

Lögreglan Blönduósi  
Desember 2004

# Hverjir aka um þjóðveginn?

Aksturserindi, ökutæki, ferðavenjur, viðhorf vegfarenda, vegfarendur, ofl.

Rannsókn á umferð um þjóðveginn unnin af  
Lögreglunni á Blönduósi í samstarfi við Óríon ráðgjöf  
ehf og Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands



Rannsóknarverkefni styrkt af Rannsóknarráði  
umferðaröryggismála  
RANNUM

## Efnisyfirlit

EFNISYFIRLIT .....	1
ÁGRIP .....	4
1. INNGANGUR. ....	6
2. UPPSETNING OG FRAMKVÆMD RANNSÓKNAR. ....	8
3. SÓLARHRINGURINN, VIKUR, MÁNUÐIR OG ÁRSTÍÐIR. ....	12
4. ÖKUMAÐURINN; KYN, ALDUR, BÚSETA, AKSTURSERINDI. ....	14
4. 1. KYN ÖKUMANNS.....	14
4. 2. ALDUR ÖKUMANNS. ....	16
4. 3. BÚSETA ÖKUMANNS. ....	19
4. 4. AKSTURSERINDI ÖKUMANNA. ....	20
5. ÖKUFERÐIN. ....	22
5. 1. HVADAN KOMA ÖKUMENN, HVERT ERU ÞEIR AÐ FARA. ....	22
5. 2. LENGÐ ÖKUFERÐA OG HLÉ. ....	23
5. 3. TÍÐNI ÖKUFERÐA UM ÞJÓÐVEG Í HÚNAVATNSSÝSLU. ....	25
6. FARÐEGAR. ....	27
7. ÖKUTÆKIN .....	29
7. 1. TEGUND BIFREIÐAR.....	29
7. 2. ALDUR ÖKUTÆKJA. ....	30
7. 3. EFTIRVAGNAR.....	32
7. 4. EIGN Á ÖKUTÆKI.....	33
7. 5. HJÓLBARÐAR. ....	33
8. VIÐHORF ÞEIRRA SEM UM VEGINN FARA .....	35
8. 1. VEGAKERFIÐ. ....	35
8. 2. ÖKUHRADINN Á ÞJÓÐVEGINUM. ....	36
8. 3. UMFERÐARHEGDUN. ....	38
8. 4. ÁNÆGJA MEÐ ÞJÓNUSTU VEGAGERÐARINNAR. ....	39
8. 5. SNJÓMOKSTUR OG HÁLKUVERNIR VEGAGERÐARINNAR. ....	39
8. 6. MERKINGAR VEGNA FRAMKVÆMDA. ....	41
8. 7. NOKKRAR VIÐHORFSSPURNINGAR. ....	42

<b>8. 8. BÚFÉ</b> .....	<b>43</b>
<b>LOKAORÐ</b> .....	<b>44</b>
<b>TÖFLUSKRÁ</b> .....	<b>45</b>
<b>FYLGISKJÖL</b> .....	<b>46</b>
FYLGISKJAL 1 STOPPISTAÐIR .....	46
FYLGISKJAL 2 MÁNUÐI.....	46
FYLGISKJAL 3 AKSTURSERINDI – TÍMABIL SÓLARHRINGS .....	46
FYLGISKJAL 4 AKSTURSERINDI - MÁNUÐUR .....	46
FYLGISKJAL 5 AKSTURSERINDI – VIKUDAGAR .....	47
FYLGISKJAL 6 KYN ÖKUMANNNS - MÁNUÐUR .....	47
FYLGISKJAL 7 KYN ÖKUMANNNS – TÍMABIL SÓLARHRINGS .....	47
FYLGISKJAL 8 AKSTURSERINDI – KYN ÖKUMANNNS.....	47
FYLGISKJAL 9 TEGUND ÖKUTÆKIS – KYN ÖKUMANNNS .....	48
FYLGISKJAL 10 FJÖLDI FARÞEGA – KYN ÖKUMANNNS .....	48
FYLGISKJAL 11 BÜSETA ÖKUMANNNS – KYN ÖKUMANNNS .....	48
FYLGISKJAL 12 ÁLDUR ÖKUMANNA - MÁNUÐUR .....	49
FYLGISKJAL 13 ÁLDUR ÖKUMANNA – TEGUND ÖKUTÆKIS .....	49
FYLGISKJAL 14 ÁLDUR ÖKUMANNA – AKSTURSERINDI.....	49
FYLGISKJAL 15 ÁLDUR ÖKUMANNA – FJÖLDI FARÞEGA.....	50
FYLGISKJAL 16 BÜSETA ÖKUMANNNS - AKSTURSERINDI.....	50
FYLGISKJAL 17 ÁFANGASTAÐUR – AKSTURSERINDI.....	50
FYLGISKJAL 18 BROTTFARARSTAÐUR – ÁFANGASTAÐUR .....	51
FYLGISKJAL 19 ÁÆTLUD LENGÐ ÖKUFERÐAR – BÜSETA ÖKUMANNNS .....	51
FYLGISKJAL 20 AKSTURSERINDI – ÁÆTLUD LENGÐ ÖKUFERÐAR.....	52
FYLGISKJAL 21 FJÖLDI ÖKUFERÐA – BÜSETA ÖKUMANNNS.....	52
FYLGISKJAL 22 FJÖLDI ÖKUFERÐA – AKSTURSERINDI .....	52
FYLGISKJAL 23 VIKUDAGUR – FJÖLDI FARÞEGA .....	53
FYLGISKJAL 24 ÁRSTÍÐ – FARÞEGAR .....	53
FYLGISKJAL 25 TEGUND ÖKUTÆKIS – FARÞEGAR.....	53
FYLGISKJAL 26 MÁNUÐUR – TEGUND ÖKUTÆKIS.....	54
FYLGISKJAL 27 BÜSETA ÖKUMANNNS – TEGUND ÖKUTÆKIS.....	54
FYLGISKJAL 28 AKSTURSERINDI – TEGUND ÖKUTÆKIS .....	55
FYLGISKJAL 29 ÁLDUR ÖKUTÆKJA – AKSTURSERINDI .....	55
FYLGISKJAL 30 EIGN ÖKUTÆKIS – AKSTURSERINDI .....	55
FYLGISKJAL 31 TÍÐNI ÖKUFERÐA – ÁNÆGJA MEÐ VEGAKERFIÐ.....	56
FYLGISKJAL 32 ÁNÆGJA MEÐ VEGAKERFIÐ – ÁLDUR ÖKUMANNA .....	56
FYLGISKJAL 33 ÁNÆGJA MEÐ VEGAKERFIÐ – BÜSETA ÖKUMANNNS .....	56
FYLGISKJAL 34 AKSTURSERINDI – ÁNÆGJA MEÐ VEGAKERFIÐ Á ÍSLANDI .....	57
FYLGISKJAL 35 TÍÐNI ÖKUFERÐA – ÁNÆGJA MEÐ ÖKUHRAÐA.....	57
FYLGISKJAL 36 ÁNÆGJA MEÐ ÖKUHRAÐA – KYN.....	57
FYLGISKJAL 37 TÍÐNI ÖKUFERÐA – ÞJÓNUSTU VEGAGERÐARINNA .....	58
FYLGISKJAL 38 TÍÐNI ÖKUFERÐA – ÁNÆGJA MEÐ SNJÓMOKSTUR .....	58
FYLGISKJAL 39 ÁNÆGJA MEÐ SNJÓMOKSTUR – BÜSETA.....	58
FYLGISKJAL 40 ÁNÆGJA MEÐ SNJÓMOKSTUR – AKSTURSERINDI .....	59

## Ágrip

- Svör dreifðust heppilega niður á sólarhringinn, vikudaga, mánuði og árstíðir.
- Karlar reyndust 80,6% ökumanna en konur 19,4%. Í rannsókn á umferðaróhöppum sem byggðist á óhöppum árána 1997 til 2000 höfðu karlar verið ökumenn í 81,9% tilfella en konur í 18,1% tilfella. Konur voru 18% kærðra fyrir of hraðan akstur í umdæmi lögreglunnar á Blönduósi árið 2002. Við sjáum því næsta lítinn eða því sem næst engan mun á stöðu kynjanna í þessu tilliti.
- Á þjóðveginum eru ökumenn 17 til 24 ára 8,4% ökumanna, í umferðaróhöppum eru þeir 23,2% ökumanna og þeir eru 21,7% þeirra sem eru kærðir fyrir of hraðan akstur. Ökumenn á aldrinum 35 til 55 ára eru fjölmennastir meðal ökumanna á veginum, þeir lenda síst í óhöppum og eru kærðir í mun minna mæli en þeir yngri
- Ökumenn á þjóðveginum eru í 86% tilvika búsettir í Norðurlandi eystra eða vestra eða á Höfuðborgarsvæðinu. Erlendir ríkisborgara eru fjórði stærsti búsetuhópurinn.
- Af sjö mögulegum aksturserindum er vinna algengasta erindið eða 35,8%. Frítímaerindin; ferðalag, heimsókn og tómstundir eru samanlagt 52% aksturserinda.
- Höfuðborgarsvæðið, Norðurland eystra og vestra eru bæði áfangastaður og brottfararstaður riflega 89% ökumanna.
- Ökumenn áætla ökuferð sína taka að meðaltali 246 mínútur eða um fjóra tíma. 57,8% ökumanna taka hlé á ökuferð sinni.
- Fjórðungur ökumanna ekur vikulega eða oftár um veginn í Húnavatnssýslu. 21% ekur 1 - 3 í mánuði, 34% 3-10 sinnum og 18% tvisvar eða sjaldnar.
- Í 40% ökutækja er enginn farþegi, í 31% er einn farþegi, tveir í 13% og þrír í 8%.
- Konur eru 61,7% allra farþega.
- Fólksbifreiðar eru 48,8% bifreiða, jeppar eru 32,7% og stórar atvinnubifreiðar 15%.
- Bifreiðar 5 ára og yngri eru 50,4%, sex til tíu ára bifreiðar eru 29,3%, ellefu til fimmtán ára eru 14,4% og 16 ár og eldri eru 6% bifreiða. Samanburður leiðir í ljós að aldur ökutækja í umferðaróhöppum er all nokkru hærri.
- Eftirvagnar eru í 14,8% tilfella. Festivagn er algengasti eftirvagninn.
- Ökutæki í einkaeigu eru 71,5% talsins. 25,3% eru í eigu fyrirtækja.
- Um 64% ökumanna eru frekar eða mjög ánægðir með vegakerfið, 24% óánægðir.
- Um 58% ökumanna eru ánægðir með ökuhraðann, 30% eru óánægðir.
- Yngri ökumenn eru ánægðari með hraðann, eldri ökumenn og konur eru óánægðari.
- Um 46% ökumanna eru óánægðir með umferðarhegðun, 35% eru ánægðir.
- Tæp 65% eru ánægð með þjónustu Vegagerðarinnar, tæp 12% eru óánægð

- Um 66 % eru ánægðir með snjómokstur og hálkuvarnir, 22,5% eru óánægðir.
- Rúmlega 60% eru ánægðir með merkingar þar sem framkvæmdir og viðgerðir standa yfir en 27% eru óánægðir með merkingarnar.
- Um 93% ökumanna eru hlynntir því að lögregla loki vegum vegna veðurs og færðar.
- Um 90% ökumanna segjast kynna sér upplýsingar um veður og færð ef þeir hyggjast aka milli byggðarlaga að vetrarlagi.
- Um 85% ökumanna segjast taka með sér nesti og skjólfatnað í ferðir milli byggðarlaga að vetrarlagi.
- Yfir 90% ökumanna töldu sig hafa kunnáttu á vetrarakstri og vetrarferðum af eigin reynslu. 6,5% höfðu þessa kunnáttu frá eldri og reyndari ökumönnum.
- Ríflega 41% ökumanna telur sig hafa orðið fyrir truflun við akstur af völdum búfjár.

## 1. Inngangur.

Megin markmið þessarar rannsóknar er að afla grunnupplýsinga um þá ökumenn sem um veginn fara, farþega þeirra, ökutæki, aksturserindi og að nokkru um aksturshegðan.

Tildrög þessarar rannsóknar má rekja til þess er við hjá Lögreglunni á Blönduósi unnum að rannsókn á ástæðum umferðaróhappa á þjóðveginum<sup>1</sup>. Við greiningu á ástæðum umferðaróhappa á þjóðveginum urðum við þess áskynja hve mjög vantaði allar grunnupplýsingar um það hverjir aka um þjóðvegina að staðaldri. Til dæmis að taka þá komumst við að því í óhapparannsókn okkar að aldurshópar lenda mjög misjafnlega í umferðaróhöppum, þannig lenda hinir yngri frekar í óhöppum en þeir sem eru á miðjum aldri og eru það ekki ný vísindi í sjálfu sér. Einnig lenda konur í minna mæli í óhöppum en karlar og eru það heldur ekki nýjar fréttir. Það sem hins vegar bakar okkur mikinn vanda við mat á upplýsingum um hlutfall aldurshópa í óhöppum og kynjahlutfall er að við vitum ekki í hvaða mæli aldurshópar eða kynin eru sem ökumenn að jafnaði á þjóðveginum. Við vitum ekki hvert hlutfall kvenna er meðal ökumanna né heldur hvert hlutfall ökumanna 17 til 24 ára er sem ökumenn á veginum. Eftir því sem vinnu okkar við óhapparannsóknina miðaði áfram urðum við sífellt staðráðnari í því að ráðast í grunnrannsókn á umferðinni sem um þjóðvegin fer í Húnavatnssýslu. Þegar skoðaðar eru samandregnar upplýsingar úr kæruskýrslum vegna umferðarlagabrotá kemur berlega í ljós hve gagnlegt er að hafa upplýsingar um hvernig samsetning umferðarinnar á þjóðveginum er dags daglega. Eru þeir sem kærðir eru fyrir umferðarlagabrot hinn dæmigerði vegfarandi, eða eru þeir sérstakir að einhverju leyti og má hugsanlega hafa áhrif á atferli þeirra með áhrifaríkari hætti en gert er?

Óríon ráðgjöf er samstarfsaðili Lögreglunnar á Blönduósi og Félagsvísindastofnunar H.Í. að þessari rannsókn með sérstakri áherslu á vetrarumferð. Hjá Óríon ráðgjöf ehf. hefur m.a. verið unnið að ýmsum rannsóknum og verkefnum sem tengjast vetri, vetrarskilyrðum og vetrarakstri. Verkefni þessi hafa m.a. snúið að mannvirkjum og ökutækjum en þeir hjá Óríon hafa við þessa vinnu sína fundið til sömu vöntunar á

---

<sup>1</sup>Rannsókn þessi var gerð á árunum 2001 og 2002 og byggðist á gagnasafni Umferðarráðs sem unnið var upp úr lögregluskýrslum um tæplega 500 umferðaróhöpp sem urðu á þjóðveginum frá Hvalfjarðargöngum að Ólafsfjarðarvegi á árunum 1997 til 2000. Rannsókn þessi var styrkt af RANNUM og má finna á vef Vegagerðarinnar.

grunnupplýsingum eins og við. Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands hefur verið samstarfsaðili Lögreglunnar á Blönduósi í þeim rannsóknarverkefnum sem hún hefur ráðist í. Félagsvísindastofnun hefur haft hug á að taka þátt í verkefnum sem varða almannahag og hagsmuni samfélagsins í viðum skilningi. Félagsvísindastofnun leggur til mikilvæga þekkingu á sviði aðferðafræði og gagnauðrvinnslu.

Við teljum að grunnrannsókn sem þessi gefi nauðsynlegar upplýsingar til þess að betur megi fjalla um umferðaróhöpp og umferðarlagabrot í fyllra og skýrara samhengi við veruleikann og gera samanburð markvissari og hráum tölfræðiupplýsingum fyllra gildi. Nefna má mjög skýrt dæmi þar sem tölfræðigreining hefur lítið gildi nema meðaltal umferðarinnar sé þekkt en það er aldur ökumanna. Mjög auðvelt er að komast að aldursdreifingu ökumanna bæði í óhöppum sem og aldursdreifingu þeirra sem kærðir eru fyrir umferðarlagabrot. Lítið er hins vegar vitað um aldursdreifingu ökumanna sem um þjóðveginn fara, að því er við best vitum og því vitum við í raun og veru ekki hversu gott eða slæmt það er sem birtist okkur í upplýsingum um umferðaróhöpp og kærð umferðarlagabrot.

## 2. Uppsetning og framkvæmd rannsókna.

Grunn rannsóknarspurningar okkar í upphafi voru: Hverjir fara um þjóðveginn með tilliti til aldurs, búsetu og kyns? Hver eru þeirra erindi? Hvaðan koma vegfarendur og hvert eru þeir að fara, hvað áætla fólk að ferðir sínar taki langan tíma og í hvaða mæli taka vegfarendur hlé frá akstri? Á hvernig ökutækjum ekur fólk og í hvaða mæli eru bifreiðar með eftirvagna og hvers konar eftirvagnar eru í umferð? Við töldum þessa könnun einnig vera kjörið tækifæri til þess að kanna viðhorf vegfarenda til vegakerfisins og nokkurra atriða sem tengjast veginum og þjónustu á honum og við hann. Þegar í upphafi var ákveðið að rannsókn þessi skyldi standa allt árið þannig að gögn okkar myndu endurspegla veruleikann á veginum allt árið. Nokkrar spurningar tengdust eingöngu vetrarakstri og var því einungis aflað svara við þeim yfir veturinn og með sama hætti voru örfáar sem einkum voru taldar eiga við yfir sumarið og var því aðeins aflað svara við þeim á þeim árstíma og verður þess að sjálfsögðu getið þegar um þau atriði verður fjallað í skýrslunni.

