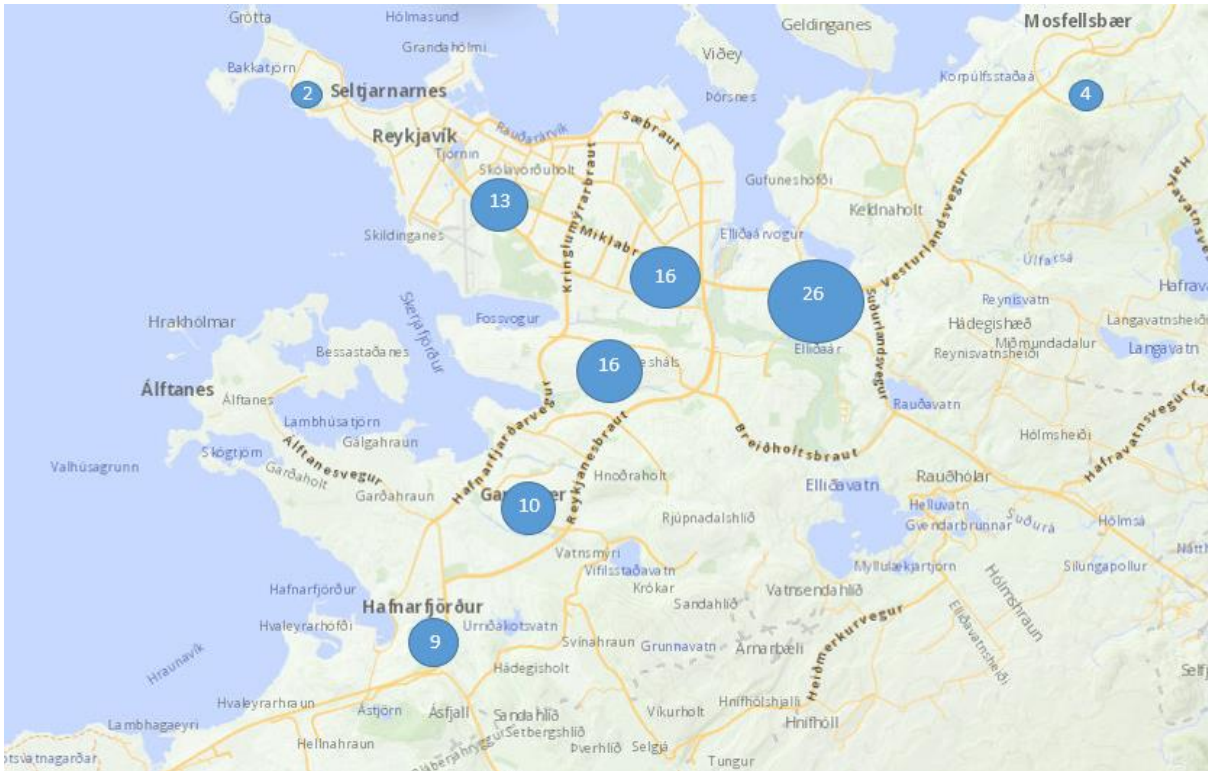
Mynd 8-25 Hlutfallsleg vinnusókn fólks sem býr í Reykjavík vestan Kringlumýrarbrautar, t.d sækja 47% vinnu á sama svæði á meða 18% sækja vinnu í Hafnarfirði

Langflestir sem búa vestan Kringlumýrarbrautar sækja einnig vinnu á sama svæði eða 47%, 18% sækja vinnu í Hafnarfjörð en það litast að miklu leyti af því hvað fyrirtækið Actavis er stór hluti af gagnasettinu. 12% sækja vinnu á milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár, 10% sækja vinnu í Kópavogi, 6% sækja vinnu í austurhluta Reykjavíkur, 4% í Garðabæ og 2% í Mosfellsbæ,

Þessar niðurstöður er vissulega takmarkaðar að því leiti að eingöngu svör þeirra sem tóku þátt í verkefninu eru hérna undir, t.d voru fá fyrirtæki í Kópavogi sem svörðu og niðurstöðurnar sýna það nokkuð vel.

8.7 Ferðamynstur Reykjavík milli Kringlumýrarbrautar og Höfðabakka

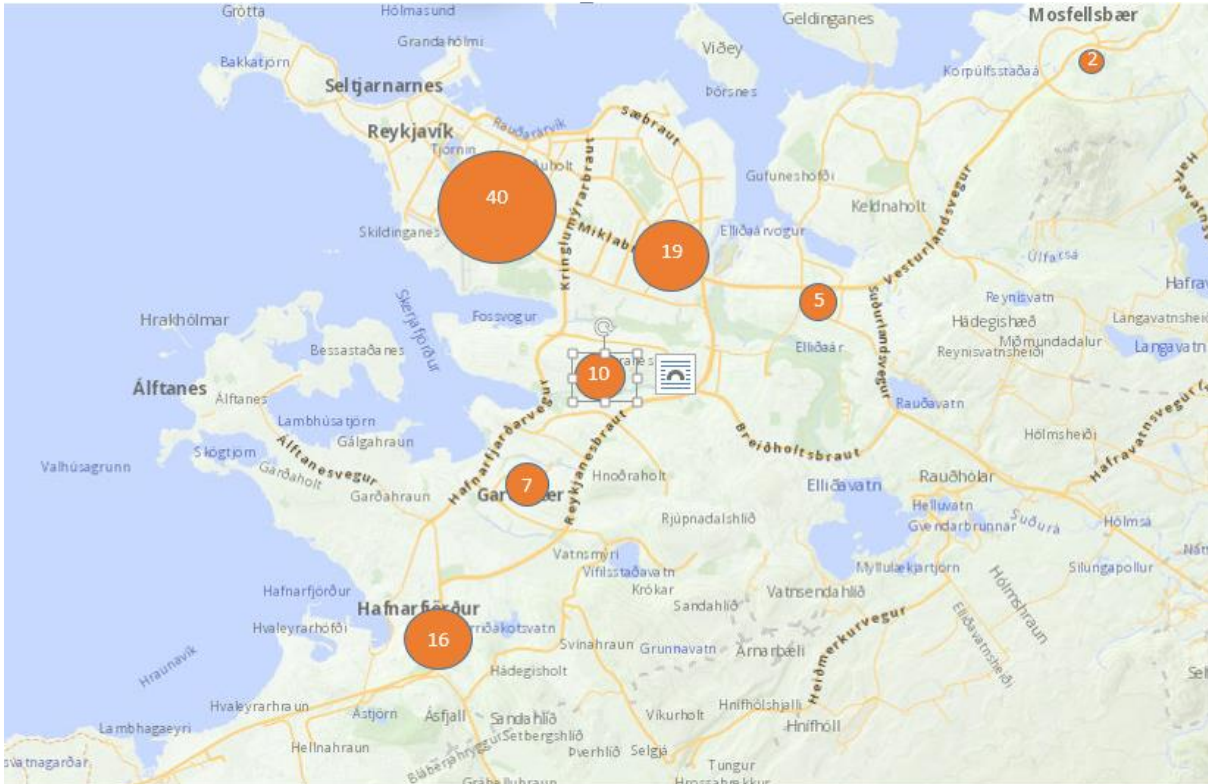
Á mynd 8-26 má sjá búsetumynstur fyrir fólk sem vinnur í Reykjavík milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka. Þau fyrirtæki sem um ræðir eru Lýsing, Samgöngustofa og Verkís (alls 235 svör)



Mynd 8-26 Hlutfallsleg búseta fólks sem vinnur í Reykjavík milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka. (tala í hring táknar prósentutölu 26 = 26%)

Flestir sem vinna milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka búa í austurhluta Reykjavíkur eða 26%, sem er svipað hlutfall og þeir sem vinna í vesturhluta Reykjavíkur. 16% búa á sama svæði og þeir vinna, 16% búa í Kópavogi, 10% búa í Garðabæ, 9% búa í Hafnarfirði, 4% í Mosfellsbæ og 2% á Seltjarnarnesi. Mynstrið er því nokkuð svipað hvort sem fólk vinnur í vesturhluta Reykjavíkur eða milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka.

Ef vinnusóknarmynstrið er síðan skoðað fyrir sama svæði, þ.e. hvar fólk sem býr milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka sækir vinnu kemur nokkuð annað mynstur í ljós, eins og sjá má á mynd 8-27. Alls eru þetta svör frá 197 manns úr öllu gagnasetti verkefnisins.

