



## FERÐIR Á EINSTAKLING

Ferðavenjukönnun 2019

Framhald fyrri rannsóknar  
Ágúst 2022



22193

[https://vsoradgjof.sharepoint.com/sites/workpoint\\_29/Project1757/Documents/Greinargerð/22193\\_Ferðavenjur\\_íbúa\\_hbsv.docx](https://vsoradgjof.sharepoint.com/sites/workpoint_29/Project1757/Documents/Greinargerð/22193_Ferðavenjur_íbúa_hbsv.docx)

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	16.08.2022	HBH	SÓ/RÞÞ	RÞÞ

**Unnið af:**

VSÓ Ráðgjöf  
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

[www.vso.is](http://www.vso.is)

**Unnið fyrir:**



Vegagerðin  
Suðurhrauni 3, 210 Garðabæ

## Efnisyfirlit

<b>1</b>	<b>Inngangur</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Umfjöllun</b>	<b>4</b>
2.1	Samanburður á ferðafjölda þeirra sem hafa aðgengi að bíl	4
2.2	Samanburður á ferðafjölda þeirra sem eru á atvinnumarkaði eða ekki borið saman við OECD gagnagrunn	8
2.3	Skoða fjölda og svör þeirra sem fara engar ferðir í síðustu fjórum ferðavenjukönnunum	12
2.4	Samanburður á ferðafjölda eftir fjölda á heimili	19
2.5	Tengsl tímalengdar ferða og fjölda ferða	20
<b>3</b>	<b>Samantekt</b>	<b>22</b>
<b>4</b>	<b>Heimildaskrá</b>	<b>23</b>

## 1 Inngangur

Árið 2019 skilaði VSÓ niðurstöðu rannsóknarverkefnis sem bar saman niðurstöður fyrri ferðavenjukannana, þar kom í ljós að einstaklingar sem eru með bílpróf og með bíl til umráða fara flestar ferðir, að atvinnuþátttaka hefur ekki ráðandi áhrif á ferðamyndun, að aukning sé hjá einstaklingum yfir 60 ára sem fara enga ferð og að algengasti tilgangur ferðar sé að fara heim úr tómstundum, afþreyingum o.þ.h. Einnig kom í ljós að hæsti meðaltími ferða var hæstur þegar einstaklingar fóru heim úr vinnu.

Nú er komið að endurgerð á þessu rannsóknarverkefni og ferðavenjukönnun 2019 borin saman við eldri kannanir. Gerðar hafa verið fimm stórar ferðavenjukannanir á höfuðborgarsvæðinu; árin 2002, 2011, 2014, 2017 og 2019 og hafa þær skilað áþekktum niðurstöðum hvað varðar ferðir á hvern einstakling.

Meginmarkmið þessa verkefnis er því að bera saman niðurstöður ferðavenjukönnunar 2019 við fyrri ár. Það á að gera með því að

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

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

## 2 Umfjöllun

Mikilvægi ferðavenjukannana eru margs konar. Þær gefa mikilvægar upplýsingar fyrir alla þá sem starfa að skipulags- og samgöngumálum. Ferðavenjukannarnir gera fólki kleift að fylgjast með þróun og breytingum á hegðunarmynstri og gefa 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.