Úrtak er að sjálfsögðu lykilatriði í rannsókn sem þessari. Afar brýnt er að úrtakið spegli vel þýðið þannig að ákveðnir hópar vegfarenda og tímabil sólarhringsins verði ekki útundan og skili sér ekki inn í heildarmyndina. Fyrsta skrefið við úrtaksvinnuna fólst í því að afla upplýsinga um umferðarmagn og dreifingu umferðar á mánuði, vikur, daga og yfir sólarhringinn. Vegagerðin rekur umferðarteljara og umferðargreina sem afla upplýsinga um umferð. Starfsmaður Vegagerðarinnar Friðleifur I. Brynjarsson lét okkur í té upplýsingar um umferðarmagn og dreifingu umferðar og kunnum við honum bestu þakkir fyrir sem og öðrum starfsmönnum Vegagerðarinnar sem hafa aðstoðað okkur við rannsóknarvinnuna. Eftir nokkra yfirlegu yfir þessum gögnum skiptum við sólarhringnum í þrjú tímabil með tilliti til umferðarmagns. Tímabil eitt er frá klukkan tólf á hádegi til klukkan tuttugu að kvöldi. Tímabil tvö er tvískipt, annars vegar er um að ræða tímann frá klukkan átta að morgni til tólf á hádegi og hins vegar tímann frá klukkan tuttugu að kvöldi til miðnættis. Þriðja og síðasta tímabilið er frá miðnætti og til klukkan átta að morgni. Umferð er talinn mest á tímabili eitt, næst mest á tímabili tvö og minnst á tímabili þrjú. Úrtakið var tekið með þeim hætti að tímabil eitt fékk mesta vægið, tímabil tvö næst mest og minnsta vægið fékk tímabil þrjú. Næsta skref var að ákveða hversu margar klukkustundir á mánuði þyrfti til þess að ná til nægilega margra vegfarenda svo fjöldi svara og dreifing þeirra yrði með viðunandi hætti. Framkvæmd



könnunarinnar var með þeim hætti að einkennisklæddir lögreglumenn/maður stöðvuðu för ökumanns og kynntu honum verkefnið og spurðu hvort tefja mætti för hans um tvær til þrjár mínútur með nokkrum spurningum<sup>2</sup>. Ljóst var frá byrjun að oftast en ekki yrði aðeins einn lögreglumaður við þetta verkefni í einu því annars færi kostnaður úr böndum og tilraunir bentu til að einn maður myndi ekki afla nema 12 til 15 svarlista á klukkustund miðað við stöðuga umferð og færri lista miðað við sveiflukenndari umferð eins og raunin varð megnið af vetrinum. Ákveðið var að byrja með sjötíu klukkustunda úrtak á mánuði og stöðva alla ökumenn á sama stað og var hafist handa í byrjun september 2003. Skemmst er frá því að segja að ljóst þótti þegar á mánuðinn leið að tímafjöldinn væri óþarflega mikill og að erfitt yrði að framkvæma könnunina á einum og sama stoppistaðnum í heilt ár. Staður sá sem við höfðum valið til þess að framkvæma könnunina á er fáeinum kílómetrum fyrir sunnan Blönduós við býli er nefnist Hjaltabakki. Þarna er yfirsýn góð í báðar áttir, þarna er olíuborin hliðarrein og hvíldaraðstaða fyrir ökumenn stærri bifreiða á lengri ferðum. Gallinn við að stöðva allar bifreiðar þarna er sá að innanhéraðsumferðin reyndist til muna meiri en okkur hafði óráð fyrir. Fólk sem býr í sveitunum fer í meira mæli til Blönduóss en við höfðum talið og því vorum við ekki búin að vera þarna nema í fáeinum vikur þegar búið var að stöðva suma ökumenn oftast en einu sinni. Við nánari umhugsun varð niðurstaðan sú að þessi staður gæfi heldur ekki nægilega góða mynd af umferðinni um Húnavatnssýslu almennt séð því of stór hluti ökumannanna byggir þarna í allra næsta nágrenni. Því væri nauðsynlegt að stöðva ökumenn á öðrum stöðum í sýslunni til þess að rétt mynd gæfist af búsetu ökumanna sem leið eiga um hringveginn/þjóðveg 1 í öllu héraðinu. Einnig þótti okkur ljóst að úrtakspreyta yrði verulegt vandamál þegar liði á árið fyrst þetta þróaðist með þessum hætti þegar í fyrsta mánuði. Það varð því að niðurstöðu að stöðva ökumenn á fjórum stöðum í héraðinu og að heildarfjöldi stöðvunartíma yrði 40 klukkustundir á mánuði. Ákveðið var einnig að í hverjum mánuði yrði sjö daga hlé til þess að hvíla bæði umferð og spyrta. Tilviljunarúrtak var tekið fyrir allt árið þannig að þegar búið var að skilgreina tímabilin þrjú og vægi hvers þeirra eins og fram hefur komið, var það tilviljun ein sem réði því hvenær og hvar ökumenn voru stöðvaðir. Undirstrikað skal mikilvægi þess að tilviljunarúrtak réði stöðvunartímunum því annars er líklegt að komist hefði á regla sem hentaði vinnulagi lögreglunnar og lágmarkaði kostnað en slíkt hefði

---

<sup>2</sup> Könnunin var kynnt, samstarfsaðilar kynntir, tekið fram að ekki væri um öflun persónuupplýsinga að ræða og farið yrði með gögn sem trúnaðarmál og síðan hvort viðkomandi hefði vilja og tíma til að svara.

hugsanlega spilt gæðum og gildi niðurstaða. Staðirnir fjórir sem ökumenn voru stöðvaðir á eru við Bólstaðarhlíð, Hjaltabakka, Gljúfurá og Viðihlíð. Staðir þessir henta misvel til þess að stöðva bifreiðar, einkum í myrkri, við slæm akstursskilyrði og þegar vont veður geisar og kom þá fyrir að fyrirhuguðum stöðvunarstað samkvæmt úrtaki var breytt til að fá heppilegri skilyrði. Slíkar breytingar eru á heildina lítið sjaldgæfar og ekki með þeim kerfisbundna hætti að líklegt sé að um marktæk áhrif á gögnin sé að ræða. Annað atriði sem varðar stoppistaðina er að eftir ákveðin tíma að kvöldinu og fram til síðari hluta nætur eða snemma morguns er nánast enginn eðlismunur á umferð milli þessara staða því innanhéraðsumferðin hverfur mikið til alveg og því reyndist lítill sem enginn munur á því á nóttunni hvar stoppað var og varð þá úr að stoppa á þeim tíma við götuljós á Blönduósi og því er stoppistaður 1 með mun fleiri svör en hinir (tafla 1).

Úrtakspreyta gerði vart við sig er á árið leið og voru það einkum þjónustuaðilar innanhéraðs s.s. pósturinn, olíuflutningamaðurinn, ofl. slíkir aðilar og svo ökumenn flutningabíla sem eru á þjóðveginum að jafnaði vikulega eða oftast sem urðu þreyttir á því að vera stoppaðir oft. Það verður þó að segjast eins og er að lang flestir sýndu þessu verkefni mikla þolinmæði og áhuga og því gekk þetta í raun betur en kannski hefði mátt ætla. Þessu til staðfestingar er rétt að líta á eftirfarandi tölur sem sýna það svo ekki verður um villst að langflestir tóku þessari könnun afar vel og vildu leggja sitt af mörkum til þess að sem gleggstra upplýsinga yrði aflað.

Tafla 1	Svörun	Fjöldi	Hlutfall
<b>Svörun</b>			
Neitar að svara		43	1,30%
Hefur ekki tíma til að svara		43	1,30%
Svarar		3133	97,30%
<b>Heildarfjöldi/hlutfall</b>		<b>3219</b>	<b>100,00%</b>

Vert er að hafa í huga þegar farið verður að rýna í einstaka svarliði að stundum gátu svarendur hreinlega ekki svarað eða vildu sleppa einstökum liðum og því er misjafnt milli svarliða hve mörg svör heimtast, einnig kemur það fyrir að spurning á ekki við vegna sérstakra ástæðna. Eitt og annað var haft í huga til þess að víkja vandamálum úrtakspreytunnar til hliðar en leiðarljósið var ávallt það að ekki yrðu kerfisbundnar skekkjur í gögnunum. Ef um einhverja kerfisbundna skekkju er að ræða í gögnum þeim sem aflað hefur verið í rannsókn þessari þá er þar um að ræða vanmat á hlutfalli vörubifreiða, dráttarbifreiða og fólksflutningabifreiða. Samkvæmt gögnum

okkar er hlutfall þessara bifreiða 16,6% allra stöðvaðra bifreiða. Með ákveðnu mati á mögulegri villu gæti þetta hlutfall í allra mesta lagi átt að vera 20%, líklegra er að skekkjan sé vægari, ef hún á annað borð er, og þá væri raunhlutfallið um 18%. Þessu er aðeins varpað hér fram sem möguleika en þetta er niðurstaða gagnrýnnar athugunar á framkvæmd könnunar. Hvort þessi mögulega skekkja hefur áhrif á heildarniðurstöður og þá hver verður fjallað um í lok þessarar skýrslu.

Áhrif ofangreindra vandamála auk myrkurs, veðurs og vegskilyrða (auk þess sem á tímabilum var nokkurt álag á lögreglumönnum vegna framkvæmdar könnunarinnar) leiddu til þess að í desember og janúar var ekki aflað gagna alla rannsóknartímana og einnig var engra gagna aflað í aprílmánuði (tafla 2). Það sem einnig hafði þarna áhrif á var að jól og páskar auk verslunarmannahelgar máttu alveg missa sín í gögnunum að okkar mati. Þessir dagar eru mjög fáir litið til ársins í heild og lögregla er mikið bundin í öðrum verkefnum þessa daga og umferðin með öðrum hætti en dags daglega. Fleira kemur til sem hafði áhrif á að þessi breyting varð á rannsóknaráætlun okkar. Eftir að gagna hafði verið aflað í september voru þau gögn sett upp og skoðuð og síðan fylgst lauslega með þróuninni við gagnaöflunina í október og nóvember. Það mat var lagt á stöðuna að hver vika væri svo keimlík annarri að markmiðum verkefnisins yrði ekki ógnað þó svo lengri rannsóknarhlé yrðu tekin en í upphafi var ætlað. Var því farin sú leið að mynda þrjú tímabil úr árinu þ.e. haust, vetur og sumar. Þau rök liggja til grundvallar að verulegur munur er á eðli umferðar milli þessara tímabila í ljósi umferðarmagns, akstursskilyrða og samsetningar umferðarinnar. Það mun því ekki eingöngu koma til þess að við brjótum gögn okkar niður á mánuði við athugun á fylgni milli breyta og til samanburðar heldur munum við einnig bera saman þrjú tímabil ársins þ.e. haust, vetur og sumar. Við teljum að með tilliti til umferðarmagns, veður og vegskilyrða, aksturerinda og eðli umferðarinnar í viðum skilningi sé gagnlegast að skoða þessi þrjú tímabil. Við teljum að fleiri svör og greining allra tólf mánaða ársins hefði ekki fært okkur meiri þekkingu né gagnlegri en við búum yfir á grunni þeirra svara sem aflað var.

### 3. Sólarhringurinn, vikur, mánuðir og árstíðir.

Eins og fram hefur komið varð ekki af því að ökumenn yrðu stöðvaðir með jöfnum hætti allt árið. Dreifing svara á vikudaga er hins vegar með miklum ágætum eins og sést í meðfylgjandi töflu.

Tafla 2 Dreifing svara á vikudaga

Vikudagar	Fjöldi	Hlutfall
Mánudagur	571	17,73%
Þriðjudagur	487	15,13%
Miðvikudagur	388	12,05%
Fimmtudagur	497	15,44%
Föstudagur	491	15,25%
Laugardagur	415	12,90%
Sunnudagur	370	11,50%
<b>Fjöldi/hlutfall</b>	<b>3.219</b>	<b>100,0%</b>

Hvað hvern einstakan sólarhring áhrærir er í sjálfu sér engar sérstakar tilgátur fyrir hendi nema hvað erindi tengd vinnu eru talin ríkjandi fyrri hluta hvers dags en frítímaerindi aukast eftir því sem líður á daginn. Hvað nóttinni viðkemur var rennt frekar blint í sjóinn með hana. Þegar niðurstöðurnar eru skoðaðar fyrir sólarhringinn kemur í ljós að á nóttunni er aksturserindi vegna vinnu hlutfallslega lang algengast þ.e. það fer langt fram úr eigin meðaltali. Í samræmi við það þá eru vörubifreiðar, sendibifreiðar og dráttarbifreiðar mun meira á ferðinni á nóttunni hlutfallslega heldur en á öðrum tímum sólarhringsins og farþegar algengari að degi en nóttu. Tómsundur eru jafn algeng erindi að nóttu til eins og að jafnaði en önnur erindi eru sjaldgæfari á nóttunni en þau eru að jafnaði. Athyglisvert er hve vinnuerindi eru algeng að kvöldinu en þau eru í minnsta lagi yfir hádaginn. Ferðalag er algengast að morgni dags en heimsókn til ættingja og vina yfir hádaginn (tafla5).

Í eftirfarandi töflu sjáum við hvernig stöðvaðir bílar dreifast á einstaka hluta sólarhringsins. Eins og fram kom hér að framan var hlutfallslega mest af úrtakinu yfir miðjan daginn og skýrir það að hluta hversu stór hluti kemur af þeim tíma en einnig er þá meiri umferð þannig að stöðugt er verið að stöðva allan tímann sem verið er að.

Tafla 3 Fjöldi stöðvaðra bíla – tímabil sólarhrings

Fjöldi stöðvaðra bíla á tímabilum sólarhrings.	Fjöldi
kl. 24 til 8	296
kl. 8 til 12	542
kl. 12 til 20	1.747
kl. 20 til 24	634
<b>Heildarfjöldi</b>	<b>3.219</b>

Fjöldi svara sem aflast er í frekar lauslegum tengslum við umferðarmagnið því svo kann að vera að einn lögreglumaður afli milli 12 og 18 svara á einni klukkustund á föstudegi þegar bílafjöldi á klukkustund gæti verið frá 80 til 200. Með sama hætti geta aflast 3 til 8 svör eina klukkustund að nóttu til þegar umferð gæti verið á bilinu 3 til 15 bílar og því miklu hærra svarhlutfall. Megin áherslan var sú að svörin gæfu réttan þverskurð á grunni þess hve tilviljunarkennt svarendur eru valdir.

Áður en rannsókn hófst var eðlilegt að gera sér í hugarlund að hlutfall innlendra og erlendra ferðamanna væri hátt að sumrinu og lágt að vetrinum. Með sama hætti má gera ráð fyrir að aksturserindi tengd frítíma og heimsóknum væru algeng að sumrinu en víkjandi á öðrum árstímum. Þetta staðfestist þegar skoðuð eru aksturserindi eftir mánuðum en þá kemur í ljós að aksturserindi vegna vinnu er áberandi yfir meðaltali á tímabilinu frá október og fram í mars en aksturserindi vegna ferðalags er langt yfir meðaltali í júní, júlí og ágúst. Með sama hætti eru ökutæki í eigu fyrirtækja algengari á vetrarmánuðum og bílar í einkaumráðum auk bílalaegubíla algengari á sumarleyfistíma. Heimsóknir til ættingja og vina dreifast hins vegar með allt öðrum hætti og eru þannig lengst yfir meðaltali sínu í maí og október en verulega undir meðaltali í júlí og ágúst. Erindi vegna tómsunda eru algengust í mars og ágúst en síst eru þau farin í janúar og desember (tafla 3). Farþegar eru algengastir yfir há sumarið og að sama skapi eru þeir sjaldnar en meðaltalið í janúar og desember.

Sé litið til hvorrar viku fyrir sig er tilgátan sú að ferðamenn og frítímaerindi séu ráðandi á föstudögum, laugardögum og sunnudögum en erindi tengd vinnu meira ríkjandi á virkum dögum. Reyndar reynist þetta ekki alveg svo einfalt því erindi vegna ferðalags er algengast á mánudögum, þriðjudögum og miðvikudögum en hins vegar er heimsókn til ættingja og vina auk tómsunda algengustu erindi á föstudögum, laugardögum og sunnudögum. Vinnuerindi er vel yfir meðaltali sínu í fyrri hluta vikunnar og vel undir því um helgar (tafla 4). Það fellur vel að þessu mynstri og skal þess getið hér að farþegar eru til muna algengari á föstudögum og sunnudögum heldur en á t.d. þriðjudögum og miðvikudögum.

Mjög svipað hlutfall svarenda var á leið í báðar áttir þ.e. 51,1 % var á norðurleið en 48,9% var á suðurleið. Við könnuðum hvort einhver munur væri á aksturserindi ökumanna eftir því hvort þeir væru að fara norður eða suður og reyndist enginn munur vera þar á, aksturserindi dreifðust nánast alveg eins meðal ökumanna hvort heldur þeir óku norður eða suður.

## 4. Ökumaðurinn; kyn, aldur, búseta, aksturserindi.

### 1. Kyn ökumanns.

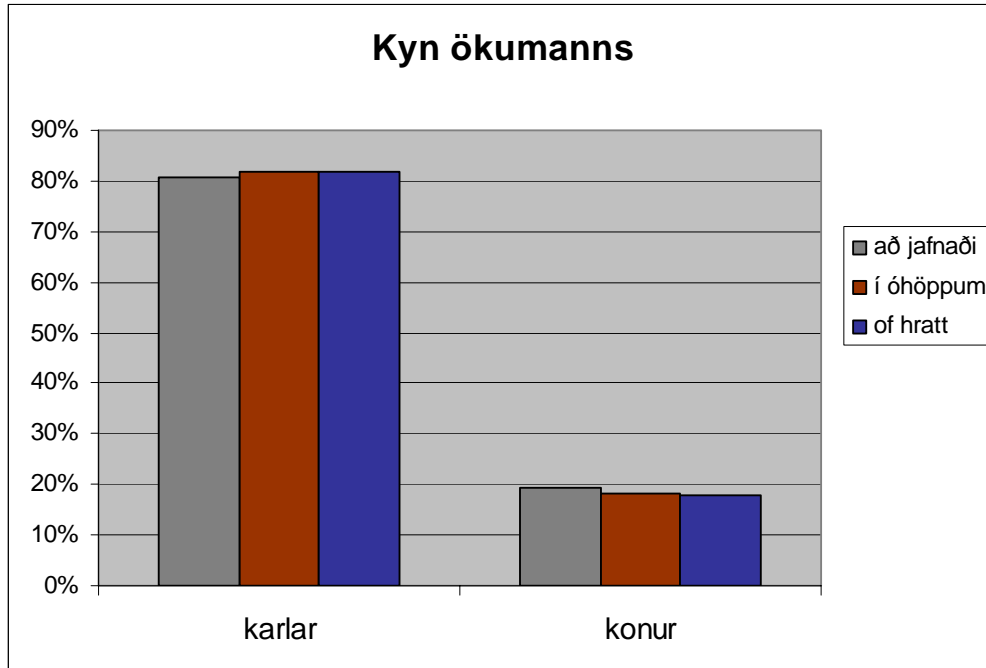
Tafla 4 Kyn ökumanns

Kyn ökumanns	Fjöldi	Hlutfall
Karl	2.576	80,6%
Kona	620	19,4%
<b>Fjöldi/hlutfall</b>	<b>3.196</b>	<b>100,0%</b>

Konur eru tæplega fimmtungur ökumanna sem um veginn fara og kemur það nokkuð á óvart hversu lágt þetta hlutfall er. Þegar skoðað er hvernig kynin dreifast sem ökumenn yfir árið kemur í ljós að í ágúst mánuði er hlutfall kvenna meðal ökumanna markvert hærra en aðra mánuði en í desember og febrúar er hlutfall þeirra lægra en að meðaltali yfir árið (tafla 6). Konur eru heldur algengari meðal ökumanna yfir há daginn en að jafnaði, en þær eru töluvert sjaldnar ökumenn á nóttunni heldur en þær eru að jafnaði. (tafla 7). Líklegra er að farþegar séu í bílnum ef kona er ökumaður heldur en ef karl er ökumaður. Konur aka vörubifreiðum, sendibifreiðum og dráttarbifreiðum nánast í undantekningartilfellum og þar af leiðir, eða vegna þess, aka þær sjaldnar með vinnu sem aksturserindi. Hins vegar eru þær margfalt oftara fara í heimsókn til ættingja og vina heldur en karlar. Hér má staldra við og velta fyrir sé kynbundnum viðhorfum því auðvelt er að ímynd sér að konum sé tamara að hafa fjölskyldugildi í fyrirrúmi heldur en körlum sem forgagnsraða erindum með öðrum hætti en konur. Séu konur ökumenn eru meiri líkur á að þær séu búsettar í Norðurlandi vestra heldur en ökumenn að meðaltali sem aftur tengist því að þær eru að jafnaði í styttri ökuferðum, aka síður vegna vinnu og eru í meira mæli á fólksbifreiðum heldur en ökumenn að jafnaði (töflur 8 - 11).

Til þess að gefa umfjöllun okkar frekari vídd og nálgast enn frekar helstu markmið verkefnis okkar skulum við nú skoða kynskiptingu ökumanna á þremur ólíkum sviðum. Í töflunni sem hér fer á eftir er A kynjahlutfallið að jafnaði meðal ökumanna á þjóðveginum samkvæmt þeirri rannsókn sem hér er til umfjöllunar. B er kynjaskipting meðal ökumanna í tæplega 500 umferðaróhöppum á þjóðveginum milli Hvalfjarðarganga og Ólafsfjarðarveggar á árunum 1997 til 2000. C er kynskipting ökumanna meðal kærðra fyrir of hraðan akstur í umdæmi Lögreglunnar á Blönduósi 2002.