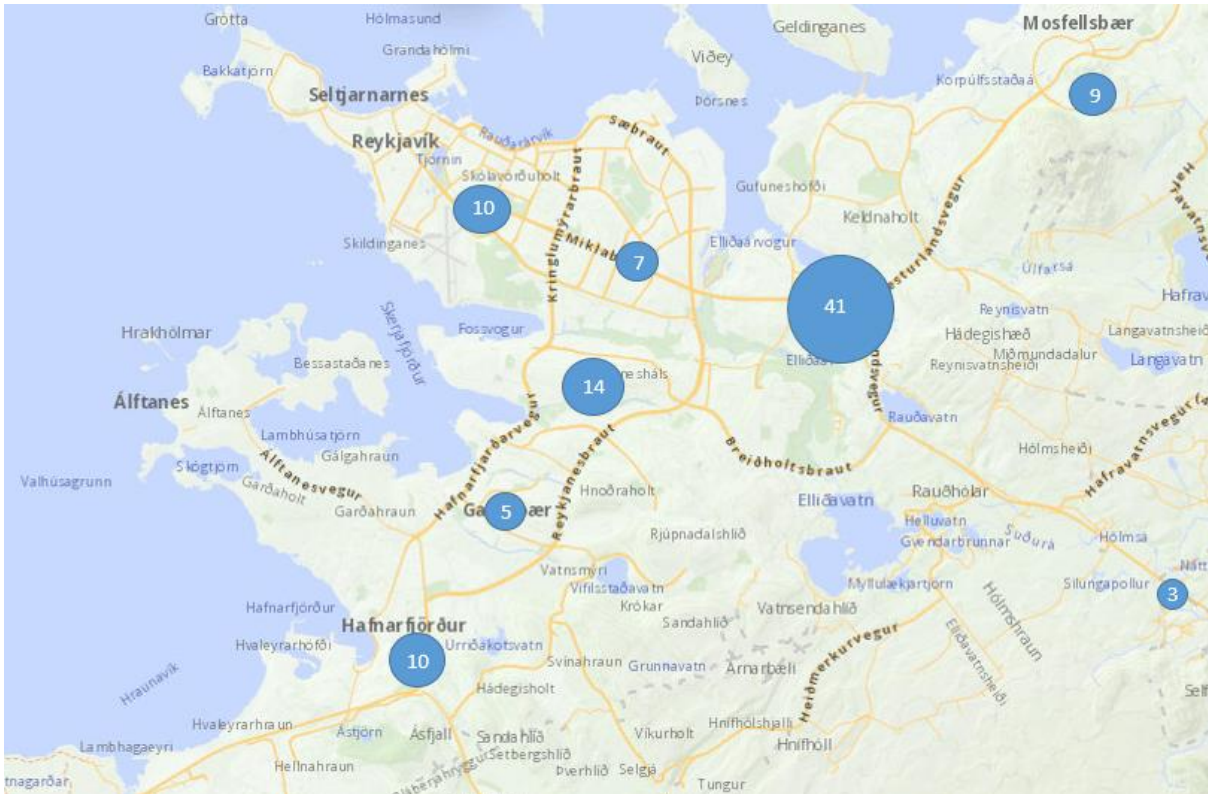


Mynd 8-27 Hlutfallsleg vinnusókn fólks sem býr í Reykjavík milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka, t.d sækja 19% vinnu á sama svæði á meða 40% sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkur.

Langflestir sem búa milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkurborgar eða 40% og svarar þá ágætlega við það að flest atvinnusvæði í borginni eru í vesturhluta borgarinnar. 19% sækja vinnu á sama svæði og þeir búa en einungis 5% sækja vinnu í austurhluta Reykjavíkur en það er líka skiljanlegt í ljósi þess að austurhluti borgarinnar er með stærstu íbúðasvæðin en hins vegar minna framboð af atvinnustarfsemi. 16% sækja vinnu í Hafnarfjörð en það litast að miklu leyti af því hvað fyrirtækið Actavis er stór hluti af gagnasettinu. 10% sækja vinnu í Kópavog, 7% sækja vinnu í Garðabæ og 2% í Mosfellsbæ. Þetta mynstur er mjög svipað mynstrinu fyrir þá sem búa í vesturhluta Reykjavíkur.

8.8 Ferðamynstur Reykjavík austan við Elliðaár og Höfðabakka

Á mynd 8-28 má sjá búsetumynstur fyrir fólk sem vinnur í Reykjavík austan Elliðaár/Höfðabakka. Þau fyrirtæki sem um ræðir eru Borgarholtsskóli, Innes, Efla og Íslandsbanki Lynghálssi (alls 153 svör)



Mynd 8-28 Hlutfallsleg búseta fólks sem vinnur í Reykjavík austan Elliðaár/Höfðabakka. (tala í hring táknað prósentutölu 41 = 41%)

Flestir sem vinna í austurhluta Reykjavíkur búa einnig í austurhluta Reykjavíkur eða 41%, sem er töluvert hærra hlutfall en fyrir hina hluta Reykjavíkur. 10% búa í vesturhluta borgarinnar, 7% á milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár, 14% í Kópavogi, 10% í Hafnarfirði, 9% í Mosfellsbæ og 5% í Garðabæ. Þunginn hér er þannig kominn nokkuð austar í borgina miðað við aðra hluta Reykjavíkur.

Ef vinnusóknarmynstrið er síðan skoðað fyrir sama svæði, þ.e. hvar fólk sem býr í austurhluta Reykjavíkur sækir vinnu kemur nokkuð annað mynstur í ljós, eins og sjá má á mynd 8-29. Alls eru þetta svör frá 427 manns úr öllu gagnasetti verkefnisins.

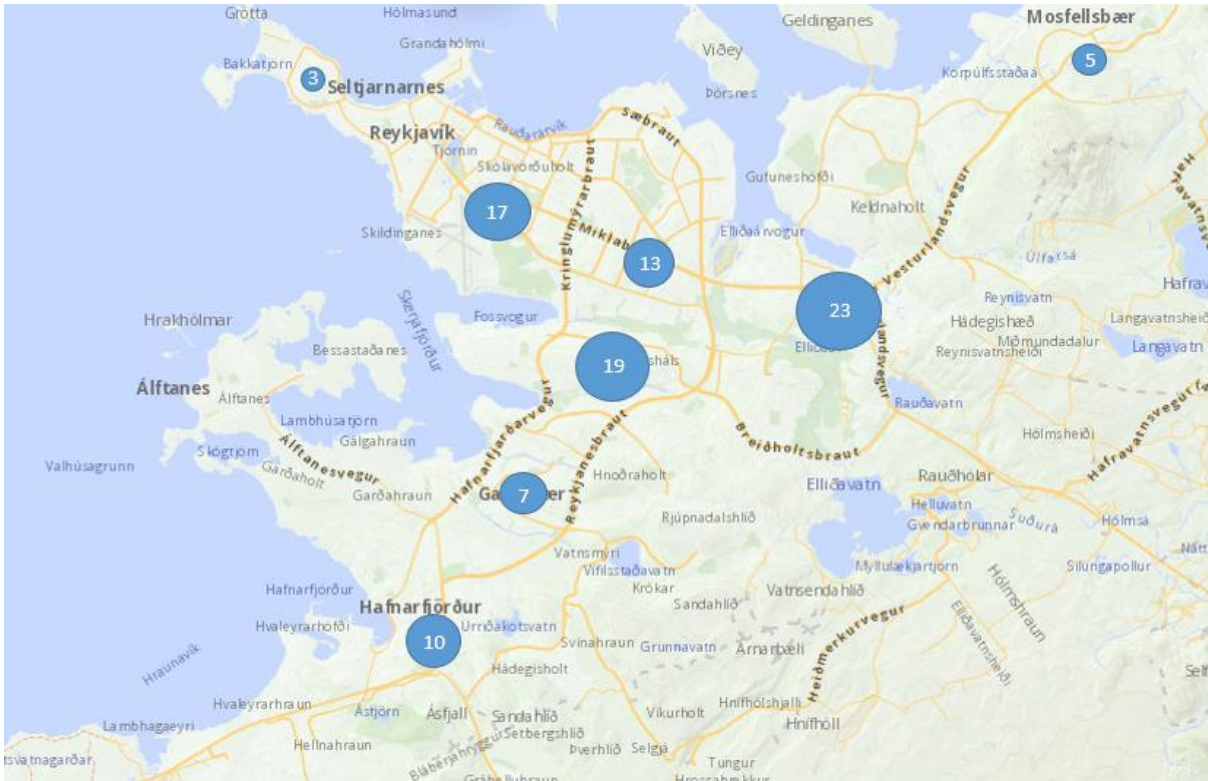


Mynd 8-29 Hlutfallsleg vinnusókn fólks sem býr í austurhluta Reykjavíkur, t.d sækja 15% vinnu á sama svæði á meða 37% sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkur.

Langflestir sem búa í austurhluta Reykjavíkur sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkurborgar eða 37% og er það alveg sama mynstur og fyrir hina hluta Reykjavíkurborgar og svarar þá ágætlega við það að flest atvinnusvæði í borginni eru í vesturhluta borgarinnar. 15% sækja vinnu á sama svæði og þeir búa og 15% sækja vinnu á svæðið milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka. 16% sækja vinnu í Hafnarfjörð, 8% sækja vinnu í Kópavog, 4% sækja vinnu í Garðabæ og 6% í Mosfellsbæ. Þetta mynstur er mjög svipað mynstrinu fyrir þá sem búa á hinum tveimur svæðum Reykjavíkur.