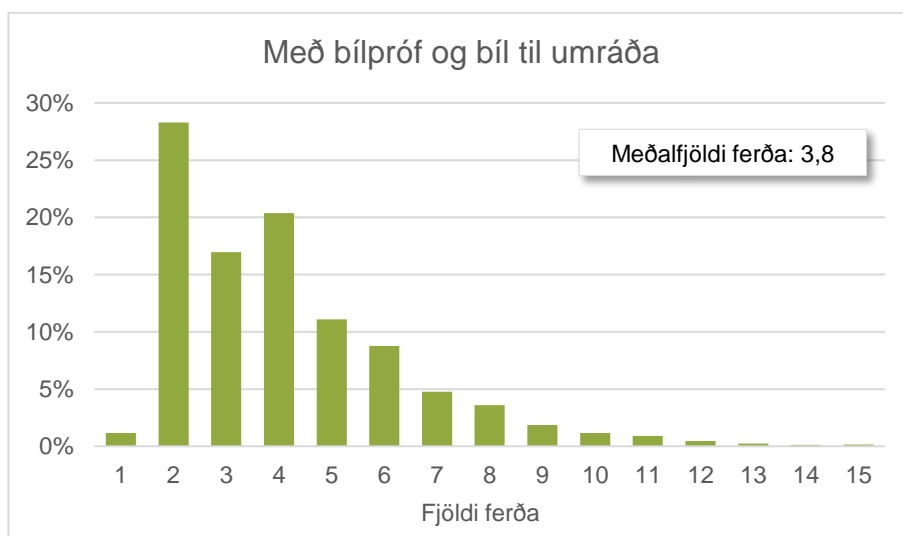
### 2.1 Samanburður á ferðafjölda þeirra sem hafa aðgengi að bíl

Meðal spurninga ferðavenjukönnunar árið 2019 voru „Hefur þú bílpróf“ og „Hefur þú bíl til umráða“ sem benda til aðgengis að bíl. Þátttakendur eldri en 17 ára voru spurð þessara spurninga þar sem ekki er hægt að hafa bílpróf nema að hafa náð 17 ára aldri. Niðurstöður ferðavenjukönnunar sýna að fjöldi þátttakenda sem fara einhverja ferð yfir daginn á höfuðborgarsvæðinu eru 5.855 talsins. Þar á meðal eru 5.156 manns sem eru með bílpróf, 119 manns yfir 17 ára og ekki með bílpróf og 580 manns sem eru undir 17 ára. Flestir þátttakendur sem fóru einhverja ferð hafa bílpróf eða um 88%. Aðeins um 2% þátttakenda eru yfir 17 ára og hafa ekki bílpróf. Þá voru 10% þátttakenda undir 17 ára og því ekki með bílpróf.

Í síðustu fjórum ferðavenjukönnunum þ.e. frá árunum 2011, 2014, 2017 og 2019 hefur hlutfall þátttakenda ekkert breyst og hefur hlutfall þátttakenda í hverri könnun með bílpróf numið 97%. Ferðum með bíl hefur hlutfallslega breyst óverulega þ.e. árin 2011 og 2017 voru 61% allra ferða farnar sem bílstjóri og árin 2014 og 2019 voru 60% allra ferða farnar sem bílstjóri. Því hefur ekki verið mikil breyting á hlutfalli fólks sem hefur bílpróf og hlutfall ferða sem farnar eru sem bílstjóri.

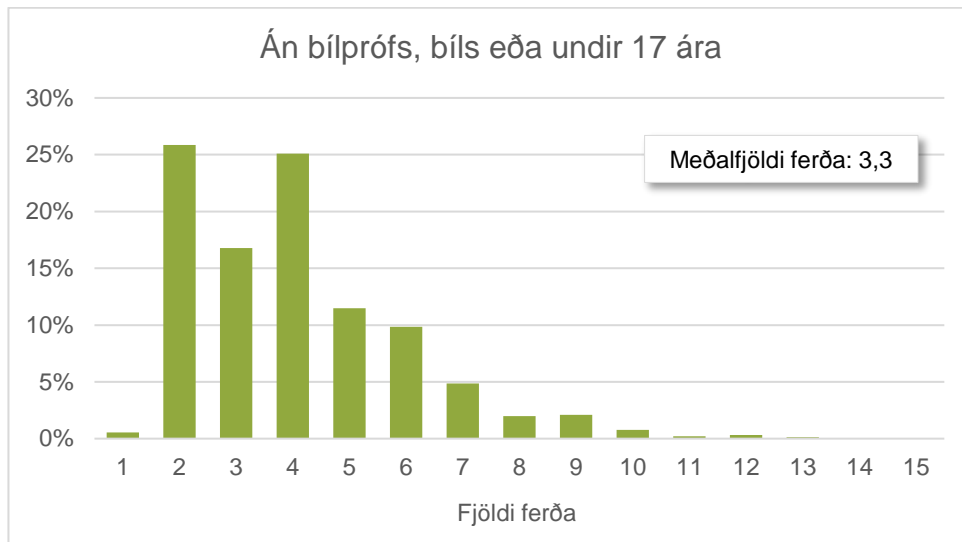
Þeir þátttakendur sem hafa bílpróf voru einnig spurðir hvort þau hefðu bíl til umráða en þeir sem hafa ekki bílpróf gátu ekki svarað þeirri spurningu. Niðurstöður ferðavenjukönnunar 2019 sýna að 94% þeirra sem hafa bílpróf hafa einnig aðgengi að bíl af þeim sem tóku afstöðu og því einungis 6% sem hafa ekki aðgengi að bíl. Gert er ráð fyrir að þau sem eru eldri en 17 ára og ekki með bílpróf hafi ekki aðgengi að bíl.

