

Ferðir á einstakling

Samanburðarathugun á gerð og úrvinnslu ferðavenjukannana hérlendis og erlendis.

Ferðavenjukannanir gefa gríðarlega mikilvægar upplýsingar fyrir alla þá sem starfa að skipulags- og samgöngumálum og gera mönnum meðal annars mögulegt að fylgjast með þróun og breytingum á hegðunarmynstri. Þannig gefa þær t.d. mikilvægar grunnforsendur fyrir spálíkön. Mikilvægi þeirra eykst svo enn frekar þegar menn reyna að spá fyrir um breytingar á ferðamáta og áhrif þeirra á framtíðarumferð.

Gerðar hafa verið þrjár stórar ferðavenjukannanir á Íslandi árin 2002, 2011 og 2014 og hafa þær skilað áþekktum niðurstöðum hvað varðar ferðir á hvern einstakling.

Þessar niðurstöður hafa vakið nokkra furðu þegar þær eru bornar saman við sambærilegar niðurstöður í nágrannalöndunum því þær gefa í skyn að við förum mun fleiri ferðir að meðaltali á dag heldur en íbúar í nágrannalöndunum.

Í umræðu hefur oft verið rætt um að það hvort þetta gæti mögulega verið rétt eða hvort við værum mögulega að mæla þetta eitthvað öðruvísi en aðrar þjóðir, hvort við værum með annað aldursúrtak eða jafnvel að ferð væri skilgreind á mismunandi hátt eftir lengd eða tilgangi.

Verkefnið var upphaflega hugsað þannig að mest vinna færi í rýni á aðferðarfræði og niðurstöðum ferðavenjukannana til að meta áhrif hinna mismunandi aðferða. Fljótlega komu þó fram sterkari vísbendingar um að ekki væri einfalt að finna sértækan mun á aðferðum, mælingum eða túlkunum. Því fór áherslan meira í þá átt að finna mögulegar skýringar á því af hverju Íslendingar eru meira á ferðinni en nágrannaþjóðirnar.

Þátttakendur í verkefninu voru auk VSÓ ráðgjafar Björg Helgadóttir, og Haraldur Sigurðsson á umhverfis og skipulagssviði Reykjavíkurborgar og þakka skýrsluhöfundar þeim kærlega fyrir gögn, innsýn og yfirlestur.

Markmið þessarar athugunar er að ganga úr skugga um að fjöldi ferða á hvern einstakling samkvæmt ferðavenjukönnun sé samanburðarhæfur við niðurstöður um ferðafjölda á einstakling samkvæmt ferðavenjukönnun í nágrannalöndunum og USA.

Jafnframt voru uppi væntingar um að hægt verði að álykta um hvort og þá af hverju Íslendingar fara mun fleiri ferðir en íbúar í nágrannalöndunum. Þannig er hægt að fá betri og skýrari sýn á ferðavenjur á höfuðborgarsvæðinu.

Ekki er á nokkurn hátt ætlunin að breyta verklagi við könnun eða úrvinnslu ferðavenjukannana því mikilvægt er að sömu aðferðum verði beitt áfram til að niðurstöður á milli ára verði samanburðarhæfar. Ætlunin er að skoða möguleikana á samanburði við nágrannalöndin og sannreyna að við séu ekki á einhvern hátt að bera saman epli og appelsínur.

Það sem er skilgreint sem „ferð“ í ferðavenjukönnun er færsla einstaklings frá einum stað til annars til þess að klára eitt erindi. Þannig er t.d. ferð að heiman til vinnu ein ferð. Ferð úr vinnu og heim með viðkomu á leikskóla eru tvær ferðir; ein úr vinnu og á leikskólann og önnur frá leikskóla og heim. Það hefur ekki áhrif á ferðina þó skipt sé um ferðamáta á leiðinni heldur getur einstaklingur notað fleiri en einn ferðamáta í sömu ferð ef ekkert erindi skiptir ferðinni upp.

Færsla sem er farin án erindis og hefur sama upphafsstað og endastað er ekki skilgreind ferð (t.d. göngutúr eða út að skokka). Að sama skapi eru færslur atvinnubílstjóra ekki ferðir (t.d. strætisvagnabílstjóri eða leigubílstjóri) en aðrar vinnutengdar færslur á milli staða eru taldar sem ferðir.

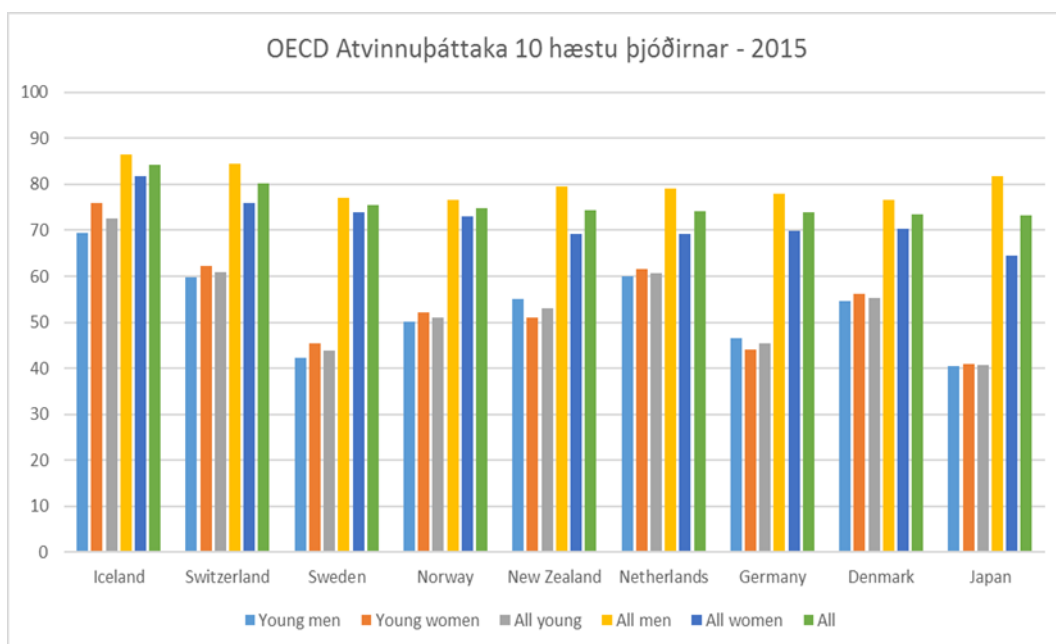


Mikilvægt er að hafa í huga að það er verið að mæla ferðir einstaklinga. Þannig eru t.d tveir einstaklingar sem ferðast saman í bíl mældir sem tvær ferðir þó svo að það sé fræðilegur möguleiki á að þeir séu í sama úrtaki í könnun. Fari þrír einstaklingar gangandi saman í búð eru það þrjár ferðir. Hér er að sjálfsögðu verið að horfa framhjá því hvort þeir eru með í úrtaki eða ekki. Í könnuninni er mikilvægt að hver einstaklingur svari einungis fyrir sínar ferðir.

Niðurstaða verkefnisins:

Ekki er hægt að sjá að framkvæmd eða úrvinnsla kannana hérlendis sé frábrugðin nágrannabjóðum. Hins vegar virðast Íslendingar vera meira á ferðinni en flestar aðrar þjóðir. Mögulegar samverkandi ástæður fyrir þessu geta verið.

- Ferðatími er ekki langur
- Aðgengi að bíl er mikið
- Virkni íbúa er mikil
- Atvinnuþáttaka er há



Mynd 2 Atvinnuþáttaka skipt eftir kyni og aldri