8.9 Ferðamynstur – Kópavogur

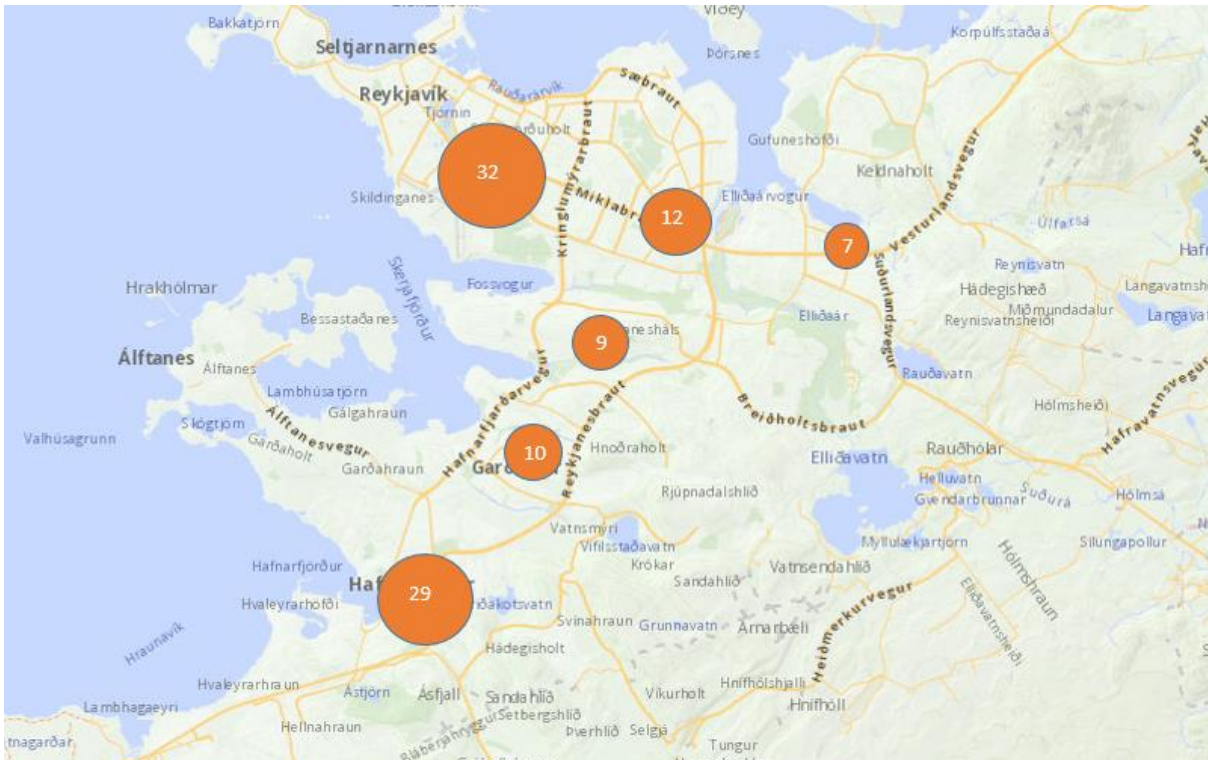
Á mynd 8-30 má sjá búsetumynstur fyrir fólk sem vinnur í Kópavogi. Þau fyrirtæki sem um ræðir eru Mannvit og Smáralind (alls 145 svör)



Mynd 8-30 Hlutfallsleg búseta fólks sem vinnur í Kópavogi. (tala í hring tákna prósentutölu 23 =23%)

Flestir sem vinna í Kópavogi og tóku þátt í þessu verkefni búa í austurhluta Reykjavíkur eða 23%. 19% búa í Kópavogi, 17% í vesturhluta Reykjavíkur, 13% á milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár, 10% í Hafnarfirði, 7% í Garðabæ, 5% í Mosfellsbæ og 3% á Seltjarnarnesi. Þunginn hér er þannig aðeins kominn suðaustar en fyrir Reykjavíkurborg.

Ef vinnusóknarmynstrið er síðan skoðað fyrir sama svæði, þ.e. hvar fólk sem býr í Kópavogi sækir vinnu kemur nokkuð annað mynstur í ljós, eins og sjá má á mynd 8-31. Alls eru þetta svör frá 298 manns úr öllu gagnasetti verkefnisins.



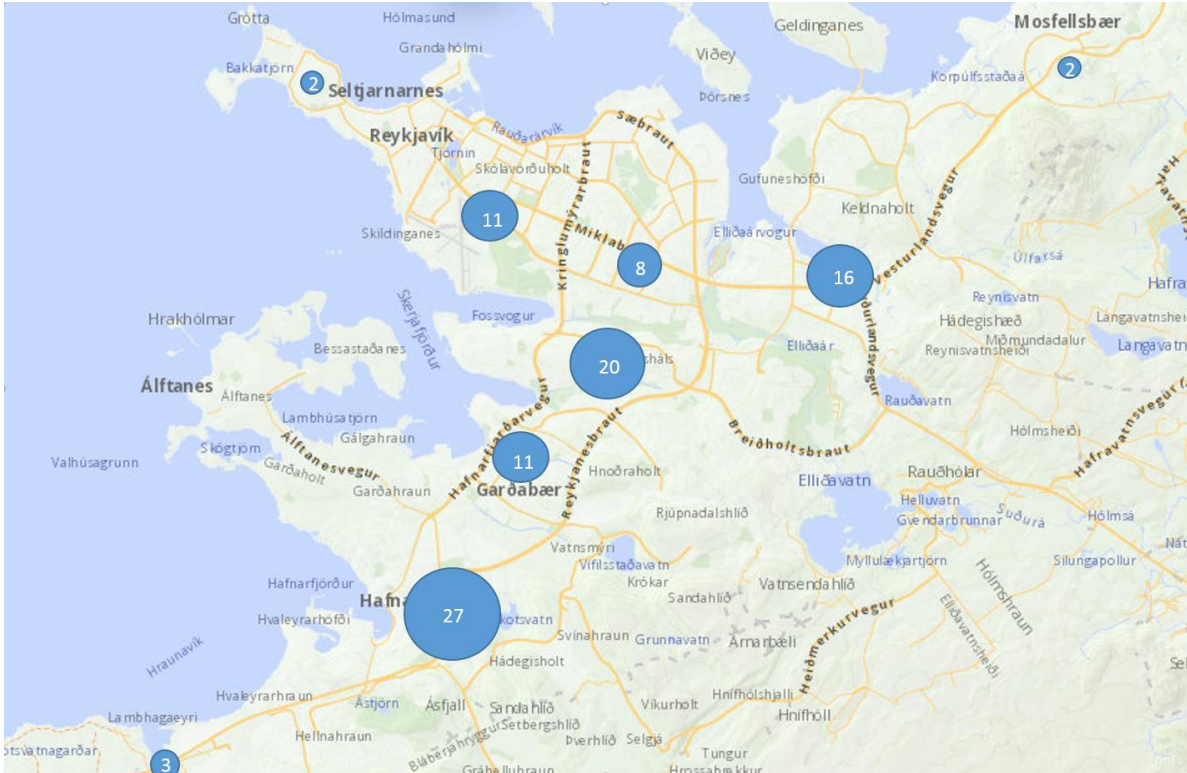
Mynd 8-31 Hlutfallsleg vinnusókn fólks sem býr í Kópavogi, t.d sækja einungis 10% vinnu á sama svæði á meða 32% sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkur.

Langflestir sem búa í Kópavogi sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkurborgar eða 32% og er það alveg sama mynstur og fyrir Reykjavíkurborg. Einungis 9% sækja vinnu á sama svæði í Kópavogi en það litast að nokkru leyti af því að tiltölulega fá fyrirtæki í Kópavogi tóku þátt í verkefninu. 12% sækja vinnu í Reykjavík milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka og 9% sækja vinnu í austurhluta Reykjavíkurborgar. Hins vegar sækja heil 29% vinnu í Hafnarfjörð en það litast að miklu leyti af því hvað fyrirtækið Actavis er stór hluti af gagnasettinu. 10% sækja vinnu í Garðabæ en Mosfellsbær og Seltjarnarnes komast ekki inn á radarinn fyrir þá sem búa í Kópavogi.

Mynstrið hér er örlítið frábrugðið mynstrunum fyrir svæðin í Reykjavík að því leiti að þunginn er farinn að færast töluvert sunnar á svæðið þó svo að stærstur hlutinn sækir vinnu í vesturhluta Reykjavíkur,

8.10 Ferðamynstur Hafnarfjörður

Á mynd 8-32 má sjá búsetumynstur fyrir fólk sem vinnur í Hafnarfirði. Þau fyrirtæki sem um ræðir eru Actavis og Áslandsskóli (alls 416 svör)

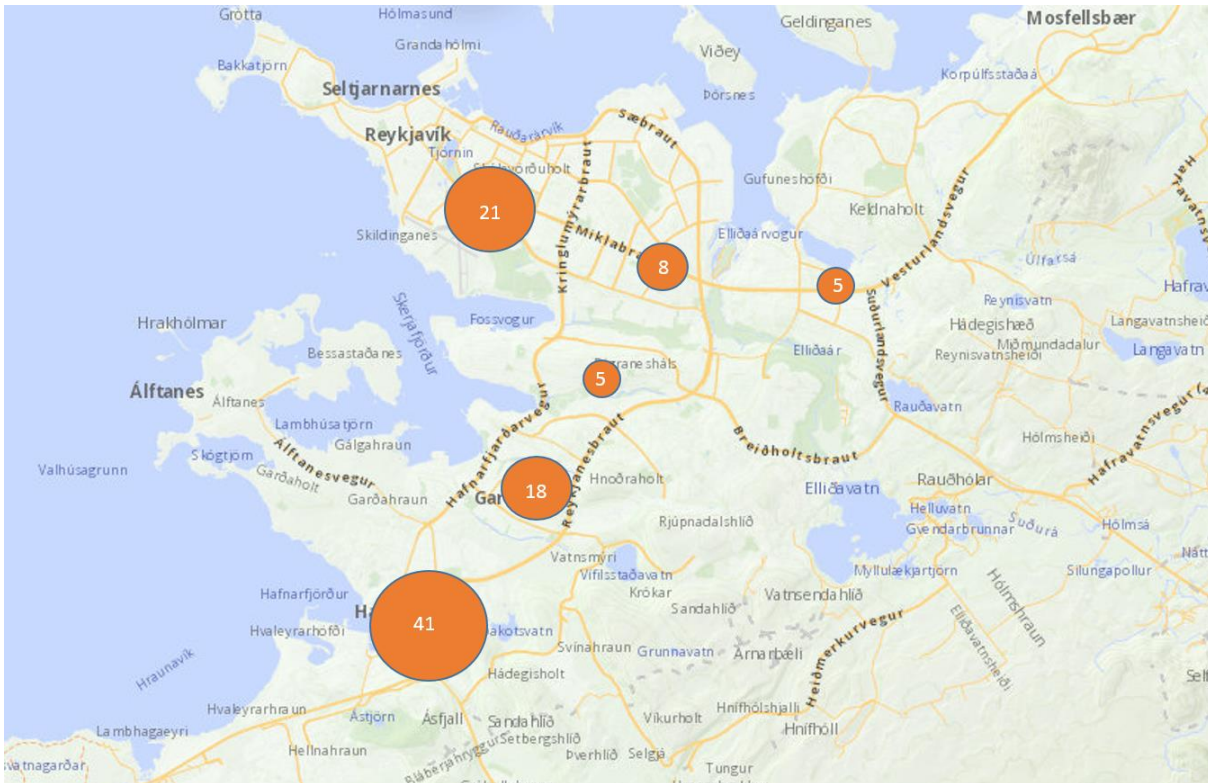


Mynd 8-32 Hlutfallsleg búseta fólks sem vinnur í Hafnarfirði (tala í hring tákna prósentsútlögu 27 = 27%)

Flestir sem vinna í Hafnarfirði og tóku þátt í þessu verkefni búa einnig í Hafnarfirði eða 27%. 20% búa í Kópavogi, 16% í austurhluta Reykjavíkur, 11% í Garðabæ og vesturhluta Reykjavíkur, 8% á milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár, 2% í Mosfellsbæ og á Seltjarnarnesi og 3% búa í Reykjanesbæ og Vogum.