Ferðadreifing fólks með bílpróf og bíl til umráða má sjá á mynd 2.1. Flestir sem eru með bílpróf og bíl til umráða fara tvær ferðir á dag eða 28%. Næst algengast eru 4 ferðir á dag eða um 20% og síðan 3 ferðir á dag eða 17%. Meðalfjöldi ferða fólks með bílpróf og bíl til umráða er 3,8 ferð á dag.



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

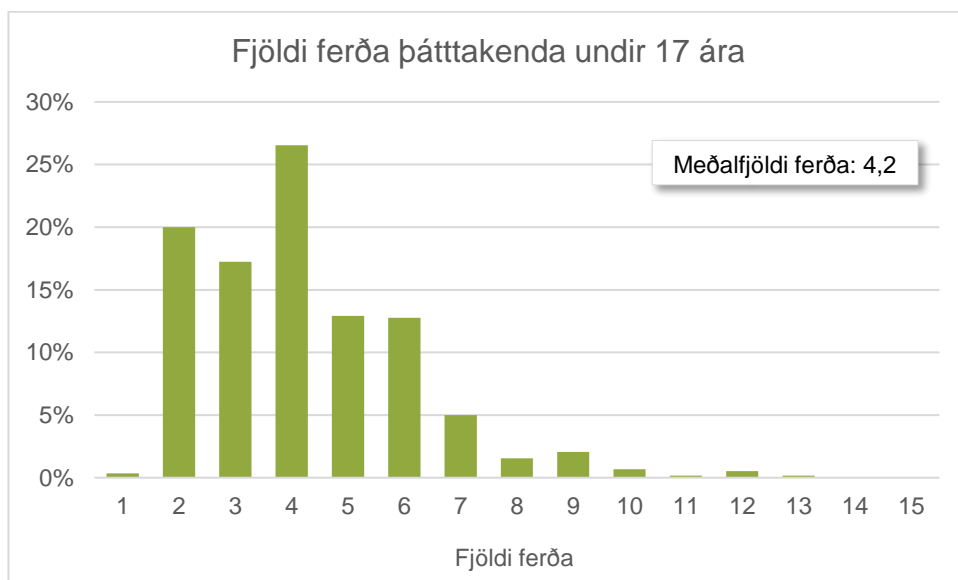
Til að varpa ljósi á ferðafjölda þeirra sem ekki hafa bílpróf, aðgengi að bíl eða eru yngri en 17 ára er sett fram mynd 2.2 sem sýnir ferðadreifingu hópsins. Algengast er að þessi hópur fari tvær ferðir á dag eða 26%. Næst fjórar ferðir eða 25%. Meðalfjöldi ferða fólks án bílprófs, bíl eða undir 17 ára er 3,3 ferðir á dag.