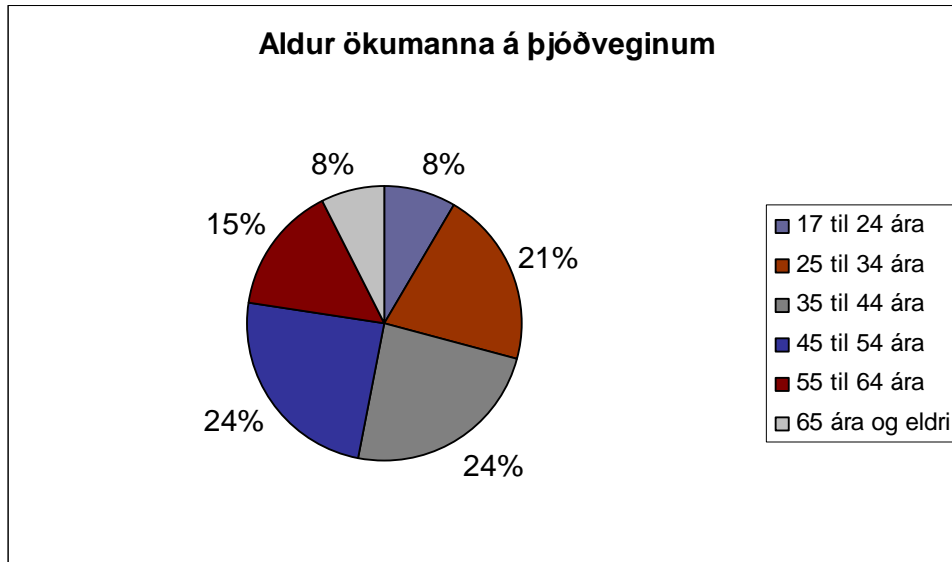
Tafla 5 Kyn ökumanns - að jafnaði – í óhöppum – of hratt



Samkvæmt þeim gögnum og rannsóknum sem hér liggja til grundvallar lenda konur í umferðaróhöppum á þjóðveginum sem ökumenn í nokkurn veginn réttu hlutfalli við tíðni sína sem ökumenn. Einnig eru þær kærðar fyrir of hraðan akstur í svipuðum mæli og þær eru sem ökumenn. Þær skoðanir sem stundum eru settar fram um að konur aki varlegar, eða öðruvísi, heldur en karlar fá ekki stuðning í þessum gögnum. Hér eru ekki tók á að greina tíðni óhappa eða hraðaksturskæra í ljósi ekinna kílómetra á þjóðvegi. Réttara er að segja að við eigum engin gögn um akstur kynjanna í vegalengdum en samkvæmt því sem fram hefur komið t.d. um búsetu, aksturerindi og annað er ekkert sem bendir til að konur aki fleiri kílómetra á þjóðveginum en karlar.

## 4. 2. Aldur ökumanns.

Tafla 6 Aldur ökumanna á þjóðveginum



Hér gefur að líta aldursamsetningu þeirra sem um veginn fara að jafnaði og koma þessar niðurstöður að nokkru leyti á óvart. Fyrirfram hefði ég álitð hlutfall yngstu ökumanna hærra en það sem hér birtist. Einnig er athyglisvert að ökumenn á aldrinum 35 til 55 ára eru um helmingur ökumanna sem um veginn fer. Ýmsar skýringar kunna að vera á þessu t.d. er aldursamsetning íbúa á landsbyggðinni þannig að hlutfall yngri hópanna er lægra en á höfuðborgarsvæðinu. Fólk yngra en 24 ára er í skólum og er minna á ferðinni og þá oftast seinnipart á föstudögum og sunnudögum þegar það hverfur í fjöldann. Ungir ökumenn eru sjálfsagt hátt hlutfall um verslunarmannahelgi og hugsanlega einnig um jól og páska en þó gagna hefði verið aflað þá daga er ómögulegt að segja hverju það hefði breytt í heildarniðurstöðunni því líklega fara allir aldurshópar af stað á þessum tímum og því verða þeir yngri aldrei yfirgnæfandi. Ályktun okkar er sú að dags daglega eru þessir hópar næsta lítið á ferðinni, enda í skólum og eiga ekki bíla í sama mæli og hinir eldri.

Athyglisvert er að skoða breytileika milli mánaða í aldurskiptingu ökumanna því breytileikinn er ákaflega lítill og ekki hægt að greina neitt mynstur, allir aldurshóparnir aka með svipaðri tíðni frá einum mánuði til annars nema hvað yngsti hópurinn er lítið eitt meira á ferðinni í júní og júlí og miðhóparnir eru lítið eitt sterkari yfir vetrarmánuðina (tafla12).



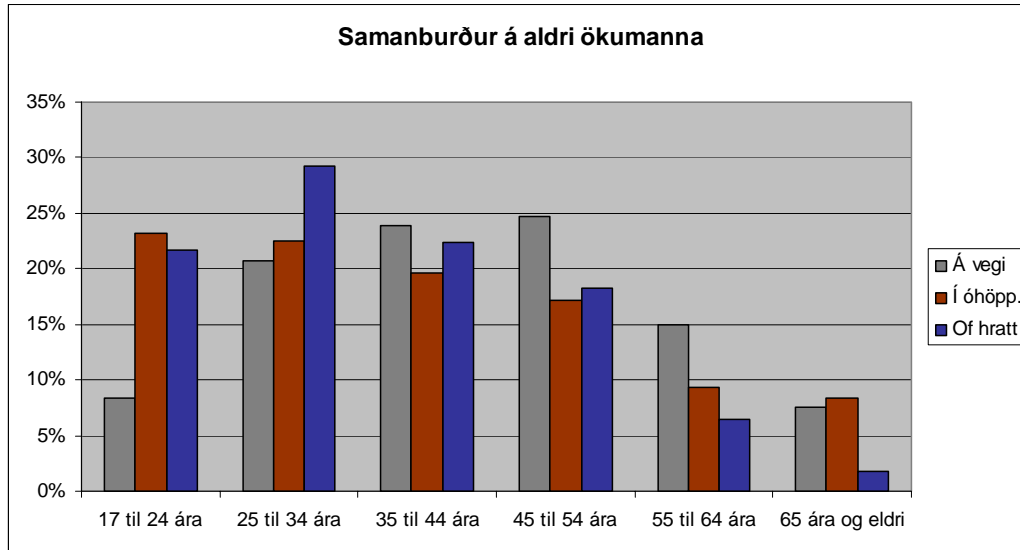
Nokkur munur er á tegund ökutækja sem menn aka eftir því á hvaða aldri þeir eru. Þannig ekur yngsti hópurinn í miklu meira mæli á fólksbifreiðum heldur en eldri hóparnir. Þeir yngstu eru í hverfandi mæli á jeppum og minna á vöru, sendi og dráttarbifreiðum heldur en aðrir aldurshópar. Aldurshópurinn frá 55 ára til 65 ára er mest á jeppum en aldurshópurinn frá 45 til 54 er mest áberandi á atvinnubifreiðum og reyndar eru ökumenn á aldrinum 35 til 44 ára einnig áberandi á atvinnubifreiðum. Nokkuð varasamt er að túlka tölur innan atvinnubifreiðaflokkanna þar sem tiltölulega lág tíðni er á bak við hvern flokk en þó skal á það minnst hér að ökumenn dráttarbifreiða virðast að jafnaði yngri en ökumenn fólksflutningabifreiða. Elsti hópurinn 65 ára og eldri er alveg hverfandi á atvinnubifreiðum þ.e. flutningabifreiðum og reyndar er hópurinn milli 55 og 64 einnig minna á slíkum bifreiðum en þeir yngri (tafla 13).

Ekki kemur á óvart að yngsti og elsti aldurshópurinn aka í minna mæli vegna vinnuerinda en aðrir hópar. Yngsti hópurinn ekur mest allra vegna náms en einnig vegna heimsókna til ættingja og vina og tómstunda. Ökumenn á aldrinum frá 35 ára til 55 ára aka mest vegna vinnuerinda og minnst vegna heimsókna til ættingja og vina. Elsti hópurinn er mikið á ferðinni í heimsóknum og ferðalögum en minnst vegna vinnu. Athyglisvert er hve erindi vegna heilsufars dreifast á alla aldurshópa tiltölulega jafnt þó elsti hópurinn sé sjónarmun meira í þeim erindum (tafla 14).

Vera farþega í bifreiðum tengist aksturserindum og aldri með þeim hætti að farþegar eru algengari hjá yngstu og elstu ökumönnum sem jafnframt eru síst í vinnuerindum og einna helst eru á fólksbifreiðum (tafla 15).

Við skulum ljúka umfjöllun um aldur ökumanna með því að bera saman aldur ökumanna á þjóðveginum að jafnaði, samkvæmt rannsókn þessari, við aldur ökumanna í umferðaróhöppum og aldur ökumanna sem kærðir voru fyrir of hraðann akstur á þjóðveginum í Húnavatnssýslum árið 2002.

Tafla 7 Aldur ökumanna – að jafnaði – í óhöppum – of hratt



Hvað samanburð þessara þriggja atriða varðar þá er þessi mynd í samræmi við þá almennu tölfræði sem sýnir að ungir ökumenn og þeir elstu lenda í meira mæli í óhöppum heldur en þeir sem eru á miðjum aldri en nú sjáum við það með gleggri hætti hve óhappatiðni ungra ökumanna á þjóðveginum er alvarlegt mál, ef marka má þessar niðurstöður. Við sjáum að yngsti hópurinn, eins og við flokkum hann, lendir næstum þrisvar sinnum meira í óhöppum heldur en hann er á ferðinni samkvæmt okkar niðurstöðum. Yngsti hópurinn virðist einnig til muna algengari meðal kærðra fyrir of hraðann akstur heldur en fjöldi þessara ökumanna á veginum gefur tilefni til að ætla og einnig er næst yngsti hópurinn nokkuð hærri meðal kærðra heldur en hann er á veginum að jafnaði. Við höfum hér að framan velt fyrir okkur hvort fjöldi yngstu ökumanna sé vanmetin í gögnum okkar vegna vöntunar á gögnum frá verslunarmannhelgi, jólum og páskum. Lausleg athugun á kæruskýrslum frá þessum tímabilum gefur tilefni til að ætla að þeir séu áberandi fleiri í umferðinni þessa tilteknu daga heldur en aðra, en á það ber að líta að öðrum hópum fjölgar einnig stórlega. Athugun leiðir einnig í ljós að ýmsar aðrar helgar yfir sumarið flykkjast ungir ökumenn út á þjóðveginn en þess á milli verður þeirra varla vart. Við lítum ekki svo á að yngsta hópinni vanti stórlega í gagnasafn okkar, þó hann kunni að vera lítilsháttar vanmetinn. Það má líka segja sem svo að þó að yngsti hópurinn hefði mælst t.d. 12% af öllum ökumönnum er það samt sláandi hve hann lendir mikið í óhöppum á viðmiðunartímanum.

#### 4. 3. Búseta ökumanns.

Eftirfarandi tafla sýnir okkur búsetu allra ökumanna sem upplýsingar fengust hjá í rannsókninni.

Tafla 8 Búseta ökumanna

Búseta ökumanna	Fjöldi	Hlutfall
Höfuðborgarsvæði	947	30,1%
Vesturland	82	2,6%
Vestfirðir	33	1,0%
Norðurland vestra	992	31,5%
Norðurland eystra	791	25,1%
Austurland	61	1,9%
Suðurland	65	2,1%
Reykjanes	60	1,9%
Erlendis	118	3,7%
<b>Fjöldi/hlutfall</b>	<b>3.149</b>	<b>100,0%</b>

Höfuðborgarsvæðið, Norðurland vestra og Norðurland eystra skera sig þarna algerlega frá öðrum svæðum með samanlagt um 85% ökumannanna. Eiginlega er það frekar athyglisvert hversu lágt hlutfall annarra landshluta er en frá hverjum þeirra kemur ótrúlega svipað hlutfall. Athygli vekur að erlendir ökumenn eru algengari á þjóðveginum í Húnavatnssýslu heldur en t.d. íbúar Suðurlands, Reykjanes eða Vesturlands og eru þeir næstum tvöfalt algengari en austlendingar. Þetta er ekki síst athyglisvert í ljósi þess að erlendir ríkisborgarar eru alveg hverfandi á veginum átta mánuði af tólf en eins og fram hefur komið var úrtak okkar jafn margir tímar fyrir alla mánuði en tók t.d. ekki mið af umferðarmagni á mánuði eða viku. Þannig var ekki varið fleiri klukkustundum til gagnaöflunar í júlí heldur en t.d. í mars enda þótt umferð í júlí sé margfalt meiri.

Fram hefur komið hér að framan að konur meðal ökumanna eru búsettar í Norðurlandi vestra í meira mæli en karlar og einnig hefur það komið fram að yngsti hópurinn virðist búa í meira mæli í þeim landshlutum sem fæstir búa í af heildarfjölda ökumanna á þjóðveginum. Aksturserindi eru eðlilega ólík eftir því hvar fólk býr. Íbúar á heimaslóð þ.e. Norðurlandi vestra eru mest allra í vinnuerindum og það töluvert meira en meðaltalið. Útlendingar, austlendingar og sunnlendingar eru síst í vinnuerindum en íbúar Norðurlands eystra fylgja meðaltali ökumanna á veginum í flestum aksturserindum. Eðlilega eru höfuðborgarbúar síst á ferðinni vegna verslunar, náms og heilsufars en heimsókn til ættingja og vina stendur upp úr af erindum þeirra (tafla16).

#### 4. 4. Aksturserindi ökumanna.

Ökumenn voru spurðir um aksturserindi sitt eða tilgang ferðar og síðan voru þau atriði sem fram koma hér í töflunni talin upp og þeir látnir velja milli þeirra. Ef menn nefndu fleiri en eitt voru menn beðnir að velja það helsta og það eitt var skráð. Hér gefur að líta hverra erinda ökumenn voru á veginum.

Tafla 9 Aksturserindi

Aksturserindi	Fjöldi	Hlutfall
Vegna vinnu	1.123	35,8%
Ferðalag	567	18,1%
Vegna verslunar	83	2,6%
Heimsókn til ættingja eða vina	717	22,8%
Vegna náms	87	2,8%
Vegna heilsufarsástæðna	92	2,9%
Vegna tómstunda	396	12,6%
Annað	74	2,4%
<b>Heildarfjöldi/hlutfall</b>	<b>3.139</b>	<b>100,0%</b>

Ríflega þriðjungur allra ökumanna er á ferðinni vegna vinnu eða vinnutengdra erinda. Ef við sláum hins vegar saman tómstundum, ferðalagi og heimsókn til ættingja og vina þá sjáum við að frítímatengd erindi, ef svo má kalla, eru samanlagt ríflega 52% aksturserinda þar sem heimsókn til ættingja og vina er algengust. Nám, heilsufar og verslun virðast álíka algeng aksturserindi en höfundur þessarar skýrslu, sem jafnframt stoppaði ríflega 1700 ökumenn í þessari könnun, getur ekki látið hjá líða að nefna að ökumönnum var ekki vel við að nefna verslunarerindi sem helstu ástæðu ferðalaga en fannst gott að nefna heimsóknir til ættingja og vina sem helsta aksturserindi enda þótt kannski yrði verslað í leiðinni. Hvort verslun er það sem fyrst og fremst rekur fólk í ferðir milli landshluta í meira mæli en þessi könnun mælir skal ósagt látið en þetta er nefnt hér að gefnu tilefni. Þegar ökumenn nefndu fleiri en eitt erindi og voru beðnir að nefna það helsta fyrst, kom fram sú tilhneiging að nefna verslun alltaf sem auka erindi.

Fjallað hefur verið um hvernig aksturserindi eru breytileg eftir mánuðum og er þar fátt sem kom á óvart því skiljanlega eru ferðalög algengari að sumri en vetri osfrv. Einnig hefur verið fjallað um tengsl aksturserindis og aldurs, kyns og búsetu. Þá hefur einnig verið fjallað um breytileika aksturserinda eftir vikudögum og kom þar fátt á óvart nema hvað ferðalög eru algeng fyrstu virku dagana í hverri viku,

mánudaga til miðvikudaga. Ólíkum aksturserindum eftir mismunandi tíma sólarhringsins hafa einnig verið gerð skil.

Þegar skoðuð eru tengsl aksturserindis og áfangastaðar kemur enn frekar í ljós hve umferð heimamanna er annars eðlis en sú umferð sem fer í genum svæðið. Þannig er vinna mun algengara aksturserindi ef Norðurland vestra er áfangastaðurinn heldur en aðrir landshlutar og einnig er verslun hvergi algengari en hjá þeim sem hafa Norðurland vestra sem áfangastað. Höfuðborgarsvæðið er algengasti áfangastaður þeirra sem eru á ferðinni vegna heilsufars. Að öðru leyti eru aksturserindi þeirra sem fara til Höfuðborgarsvæðisins og Norðurlands eystra í miklu samræmi við aksturserindi að jafnaði nema hvað ferðalög eru ívið hærra hlutfall til Norðurlands eystra og vinna heldur lægra en að jafnaði. Aksturserindi til annarra landshluta en þeirra þriggja sem fjallað hefur verið um eru nokkuð frábrugðin, vinna er ekki eins algengt erindi og frítímaerindi eru algengari (tafla17).

Ef skoðað er hvaðan ökumenn eru að koma breytist myndin lítið nema varðandi landshluta þar sem mjög fá tilfelli geta breytt hlutföllum mikið en slíkt ber að túlka með varúð.

## 5. Ökuferðin.

### 5. 1. Hvaðan koma ökumenn, hvert eru þeir að fara.

Ökumenn voru spurðir hvaðan þeir væru að koma í dag og hvert ferðinni væri heitið í dag. Ekki kemur á óvart að upphafsstaðir ferða og áfangastaðir eru í miklu samræmi við búsetu ökumanna. Erlendir ökumenn dreifast þó á innlenda staði til viðbótar við alla aðra.

Tafla 10 Brottfararstaður

Hvaðan er verið að koma	Tíðni	Hlutfall
Höfuðborgarsvæði	935	29,7%
Vesturland	100	3,2%
Vestfirðir	38	1,2%
Norðurland vestra	1.071	34,0%
Norðurland eystra	808	25,7%
Austurland	54	1,7%
Suðurland	53	1,7%
Reykjanes	61	1,9%
Hálendi	26	0,8%
<b>Heildarfjöldi/hlutfall</b>	<b>3.146</b>	<b>100,0%</b>

Upphafsstaður ferðar, áfangastaður ferðar og búseta ökumanna (sjá bls.9) finnst mér vera nánast í ótrúlegu samhengi. Freistandi er að draga þá ályktun að úrtak hafi heppnast mjög vel þar sem allar skammtímasveiflur milli daga og tímabila virðast hafa jafnast út. Eina atriðið sem sker sig frá að einhverju marki er að Vesturland virðist algengari sem áfangastaður og upphafsstaður heldur en sem búsetustaður ökumanna og má nefna hér að spyrill minnst þess að Snæfellsnes hafi verið áberandi sem áfanga/upphafsstaður hjá erlendum ferðamönnum.

Tafla 11 Áfangastaður

Hvert er verið að fara	Tíðni	Hlutfall
Höfuðborgarsvæði	931	29,6%
Vesturland	123	3,9%
Vestfirðir	39	1,2%
Norðurland vestra	1.096	34,8%
Norðurland eystra	790	25,1%
Austurland	34	1,1%
Suðurland	43	1,4%
Reykjanes	67	2,1%
Hálendi	24	0,8%
<b>Fjöldi/hlutfall</b>	<b>3.147</b>	<b>100,0%</b>

Um 96% þeirra sem eru að koma frá höfuðborgarsvæðinu eru að fara annað hvort á Norðurland vestra eða eystra. Um helmingur þeirra sem eru að koma úr Norðurlandi vestra eru að fara þangað einnig en um 28 % eru að fara til höfuðborgarsvæðisins og ríflega 8% til Norðurlands eystra. Um 71% þeirra sem koma frá Norðurlandi eystra eru að fara til höfuðborgarsvæðisins og 9% þeirra eru að fara á Norðurland vestra afgangurinn dreifist síðan með meira móti en þeir sem koma úr öðrum landshlutum (tafla18).

## 5. 2. Lengd ökuferða og hlé.

Ökumenn voru spurðir hversu langan tíma þeir áætluðu að ökuferðin sem þeir væru í tæki, og ef vafi lék á t.d. ef menn töldu sig hafa lagt af stað í gær, því þeir gistu á leiðinni, var sagt að spurningin ætti við ferðina í dag. Eins ef menn höfðu farið í fleiri ökuferðir þennan dag þá skilgreindu þeir þessa tilteknu ökuferð. Niðurstöður þessarar spurningar gefur að líta í eftirfarandi töflu.