Þetta mynstur er töluvert frábrugðið mynstrunum fyrir bæði Kópavog og Reykjavík, hér er þunginn kominn mun sunnar á svæðið.

Ef vinnusóknarmynstrið er síðan skoðað fyrir sama svæði, þ.e. hvar fólk sem býr í Hafnarfirði sækir vinnu kemur nokkuð annað mynstur í ljós, eins og sjá má á mynd 8-33. Alls eru þetta svör frá 277 manns úr öllu gagnasetti verkefnisins.



Mynd 8-33 Hlutfallsleg vinnusókn fólks sem býr í Hafnarfirði, t.d. sækja 41% vinnu á sama svæði á meða 21% sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkur.

Þeir sem búa í Hafnarfirði virðast sýna töluvert annað mynstur en bæði Kópavogur og Reykjavík þar sem langflestir sem búa í Hafnarfirði sækja einnig vinnu í Hafnarfirði eða 41%. 21% sækja vinnu í Vesturhluta Reykjavíkurborgar, 18% sækja vinnu í Garðabæ, 5% sækja vinnu í Kópavog, 8% sækja vinnu í Reykjavík á milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár/Höfðabakka og 5% sækja vinnu í austurhluta Reykjavíkur. Mosfellsbær og Seltjarnarnes ná hins vegar ekki að komast á blað.

Þó svo að stór hluti sækji vinnu í vesturhluta Reykjavíkur svipað og íbúar Kópavogs og Reykjavíkur er þunginn í vinnusókn kominn mjög sunnarlega á höfuðborgarsvæðið.

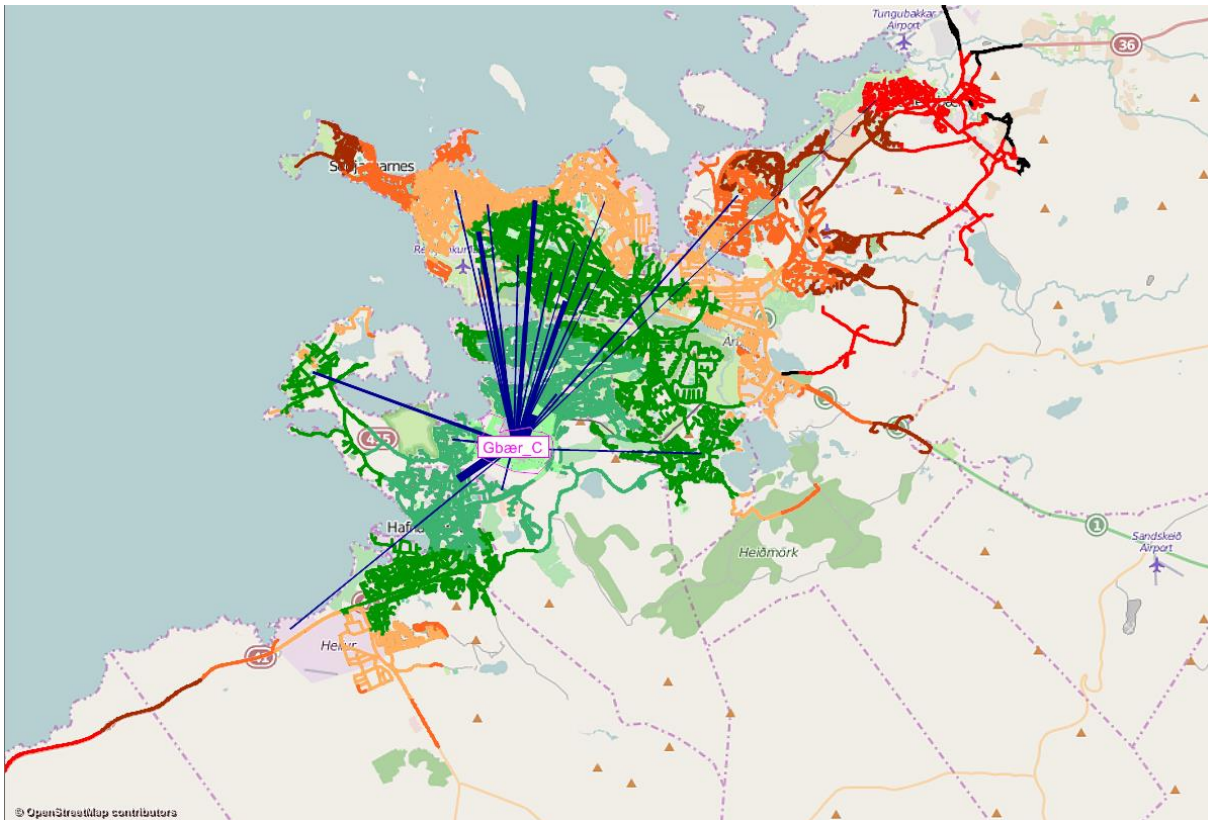
8.11 Ferðamynstur - Garðabær

Búsetumynstur fyrir fólk sem vinnur í Garðabæ var tekið fyrir í kafla 8.4 (mynd 8-16 og 8-18) og sýndi þar mynstur sem var ekki ósvipað og fyrir Hafnarfjörð, með þungann í búsetu í Garðabæ og Hafnarfirði.

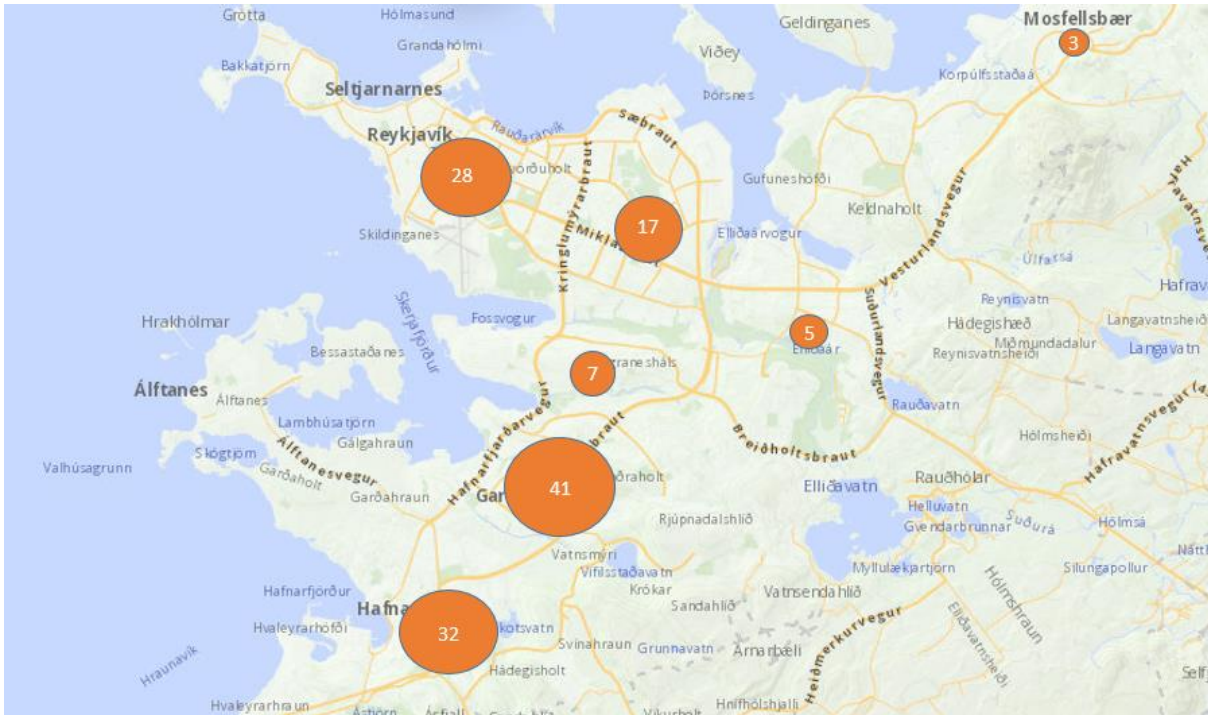
Það sem er þó vert að benda á er að langflest svörin fyrir Garðabæ komu frá starfsfólki sveitarfélagsins sjálfs á meðan svörin úr Hafnarfirði eru langflest frá Actavis. Þessi tvö fyrirtæki eru töluvert ólík en virðast engu að síður bæði sýna þungann á suðurhluta höfuðborgarsvæðisins. Starfsfólk Ikea í Garðabæ tók einnig þátt í verkefninu og er mynstur þeirra töluvert frábrugðið mynstri starfsfólks Garðabæjar. Starfsfólk Ikea er reyndar með þungann líka í Hafnarfirði en mjög fáir búa hins vegar í Garðabæ.