Mynd 2.2. Stuðlarit sem sýnir ferðadreifingu fólks án bílprófs, bíls eða undir 17 ára aldri

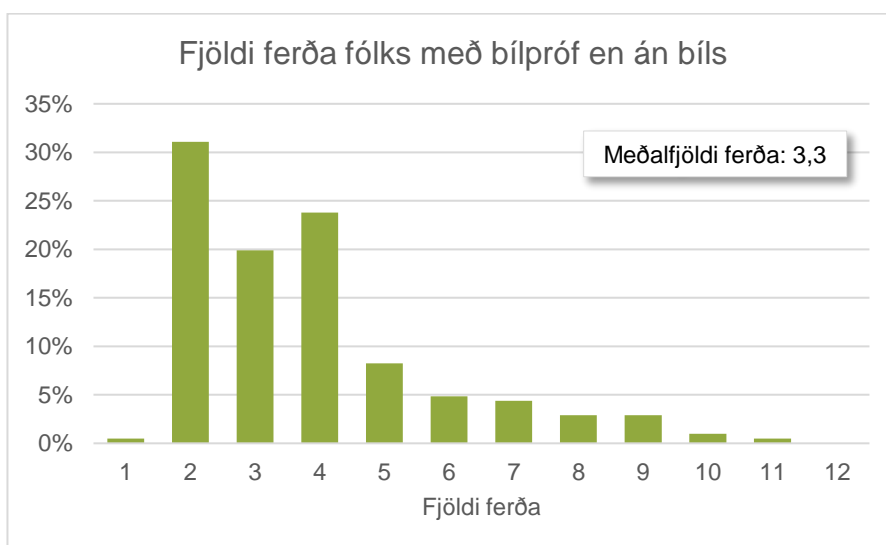
Til að greina enn fremur þann hóp sem hefur ekki bílpróf, bíl eða er undir 17 ára eru settar fram þrjár ýtarlegri greiningar. Þær má sjá á myndum 2.3. - 2.5.

Á mynd 2.3 má sjá ferðadreifingu þátttakenda undir 17 ára. Þessi aldurshópur fer að meðaltali fleiri ferðir en aðrir hópar eða 4,2 ferðir á dag. Flestir fara 4 ferðir á dag eða um 27%.



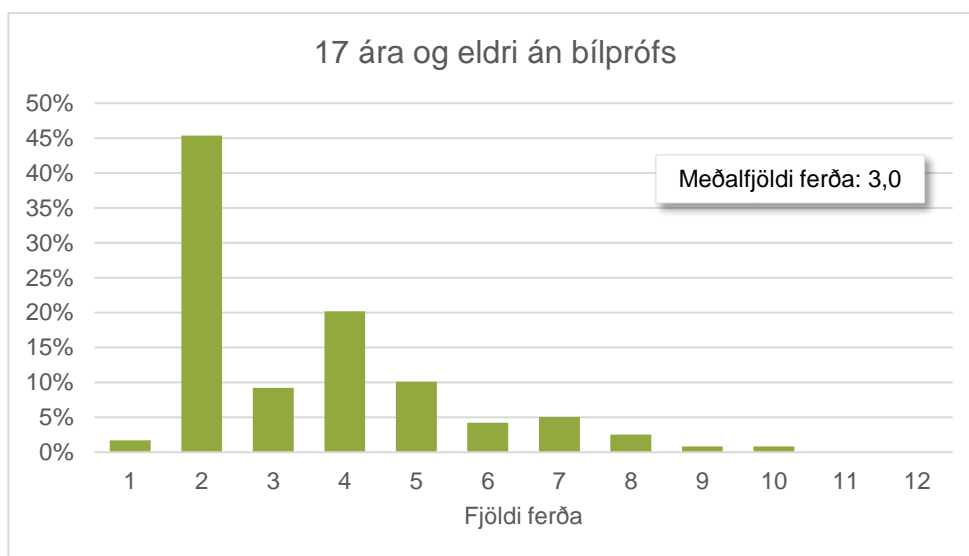
Mynd 2.3. Stuðlarit sem sýnir ferðadreifingu þátttakenda undir 17 ára aldri

Á mynd 2.4. sést ferðadreifing fólks með bílpróf en án bíl til umráða. Af þeim hópi fara flestir 2 ferðir eða 31% og meðalfjöldi ferða er 3,3 ferðir á dag. Því er greinilegt að fólk sem er með bílpróf en hefur ekki bíl til umráða fer færri ferðir heldur en fólk með bílpróf og bíl til umráða.