Tafla 12 Áætluð lengd ökuferðar

Áætluð lengd ökuferðar	Tíðni	Hlutfall
60 mín og skemur	397	12,7%
61 til 120 mín.	155	5,0%
121 til 180 mín.	278	8,9%
181 til 240 mín.	479	15,4%
241 til 300	852	27,4%
301 til 360	492	15,8%
361 til 420	202	6,5%
421 til 480	119	3,8%
481 og lengur	141	4,5%
<b>Fjöldi/hlutfall.</b>	<b>3115</b>	<b>100,0%</b>

Í ljósi þess hve hátt hlutfall ökumanna er búsettur á Norðurlandi vestra kemur frekar á óvart að ökuferðir skemmri en tvær stundir skuli ekki vera fleiri en meðalferðatími er 246 mínútur sem einhverra hluta vegna er heldur hærra en maður hafði ímyndað sér. Þriggja til sex tíma ökuferðir eru hvað algengastar og fellur það vel saman við meðalferðatímann og búsetu ökumanna en eins og fram hefur komið búa um 85% ökumanna á Norðurlandi og höfuðborgarsvæðinu. Til þess að átta okkur betur á þessu getum við skoðað tengsl búsetu og áætlaðrar lengdar ökuferðar en þá kemur eðlilega í ljós að um 90% þeirra sem eru í styttri ökuferð en klukkustund eru búsettir á Norðurlandi vestra. Algengasta áætluð lengd ökuferðar hjá höfuðborgarbúum virðist vera fjórar til fimm stundir og er það eins með Norðlendinga eystri en fimm til

sex stunda ferðir eru einnig algengar hjá þeim. Austlendingar fara í einna lengstar ökuferðir af öllum landsmönnum sem um veginn fara hér í Húnavatnssýslu (tafla 19.)

Tengsl aksturserindis og áætlaðrar lengdar ökuferðar eru með þeim hætti að tólmstundir, verslun og heilsufar eru algeng erindi í styttri ferðum á meðan ferðalög eru algengustu lengri ferðir. Heimsóknir til ættingja og vina eru algeng erindi í meðallöngum ferðum en síður í styttri. Vinna sem erindi dreifist ótrúlega jafnt á alla ferðatímaflokka (tafla 20).

Ökumenn voru spurðir hversu langt væri síðan þeir lögðu af stað svo áætla mætti hversu stórum hluta ökuferðarinnar væri lokið þegar leiðin lægi hér um Húnavatnssýslu og sjást niðurstöður þeirrar spurningar í eftirfarandi töflu.

Tafla 13 Hversu langt síðan ökuferð hófst

Hve langt síðan ökuferð hófst	Tíðni	Hlutfall
60 mín og skemur	802	25,7%
61 til 120 mín.	609	19,6%
121 til 180 mín.	863	27,7%
181 til 240 mín.	548	17,6%
241 til 300	151	4,8%
301 til 360	72	2,3%
361 til 420	32	1,0%
421 til 480	15	0,5%
481 og lengur	24	0,8%
<b>Fjöldi/hlutfall.</b>	<b>3116</b>	<b>100,0%</b>

Að meðaltali er 140 mínútum lokið af hverri ökuferð þegar menn aka hér um Húnavatnssýslu. Ef draga á ályktanir af þessu má segja sem svo að menn séu að jafnaði liðlega hálfnaðir í sinni ökuferð ef hún er að taka að jafnaði fjóra tíma og menn búnir að aka rúma tvo að jafnaði en eflaust er vandmeðfarið að álykta út frá þessum meðaltalsreikningi.

Ökumenn voru spurðir hvort þeir hefðu tekið hlé á ökuferð sinni, og sjáum við að vel liðlega helmingur ökumanna hefur tekið hlé.

Tafla 14 Hlé tekið á ökuferð

Hlé tekið á ökuferð	Tíðni	Hlutfall
Já	1.803	57,8%
Nei	1.316	42,2%
<b>Fjöldi/hlutfall</b>	<b>3.119</b>	<b>100,0%</b>

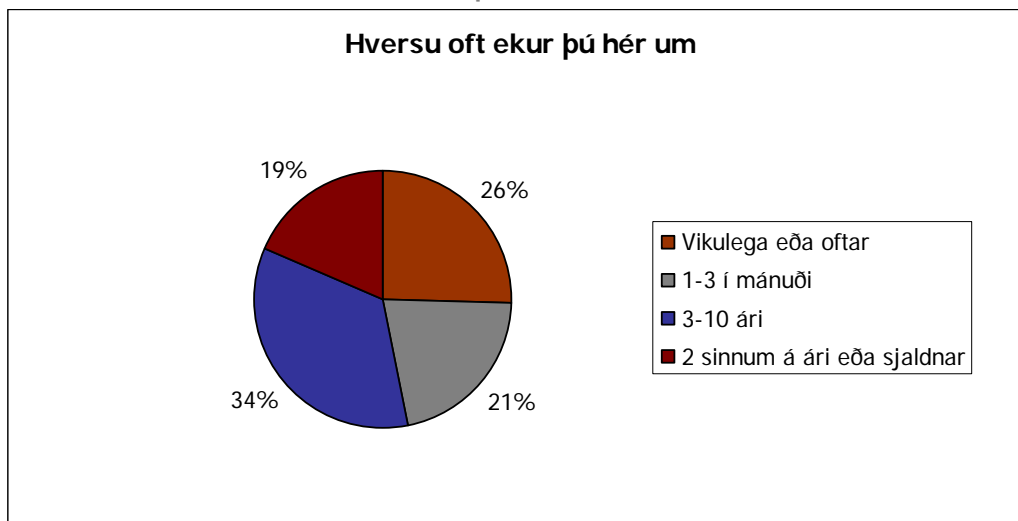


Tengsl áætlaðs ferðatíma og hvort ökumenn hafa tekið hlé eða ekki eru með þeim hætti sem reikna má með þ.e. því lengri ferðatími því meiri líkur á að hlé hafi verið tekið. Varhugavert er að túlka tengsl áætlaðs ferðatíma og hvort hlé hafi verið tekið því hluti aðspurðra er tiltölulega nýlagður af stað enda þótt ferðatími sé áætlaður langur.

### 5. 3. Tíðni ökuferða um þjóðveg í Húnavatnssýslu.

Ökumenn voru spurðir hversu oft þeir ækju um þjóðveginn í Húnavatnssýslu á ársgrundvelli og sjáum við svörin hér í töflunni.

Tafla 15 Hversu oft ekur þú hér um



Geta skal þess að allir erlendir ferðamenn eru í hópi þeirra sem fara tvisvar á ári eða sjaldnar um veginn. Líðlega 46% vegfarenda fer mánaðarlega eða oftar um þjóðveginn og tel ég það athyglisvert háa ferðatíðni. Þó að um 30% ökumanna búi á Norðurlandi vestra þá verður að taka tillit til þess að þar í eru Skagfirðingar, Siglfirðingar og Vestur-Húnvetningar í nokkrum mæli og dreifast þeir á alla fjóra ferðatíðni flokkana. Um 65% þeirra sem aka vikulega eða oftar um þjóðveginn búa á Norðurlandi vestra en 21,8% vikulegra vegfarenda búa á Norðurlandi eystra og vekur það athygli hversu hátt það hlutfall er. Höfuðborgarbúar eru 11% þeirra sem eru á veginum í hverri viku. Íbúar annarra landshluta en þeirra þriggja sem flestir vegfarendur búa í eru hlutfallslega algengastir í þeim hópum sem sjaldnast fara um veginn, auk erlendra ríkisborgara (tafla21).

Af þeim sem aka vikulega eða oftár um veginn voru langflestir á ferðinni vegna vinnu eða 72%, þar næst komu heimsóknir og tómstundir. Erindi þeirra sem aka veginn að jafnaði einu sinni til þrisvar í mánuði eru ekki svo mjög frábrugðin því sem aksturserindi eru að jafnaði nema hvað ferðalög eru ekki svo algengt erindi en nám og heilsufar eru töluvert algengari en að jafnaði. Þegar svo ferðatíðni ökumanna strjálást verður vinna sjaldgæft erindi en ferðalög algengasta erindi auk annarra frítímaerinda (tafla 22). Þeir ökumenn sem oftast aka um þjóðveginn eru líklegri til þess að vera á ferðinni á kvöldin og nóttunni heldur en þeir sem einkum aka um hádaginn. Þeir sem sjaldan fara eru líklegastir til að vera á ferðinni yfir daginn.

## 6. Farþegar.

Við skulum hér í byrjun kynna okkur í hvað mörgum ökutækjum eru farþegar og síðan þá hversu margir farþegar eru að jafnaði í hverju.

Tafla 16 Fjöldi farþega í ökutæki

Fjöldi farþega í ökutæki.	Tíðni	Hlutfall
Enginn	1298	40,3%
1	1007	31,3%
2	421	13,2%
3	269	8,4%
4	111	3,4%
5 til 9 farþegar	32	1,1%
10 farþegar ofl.	28	0,7%
Ekki vitað	53	1,6%
<b>Fjöldi/Hlutfall</b>	<b>3219</b>	<b>100,0%</b>

Í 40 % ökutækja er enginn farþegi og í 70% ökutækja er einn eða enginn. Farþegar eru samkvæmt þessu ekki margir. Við skulum hafa í huga að hér er um að ræða umferð á þjóðveginum og að meðal ökuferð er að taka fjóra tíma. Heildarfjöldi farþeganna er 3878 talsins og meðalfarþegafjöldi í bíl er 1,22. Ef aðeins eru teknir þeir bílar sem hafa sex farþega eða færri, en þá erum við að miða við alla fólksbíla, reyndar jeppa af stærri gerð en slíkir bílar eru þó mjög algengir í einkaumráðum eða eigu, þá erum við að tala um farþegafjölda upp á 3223 og meðalfarþegafjöldi í bíl er þá 1,03.

Ekki reyndist unnt að afla upplýsinga um kyn eða aldur allra farþeganna þar sem ótækt er að tefja t.d. fólksflutningabil með 40 farþega með slíkri gagnasöfnun, reynt var að afla upplýsinga um aldur og kyn farþega þegar þeir voru 6 eða færri og þá einkum í bílum sem ekki voru í beinum fólksflutningaerindum í atvinnuskyni. Þrátt fyrir þetta öfluðust upplýsingar um kyn 3165 farþega samtals og kom í ljós að kynin voru farþegar með eftirfarandi hætti.

Tafla 17 Kyn farþega

Kyn farþega	Karlar	Hlutfall	Konur	Hlutfall	Heild
Farþegi 1	599	33,30%	1213	66,90%	1.813
Farþegi 2	371	45,70%	440	54,30%	812
Farþegi 3	172	43,30%	225	56,70%	398
Farþegi 4	58	46,30%	67	53,60%	125
Farþegi 5	8	47,10%	9	52,90%	17
Farþegi 6	2	66,70%	1	33,30%	3
<b>Fjöldi samtals</b>	<b>1210</b>	<b>38,2%</b>	<b>1955</b>	<b>61,7%</b>	<b>3165</b>

Konur eru frá því að vera liðlega helmingur upp í tveir þriðju hlutar farþega og samandregið þá eru konur 61,76% allra farþega og karlar 38,23% farþega.

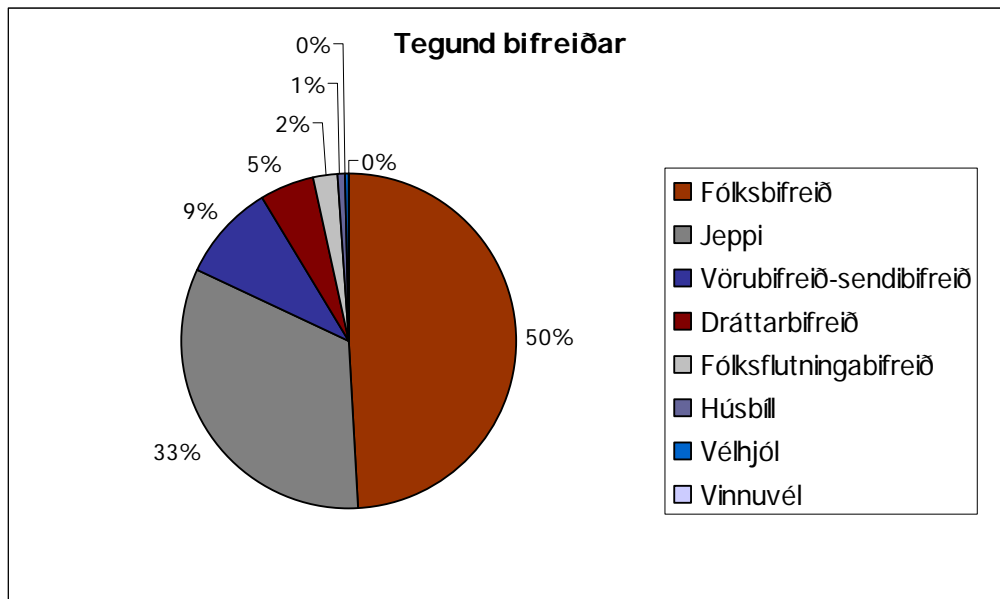
Lauslega hefur verið minnst á að farþegar eru algengari um helgar en í miðri viku og eru það sunnudagar sem skera sig mest úr en þá eru minnstar líkur á að finna farþegalausán bíl og þá eru líka mestar líkur á að hitta fyrir sem flesta farþega í bíl (tafla 23). Þessu tengist eðlilega að miklu líklegra er að farþegi sé með í ökuferð sem farin er til ferðalags heldur en vinnu en þegar vinnan er aksturserindi eru minnstar líkur á að hitta fyrir farþega í bíl. Hvað tímum sólarhringsins viðkemur þá eru minnstar líkur á að farþegar séu meðferðis á nóttunni og næst minnstar líkur á að þeir séu með á kvöldin. Hins vegar eru mestar líkur á að farþegar séu meðferðis yfir há daginn. Nokkru meiri líkur eru á að farþegi sé um borð í ökutæki að sumri heldur en vetri en munur á vetri og hausti er ekki mikill (tafla 24). Að endingu skulum við huga að því og veita því nokkra athygli að farþegar eru um borð í liðlega 66% allra fólks og jeppabifreiða að jafnaði en farþegar eru bara svo miklu sjaldnar í öllum öðrum tegundum bifreiða, meira að segja hafa 37% fólksflutningabifreiða verið tómar en það geta t.d. verið skólabifreiðar í milliferðum og hópibifreiðar sem skilað hafa af sér hópum og fara á milli verkefna. Vörubifreiðar og sendibifreiðar eru ekki með farþega í 78% tilfella og dráttaribifreiðar eru farþegalausar í tæplega 90% tilfella. Af þessu sést að tíðni og meðaltöl ein og sér segja ekki alla söguna heldur getur verið gott að rýna í samsetningu heildarinnar (tafla 25).

## 7. Ökutækin

### 7. 1. Tegund bifreiðar.

Eftirfarandi flokkun var notuð við greiningu á tegund bifreiða og dreifðist fjöldinn með eftirfarandi hætti.

Tafla 18 Tegund bifreiðar



Ekki er vist að skilgreining á jeppa hafi alltaf verið nákvæmlega sú sama en líkur á að um kerfisbundna misskráningu sé að ræða eru hverfandi. Um 80% af ökutækjunum eru fólksbifreiðar og jeppar en um 20% annað. Vörubifreiðar, sendibifreiðar og dráttarbifreiðar eru tæp 15%<sup>3</sup> en með þeim fer allur sá vöruflytningur sem talinn er slíta vegunum hvað mest vegna þess mikla þunga sem með þeim flyst. Aðrar tegundir bifreiða eru hverfandi. Nokkur munur er á milli mánaða hver tíðni einstakra bifreiðategunda er. Fólksbílaumferð er hlutfallslega minnst í janúar og febrúar en mest í júní og ágúst. Jeppar verða hlutfallslega flestir í janúar og febrúar en fæstir í júní. Hlutfall atvinnubifreiðanna, einkum vörubifreiða lækkar yfir sumarið en hækkar yfir veturinn, sennilega mest fyrir áhrif breytinga á ferðum annarra tegunda ökutækja (tafla 26). Í köflum um aksturserindi og farþega og víðar hefur verið dregið á atriði varðandi tegundir bifreiða og verða þau atriði ekki endurtekin hér. Fyrirfram höfðum við ekki tilgátu um hver tengsl búsetu og tegundar ökutækis væru m.ö.o. enginn sérstök hugmynd var uppi um að ökutæki manna væru frábrugðin eftir búsetu. Það

<sup>3</sup> Í kaflanum um framkvæmd rannsóknar var rætt um að mögulega væri hlutfall þessara bifreiða vanmetið. Minnt er á þá umræðu en ekki verður farið frekar út á það atriði hér.

vekur því nokkra athygli hve íbúar Norðurlands eystra eru í minna mæli á jeppum heldur en íbúar t.d. Norðurlands vestra og höfuðborgarbúa.

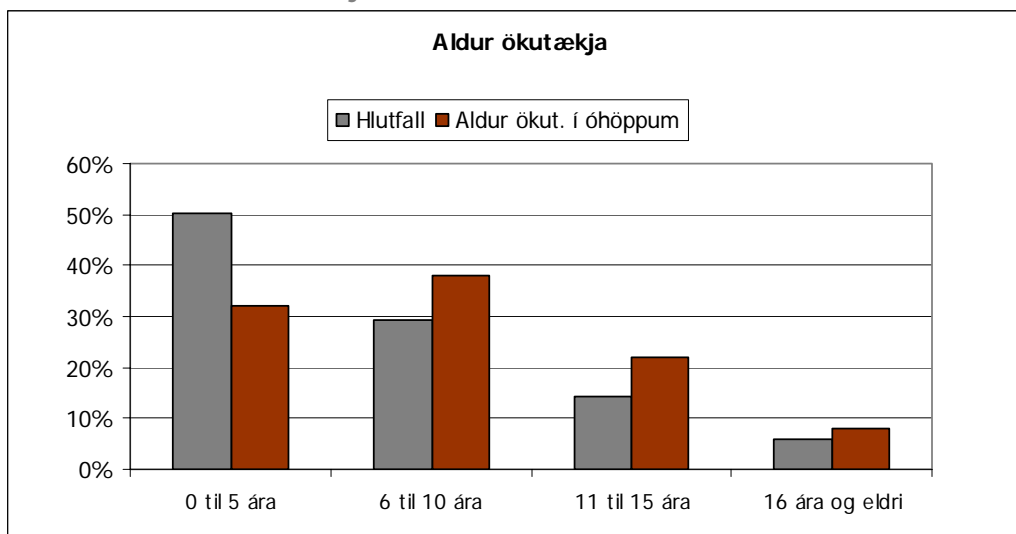
Af öllum öikumönnum búa 85% á þessum þremur svæðum þannig að tölfræðin á bakvið þetta er sterk. Reyndar er mörgum vörubifreiðum og dráttarbifreiðum ekið af öikumönnum búsettum á Norðurlandi eystra en fólksbílahlutfallið er samt með því hæsta og jeppa hlutfallið lágt. Nefnt hefur verið til skýringar að flestir íbúar Norðurlands eystra eigi erindi á höfuðborgarsvæðið óháð því hvernig bíla þeir eiga en sá hluti höfuðborgarbúa sem ferðaglaðastur er eigi frekar jeppa og kann það að skýra þetta að hluta (tafla 27).

Eðli málsins samkvæmt eru menn við vinnu á dráttarbílum en ekki í heimsóknum en það sem maður staldrar við yfir tengslum tegundar bifreiða og aksturserindis er að 67% bifreiða sem ekið er vegna heimsóknar til ættingja og vina eru fólksbifreiðar á meðan 57% bifreiða sem ekið er á ferðalagi eru fólksbifreiðar en jeppar eru þar algengari. Kannski er þessi munur tilviljunarkenndur en rifja má upp að konur voru hátt hlutfall þeirra sem voru í heimsóknarerindum og þær eru í meira mæli á fólksbifreiðum heldur en öðrum tegundum bifreiða (tafla 28).