Vinnusóknarmynstrið fyrir Garðabæ var einnig skoðað, þ.e. hvar fólk sem býr í Garðabæ sækir vinnu og má sjá niðurstöður þess á mynd 8-34 og 8-35. Vinnusóknarmynstrið er ekki ósvipað og búsetumynstrið að því leiti að þunginn er ennþá í Hafnarfirði og Garðabæ, en það hefur þó bæst verulega í fjöldann í vesturhluta Reykjavíkur og Reykjavík milli Kringlumýrarbrautar og Elliðár. Hérna lita svör starfsfólks Garðabæjar vissulega töluvert og áhugavert væri að safna fleiri gögnum fyrir höfuðborgarsvæðið til að sjá hvort að þetta mynstur helst eða hvort að þunginn færist meira til Reykjavíkur og jafnvel Kópavogs.

Alls eru þetta svör frá 226 manns úr öllu gagnasetti verkefnisins.



Mynd 8-34 Vinnusóknarmynstur fyrir fólk sem býr í Garðabæ



Mynd 8-35 Hlutfallsleg vinnusókn fólks sem býr í Garðabæ, t.d sækja 41% vinnu á sama svæði á meða 28% sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkur.

Langflestir sem búa í Garðabæ sækja einnig vinnu í Garðabæ eða 41%. 32% sækja vinnu í Hafnarfjörð og 28% sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkur. 17% sækja vinnu í Reykjavík milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár, 7% sækja vinnu í Kópavogi, 5% í austurhluta Reykjavíkur og 3% í Mosfellsbæ.

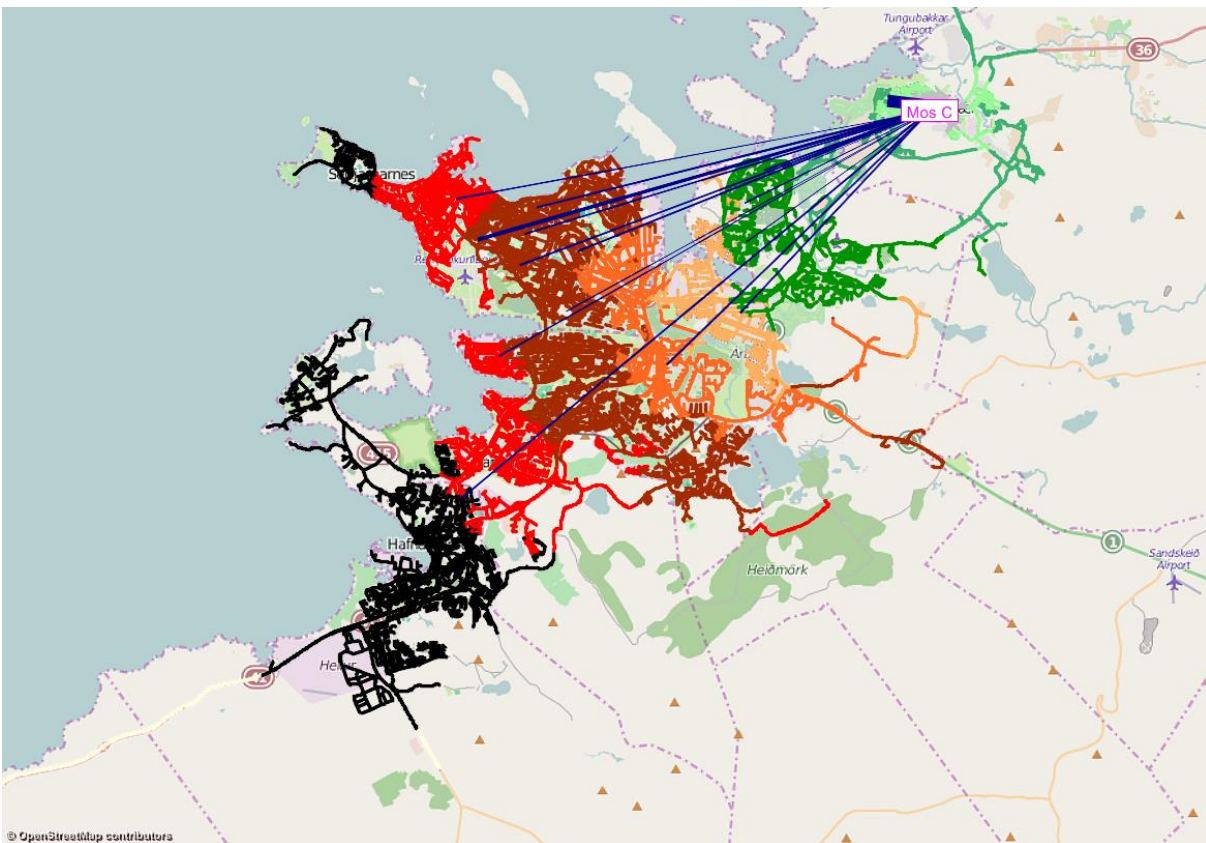
Eins og áður hefur komið fram er hérna líklegt að stærð svara starfsmanna sveitarfélagsins Garðabæjar og Actavis liti niðurstöðurnar töluvert. Áhugavert væri því að fá stærra gagnamengi í framtíðinni til að skoða þetta svæði betur.

8.12 Ferðamynstur - Mosfellsbær

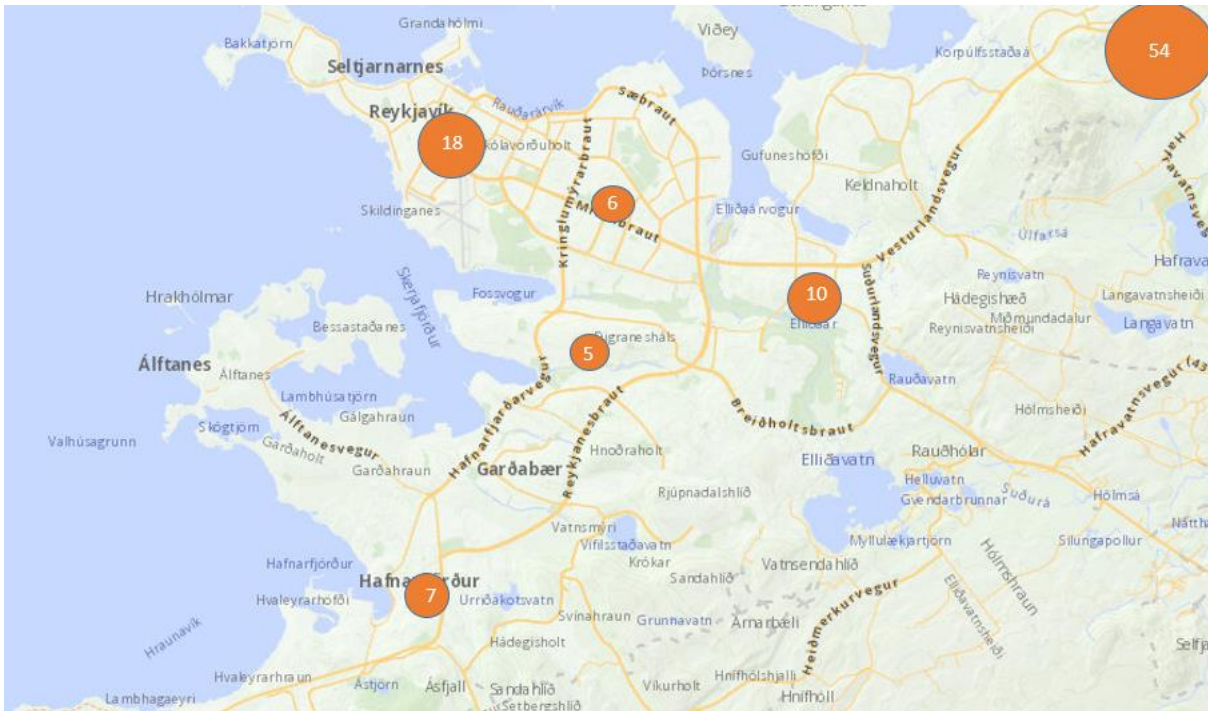
Búsetumynstur fyrir fólk sem vinnur í Mosfellsbæ var tekið fyrir í kafla 8.5 (mynd 8-21 og 8-23) og sýndi það að þunginn er nær eingöngu í Mosfellsbæ. Sú niðurstaða litast töluvert af því að eina fyrirtækið í Mosfellsbæ sem tók þátt í verkefninu var sveitarfélagið sjálft.

Vinnusóknarmynstrið fyrir Mosfellsbæ var einnig skoðað, þ.e. hvar fólk sem býr í Mosfellsbæ sækir vinnu og má sjá niðurstöður þess á myndum 8-36 og 8-37. Vinnusóknarmynstrið er ekki ósvipað og búsetumynstrið að því leiti að þunginn er ennþá í Mosfellsbæ, en það hefur þó bæst verulega í fjöldann í vesturhluta Reykjavíkur.

Alls eru þetta svör frá 147 manns úr öllu gagnasetti verkefnisins.



Mynd 8-36 Vinnusóknarmynstur fyrir fólk sem býr í Mosfellsbæ



Mynd 8-37 Hlutfallsleg vinnusókn fólks sem býr í Mosfellsbæ, t.d sækja 54% vinnu á sama svæði á meða 18% sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkur.

Langflestir sem búa í Mosfellsbæ sækja einnig vinnu í Mosfellsbæ eða 54%. 18% sækja vinnu í vesturhluta Reykjavíkur, 6% sækja vinnu í Reykjavík milli Kringlumýrarbrautar og Elliðaár, 10% sækja vinnu í austurhluta Reykjavíkur 7% sækja vinnu í Hafnarfirði og 5% í Kópavogi.

Eins og áður hefur komið fram er hérna líklegt að fjöldi svara starfsmanna sveitarfélagsins Mosfellsbæjar liti niðurstöðurnar töluvert. Áhugavert væri því að fá stærra gagnamengi í framtíðinni til að skoða þetta svæði betur.