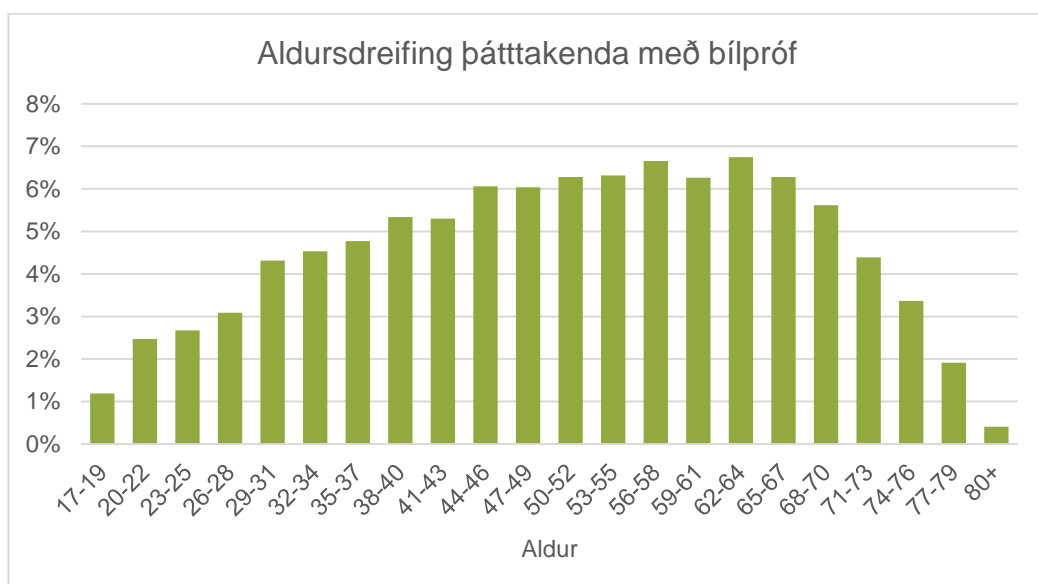
Mynd 2.4. Stuðlarit sem sýnir ferðadreifingu fólks með bílpróf en án bíls til umráða

Þau sem eru 17 ára og eldri og eru ekki með bílpróf fara að meðaltali fæstar ferðir á dag eða 3,0 ferðir. Flestir fara 2 ferðir á dag eða um 45%. Mynd 2.5. sýnir ferðadreifingu fólks 17 ára og eldri sem hafa ekki bílpróf.



Mynd 2.5. Stuðlarit sem sýnir ferðadreifingu fólks 17 ára og eldri sem er ekki með bílpróf

Aldursdreifing þátttakenda sem hafa bílpróf má sjá á mynd 2.6.