## **7. 2. Aldur ökutækja.**

Við könnuðum aldur bifreiða og setjum þau gögn hér fram í fjórum aldursflokkum. Að mati okkar eru bifreiðarnar á veginum jafnvel heldur eldri en við höfðum gert ráð fyrir. Einhvern veginn hefur myndast það mat meðal okkar í lögreglunni að bílarnir á veginum séu yngri en þessar niðurstöður gefa til kynna en meðalaldur bifreiða í þessari rannsókn er 6,5 ára.

Tafla 19 Aldur ökutækja



Til samanburðar höfum við sett aldur bifreiða í óhöppum árin 1997 til 2000. Verulegur munur er á meðalaldri bifreiðanna sem um veginn fara eða lenda í óhöppum og eru óhappa bifreiðarnar til muna eldri. Samkvæmt upplýsingum á heimasíðu Umferðarstofu var meðalaldur fólksbíla á Íslandi árið 1998 8,8 ár en árið 2003 var hann 9,8 ár og hafði því hækkað. Eins og við munum eftir lentu ungir ökumenn í óhöppum í mun meira mæli en þeir eldri og einnig lentu elstu ökumennirnir frekar í óhöppum. Reyndar er það þannig að þessir tveir aldurshópar ökumanna, þeir yngstu og þeir elstu, eru á nokkuð eldri bílum heldur en aðrir aldurshópar og þeir aka einnig frekar á fólksbílum en jeppum, en fólksbilar eru algengari meðal eldri bíla en jeppar. Þessi aldurs og gerðarmunur á ökutækjum aldurshópa skýrir ekkert í sjálfu sér því ökumennirnir eru sjálfsagt frekar óhappavaldarnir heldur en ökutækin<sup>4</sup>. Það stendur alltaf upp úr í greiningu óhappa hve yngstu ökumennirnir og þeir elstu lenda mikið í þeim án annarra skýringa en aldurs. Þegar rýnt er í aldur ökutækja og erindi ökumanna þeirra sést að bílar sem notaðir eru við vinnuerindi eru nokkru yngri en bílar sem notaðir eru við önnur erindi. Bifreiðar sem þeir aka sem eru að fara í heimsókn eða í tómstundaerindum eru lítið eitt eldri en bifreiðar notaðar vegna vinnu eða ferðalaga (tafla29).

<sup>4</sup> Í rannsókn okkar á umferðaróhöppum á þjóðvegnum sem áður hefur verið vitnað til kom fram að vanbúnaður, slæmt ástand eða aldur ökutækja var hverfandi sem orsök umferðaróhappa og var það samhljóma niðurstaða lögregluskýrslna og spurningakönnunar meðal þeirra sem í óhöppum lentu.

### 7. 3. Eftirvagnar.

Kannað var hvort eftirvagnar væru dregnir af bifreiðum og voru þeir flokkaðir eins og fram kemur í eftirfarandi töflu. Fyrirfram hafði verið búist við hærra hlutfalli eftirvagna og ekki einfalt að skýra af hverju þeir mælast ekki fleiri en kannski er það sjónrænt atriði sem lýsir sér þannig að í hvert sinn sem maður fer um veginn þá vekur eftirvagn oft á tíðum sérstaka athygli manns á meðan venjulegur fólksbill vekur enga sérstaka athygli. Kannski eru eftirvagnar algengari á þeim tíma sem bæði lögregla og flestir aðrir eru á veginum og því eftirvagnar ríkari í minningunni heldur en raunveruleg efni eru til.

Tafla 20 Tíðni eftirvagna og gerð þeirra

Eftirvagn	Tíðni	Hlutfall
Nei	2.701	85,2%
Já, tjaldv., fellih, hjólh.	73	2,3%
Já, kerru	32	1,0%
Já, festivagn	189	6,0%
Já, sérútbúinni kerru	69	2,2%
Já, tengivagni	84	2,7%
Já, hengivagni	20	0,6%
Annað	1	0,0%
<b>Fjöldi/Hlutfall</b>	<b>3.169</b>	<b>100,0%</b>

Eins og við sjáum eru eftirvagnar samanlagt í 14,8% tilfella. Venjulegar opnar kerrur, tjaldvagnar, fellihýsi, hestakerrur og snjósleðakerrur eru yfirleitt í einkaeigu, dregnir af bifreiðum í einkaeigu sem ekið er af öikumönnum í einkaerindum. Festivagnar, hengivagnar og tengivagnar eru almennt í fyrirtækjægu, dregnir af bifreiðum í eigu fyrirtækja sem ekið er af öikumönnum í atvinnuerindum. Ekkert af ofangreindum atriðum vekur sérstaka athygli né kemur á óvart með einum eða neinum hætti. Bent er á umfjöllun um mögulegt vanmat á fjölda vöru, dráttar og fólksflutningabifreiða og samsvarandi vanmat á fjölda eftirvagna, en um þetta var fjallað í kafla 2 um framkvæmd rannsóknar. Það skal hins vegar undirstrikað að engar líkur eru á að fjöldi eftirvagna aftan í fólksbílum og jeppum sé vanmetin sökum vandamála við framkvæmd rannsóknar. Fullvíst má telja að hrein tilviljun hefur ráðið hvort eftirvagn var aftan í stöðvaðri bifreið eða ekki.



## 7. 4. Eign á ökutæki.

Spurt var hvort ökutækið væri í einkaeigu eða eigu fyrirtækis. Væri svarandi í vafa var útskýrt að átt væri við umráð þ.e. hvort um einkabíl væri að ræða eða hvort um bifreið til atvinnurekstrar væri að ræða. Vafalaust eru samt einhverjar bifreiðar í einkaumráðum gefnar upp í þessari könnun sem í eigu fyrirtækja þar sem fólk er í vafa þegar um er að ræða rekstrarleigu, kaupleigu og önnur nýleg eignaform á markaðinum og verður að viðhafa fyrirvara vegna þessa. Niðurstöður voru með eftirfarandi hætti.

Tafla 21 Eign á ökutæki

Eign á ökutæki	Tíðni	Hlutfall
Í einkaeigu	2.245	71,5%
Í eigu fyrirtækis	793	25,3%
Annað	101	3,2%
<b>Fjöldi/Hlutfall</b>	<b>3.139</b>	<b>100,0%</b>

Langflestir bílarnir sem flokkast undir liðinn annað eru í eigu/umráðum bílaleiga. Bifreiðar í eigu fyrirtækja eru að jafnaði töluvert yngri en bifreiðar í einkaeigu.<sup>5</sup> Þannig eru 70,2% bifreiða í eigu fyrirtækja innan við fimm ára gamlar á meðan 41,7% bifreiða í einkaeign eru 5 ára eða yngri. Af öllum ökutækjum eru bifreiðar fimm ára og yngri 50%. Tæplega 21% bifreiða í eigu fyrirtækja voru á veginum vegna þess að ökumenn þeirra voru í ferðalögum, tómstundum eða heimsóknum til ættingja og vina, ekki verður lagt mat á það hér hvers eðlis þessi niðurstaða er en hún er athyglisverð. Liðlega 21% bifreiða í einkaeign var ekið af ökumönnum sem höfðu vinnu sem erindi og teljum við það ekki sérstaklega hátt hlutfall þegar litið er til þess hve hátt hlutfall stöðvaðra ökumanna býr á Norðurlandi vestra og hefur vinnu sem aksturserindi (tafla30)

## 7. 5. Hjólbarðar.

Hér er látin fljóta með tafla með upplýsingum um dekkjabúnað en taka verður þessum upplýsingum með nokkrum fyrirvara þar sem fólk var spurt um dekkjabúnað sinn og er greinilega mjög mismunandi hvernig fólk flokkar dekk sín inn í þessa flokka. Þannig skilgreina ýmsir svokölluð heilsársdekk sem snjódekk/vetrardekk að vetri en sumardekk að sumri en við lögðum ekki upp með sérstakan flokk fyrir

<sup>5</sup> Þetta er athyglisvert því meðalaldur fólksbíla er tæpum tveimur árum lægri en meðalaldur annarra bifreiða að jafnaði, sjá Umferðarstofa.

heilsársdekk. Einnig er misjafnt hvar loftbólur, harðkornadekk og hugsanlega fleiri slíkar nýjar gerðir falla í flokk.

Tafla 22 Dekkjagerð

Dekk	Tíðni	Hlutfall
Sumardekk	1.154	47,9%
Snjó-vetrardekk	549	22,8%
Nagladekk	683	28,3%
Blönduð	24	1,0%
<b>Fjöldi/Hlutfall</b>	<b>2.410</b>	<b>100,0%</b>

Vegna vandamála við skráningu á dekkjum munum við ekki skoða tengsl sumar, vetrar og snjódekkja við neina aðra þætti en nagladekkin getum við skoðað, enginn vafi er á að þau hafa verið eins flokkuð í öllum tilfellum.

Við skoðuðum hlutfall ökutækja á nagladekkjum yfir vetrarmánuðina en sem betur fer voru nagladekkin vart merkjanleg í júní, júlí og ágúst en því miður var dekkjabúnaður ekki kannaður í september og október.

Tafla 23 Hlutfall bíla á nagladekkjum - mánuður

Mánuður	Hlutfall bíla á nagladekkjum
Janúar	66,6%
Febrúar	70,4%
Mars	60,3%
Mái	5,3%
Nóvember	60,0%
<b>Desember</b>	<b>62,5%</b>

Hlutfallið rís hæst í febrúar en ósagt skal látið hvort þetta hlutfall er hátt eða lágt, æskilegt eða óæskilegt. Í febrúar voru samtals stöðvaðar 240 bifreiðar þar sem spurt var um dekk og voru 169 þeirra á nagladekkjum sem gerir umrædd 70,4%. Af þessum bifreiðum eru 198 fólksbifreiðar og jeppar en 43 eru vöru, sendi, fólksflutninga og dráttarbifreiðar en yfirleitt eru langflestar þeirra ekki á nagladekkjum. Við getum næstum því leyft okkur að fullyrða að 75 til 80% fólks og jeppabifreiða séu á nagladekkjum yfir hörðustu vetrarmánuðina, í það minnsta eru þeir mest á ferðinni á þjóðveginum á þessum tíma.

## 8. Viðhorf þeirra sem um veginn fara

Eins og fram kom í byrjun var spurt um viðhorf vegfarenda til ýmissa atriða sem varða þjóðveginn, umferð á honum, þjónustu við vegina og á vegunum. Spurningum þessum var breytt nokkuð yfir rannsóknartímabilið því þær eiga misvel við eftir árstíma og eins var þetta kjörið tækifæri til þess að afla sem fjölbreytilegastra gagna. Fjöldi svara var það mikill á t.d. hverju tveggja mánaða tímabili og dreifing á bakgrunnsbreytur það góð að ekki var þörf á að vera með sumar spurningar allt rannsóknartímabilið en listinn mátti heldur ekki vera of langur á hverjum tíma. Umrædd atriði skýra hvers vegna svarafjöldi við hvert þeirra atriða sem hér verður fjallað um er svo mjög breytilegur.

### 8. 1. Vegakerfið.

Af viðhorfs spurningunum svonefndum er ein sem var á spurningalistanum frá upphafi til loka og var hún um ánægju/óánægju fólks með vegakerfið. Lítum á eftirfarandi töflu.

Tafla 24 Ánægja ökumanna með vegakerfið

Ánægja með vegakerfið	Fjöldi	Hlutfall
Mjög ánægð(ur)	290	9,3%
Frekar ánægð(ur)	1.702	54,8%
Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	357	11,5%
Frekar óánægð(ur)	589	19,0%
Mjög óánægð(ur)	168	5,4%
<b>Fjöldi/Hlutfall</b>	<b>3.106</b>	<b>100,0%</b>

Um 64% eru frekar eða mjög ánægðir og ríflega 24% eru frekar eða mjög óánægðir með vegakerfið. Ef ánægja með vegakerfið er skoðuð í ljósi þess hversu oft menn fara um veginn kemur í ljós að 43,6% þeirra sem fara vikulega eða oftar um veginn eru frekar eða mjög óánægðir með hann en 44,1% þeirra eru frekar eða mjög ánægðir með hann. Ánægja manna með vegakerfið eykst síðan með strjálari ferðum um þjóðveginn og er ánægjan mest meðal þeirra sem fara 3 til 11 sinnum á ári að jafnaði um þjóðveginn í Húnavatnssýslu. Þeir sem fara sjaldnast, tvisvar á ári og sjaldnar, eru heldur óánægðari (tafla 31).

Ánægja eða óánægja manna með vegakerfið fer nokkuð eftir aldri. Þeir sem eru eldri en 55 ára eru merkjanlega meira ánægðir með vegakerfið en þeir sem yngri eru.

Reyndar eru 80% þeirra sem eru 65 ára og eldri frekar eða mjög ánægðir með vegakerfið. Ef lítið er á hinn vænginn þá eru 32,7% þeirra sem eru yngri en 24 frekar eða mjög óánægðir með vegakerfið og 33,7% þeirra sem eru á aldrinum 25 til 34. Viðkvæði hinna eldri þegar þeir voru spurðir um vegakerfið var mjög gjarnan að bera veginna í dag saman við það sem var fyrir 30 til 50 árum síðan og vera ánægðir með stöðuna í dag enda þótt þeir teldu eitt og annað betur mega fara (tafla 32).

Ökumenn hafa lítilsháttar mismunandi afstöðu til vegakerfisins eftir því hvar þeir búa 76% búsettra erlendis voru frekar eða mjög ánægðir með vegakerfið. Líðlega 60% íbúa í Norðurlandi vestra og eystra voru frekar eða mjög ánægðir með vegakerfið en 28,5% íbúa í Norðurlandi vestra voru frekar eða mjög óánægðir með vegakerfið (tafla 33). Sárálitill munur er á ánægju/óánægju með vegakerfið eftir tímabilum ársins en óánægjan er örlítið meiri að vetrinum en það er varla merkjanlegur munur. Þeir sem fara um veginn vegna vinnuerinda eru óánægðari með vegakerfið heldur en fólk í öðrum erindum. Þeir sem eru að ferðast hafa mestu tilhneiginguna til þess að segjast hvorki ánægðir né óánægðir sem túlka má bæði sem enga skoðun og einnig á þann veg að menn sjái bæði kosti og galla við veginna en geti ekki gert upp á milli. Annars er það athyglisvert að tæpur fjórðungur allra svarenda tjáir hvorki ánægju né óánægju (tafla 34). Oft höfðu svarendur á orði að ýmislegt væri orðið gott við vegakerfið en einbreiðar brýr og einstakir slysakaflar gerðu það að verkum að fólk vildi ekki gefa einhlíta umsögn um allt vegakerfið.

## 8. 2. Ökuhraðinn á þjóðveginum.

Önnur spurningin sem fylgdi okkur í gegnum alla þessa vinnu varðaði ökuhraðann. Ökumenn voru spurðir hvort þeir væru ánægðir eða óánægðir með ökuhraðann eins og hann væri á þjóðveginum og ef menn spurðu hvort átt væri við hraðann eins og umferðarlöginn kveða á um hann var ítrekað að átt væri við hraða umferðarinnar.

Tafla 25 Ánægja ökumanna með ökuhraðann

Ánægja með ökuhraðann	Fjöldi	Hlutfall
Mjög ánægð(ur)	144	4,6%
Frekar ánægð(ur)	1.653	53,2%
Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	378	12,2%
Frekar óánægð(ur)	797	25,7%
Mjög óánægð(ur)	133	4,3%
<b>Fjöldi/Hlutfall</b>	<b>3.105</b>	<b>100,0%</b>

Rétt tæp 58% aðspurðra eru frekar eða mjög ánægðir með ökuhraðann en reyndar eru ekki nema 4,6% mjög ánægðir en hinir frekar ánægðir. 30% ökumanna eru hins

vegar frekar eða mjög óánægðir með ökuhraðann. Ekki var formlega spurt hvort fólkí myndist of hratt eða of hægt farið en eftir reynsluna af spyrilsstarfinu er óhætt að fullyrða að óánægja fólks með ökuhraðann á bæði rætur í þeirri skoðun að almennt sé of hægt farið og einnig í þeirri skoðun að almennt sé of hratt farið. Tilfinningin er sú að fleirum finnst of hratt farið en um þetta verður ekkert fullyrt með neinni vissu. Meðal þeirra sem oftast fara um þjóðveginn eru 33,3% ökumanna frekar eða mjög óánægðir með ökuhraðann og telst það ekki víkja mikið frá viðhorfi ökumanna að jafnaði. Einungis 24,8% þeirra sem fara tvisvar eða sjaldnar um veginn eru frekar eða mjög óánægðir með ökuhraðann. 65,1% þeirra sem sjaldnast fara um veginn eru frekar eða mjög ánægðir en 53,7% þeirra sem oftast fara um veginn eru frekar eða mjög ánægðir. Við sjáum sömu tilhneigingu hér og varðandi vegakerfið að ökumenn eru heldur minna ánægðir með hlutina því oftast sem þeir fara um veginn en tilgáta okkar fyrirfram var þó sú að þessi munur væri skýrari og meiri en hann er (tafla 35).

Aldur ökumanna hefur veruleg áhrif á afstöðu þeirra til ökuhraðans eins og gera mátti ráð fyrir. Taflan hér fyrir neðan skýrir sig sjálf en tengsl aldurs og ánægju/óánægju eru þarna með skýrum hætti enda þótt hafa megi á því skoðanir hvort þessi tengsl séu sterkari eða veikari en gera mátti ráð fyrir.

**Tafla 26**      **Ánægja með ökuhraða – aldur ökumanna**

Aldur	M+f,ánægðir með ökuhr.	M+f,óánægðir með ökuhr.
17-24	65,40%	23,40%
25-34	60,80%	25,30%
35-44	58,50%	28,00%
45-54	57,60%	30,00%
55-64	54,70%	34,80%
65 +	46,30%	45,90%

Reiknað var með því að konur yrðu óánægðari með ökuhraðann heldur en karlar og kom í ljós að 39,5% kvenna eru frekar eða mjög óánægðar með ökuhraðann á meðan 27,7% karla eru sömu skoðunar. Hér verður sett fram sú skoðun að fleiri karlar en konur hafi verið óánægðir vegna þess að þeim þótti of hægt farið um veginna en almennt hafi konur verið óánægðar vegna þess að þeim finnst of hratt farið. Sé nokkuð til í þessu má segja sem svo að munurinn á óánægju kynjanna sé í raun meiri en fram kemur hér. 60,3% karla eru frekar eða mjög ánægðir með ökuhraðann en 47,7% kvenna eru frekar eða mjög ánægðar með ökuhraðann (tafla36).

Þegar rýnt er frekar í tengsl ánægju með ökuhraða og annarra atriða kemur ekki svo margt eftirtektarvert í ljós en nefna má þó að óánægja með ökuhraða er lítið eitt meiri á veturna en öðrum árstímum og þeir sem hafa heimsókn til ættingja eða heilsufar sem aksturserindi eru nokkru óánægðari en aðrir með ökuhraðann. Ekki er ástæða til að staldra mikið við þessi atriði þar sem þau eru ekki sláandi sterk tölfræðilega.

### 8. 3. Umferðarhegðun.

Þriðja og síðasta spurningin sem fylgdi listanum frá upphafi til loka var spurning sem varðaði umferðarhegðun almennt. Spurt var hvort fólk væri ánægt eða óánægt með umferðarhegðun almennt og ef það óskaði útlistana eða hváði var talið upp; aksturslag, stefnuljósanotkun, tillitsemi, framúrakstur og annað slíkt.