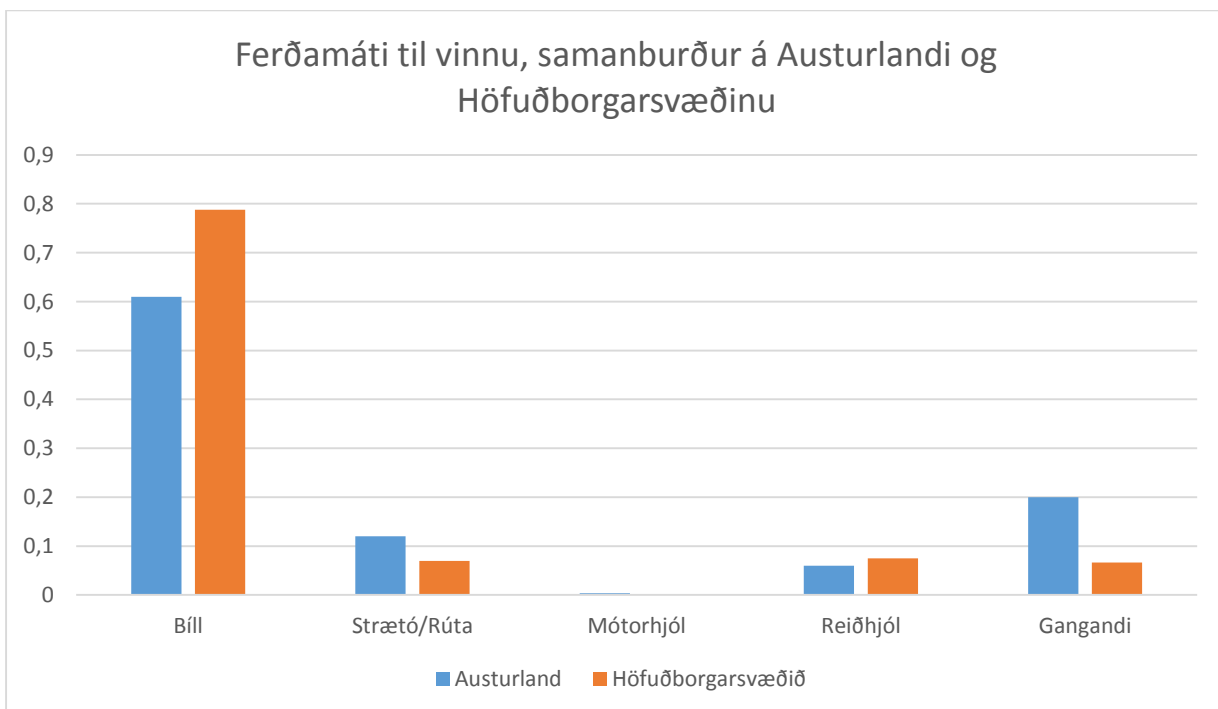
9 Samanburður við Austurland

Samhliða þessu verkefni um höfuðborgarsvæðið var unnið verkefnið um ferðamynstur á Austurlandi. Aðferðarfræðin við úrvinnslu verkefnanna var svipuð og voru margar af bakgrunnsspurningum þær sömu í báðum verkefnum. Hér verður farið stuttlega yfir samanburð á helstu niðurstöðunum en heildarniðurstöður fyrir verkefnið á Austurlandi má nálgast á heimasíðu Vegagerðarinnar:

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Vinnusoknarmynstur_Mid_Austurland/\\$file/Vinnus%C3%B3knarmynstur%20og%20vinnus%C3%B3knarsv%C3%A6%C3%B0i_Austurland.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Vinnusoknarmynstur_Mid_Austurland/$file/Vinnus%C3%B3knarmynstur%20og%20vinnus%C3%B3knarsv%C3%A6%C3%B0i_Austurland.pdf)

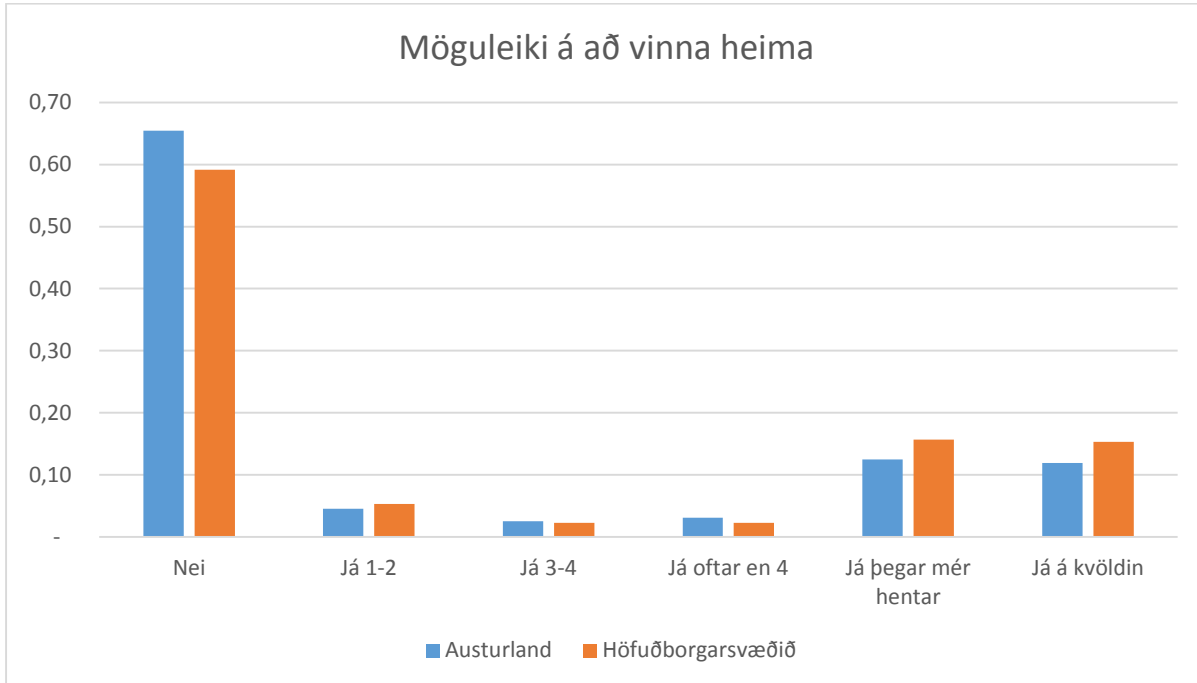
Á grafi 9-1 má sjá samanburð á ferðamáta fólks til vinnu annars vegar á Austurlandi og hins vegar á höfuðborgarsvæðinu. Þar kemur í ljós að einkabílanotkun Austfirðinga til vinnu er töluvert lægri en einkabílanotkun á höfuðborgarsvæðinu, eða um 60% á móti 80%. Sömuleiðis er fjöldi gangandi vegfarenda mun hærri á Austurlandi en á höfuðborgarsvæðinu, eða um 20% á móti 5% á höfuðborgarsvæðinu.

Ástæðan fyrir þessum mun helgast að öllum líkindum af því að bæjarkjarnar á Austurlandi eru litlir sem þýðir að margir eru með stuttar vegalengdir til vinnu. Á höfuðborgarsvæðinu eru hins vegar væntanlega fleiri sem þurfa að ferðast aðeins lengra til vinnu. Þetta væri þó áhugavert að skoða nánar og velta fyrir sér hvort það sé mögulega vaninn og eitthvað í umhverfi og skipulagi höfuðborgarsvæðisins sem gerir það að verkum að fólk tekur frekar bílinn á höfuðborgarsvæðinu en á Austurlandi.



Graf 9-1 Samanburður á ferðamáta fólks til vinnu annars vegar á Austurlandi (blátt) og hins vegar á höfuðborgarsvæðinu (rautt)

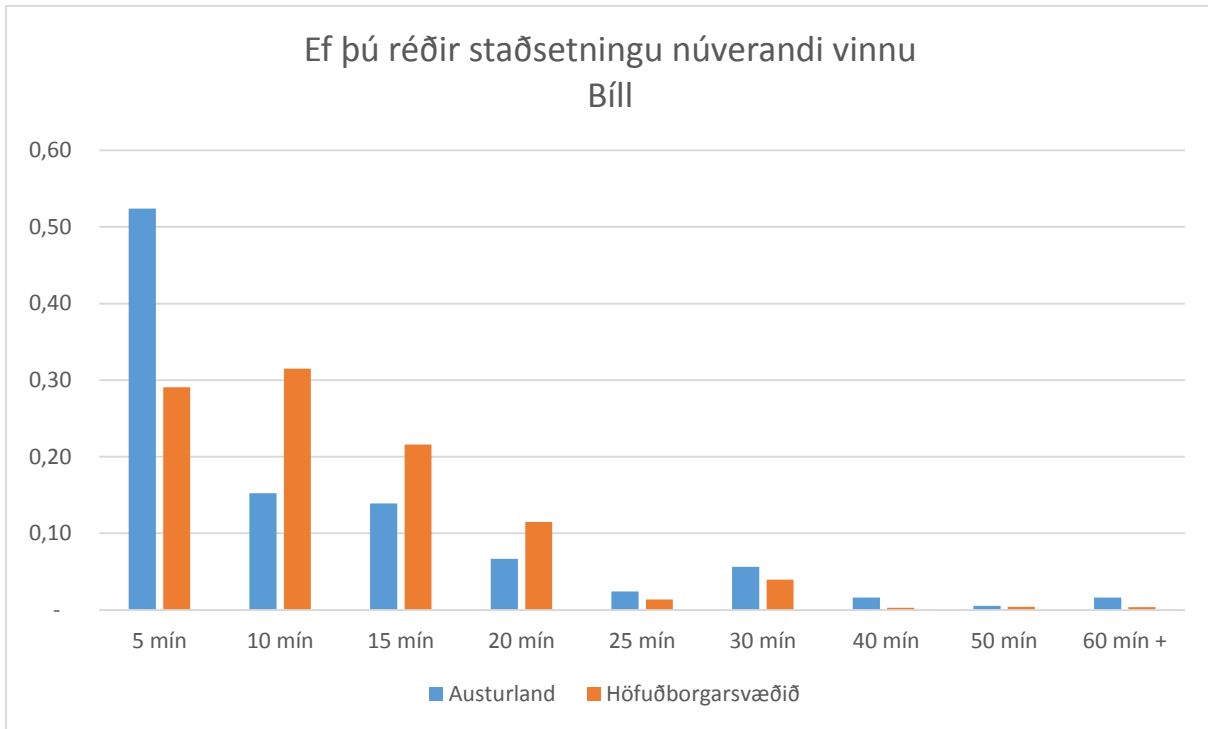
Á grafi 9-2 má sjá samanburð á möguleikum fólk til að vinna heima hjá sér á Austurlandi og á höfuðborgarsvæðinu. Niðurstöðurnar hér sýna að þáttakendur af höfuðborgarsvæðinu hafa aðeins meiri möguleika á að vinna heima þegar þeim hentar ern íbúar Austurlands.