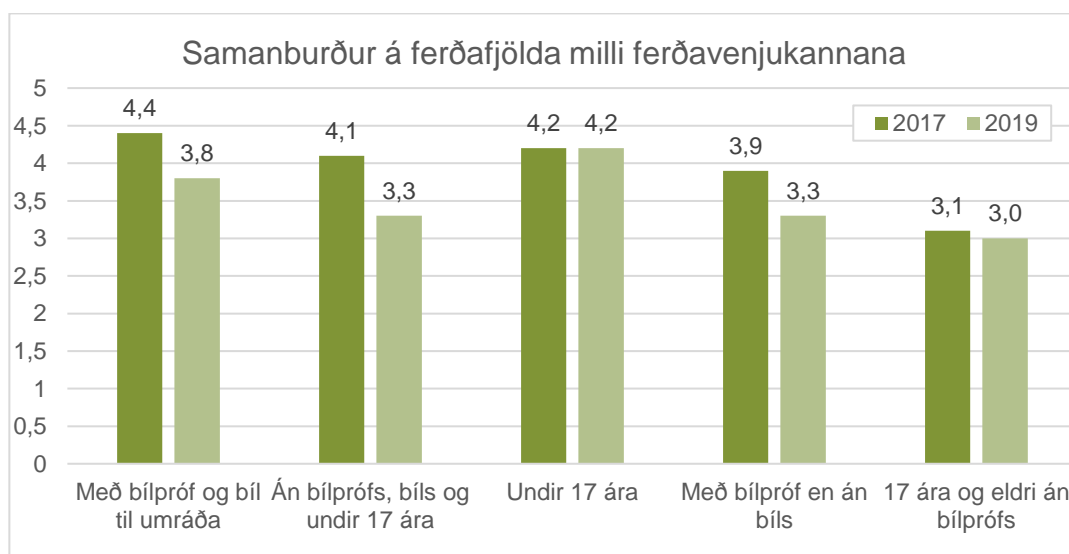


Mynd 2.6. Stuðlarit sem sýnir aldersdreifingu þátttakenda með bílpróf og bíl til umráða.

Sá hópur sem fer flestar ferðir á dag eru þátttakendur sem eru yngri en 17 ára en einstaklingar í þeim hópi fara að meðaltali 4,2 ferðir á dag (mynd 2.3.). Það kemur á óvart þar sem börn undir 17 ára hafa ekki bílpróf né aðgengi að bíl og fara því allar ferðir sínar sem farþegar í bíl, gangandi, hjólandi eða með almenningssamgöngum.

Athyglisvert er að skoða hversu lítil munur er á þeim sem hafa bílpróf og bíl til umráða og þeirra sem ekki hafa bílpróf, bíl eða eru undir 17 ára. Meðalfjöldi ferða sem hafa bílpróf og bíl til umráða er 3,8 ferðir og meðalfjöldi ferða einstaklinga sem hafa ekki bílpróf, eru án bíls eða undir 17 ára er aðeins minni eða 3,3 ferðir. Fólk með bílpróf en hefur ekki bíl til umráða fara jafn margar ferðir eða 3,3 ferðir á dag að meðaltali. Sá hópur sem fer færstar ferðir eru þau sem eru 17 ára og eldri og hafa ekki bílpróf. Meðalfjöldi ferða hjá þeim hópi er 3,0 ferðir á dag.

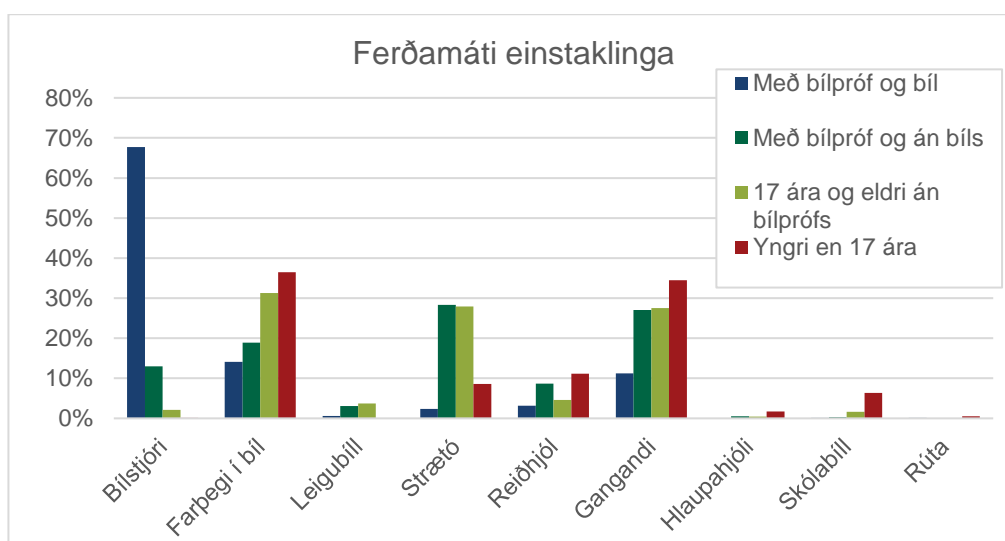
Samanborið við meðalfjölda ferða úr ferðavenjukönnun frá árinu 2017 fæst mynd 2.7. Þar má sjá að í nær öllum tilfellum hafa ferðum fækkan og allra mest hjá þeim sem eru án bílprófs, bíls og undir 17 ára. Hins vegar hafa ferðir einstaklinga undir 17 ára ekkert breyst.