Tafla 27 Ánægja með umferðarhegðun

Ánægja með umferðarhegðun	Fjöldi	Hlutfall
Mjög ánægð(ur)	62	2,0%
Frekar ánægð(ur)	1.045	33,7%
Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	552	17,8%
Frekar óánægð(ur)	1.153	37,2%
Mjög óánægð(ur)	291	9,4%
<b>Fjöldi/Hlutfall</b>	<b>3.103</b>	<b>100,0%</b>

Mjög eða frekar óánægðir með umferðarhegðun eru 46,6% ökumanna á þjóðveginum og má draga þá ályktun að umferðarhegðun almennt sé talin meira og verra vandamál heldur en hraðinn sérstaklega. Athyglisvert er einnig hve margir kjósa hvorki/né sem leiðir til þess að ánægja verður frekar lítil með umferðarhegðunina. Af þeim sem oftast fara um vegina eru 50,2% frekar eða mjög óánægðir með umferðarhegðunina en 37,8% þeirra sem sjaldnast fara um vegina.

#### 8. 4. Ánægja með þjónustu Vegagerðarinnar.

Þessarar spurningar var spurt yfir sumar og haust tímabilið en að vetrinum var spurt um vetrarþjónustu sérstaklega.

Tafla 28 Ánægja með þjónustu Vegagerðarinnar

Ánægja með þjónustu Vegagerðarinnar	Fjöldi	Hlutfall
Mjög ánægð(ur)	289	13,4%
Frekar ánægð(ur)	1.108	51,3%
Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	514	23,8%
Frekar óánægð(ur)	209	9,7%
Mjög óánægð(ur)	40	1,9%
<b>Fjöldi/Hlutfall</b>	<b>2.160</b>	<b>100,0%</b>

Rétt um 65% eru frekar eða mjög ánægðir með þjónustu Vegagerðarinnar en liðlega 11% óánægðir. Helst vekur athygli að næstum fjórðungur þeirra sem spurðir voru sögðust hvorki ánægðir né óánægðir. Óánægja er hins vegar ekki mikil borið saman við þau atriði sem fjallað hefur verið um hér að framan. Þegar litið er til ánægju manna með þjónustuna í ljósi þess hversu oft þeir fara um veginn kemur upp úr dúrnum að 26,3% þeirra sem fara vikulega eða oft um veginn eru mjög eða frekar óánægðir með þjónustu Vegagerðarinnar. Þeir skilja sig mjög frá þeim sem sjaldnar fara um veginn en 50,9% þessa hóps sem oftast er á veginum eru frekar eða mjög ánægðir með þjónustu Vegagerðarinnar og verður að segjast að munur á viðhorfum hópanna er mikill þar sem yfir 70% hinna þriggja hópanna er mjög eða frekar ánægður með þjónustuna (tafla 37). Það er í fullu samræmi við þetta að þeir sem aka um veginn í vinnuerindum eru óánægðari heldur en t.d. þeir sem eru að ferðast en aðeins um 4,5% ferðalanga eru óánægðir með þjónustuna á meðan 19% þeirra sem aka vegna vinnu eru óánægðir.

#### 8. 5. Snjómokstur og háلكuvarnir Vegagerðarinnar.

Spurt var hvort ökumenn væru ánægðir eða óánægðir með snjómokstur og háلكuvarnir Vegagerðarinnar og var þessarar spurningar spurt á tímabilinu nóvember til mars. Ef menn voru ánægðir með t.d. mokstur en ósáttir við háلكuvarnir þá voru þeir beðnir að velja það sem þeim fannst vega þyngra og mynda þannig eina skoðun. Niðurstöðuna sjáum við hér með eftirfarandi hætti.

Tafla 29 Ánægja með snjómokstur

Ánægja með sjómokstur	Fjöldi	Hlutfall
Mjög ánægð(ur)	190	18,2%
Frekar ánægð(ur)	501	48,0%
Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	118	11,3%
Frekar óánægð(ur)	156	14,9%
Mjög óánægð(ur)	79	7,6%
<b>Fjöldi/Hlutfall</b>	<b>1.044</b>	<b>100,0%</b>

Um 66% eru frekar eða mjög ánægðir en ríflega 22 og hálf prósent eru frekar eða mjög óánægðir. Mikill munur er á afstöðu manna eftir því hversu oft þeir aka um veginna en 45,7% þeirra sem aka veginn vikulega eða oftár eru frekar eða mjög óánægðir með snjómokstur og hálkuvarnir á meðan 10,3% þeirra sem fara tvisvar á ári eða sjaldnar eru óánægðir. Óánægja fellur niður í 17% hjá þeim sem fara einu sinni til þrisvar í mánuði og niður í 9% hjá þeim sem fara þrisvar til ellefu sinnum á ári. Af þeim sem oftast fara um veginn eru 46% mjög eða frekar ánægðir en af þeim sem fara veginn einu sinni til þrisvar í mánuði eru 76,1% ánægðir. Eftirtektarvert er að þeir sem fara tvisvar á ári eða sjaldnar um veginn eru lítið eitt minna ánægðir og lítið eitt meira óánægðir heldur en þeir sem fara þrisvar til ellefu sinnum á ári. Fyrir þessu mynstri hefur einnig vottað í öðrum viðhorfspáttum sem hér hefur verið fjallað um á undan. Þetta gerir það að verkum að tengsl ánægju og ferðatiðni eru ekki eins skýr, línuleg og einföld og ætla mætti við fyrstu sýn. Það má ímynda sér að í hópi þeirra sem allra sjaldnast fara út á veginna sé hópur ökumanna sem einmitt fer svona sjaldan vegna óánægju sinnar með ástand mála. Yfirleitt virðast þeir sem sjaldan fara um veginna hafa ríkara umburðarlyndi gagnvart atriðum sem snerta þjónustu á veginum og ástand hans en ákveðinn hluti í hópnum sem allra sjaldnast fer breytir þessum línulegu tengslum (tafla 38).

Mismunandi er eftir búsetu ökumanna hversu ánægðir þeir eru með snjómokstur og hálkuvarnir. Höfuðborgarbúar og Reyknesingar hafa nokkra sérstöðu sem lýsir sér í háu hlutfalli meðal þeirra sem eru hvorki ánægðir né óánægðir, um 20% þeirra eru hvorki né. Vestfirðingar eru óánægðastir með mokstur og hálkuvarnir en hafa verður í huga að fáir einstaklingar eru á bak við þá niðurstöðu. Ökumenn búsettir á Norðurlandi eystra og vestra eru nokkuð óánægðari með snjómokstur og hálkuvarnir



heldur en ökumenn að meðaltali og eru 27,4% íbúa Norðurlands vestra ýmist mjög eða frekar óánægðir með þessa vetrarþjónustu<sup>6</sup> (tafla 39).

Ánægja eða óánægja manna með snjómokstur tengist aksturserindum með sama hætti og ferðatíðni. Sé fólk í vinnuerindum, sem jafnframt er algengasta aksturserindið yfir vetrartímann, er fólk líklegra til að vera óánægt með snjómokstur og hálkuvarnir en 33,4% ökumanna sem aka vegna vinnu eru frekar eða mjög óánægðir með þessa þjónustu á meðan einungis 9,5% þeirra sem eru á ferðalagi eru óánægðir (tafla 40).

Ökumenn hafa lítilsháttar breytileg viðhorf til snjómoksturs eftir aldri en yngstu og elstu hóparnir eru ánægðari en þeir sem eru á aldrinum 25 til 44 ára eru nokkru óánægðari og minna ánægðir en þessir aldurshópar eru einnig fjölmennastir meðal þeirra sem oftast fara um veginn og aka einnig oftast í atvinnuskyni.

## 8. 6. Merkingar vegna framkvæmda.

Um sumarið var spurt hvort fólk væri ánægt með merkingar vegkafla þar sem viðgerðir og framkvæmdir stæðu yfir. Lék okkur forvitni á að vita hvernig viðhorfið hjá almenningi væri almennt séð en alltaf er nokkuð um kvartanir á sumrin þegar framkvæmdir standa sem hæst en ekki er gott að átta sig vel á hvort kvartanir endurspeglar meirihlutaviðhorf eða ekki. Kvartanir ganga helst út á að merkingar séu ekki til staðar, skiltin séu of lítil og þau séu of nálægt þeim köflum sem verið er að vinna á.

Tafla 30 Ánægja með merkingar

Ánægja með merkingar	Tíðni	Hlutfall
Mjög ánægður	170	13,1%
Frekar ánægður	620	47,7%
Hvorki né	155	11,9%
Frekar óánægður	296	22,8%
Mjög óánægður	57	4,4%
<b>Fjöldi/Hlutfall</b>	<b>1.298</b>	<b>100,0%</b>

<sup>6</sup> Þess skal getið hér að mjög margir ökumenn vildu gera skýran greinarmun á hálkuvörnum og snjómokstri. Voru menn yfirleitt óánægðari með hálkuvarnirnar en sáttari við snjómoksturinn.

Rúmlega 60% aðspurðra eru frekar eða mjög ánægðir með merkingar en rúm 27% eru frekar eða mjög óánægðir. Engin tengsl eru milli ánægju með merkingar og þess hve oft menn aka um þjóðveginn, virðist dreifingin nokkuð jöfn á alla hópana.

### **8. 7. Nokkrar viðhorfsspurningar.**

Við spurðum fólk hvort það væri hlynnt eða andvígnt því að lögregla lokaði vegum vegna veðurs og færðar en 93% voru frekar eða mjög hlynnt því. Þetta finnst okkur athyglisvert í ljósi þess mikla óþols sem kemur í margan ökumanninn þegar ófært er og lokað. En samkvæmt þessari rannsókn finnst öikumönnum það greinilega sjálfsagt mál að vegum sé lokað vegna veðurs og færðar. Segja má að þessar niðurstöður gefi lögreglunni og Vegagerðinni tilefni til þess að huga að verklagsreglum í þessum málum.

Spurt var hvort fólk kynnti sér upplýsingar um veður og færð þegar það ferðast milli byggðarlaga að vetrarlagi. 90% sögðust alltaf eða oftast gera það. Þetta vekur nokkra athygli í ljósi þess hversu margir sem illa eru til þess búnir reyna að fara á milli byggðarlaga í vondum veðrum. Kannski má draga þá ályktun að áræði fólks og vilji til ævintýra sé mikill þó upplýsingar bendi til að fólk lendi í hrakningum og basli. Þá ályktun má einnig draga af niðurstöðum þessarar spurningar að framboð á upplýsingum um veður og færð virðist vera mikið og aðgengilegt öllum vegfarendum óháð búsetu, aldri eða aksturserindi.

Spurt var hvort fólk tæki með sér nesti og skjólfatnað í ferðir milli byggðarlaga að vetrarlagi. Um 85% sögðust gera það alltaf eða oftast en gríðar margir tóku fram að þetta ætti einungis við skjólfatnaðinn, nesti virðist til muna sjaldgæfara. Við þessar niðurstöður verður að gera þá athugasemd að túlkun vegfarenda á því hvað telst skjólfatnaður var mjög breytilegur. Það er reynsla lögreglu að fólk sem lendir í óhöppum á veturna er oftast illa búð en þessar niðurstöður gefa tilefni til að ætla.

Öikumenn voru spurðir hvaðan þeir hefðu helst kunnáttu um vetrarakstur og vetrarferðir og voru gefnir nokkrir ólíkir svarmöguleikar. Yfir 90% töldu sig hafa þessa þekkingu af eigin reynslu en 6,5% hafði hana frá sér reyndari öikumönnum. Fáeinir sem lært höfðu á bíl í útlöndum höfðu algera sérstöðu þegar þeir sögðust hafa lært þetta í ökunámi. Þetta atriði hlýtur að vera umhugsunarefni fyrir alla þá

sem fjalla um ökukennslu og ökunám, draga verður þá ályktun á þjálfun í vetrarakstri sé ábótavant.

### 8. 8. Búfé.

Í maí og júní voru ökumenn spurðir hvort þeir hefðu orðið fyrir truflun af völdum búfjár í vegsvæðinu. Ekki var tiltekið nákvæmlega hvort átt væri við ökuferð dagsins eða lengri tíma, ökumenn gátu skilgreint það svolítið sjálfir. Ekki fór milli mála að það hafði áhrif á svör manna hvort þeir einhvern tímann höfðu lent í t.d. umferðaróhappi vegna búfjár en þá voru menn neikvæðir gagnvart búfé. Bændur og ýmsir aðrir hins vegar vildu greinilega ekki varpa skugga á búfjárhald og landbúnað og könnuðust bara ekki við að hafa nokkurn tímann verið truflaðir við akstur af völdum búfjár við veg eða á vegi. Að þessum fyrirvörum viðhöfðum skulum við líta á eftirfarandi töflu sem sýnir að helmingur ökumanna hefur orðið fyrir truflun af völdum búfjár.

Tafla 31 Truflun af búfé – maí og júní

Truflun búfé, maí og júní	Fjöldi	Hlutfall
Já	388	50,90%
Nei	374	49,10%
Fjöldi/hlutfall	762	100%

Í júlí var þessi spurning gerð þrengri og nákvæmari og höfð þannig í bæði júlí og ágúst að spurt var: "Hefur þú orðið fyrir truflun við akstur **í dag** af völdum búfjár í vegsvæðinu". Við sjáum í töflunni hér að neðan að 27% ökumanna telur sig hafa orðið fyrir truflun af völdum búfjár í þeirri ökuferð sem þeir eru í þann daginn. Hafa skal í huga að þegar þarna er komið sögu er fé farið á afrétt, hagar orðnir algrónir og minni líkur á að búfé leiti í vegkanta heldur en í maí og júní. Þetta verður að teljast hátt hlutfall þ.e. búfé truflar umferð mikið yfir há sumarið, samkvæmt þessum niðurstöðum.

Tafla 32 Truflun af búfé – júlí og ágúst

Truflun búfé, júlí og ágúst	Fjöldi	Hlutfall
Já	166	27,25%
Nei	443	72,74%
Fjöldi/hlutfall	609	100%

## Lokaorð

Ekki er ástæða til þess að endurtaka hér þær niðurstöður sem fram hafa komið í þessari rannsókn og gerð hefur verið grein fyrir í hverjum kafla fyrir sig. Vert er að minnast nokkurra atriða sem komið hafa á óvart eða eru minnisstæð einhverra hluta vegna.

Aldur ökumanna á veginum er lægri en margir höfðu álitnið fyrirfram. Mikill akstur ungmenna á Íslandi virðist því eiga sér stað í þéttbýli. Mögulega geta ungir ökumenn verið vanmetin hópur í þessari könnun t.d. vegna þess að þeir eru líklega afgerandi meira á ferðinni á sérstökum tíma þ.e. seint á kvöldin um helgar, ákveðnar helgar yfir sumarið. Aldurshópar eru að jafnaði svipað mikið á feðinni allt árið en fyrirfram hafði verið búist við yngra fólki í meira mæli á sumrin. Athygli vekur að aksturserindið heilsufar dreifist nokkuð jafnt á alla aldurshópa. Konur eru sjaldnar ökumenn en talið var og má velta fyrir sér hlutverkum og verkaskiptingu kynjanna í þessu sambandi og ekki síst í ljósi þess að þegar einn farþegi er með í för er hann oftast kona. Einnig eru konur enn sjaldnar ökumenn þegar aksturserindið er vinna.

Þegar borin eru saman tölur um aldur og kyn ökumanna í óhöppum, á veginum og kærðra vegna hraðaksturs ber að hafa í huga að um er að ræða tölur frá ólíkum tíma úr ólíkum rannsóknum og þó hlutfallstölur sem bera má saman.

Nokkra athygli hefur vakið hve margir fara oft um veginn og þá ekki síst hve margir íbúar Norðurlands eystra fara vikulega eða oftár um veginn.

Í umfjöllun um framkvæmd þessarar rannsóknar var nefnt að mögulega væri fjöldi stórra bíla s.s. vörubíla og flutningabíla af ýmsu tagi vanmetin. Ef svo er má segja að áhrif þess á niðurstöður séu þau að líklega væru konur örlítið lægra hlutfall ökumanna. Aksturserindið vinna væri ögn algengara, hlutfall ökumanna sem aka oft um veginn væri lítið eitt hærra, ökutæki væru lítið eitt yngri að jafnaði og að lokum þá væri óánægja nokkru meiri í niðurstöðum viðhorfsspurninga. Undirstrika skal að þrátt fyrir hugsanlegt vanmat á hlutfalli stórra bíla eru heildaráhrifin á niðurstöðurnar mjög væg.

Að lokum viljum við segja frá því að það sem fólk oftast vildi tjá sig um en ekki var spurt um er óbeit fólks á einbreiðum brúm og ótti almennra ökumanna við flutningabifreiðar, bæði dráttarþifreiðar með festivögnum og eins flutningabifreiðum með löngum tengivögnum. Fólk er óttaslegið við að mæta þessum bifreiðum.

## Töfluskrá

Tafla 1	Svörun.....	10
Tafla 2	Dreifing svara á vikudaga.....	12
Tafla 3	Fjöldi stöðvaðra bíla – tímabil sólarhrings.....	12
Tafla 4	Kyn ökumanns.....	14
Tafla 5	Kyn ökumanns - að jafnaði – í óhöppum – of hratt.....	15
Tafla 6	Aldur ökumanna á þjóðveginum.....	16
Tafla 7	Aldur ökumanna – að jafnaði – í óhöppum – of hratt.....	18
Tafla 8	Búseta ökumanna.....	19
Tafla 9	Aksturserindi.....	20
Tafla 10	Brottfararstaður.....	22
Tafla 11	Áfangastaður.....	22
Tafla 12	Áætluð lengd ökuferðar.....	23
Tafla 13	Hversu langt síðan ökuferð hófst.....	24
Tafla 14	Hlé tekið á ökuferð.....	24
Tafla 15	Hversu oft ekur þú hér um.....	25
Tafla 16	Fjöldi farþega í ökutæki.....	27
Tafla 17	Kyn farþega.....	27
Tafla 18	Tegund bifreiðar.....	29
Tafla 19	Aldur ökutækja.....	31
Tafla 20	Tíðni eftirvagna og gerð þeirra.....	32
Tafla 21	Eign á ökutæki.....	33
Tafla 22	Dekkjagerð.....	34
Tafla 23	Hlutfall bíla á nagladekkjum - mánuður.....	34
Tafla 24	Ánægja ökumanna með vegakerfið.....	35
Tafla 25	Ánægja ökumanna með ökuhraðann.....	36
Tafla 26	Ánægja með ökuhraða – aldur ökumanna.....	37
Tafla 27	Ánægja með umferðarhegðun.....	38
Tafla 28	Ánægja með þjónustu Vegagerðarinnar.....	39
Tafla 29	Ánægja með snjómokstur.....	40
Tafla 30	Ánægja með merkingar.....	41
Tafla 31	Truflun af búfé – maí og júní.....	43
Tafla 32	Truflun af búfé – júlí og ágúst.....	43

## Fylgiskjöl

### Fylgiskjal 1

### Stoppistaðir

Staður	Tíðni	Hlutfall
1		1363 42,3%
2		558 17,3%
3		683 21,2%
4		615 19,1%
Samtals :		3,219 100%

1= Hjaltabakki, 2= Gljúfurá, 3= Viðihlið, 4 = Bólstaðahlíð

### Fylgiskjal 2

### Mánuði

Mánuður	Tíðni	Hlutfall
Janúar		80 2,5%
Febrúar		249 7,7%
Mars		304 9,4%
Mai		347 10,8%
Júní		424 13,2%
Júlí		342 10,2%
Ágúst		275 8,5%
September		442 13,7%
Október		295 9,2%
Nóvember		383 11,9%
Desember		78 2,4%
Samtals:		3,219 100%

### Fylgiskjal 3

### Aksturserindi – tímabil sólarhrings

Tímabil	Vegna vinnu	Ferðalag	Vegna verslunar	Heimsókn til ættingja eða vina	Vegna náms	Vegna heilsufars-ástarðna	Vegna tómstunda	annað	Samtals:
Nótt (24-8)	57,9%	10,0%	2,5%	13,4%	2,1%	1,4%	12,1%	0,7%	100%
Morgun (8-12)	36,1%	22,6%	1,6%	20,0%	1,9%	4,5%	11,2%	2,1%	100%
Dagur ( 12-20)	30,0%	17,2%	3,5%	26,9%	3,5%	2,8%	13,3%	2,8%	100%
Kvöld (20-12)	40,4%	18,8%	1,7%	19,7%	2,0%	2,0%	12,8%	2,4%	100%
Meðaltal:	35,8%	18,1%	2,6%	22,8%	2,8%	2,9%	12,6%	2,4%	100%