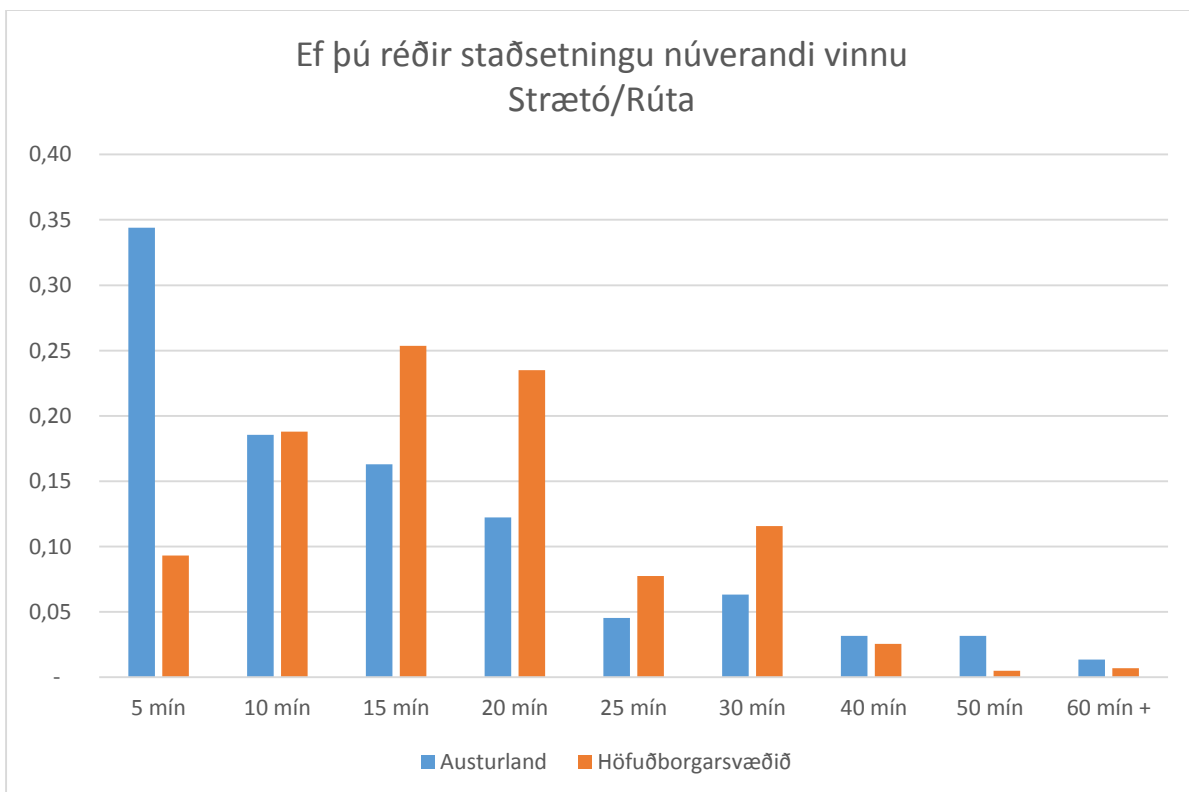
Graf 9-2 Samanburður á möguleika fólks til að vinna heima hjá sér á Austurlandi (blátt) og höfuðborgarsvæðinu (rautt)

Á gröfum 9-3 til 9-6 er sýndur samanburður á milli Austurlands og höfuðborgarsvæðisins varðandi spurninguna "ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu, hversu langt væri hún frá heimilinu". Hérna var fólk spurt um fjóra ferðamáta, bíl, strætó, reiðhjól og gangandi. Niðurstöðurnar sýna að gegnumgangandi myndu Austfirðingar vilja hafa vinnuna nær sér heldur en íbúar höfuðborgarsvæðisins óháð ferðamáta.

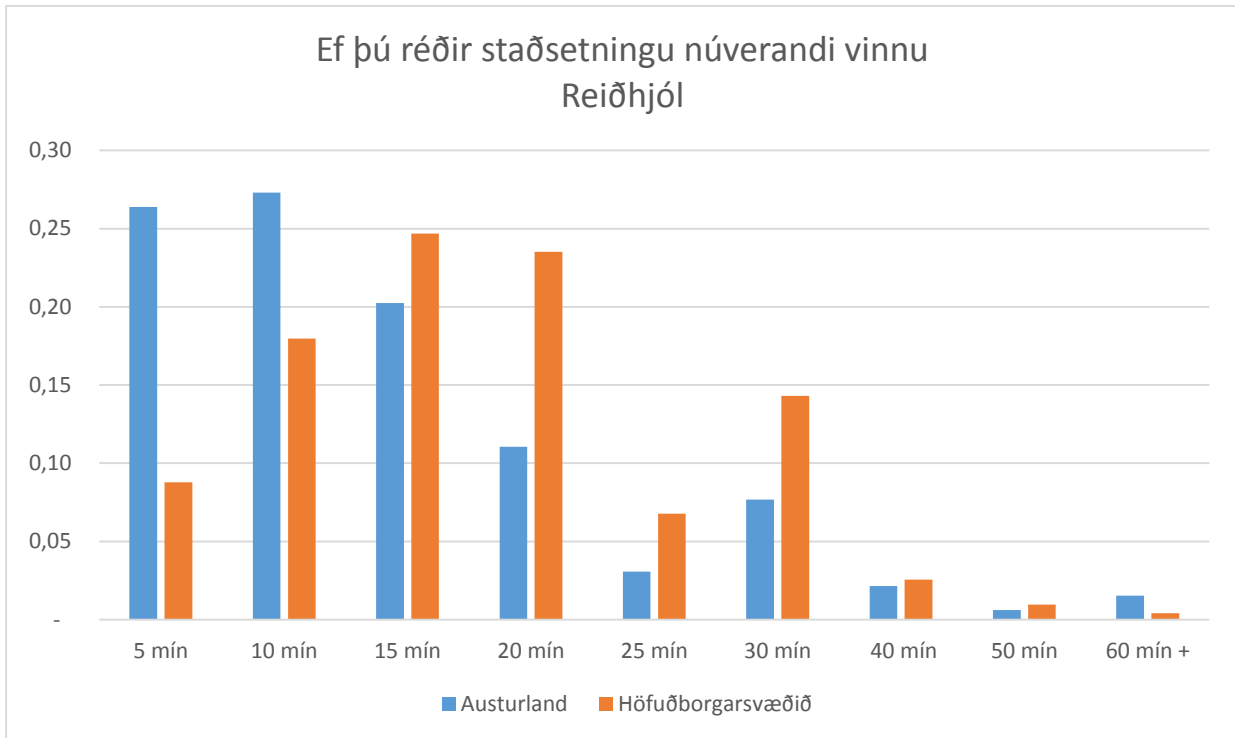
Það má því velta fyrir sér hvort að þol fólks til þess að ferðast til vinnu sé hærra á höfuðborgarsvæðinu en á Austurlandi ?