Mynd 2.7. Samanburður á meðalferðafjölda á milli ferðavenjukannana frá árinu 2017 og 2019.



Til að sjá betur skiptingu þeirra sem hafa bílpróf og aðgengi að bíl og þeirra sem ekki hafa bílpróf, aðgengi að bíl eða undir 17 ára þá er sett fram dreifingu ferðamáta einstaklinga í ferðavenjukönnun 2019 á mynd 2.8. Þeir sem eru með bílpróf og aðgengi að bíl fara 68% ferða sinna sem bílstjóri, 14% tilfella sem farþegi í einkabíl, 11% tilfella gangandi, í 3% tilfella á reiðhjóli, í 2% tilfella með strætó og 1% tilfella með leigubíl. Einstaklingar með bílpróf en án bíls fara flestar ferðir sinna sem farþegi í strætó eða í 28% tilfella, í 27% tilfella gangandi, í 19% tilfella sem farþegi í einkabíl, 13% tilfella sem bílstjóri, 9% tilfella með reiðhjóli, 3% tilfella með leigubíl og 1% tilfella með hlaupahjóli. Einstaklingar eldri en 17 ára og án bílprófs fara flestar ferðir sínar sem farþega í bíl eða í 31% tilfella, í 28% tilfella með strætó og gangandi, í 5% tilfella á reiðhjóli, í 4% tilfella með leigubíl og 2% tilfella með skólabíl. Þátttakendur yngri en 17 ára fara flestar ferðir sínar sem farþegi í einkabíl eða í 36% tilfella, í 34% tilfella gangandi, í 11% tilfella á reiðhjóli, í 9% tilfella með strætó, í 6% tilfella með skólabíl og 1% tilfella með rútu.

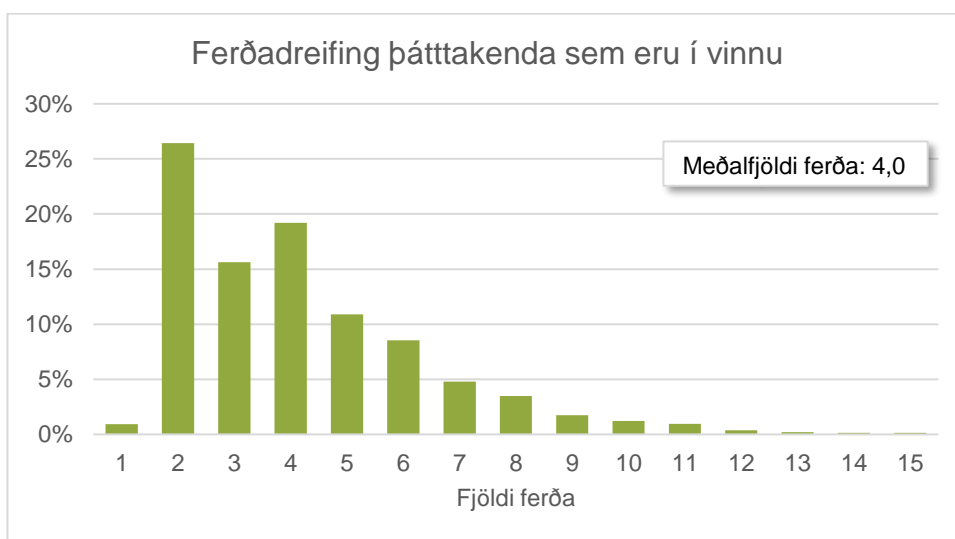


Mynd 2.8. Ferðamáti einstaklinga í ferðavenjukönnun 2019.