### Fylgiskjal 4

### Aksturserindi - mánuður

Mánuður	Vegna vinnu	Ferðalag	Vegna verslunar	Heimsókn til ættingja eða vina	Vegna náms	Vegna heilsufars-ástarðna	Vegna tómstunda	annað	Samtals:
Janúar	49,4%	6,3%	1,3%	19,0%	5,1%	5,1%	8,9%	5,1%	100%
Febrúar	39,2%	3,8%	2,5%	28,3%	5,8%	3,8%	14,2%	2,5%	100%
Mars	40,7%	5,4%	2,7%	25,1%	3,1%	3,4%	17,3%	2,4%	100%
Mai	25,5%	11,9%	3,6%	30,4%	3,9%	1,5%	11,6%	1,5%	100%
Júní	25,1%	31,1%	2,7%	22,9%	2,2%	2,4%	11,1%	2,7%	100%
Júlí	26,6%	40,5%	1,5%	16,6%	0,3%	1,8%	10,9%	1,8%	100%
Ágúst	21,4%	34,2%	1,5%	19,9%	1,9%	2,3%	16,5%	2,3%	100%
September	35,8%	14,4%	1,8%	19,3%	3,4%	2,5%	17,4%	2,5%	100%
Október	39,7%	11,5%	2,8%	25,1%	2,8%	3,5%	11,8%	2,8%	100%
Nóvember	48,0%	9,9%	4,0%	22,3%	1,6%	5,1%	7,0%	2,1%	100%
Desember	52,0%	9,3%	6,7%	20,0%	4,0%	2,7%	2,7%	2,7%	100%
Meðaltal:	35,8%	18,1%	2,6%	22,8%	2,8%	2,9%	12,6%	2,4%	100%

**Fylgiskjal 5**

**Aksturserindi – vikudagar**

Vikudagur	Vegna vinnu	Ferðalag	Vegna verslunar	Heimsókn til ættingja eða vina	Vegna náms	Vegna heilsufars-ástæðna	Vegna tómstunda	annað	Samtals:
Mánudagur	42,6%	20,6%	2,5%	18,1%	2,9%	3,4%	8,6%	1,4%	100%
Þriðjudagur	45,0%	20,6%	2,5%	13,9%	2,1%	4,6%	8,8%	2,5%	100%
Miðvikudagur	43,8%	21,5%	3,7%	15,5%	2,4%	3,9%	6,6%	2,6%	100%
Fimmtudagur	41,7%	16,8%	1,8%	16,8%	3,1%	3,9%	14,0%	1,8%	100%
Föstudagur	27,7%	16,7%	2,9%	33,1%	2,1%	0,6%	14,0%	2,9%	100%
Laugardagur	22,9%	16,1%	3,8%	28,6%	3,3%	2,3%	20,4%	2,8%	100%
Sunnudagur	21,5%	12,7%	1,4%	38,1%	4,0%	1,4%	18,1%	2,8%	100%
Meðaltal:	35,8%	18,1%	2,6%	22,8%	2,8%	2,9%	12,6%	2,4%	100%

**Fylgiskjal 6**

**Kyn ökumanns - mánuður**

Mánuðir	Karl		kona		Samtals:	
	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall
Janúar	66	82,5%	14	17,5%	80	100%
Febrúar	216	87,8%	30	12,2%	246	100%
Mars	239	79,1%	63	20,9%	302	100%
Mai	274	79,0%	73	21,0%	347	100%
Júní	341	80,8%	81	19,2%	422	100%
Júlí	276	80,7%	66	19,3%	342	100%
Ágúst	203	74,1%	71	25,9%	274	100%
September	348	79,8%	88	20,2%	436	100%
Október	225	78,1%	63	21,9%	288	100%
Nóvember	323	84,6%	59	15,4%	382	100%
Desember	65	84,8%	12	15,6%	77	100%
Samtals:	2,576	80,6%	620	19,4%	3196	100%

**Fylgiskjal 7**

**Kyn ökumanns – tímabil sólarhrings**

Tímabil	Karl		kona		Samtals:	
	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall
Nótt (24-8)	254	86,1%	41	13,9%	295	100%
Morgun (8-12)	607	80,9%	143	19,1%	750	100%
Dagur (12-20)	1,273	79,3%	333	20,7%	1,606	100%
Kvöld (20-12)	442	81,1%	103	18,9%	545	100%
Samtals:	2,576	80,6%	620	19,4%	3,196	100%

**Fylgiskjal 8**

**Aksturserindi – kyn ökumanns**

Erindi	Karl		kona		samtals	
	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall
Vegna vinnu	1,011	40,1%	109	17,8%	1,120	35,7%
Ferðalag	451	17,9%	116	19,0%	567	18,1%
Vegna verslunar	53	2,1%	30	4,9%	83	2,6%
Heimsókn til ættingja eða vina	496	19,7%	221	36,1%	717	22,9%
Vegna náms	54	2,1%	33	5,4%	87	2,8%
Vegna heilsufarsástæðna	67	2,7%	25	4,1%	92	2,9%
Vegna tómstunda	331	13,1%	65	10,6%	396	12,6%
Annað	61	2,4%	13	2,1%	74	2,4%
Samtals:	2,526	100%	612	100%	3,136	100%

**Fylgiskjal 9 Tegund ökutækis – kyn ökumanns**

Tegund ökutækis	Karl		Kona		Samtals	
	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall
Fólksbífreið	1.111	43,5%	443	71,7%	1.554	49,0%
Jeppi	885	34,7%	158	25,6%	1.043	32,9%
Vörubífreið-sendibífreið	295	11,6%	3	0,5%	298	9,4%
Dráttarbífreið	162	6,3%	2	0,3%	164	5,2%
Fólksflutningabífreið	61	2,4%	9	1,5%	70	2,2%
Húsbíll	26	1,0%	3	0,5%	29	0,9%
Vélhjól	3	0,1%			3	0,1%
Vinnuvél	4	0,2%			4	0,1%
Annað	7	0,3%			7	0,2%
Samtals	2.554	100,0%	618	100,0%	3.172	100,0%

**Fylgiskjal 10 Fjöldi farþega – kyn ökumanns**

Fjöldi farþega	Karl		Kona		Samtals	
	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall
Enginn	1.089	42,3%	204	32,9%	1.293	40,5%
Einn	801	31,1%	206	33,2%	1.007	31,5%
Tveir	311	12,1%	110	17,7%	421	13,2%
Þrír	208	8,1%	61	9,8%	269	8,4%
Fjórir	83	3,2%	28	4,5%	111	3,5%
Fimm eða fleiri	84	3,3%	11	1,8%	95	3,0%
Samtals	2.576	100,0%	620	100,0%	3.196	100,0%

**Fylgiskjal 11 Búseta ökumanns – kyn ökumanns**

Búseta ökumanns	Karl		Kona		Samtals	
	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall
Höfuðborgarsvæði	804	31,9%	142	23,1%	946	30,2%
Vesturland	63	2,5%	19	3,1%	82	2,6%
Vestfirðir	26	1,0%	7	1,1%	33	1,1%
Norðurland vestra	747	29,6%	244	39,7%	991	31,6%
Norðurland eystra	647	25,6%	144	23,5%	791	25,2%
Austurland	48	1,9%	13	2,1%	61	1,9%
Suðurland	52	2,1%	13	2,1%	65	2,1%
Reykjanes	52	2,1%	8	1,3%	60	1,9%
Erlendis	84	3,3%	24	3,9%	108	3,4%
Samtals	2.523	100,0%	614	100,0%	3.137	100,0%



**Fylgiskjal 12**

**Aldur ökumanna - mánuður**

Mánuður	17 til 24 ára	25 til 34 ára	35 til 44 ára	45 til 54 ára	55 til 66 ára	65 ára og eldri	Samtals
Janúar	9,0%	26,9%	20,5%	28,2%	14,1%	1,3%	100,0%
Febrúar	6,3%	21,8%	24,7%	26,4%	11,7%	9,2%	100,0%
Mars	8,9%	19,5%	24,9%	24,2%	17,4%	5,1%	100,0%
Maí	8,6%	23,5%	25,0%	22,0%	14,0%	6,8%	100,0%
Júní	9,6%	22,9%	20,7%	23,6%	14,0%	9,2%	100,0%
Júlí	9,2%	22,2%	25,7%	22,5%	13,0%	7,4%	100,0%
Ágúst	8,6%	24,8%	23,3%	23,3%	12,8%	7,1%	100,0%
September	7,1%	18,8%	22,9%	25,9%	17,0%	8,3%	100,0%
Október	8,0%	13,6%	24,7%	25,8%	20,6%	7,3%	100,0%
Nóvember	9,4%	17,1%	25,1%	26,0%	14,4%	8,0%	100,0%
Desember	4,1%	23,3%	23,3%	31,5%	8,2%	9,6%	100,0%
Hlutfall	8,4%	20,7%	23,9%	24,7%	14,9%	7,6%	100,0%
Tíðni	(262)	(645)	(746)	(770)	(464)	(236)	(3,123)

**Fylgiskjal 13**

**Aldur ökumanna – tegund ökutækis**

Aldur	Fólksbífreið	Jeppi	Vörubífreið-sendibífreið	Dráttarbífreið	Fólksflutninga-bífreið	Húsbíll	Vélfjól	Vinnuvél	Annað	Samtals
17 til 24 ára	80,5%	9,9%	6,9%	2,7%						100%
25 til 34 ára	54,3%	24,3%	10,1%	10,5%	0,8%					100%
35 til 44 ára	46,8%	33,9%	12,7%	3,9%	2,4%		0,3%			100%
45 til 54 ára	40,8%	39,2%	11,1%	3,6%	4,0%	0,7%	0,1%		0,5%	100%
55 til 66 ára	41,6%	43,5%	4,7%	3,9%	1,7%	3,7%		0,9%		100%
65 ára og eldri	53,8%	39,8%	2,1%		1,3%	3,0%				100%
Samtals	49,4% (1.543)	33,1% (1.033)	9,3% (290)	4,8% (150)	2,1% (65)	0,9% (29)	0,1% (3)	0,1% (4)	0,1% (4)	100% (3120)

**Fylgiskjal 14**

**Aldur ökumanna – aksturserindi**

Aldur	Vegna vinnu	Ferðalag	Vegna verslunar	Heimsókn til ættingja eða vina	Vegna náms	Vegna heilsufars-ástæðna	Vegna tómstunda	Annað	Samtals
17 til 24 ára	19,2%	14,9%	1,9%	30,7%	7,7%	3,4%	19,9%	2,3%	100%
25 til 34 ára	36,0%	17,7%	4,0%	21,4%	3,6%	2,9%	12,2%	2,2%	100%
35 til 44 ára	42,6%	15,8%	2,5%	18,0%	2,4%	2,9%	13,0%	2,7%	100%
45 til 54 ára	40,4%	18,9%	2,2%	20,2%	2,5%	2,5%	11,2%	2,1%	100%
55 til 66 ára	32,8%	19,2%	2,2%	28,2%	1,1%	2,8%	11,0%	2,8%	100%
65 ára og eldri	17,9%	26,4%	2,6%	33,6%		4,3%	13,2%	2,1%	100%
Hlutfall	35,4%	18,2%	2,7%	23,0%	2,7%	3,0%	12,7%	2,4%	100%
Tíðni	1.104	567	83	717	85	92	396	74	3.118

**Fylgiskjal 15**

**Aldur ökumanna – fjöldi farþega**

Aldur	Enginn	Einn	Tveir	Þrír	Fjórir	Fimm eða fleiri	Samtals
17 til 24 ára	34,4%	34,4%	18,7%	8,8%	3,1%	0,8%	100%(262)
25 til 34 ára	43,9%	29,3%	13,5%	9,0%	3,6%	0,8%	100%(645)
35 til 44 ára	44,1%	20,1%	14,9%	11,7%	5,5%	3,8%	100%(746)
45 til 54 ára	40,8%	30,4%	13,2%	9,2%	3,9%	2,5%	100%(770)
55 til 66 ára	39,4%	42,2%	10,3%	5,0%	1,7%	1,3%	100%(464)
65 ára og eldri	28,4%	59,3%	9,3%	2,5%	0,4%		100%(236)
Hlutfall Tíðni	40,5% 1.266	32,0% 999	13,4% 419	8,6% 268	3,6% 111	1,9% 60	100% (3.123)

**Fylgiskjal 16**

**Búseta ökumanns - aksturserindi**

Búseta ökumanns	Vegna vinnu	Ferðalag	Vegna verslunar	Heimsókn til ættingja eða vina	Vegna náms	Vegna heilsufars-áætæðna	Vegna tómstunda	Annað	Samtals
Höfuðborgarsvæði	31,3%	20,6%	0,4%	29,2%	1,2%	0,4%	16,0%	1,0%	100,0%
Vesturland	29,3%	15,9%	1,2%	28,0%	7,3%		18,3		100,0%
Vestfirðir	24,2%	24,2%		24,2%	12,1%		15,2%		100,0%
Norðurland vestra	44,6%	6,9%	6,4%	16,7%	3,9%	4,7%	13,0%	3,8%	100,0%
Norðurland eystra	38,2%	18,0%	1,1%	23,8%	2,7%	4,4%	9,1%	2,8%	100,0%
Austurland	14,8%	32,8%	4,9%	18,0%	6,6%	8,2%	14,8%		100,0%
Suðurland	15,4%	30,8%	1,5%	32,3%	1,5%	1,5%	12,3%	4,6%	100,0%
Reykjanes	23,3%	26,7%	1,7%	31,7%	1,7%	1,7%	10%	3,3%	100,0%
Erlendis	10,6%	81,7%	1,0%	5,8%			1,0%		100,0%
Meðaltal:	35,6%	18,1%	2,7%	22,9%	2,8%	2,9%	12,6	2,4%	100,0%

**Fylgiskjal 17**

**Áfangastaður – aksturserindi**

Áfangastaður	Vegna vinnu	Ferðalag	Vegna verslunar	Heimsókn til ættingja eða vina	Vegna náms	Vegna heilsufars-áætæðna	Vegna tómstunda	Annað	Samtals
Höfuðborgarsvæði	34,7%	17,4%	1,3%	26,2%	3,0%	4,9%	10,8%	1,6%	100,0%
Vesturland	26,8%	28,5%	0,8%	26,0%	5,7%		11,4%	0,8%	100,0%
Vestfirðir	25,6%	30,8%	2,6%	20,5%	7,7%		12,8%		100,0%
Norðurland vestra	42,1%	10,3%	5,3%	18,6%	2,4%	2,7%	15,1%	3,6%	100,0%
Norðurland eystra	31,9%	24,3%	1,1%	24,2%	2,8%	1,5%	12,4%	1,8%	100,0%
Austurland	29,4%	35,3%	2,9%	11,8%	2,9%	11,8%	5,9%		100,0%
Suðurland	18,6%	27,9%		32,6%			16,3%	4,7%	100,0%
Reykjanes	16,4%	41,8%	1,5%	29,9%			6,0%	4,5%	100,0%
Erlendis	100,0%								100,0%
Meðaltal:	35,6%	18,1%	2,7%	22,9%	2,8%	2,9%	12,7%	2,4%	100,0%

**Fylgiskjal 18**

**Brottfarastaður – áfangastaður**

Brottfarastaður	Afangastaður									
	Höfuðborgarsvæði	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland vestra	Norðurland eystra	Austurland	Suðurland	Reykjanes	Hálendi	
Höfuðborgarsvæði	1,7%	0,1%		37,6%	58,3%	2,2%				100%
Vesturland		1,0%		51,0%	44,0%	4,0%				100%
Vestfirðir	2,6%			31,6%	60,5%	5,3%				100%
Norðurland vestra	27,9%	5,4%	1,9%	53,2%	8,4%	0,3%	1,0%	1,9%		100%
Norðurland eystra	71,2%	6,6%	1,9%	9,0%	2,0%	0,1%	3,8%	5,4%		100%
Austurland	66,7%	16,7%	7,4%	1,9%			1,9%	5,6%		100%
Suðurland	3,8%	1,9%		34,0%	58,5%	1,9%				100%
Reykjanes	1,6%			27,9%	67,2%	3,3%				100%
Hálendi	3,8%			7,7%					88,5%	100%
Meðaltal:	29,6%	3,9%	1,2%	34,8%	25,1%	1,1%	1,4%	2,1%	0,7%	100%

**Fylgiskjal 19**

**Áætluð lengd ökuferðar – búseta ökumanns**

Áætluð lengd ökuferðar	Búseta ökumanns									
	Höfuðborgarsvæði	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland vestra	Norðurland eystra	Austurland	Suðurland	Reykjanes	Erlendis	
Minna en 1 klst.	6,3%	0,5%	0,3%	89,2%	3,0%			0,3%	0,5%	100%
1 – 2 klst.	6,5%	5,2%	0,6%	76,1%	7,7%	0,6%	1,3%		1,9%	100%
2 – 3 klst.	27,0%	5,8%	0,7%	47,5%	16,5%	0,4%	1,1%	0,4%	0,7%	100%
3 – 4 klst.	41,8%	4,0%	0,8%	36,1%	12,3%	0,6%	1,5%	1,0%	1,9%	100%
4 – 5 klst.	37,6%	2,3%	0,5%	15,8%	37,7%	0,9%	1,9%	1,9%	1,4%	100%
5 – 6 klst.	34,1%	1,2%	0,8%	8,7%	41,1%	1,2%	3,7%	4,5%	4,7%	100%
6 – 7 klst.	32,7%	1,5%	5,0%	4,5%	40,6%	3,0%	4,5%	2,5%	5,9%	100%
7 – 8 klst.	27,7%	3,4%	5,9%	8,4%	19,3%	10,9%	5,0%	3,4%	16,0%	100%
9 klst. eða lengur	34,0%	2,8%		9,9%	22,0%	16,3%	2,8%	3,5%	8,5%	100%
Meðaltal:	30,3%	2,6%	1,1%	31,7%	25,3%	2,0%	2,1%	1,9%	3,0%	100%

**Fylgiskjal 20 Aksturserindi – áætluð lengd ökuferðar**

Aksturserindi	Áætluð lengd ökuferðar	Aksturserindi									
		Minna en 1 klist.	1 – 2 klist.	2 – 3 klist.	3 – 4 klist.	4 – 5 klist.	5 – 6 klist.	6 – 7 klist.	7 – 8 klist.	9 klist. eða lengur	
Vegna vinnu		15,2%	6%	10%	15,1%	21,5%	15,8%	7,7%	3,9%	4,9%	100%
Ferðalag		3%	2,7%	5,5%	12,7%	30,4%	21,1%	9%	7,8%	7,8%	100%
Vegna verslunar		45,8%	8,4%	12%	7,2%	9,6%	8,4%	1,2%	2,4%	4,8%	100%
Heimsókn til ættingja eða vina		7,3%	3,5%	10,1%	15,9%	36%	17,2%	5%	2,2%	2,8%	100%
Vegna náms		12,8%	4,7%	12,8%	18,6%	29,1%	9,3%	5,8%	4,7%	2,3%	100%
Vegna heilsufars-ástaðna		7,6%	5,4%	10,9%	16,3%	35,9%	12%	3,3%	1,1%	7,6%	100%
Vegna tómstunda		20,1%	7,1%	7,6%	19,8%	25,9%	10,4%	4,6%	2,3%	2,3%	100%
Annað		32,4%	6,8%	5,4%	14,9%	23%	12,2%	4,1%		1,4%	100%
Hlutfall		12,7%	5%	8,9%	15,4%	27,4%	15,8%	6,5%	3,8%	4,5%	100%
Tíðni		396	155	278	479	852	492	202	119	141	3114