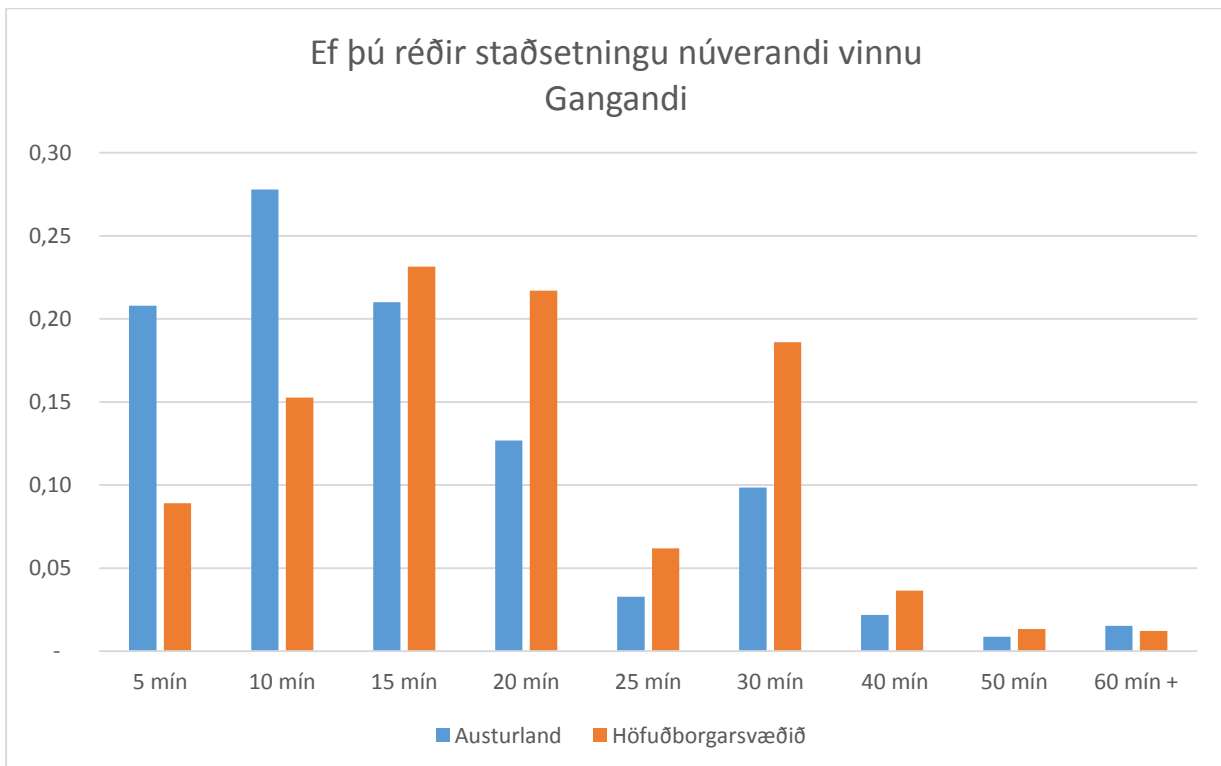
Graf 9-3 Samanburður á óskum fólks um fjarlægð núverandi vinnu með einkabíl, fyrir Austurland annars vegar og höfuðborgarsvæðið hins vegar.



Graf 9-4 Samanburður á óskum fólks um fjarlægð núverandi vinnu með strætó fyrir Austurland annars vegar og höfuðborgarsvæðið hins vegar.



Graf 9-5 Samanburður á óskum fólks um fjarlægð núverandi vinnu á reiðhjól, fyrir Austurland annars vegar og höfuðborgarsvæðið hins vegar.



Graf 9-6 Samanburður á óskum fólks um fjarlægð núverandi vinnu, gangandi, fyrir Austurland annars vegar og höfuðborgarsvæðið hins vegar.

10 Viðauki 1 - íbúafjöldi á landinu öllu (sveitarfélög með >300 íbúa)

2015				%	%
	Alls	Karlar	Konur	Karlar	Konur
Svalbarðsstrandarhreppur	414	235	179	0,568	0,432
Skaftárhreppur	460	255	205	0,554	0,446
Húnavatnshreppur	414	224	190	0,541	0,459
Fjarðabyggð	4.747	2.556	2.191	0,538	0,462
Grímsnes- og Grafningshreppur	431	232	199	0,538	0,462
Hrunamannahreppur	794	426	368	0,537	0,463
Mýrdalshreppur	480	255	225	0,531	0,469
Flóahreppur	616	327	289	0,531	0,469
Sveitarfélagið Hornafjörður	2.150	1.140	1.010	0,530	0,470
Sveitarfélagið Garður	1.425	754	671	0,529	0,471
Strandabyggð	473	248	225	0,524	0,476
Seyðisfjörður	653	341	312	0,522	0,478
Sandgerði	1.580	825	755	0,522	0,478
Rangárþing eystra	1.749	913	836	0,522	0,478
Vesturbyggð	1.002	523	479	0,522	0,478
Hvalfjarðarsveit	635	331	304	0,521	0,479
Dalabyggð	680	354	326	0,521	0,479
Langanesbyggð	513	267	246	0,520	0,480
Vestmannaeyjar	4.272	2.223	2.049	0,520	0,480
Grindavíkurbær	2.995	1.558	1.437	0,520	0,480
Blönduóssbær	861	446	415	0,518	0,482
Bolungarvík	923	478	445	0,518	0,482
Borgarbyggð	3.539	1.832	1.707	0,518	0,482
Þingeyjarsveit	920	476	444	0,517	0,483
Hörgársveit	567	293	274	0,517	0,483
Sveitarfélagið Skagaströnd	488	252	236	0,516	0,484
Bláskógabyggð	961	496	465	0,516	0,484
Sveitarfélagið Ölfus	1.885	972	913	0,516	0,484
Dalvíkurbyggð	1.861	959	902	0,515	0,485
Djúpavogshreppur	422	217	205	0,514	0,486
Mosfellsbær	9.300	4.762	4.538	0,512	0,488
Vopnafjarðarhreppur	674	345	329	0,512	0,488
Snæfellsbær	1.679	859	820	0,512	0,488
Reykholahreppur	268	137	131	0,511	0,489
Grundarfjarðarbær	900	460	440	0,511	0,489
Fjórðaldshérað	3.454	1.758	1.696	0,509	0,491
Sveitarfélagið Árborg	8.052	4.097	3.955	0,509	0,491
Reykjanesbær	14.924	7.585	7.339	0,508	0,492
Skeiða- og Gnúperjahreppur	518	263	255	0,508	0,492
Sveitarfélagið Skagafjörður	3.910	1.984	1.926	0,507	0,493
Stykkishólmur	1.107	561	546	0,507	0,493
Akranes	6.767	3.428	3.339	0,507	0,493
Sveitarfélagið Vogar	1.102	558	544	0,506	0,494
Hveragerði	2.384	1.206	1.178	0,506	0,494
Eyjafjarðarsveit	1.032	521	511	0,505	0,495
Norðurþing	2.806	1.416	1.390	0,505	0,495
Rangárþing ytra	1.548	778	770	0,503	0,497
Ísafjarðarbær	3.629	1.822	1.807	0,502	0,498
Fjallabyggð	2.037	1.021	1.016	0,501	0,499
Kópavogur	33.205	16.560	16.645	0,499	0,501
Reykjavík	121.822	60.433	61.389	0,496	0,504
Seltjarnarnes	4.411	2.188	2.223	0,496	0,504
Akureyri	18.191	9.011	9.180	0,495	0,505
Hafnarfjörður	27.875	13.795	14.080	0,495	0,505
Garðabær	14.453	7.099	7.354	0,491	0,509
Húnaþing vestra	1.171	569	602	0,486	0,514

11 Viðauki 2 - spurningalistinn

Búsetukönnun Höfuðborgarsvæðið

Búsetukönnun Höfuðborgarsvæðið

Rannsóknarverkefni þetta er fjármagnað af Vegagerðinni og unnið í samvinnu við Innanríkisráðuneytið, Skipulagsstofnun, Bygðastofnun og Samtök sveitarfélaga á Höfuðborgarsvæðinu. Verkefnastjóri er Lilja G. Karlsdóttir Samgönguverkfræðingur (lilja@viaplan.is)

* 1. Kyn?

- Karl
 Kona

* 2. Hvert er fæðingarár þitt?

* 3. Hvar er vinnustaður þinn?

Vinsamlegast tilgreindu götuheiti og/eða póstnúmer, t.d. Laugavegur og 101. Ef þú vinnur á mismunandi stöðum, tilgreindu þá þann vinnustað sem þú eyðir meirihluta vinnudags þíns á.

Götuheiti

Póstnúmer

* 4. Hvar býrðu?

Vinsamlegast tilgreindu götuheiti og/eða póstnúmer, t.d. Strandgata og 220.

Götuheiti

Póstnúmer

* 5. Hvað er hæsta stig menntunar þinnar ?

- Grunnskólapróf
 Lönnám eða verknám
 Stúdentspróf
 Háskólapróf B.S, B.A gráða eða sambærilegt
 M.Sc, M.A, Phd gráða eða sambærilegt
 Annað

* 6. Hefur þú möguleika í núverandi vinnu á að vinna heima hjá þér ?

- Nei
- Já - einu sinni til tvisvar í mánuði
- Já - þrisvar til fjórum sinnum í mánuði
- Já - oftár en fjórum sinnum í mánuði
- Já þegar mér hentar
- Já - á kvöldin og um helgar eftir hefðbundna vinnuviku á vinnustaðnum sjálfum.

* 7. Hvaða ferðamáta notar þú oftast til vinnu ?

- Bill
- Strætó/hópferðabifreið
- Mótórhjól
- Reiðhjól
- Gangandi

* 8. Notar þú einhvern af neðangreindum ferðámátum stundum til vinnu í staðinn fyrir þann ferðamáta sem þú notar oftast ? (hér má merkja við meira en en einn valkost)

- Bill
- Strætó/hópferðabifreið
- Mótórhjól
- Reiðhjól
- Gangandi
- Nota alltaf sama ferðamáta og í spurningu 7

* 9. Ef þú réðir staðsetningu núverandi vinnu þinnar, hvað væri vinnan langt frá heimili þínu að hámarki?

Dæmi: Þú vildir að hámarki geta gengið í 30 mín og hjólað í 50 mín, þá merkirðu eingöngu við "Gangandi 30mín" og "Reiðhjól 50 mín"

	5 mín	10 mín	15 mín	20 mín	25 mín	30 mín	40 mín	50 mín	60 mín eða meira
Bill	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Strætó/hópferðabifreið	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reiðhjól	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gangandi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Ef þér byðist draumastarfið, hvað væri þú tilbúinn að ferðast lengi á hverjum degi í vinnuna að hámarki?

Dæmi: Þú værir tilbúinn að keyra í bíl í 30 mín eða taka strætó í 60 mín að hámarki, þá merkirðu eingöngu við "Bíll 30 mín" og "Strætó 60 mín" (ef þú ert í draumastarfinu nú þegar geturðu sleppt því að svara þessari spurningu)

	5 mín	10 mín	15 mín	20 mín	25 mín	30 mín	40 mín	50 mín	60 mín eða meira
Bíll	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Strætó/hóperðabifreið	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reiðhjól	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gangandi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>