**Fylgiskjal 21 Fjöldi ökuferða – búseta ökumanns**

Fjöldi ökuferða	Búseta ökumanns	Búseta ökumanns									
		Höfuð-Borgarsvæði	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland vestra	Norðurland eystra	Austurland	Suðurland	Reykjanes	Erlendis	
Vikulega eða oftár		11,2%	0,4%	0,1%	65,4%	21,8	0,1%	0,3%	0,8%		100,0%
1 – 3 í mánuði		27,2%	2,1%	0,5%	41,8%	26%	0,5%	1,1%	0,8%	0,2%	100,0%
3 – 11 í mánuði		39,9%	4,2%	1,3%	15,1%	32,8%	2,3%	2,0%	2,4%	0,1%	100,0%
2 sinnum á ári eða sjaldnar		42,7%	3,4%	2,6%	4,5%	15,6%	5,5%	6,0%	3,9%	15,8%	100,0%
Hlutfall		30,3	2,6%	1,1%	31,7%	25,3%	2,0%	2,1%	1,9%	3,0%	100,0%
Tíðni		946	82	33	987	789	61	65	60	94	3117

**Fylgiskjal 22 Fjöldi ökuferða – aksturserindi**

Fjöldi ökuferða	Aksturs-erindi	Aksturserindi								
		Vegna vinnu	Ferðalag	Vegna verslunar	Heimsókn til ættingja eða vina	Vegna náms	Vegna heilsufars-ástaðna	Vegna tómstunda	Annað	
Vikulega eða oftár		72,2%	2,8%	4,5%	7,6%	1,8%	0,8%	7,9%	2,5%	100%
1 – 3 í mánuði		37,9%	10,1%	3%	24,6%	4,5%	5,6%	11,9%	2,3%	100%
3 – 11 í mánuði		20,8%	21,8%	1,7%	31,8%	3%	3,6%	14,7%	2,6%	100%
2 sinnum á ári eða sjaldnar		9,1%	41,7%	1,5%	25,9%	1,9%	1,5%	16,5%	1,9%	100%
Hlutfall		35,4%	18,2%	2,7%	23%	2,8%	2,9%	12,7%	2,4%	100%
Tíðni		1103	566	83	717	87	91	396	74	3117

**Fylgiskjal 23 Vikudagur – fjöldi farþega**

Vikudagur	Fjöldi farþega	Vikudagur – fjöldi farþega						100,0%
		Enginn	Einn	Tveir	Þrír	Fjórir	Fimm eða fleiri	
Mánudagur		42,4%	32,0%	10,2%	8,1%	4,6%	2,8%	100,0%
Þriðjudagur		47,8%	30,0%	11,3%	5,5%	2,1%	3,3%	100,0%
Miðvikudagur		48,3%	27,6%	11,6%	8,8%	1,8%	1,8%	100,0%
Fimmtudagur		44,7%	30,2%	12,1%	8,9%	1,2%	3,0%	100,0%
Föstudagur		33,7%	33,1%	16,2%	9,1%	4,3%	3,7%	100,0%
Laugardagur		35,9%	31,3%	16,4%	8,0%	3,9%	4,6%	100,0%
Sunnudagur		26,8%	34,7%	14,9%	10,8%	6,8%	6,0%	100,0%
Hlutfall Tíðni		40,3%	31,3%	13,1%	8,4%	3,4%	3,5%	100,0%

**Fylgiskjal 24 Árstíð – farþegar**

Árstíð	Nei		Já		Samtals	
	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall
Haut (sept. – okt.)	341	46,3%	396	53,7%	737	100,0%
Vetur (nóv. – mars)	482	44,1%	612	55,9%	1.094	100,0%
Sumar (maí – ágúst)	475	34,2%	913	65,8%	1.388	100,0%
Samtals:	1.298	40,3%	1.921	59,7%	3.219	100,0%

**Fylgiskjal 25 Tegund ökutækis – farþegar**

Tegund ökutækis	Eru farþegar með í för?				Samtals	
	Nei		Já			
	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall
Fólksbifreið	533	34,3%	1.022	65,7%	1.555	100%
Jeppi	339	32,5%	705	67,5%	1.044	100%
Vörubifreið-sendibifreið	233	77,9%	66	22,1%	299	100%
Dráttarbifreið	148	89,2%	18	10,8%	166	100%
Fólksflutningabifreið	26	37,1%	44	62,9%	70	100%
Húsbíll	7	24,1%	22	75,9%	29	100%
Vélhjól	3	100%			3	100%
Vinnuvél	4	100%			4	100%
Annað	3	16,7%	15	83,3%	18	100%
Samtals	1.296	40,7%	1.892	59,3%	3.188	100%

**Fylgiskjal 26**

**Mánuður – tegund ökutækis**

Mánuður	Fólksbifreið	Jeppi	Vörubifreið- sendibifreið	Dráttarbifreið	Fólksflutninga- bifreið	Húsbíll	Véihjól	Vinnuvél	Annað	
Janúar	40,0%	41,3%	10,0%	5,0%	3,8%					100%
Febrúar	40,5%	41,3%	10,7%	5,8%	1,2%				0,4%	100%
Mars	46,1%	34,2%	10,5%	4,6%	3,6%			0,3%	0,7%	100%
Mai	50,3%	31,3%	8,2%	7,3%	2,0%	0,9%				100%
Júní	56,9%	29,3%	5,7%	4,0%	1,4%	2,4%	0,2%			100%
Júlí	49,1%	33,0%	7,3%	6,4%	2,3%	1,8%				100%
Ágúst	53,0%	33,2%	5,2%	5,2%	1,5%	1,1%	0,7%			100%
Septembar	48,0%	34,1%	11,4%	1,8%	2,3%	1,4%			1,1%	100%
Október	51,7%	31,0%	10,5%	2,4%	1,4%	0,3%		0,7%	2,0%	100%
Nóvember	43,0%	31,5%	13,1%	7,9%	3,1%			0,3%	1,0%	100%
Desember	49,3%	18,7%	14,7%	14,7%	2,7%					100%
Hlutfall	48,8%	32,7%	9,4%	5,2%	2,2%	0,9%	0,1%	0,1%	0,6%	100%
Tíðni	1,555	1,044	299	166	70	29	3	4	18	3,188

**Fylgiskjal 27**

**Búseta ökumanns – tegund ökutækis**

Búseta ökumanns	Tegund ökutækis	Fólksbifreið	Jeppi	Vörubifreið- sendibifreið	Dráttarbifreið	Fólksflutninga- bifreið	Húsbíll	Véihjól	Vinnuvél	Annað	Samtals
Höfuðborgarsvæði		49,9%	33,4%	8,9%	4,1%	2,4%	1,0%	0,1%		0,2%	100%
Vesturland		43,9%	41,5%	8,5%	2,4%	2,4%	1,2%				100%
Vestfirðir		48,5%	36,4%	3,0%	3,0%		9,1%				100%
Norðurland vestra		46,5%	37,2%	8,9%	4,0%	2,3%	0,5%		0,4%	0,2%	100%
Norðurland eystra		49,3%	26,7%	12,9%	8,1%	2,0%	0,9%	0,1%			100%
Austurland		54,1%	41,0%	4,9%							100%
Suðurland		41,5%	47,7%	3,1%	4,6%	1,5%	1,5%				100%
Reykjanes		61,7%	28,3%	5,0%	3,3%		1,7%				100%
Erlendis		63,2%	17,1%	2,6%	4,3%	1,7%	1,7%	0,9%		8,5%	100%
Meðaltal:		49,1%	32,9%	9,3%	5,0%	2,1%	0,9%	0,1%	0,1%	0,4%	100%
		1.546	1.035	293	156	67	29	3	4	14	3.147

**Fylgiskjal 28**

**Aksturserindi – tegund ökutækis**

Tegund ökutækis	Aksturserindi									Samtals
	Fólksbifreið	Jeppi	Vörubifreið- sendibifreið	Dráttarbifreið	Fólksflutninga- bifreið	Húsbíll	Vélhjól	Vinnuvél	Annað	
Aksturserindi										
Vegna vinnu	28,1%	28,3%	24,3%	14,2%	4,2%	0,4%		0,4%	0,2%	100%
Ferðalag	57,7%	37,9%	0,2%		0,7%	3,0%	0,2%		0,4%	100%
Vegna verslunar	60,2%	38,6%				1,2%				100%
Heimsókn til ættingja eða vina	67,5%	30,1%	0,7%	0,3%	0,8%	0,4%	0,1%			100%
Vegna náms	65,5%	33,3%		1,1%						100%
Vegna heilsufars- ástæðna	65,2%	33,7%	1,1%							100%
Vegna tómstunda	52,3%	41,7%	2,8%		2,3%	0,8%	0,3%			100%
Annað	56,8%	39,2%	1,4%		1,4%	1,4%				100%
Meðaltal: Tíðni	49,2%	33,0%	9,3%	5,2%	2,1%	0,9%	0,1%	0,1%	0,1%	100%
	1.543	1.035	292	162	67	29	3	4	4	3.139

**Fylgiskjal 29**

**Aldur ökutækja – aksturserindi**

Aldur ökutækja	Aksturs- erindi	Vegna vinnu	Ferðalag	Vegna verslunar	Heimsókn til ættlingja eða vina	Vegna náms	Vegna heilsufars- ástæðna	Vegna tómstunda	Annað	
0 – 5 ára		39,5%	20,2%	2,3%	20,9%	2,3%	2,2%	11,0%	1,5%	100%
6 – 10 ára		31,4%	16,4%	2,7%	25,9%	3,5%	4,3%	13,0%	2,7%	100%
11 – 15 ára		30,4%	14,5%	3,6%	24,3%	3,3%	3,3%	16,7%	3,8%	100%
16 ára eða eldri		31,7%	17,7%	3,2%	23,1%	2,2%	2,2%	15,6%	4,3%	100%
Hlutfall		35,4%	18,2%	2,7%	23,0%	2,8%	3,0%	12,7%	2,4%	100%
Tíðni		1.102	566	83	717	87	92	396	74	3.117

**Fylgiskjal 30**

**Eign ökutækis – aksturserindi**

Eigandi ökutækis	Aksturs- erindi	Vegna vinnu	Ferðalag	Vegna verslunar	Heimsókn til ættlingja eða vina	Vegna náms	Vegna heilsufars- ástæðna	Vegna tómstunda	Annað	
Einkaeign		21,7%	20,1%	3,6%	29,2%	3,7%	4,0%	14,8%	3,0%	100%
Í eigu fyrirtækis		77,9%	6,8%	0,1%	6,8%	0,5%	0,4%	7,0%	0,4%	100%
Annað		16,8%	62,4%	1,0%	6,9%			9,9%	3,0%	100%
Hlutfall		35,7%	18,1%	2,6%	22,9%	2,8%	2,9%	12,6%	2,4%	100%
Tíðni		1.118	567	83	717	87	92	396	74	3.134

**Fylgiskjal 31** **Tíðni ökuferða – ánægja með vegakerfið**

Tíðni ökuferða	Ánægja með vegakerfið á Íslandi					Hlutfall Tíðni
	Mjög ánægð(ur)	Frekar ánægð(ur)	Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	Frekar óánægð(ur)	Mjög óánægð(ur)	
Vikulega eða oftar	5,2%	38,9%	12,3%	31,9%	11,7%	100%
1 -3 í mánuði	10,9%	56,9%	11,3%	16,3%	4,5%	100%
3 – 11 í mánuði	10,1%	62,9%	11,9%	12,9%	2,0%	100%
2 sinnum á ári eða sjaldnar	11,8%	59,0%	9,7%	15,5%	4,0%	100%
Hlutfall	9,3%	54,8%	11,5%	19,0%	5,4%	100%
Tíðni	290	1.702	357	589	168	3.106

**Fylgiskjal 32** **ánægja með vegakerfið – aldur ökumanna**

Ánægja með vegakerfið	17 til 24 ára	25 til 34 ára	35 til 44 ára	45 til 54 ára	55 til 66 ára	65 ára og eldri	Samtals
Mjög ánægð(ur)	10,8%	4,5%	6,2%	10,3%	12,6%	21,5%	9,3% 290
Frekar ánægð(ur)	46,5%	47,4%	55,2%	56,8%	63,6%	58,8%	54,8% 1.700
Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	10,0%	14,4%	14,4%	8,8%	10,2%	7,3%	11,5% 356
Frekar óánægð(ur)	24,6%	26,2%	18,6%	18,2%	12,1%	10,3%	19,0% 589
Mjög óánægð(ur)	8,1%	7,5%	5,7%	5,9%	1,5%	2,1%	5,4% 168
Hlutfall	260	641	743	764	462	233	3.103
Tíðni	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**Fylgiskjal 33** **Ánægja með vegakerfið – búseta ökumanns**

Ánægja með vegakerfið	Búseta ökumanns	Höfuð-Borgarsvæði	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland vestra	Norðurland eystra	Austurland	Suðurland	Reykjanes	Erlendis	Samtals
Mjög ánægð(ur)		12,4%	9,8%		6,2%	9,6%	11,5%	6,2%	8,3%	13,8%	9,3% 290
Frekar ánægð(ur)		55,0%	58,5%	45,5%	54,0%	53%	57,4%	63,1%	66,7%	62,1%	54,8% 1.702
Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)		10,9%	14,6%	27,3%	11,4%	12,7%	9,8%	9,2%	5,0%	6,9%	11,5% 357
Frekar óánægð(ur)		15,9%	14,6%	15,2%	23,2%	18,7%	18,0%	16,9%	18,3%	16,1%	19,0% 589
Mjög óánægð(ur)		5,9%	2,4%	12,1%	5,3%	6,0%	3,3%	4,6%	1,7%	1,1%	5,4% 168
Hlutfall		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tíðni		946	82	33	984	788	61	65	60	87	3.106



**Fylgiskjal 34 Aksturserindi – ánægja með vegakerfið á Íslandi**

aksturserindi	Ánægja með vegakerfið á Íslandi					100%
	Mjög ánægð(ur)	Frekar ánægð(ur)	Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	Frekar óánægð(ur)	Mjög óánægð(ur)	
Vegna vinnu	7,1%	48,5%	21,7%	25,8%	8,3%	100%
Ferðalag	11,3%	52,1%	30,0%	12,5%	2,7%	100%
Vegna verslunar	6,0%	48,2%	23,2%	19,3%	4,8%	100%
Heimsókn til ættingja eða vina	11,3%	51,7%	25,7%	14,8%	4,0%	100%
Vegna náms	8,0%	60,4%	20,8%	12,6%	1,1%	100%
Vegna heilsufars-ástandna	7,7%	69,0%	6,9%	16,5%	4,4%	100%
Vegna tómtunda	9,3%	53,3%	19,7%	18,7%	5,6%	100%
Annað	16,2%	42,0%	26,0%	18,9%	2,7%	100%
Hlutfall	9,3%	51,3%	23,8%	19,0%	5,4%	100%
Tíðni	290	1.108	514	589	168	3.106

**Fylgiskjal 35 Tíðni ökuferða – ánægja með ökuhraða**

Tíðni ökuferða	Ánægja með ökuhraða á þjóðvegum					100%
	Mjög ánægð(ur)	Frekar ánægð(ur)	Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	Frekar óánægð(ur)	Mjög óánægð(ur)	
Víkulega eða oftár	4,0%	49,7%	13,0%	27,0%	6,3%	100%
1 -3 í mánuði	4,4%	49,9%	12,4%	28,0%	5,3%	100%
3 – 11 í mánuði	4,9%	54,3%	12,6%	25,8%	2,4%	100%
2 sinnum á ári eða sjaldnar	5,2%	59,9%	10,1%	21,0%	3,8%	100%
Hlutfall	4,6%	1.653	12,2%	25,7%	4,3%	100%
Tíðni	144		378	797	133	3.105

**Fylgiskjal 36 Ánægja með ökuhraða – kyn**

Ánægja með ökuhraða	Karl		Kona		Samtals	
	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall	tíðni	hlutfall
Mjög ánægð(ur)	117	4,7%	27	4,4%	144	4,6%
Frekar ánægð(ur)	1.388	55,6%	263	43,3%	1.651	53,2%
Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	300	12,0%	78	12,8%	378	12,2%
Frekar óánægð(ur)	608	24,4%	189	31,1%	797	25,7%
Mjög óánægð(ur)	82	3,3%	51	8,4%	133	4,3%
Samtals	2.495	100%	608	100%	3.103	100%

**Fylgiskjal 37**

**Tíðni ökuferða – þjónustu Vegagerðarinnar**

Tíðni ökuferða	Ánægja með þjónustu Vegagerðarinnar					Hlutfall Tíðni
	Mjög ánægð(ur)	Frekar ánægð(ur)	Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	Frekar óánægð(ur)	Mjög óánægð(ur)	
	Vikulega eða oftar 1 -3 í mánuði	7,9%	43,0%	22,8%	21,7%	
3 – 11 í mánuði	19,6%	54,7%	17,3%	7,2%	1,2%	100%
2 sinnum á ári eða sjaldnar	14,7%	58,1%	21,3%	5,1%	0,8%	100%
Hlutfall	13,4%	51,3%	23,8%	9,7%	1,9%	100%
Tíðni	289	1.108	514	209	40	2.160

**Fylgiskjal 38**

**Tíðni ökuferða – ánægja með snjómokstur**

Tíðni ökuferða	Ánægja með mokstur Vegagerðarinnar					Hlutfall Tíðni
	Mjög ánægð(ur)	Frekar ánægð(ur)	Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	Frekar óánægð(ur)	Mjög óánægð(ur)	
	Vikulega eða oftar 1 -3 í mánuði	10,9%	35,1%	8,4%	28,3%	
3 – 11 í mánuði	18,9%	57,2%	6,8%	12,9%	4,2%	100%
2 sinnum á ári eða sjaldnar	23,4%	56,4%	11,1%	6,7%	2,3%	100%
Hlutfall	18,2%	48,0%	11,3%	14,9%	7,6%	100%
Tíðni	190	501	118	156	79	1.044

**Fylgiskjal 39**

**Ánægja með snjómokstur – búseta**

Ánægja með snjómokstur	Búseta ökumanns	Höfuð- borgarsvæði	Vesturland	Vestfirðir	Norðurlan d vestra	Norðurlan d eystra	Austurland	Suðurland	Reykjanes	Erlendis
Mjög ánægð(ur)	21,5 %	25,8 %	11,1 %	15,5 %	18,3 %	16,7 %	25,0 %	14,3 %	18,2 %	
Frekar ánægð(ur)	43,7 %	58,1 %	33,3 %	49,6 %	47,6 %	55,6 %	68,8 %	57,1 %	20,0 %	
Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)	19,2 %	6,5%	7,5%	9,8%	21,4 %	80,0 %	11,3 %	11,3 %		
Frekar óánægð(ur)	10,7 %	3,2%	33,3 %	18,8 %	16,1 %	11,1 %	6,3%	14,9 %		
Mjög óánægð(ur)	5,0%	6,5%	22,2 %	8,6%	8,2%	16,7 %	7,1%	7,6%		
Hlutfall	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Tíðni	261	31	9	373	317	18	16	14	5	1.044

**Fylgiskjal 40 Ánægja með snjómokstur – aksturserindi**

Ánægja með snjómokstur	Aksturs-erindi	Vegna vinnu	Ferðalag	Vegna verslunar	Heimsókn til ættingja eða vina	Vegna náms	Vegna heilsufars-astæðna	Vegna tómstunda	Annað	
Mjög ánægð(ur)		13,5%	17,6%	5,7%	23,9%	27,8%	18,2%	25,8%	14,8%	18,2% 190
Frekar ánægð(ur)		42,4%	58,1%	62,9%	54,9%	25%	61,4%	45,0%	51,9%	48,0% 501
Hvorki ánægð(ur) eða óánægð(ur)		10,8%	14,9%	8,6%	9,8%	13,9%	9,1%	14,2%	14,8%	11,3% 118
Frekar óánægð(ur)		20,8%	8,1%	14,3%	8,6%	30,6%	4,5%	11,7%	7,4%	14,9% 156
Mjög óánægð(ur)		12,6%	1,4%	8,6%	2,7%	2,8%	6,8%	3,3%	11,1%	7,6% 79
Hlutfall		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tíðni		453	74	35	255	36	44	120	27	1.044