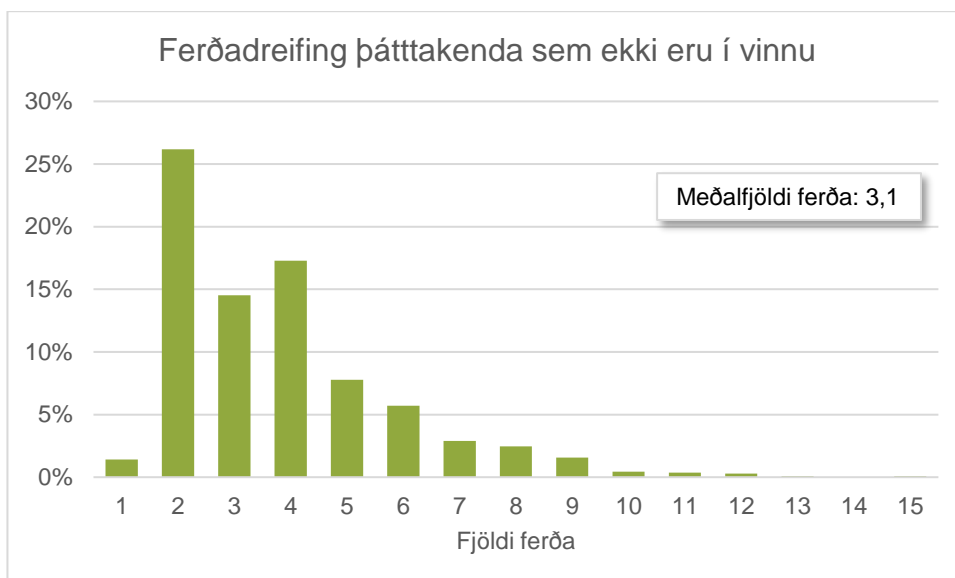
## 2.2 Samanburður á ferðafjölda þeirra sem eru á atvinnumarkaði eða ekki borið saman við OECD gagnagrunn

Þátttakendur á höfuðborgarsvæðinu sem eru á atvinnumarkaði í fullri vinnu eru 3.569 manns og í hlutastarfi eru 824 manns. Því eru alls 4.393 manns á atvinnumarkaði á höfuðborgarsvæðinu eða 77% þátttakenda sem eru eldri en 15 ára. Einungis þátttakendur eldri en 15 ára voru spurðir út í vinnu. Þátttakendur sem stunda nám og eru ekki vinnu teljast falla undir hópinn „ekki í vinnu“.

Á mynd 2.9. og 2.10. má sjá dreifingu ferðafjölda þátttakenda eldri en 15 ára sem eru í vinnu og þátttakenda eldri en 15 ára sem ekki eru í vinnu sem fóru einhverja ferð yfir daginn. Eins og sést er ferðadreifing þeirra sem eru í vinnu og ekki, svipuð og helsti munurinn er sá að hlutfallslega eru fleiri sem ekki eru í vinnu sem fara færri ferðir á dag. Meðaltal ferða þeirra sem ekki eru í vinnu er 3,3 ferðir en 4,0 ferðir fyrir þau sem eru í vinnu. Þátttakendur í bæði vinnu og án fara flestir 2 ferðir á dag og síðan 4 ferðir. Fjöldi þátttakenda sem eru í vinnu en fara enga ferð eru 228 talsins eða um 5% þeirra sem eru í vinnu. Þátttakendur sem ekki eru í vinnu og fara enga ferð eru 254 talsins eða um 19% þátttakenda sem eru ekki í vinnu.

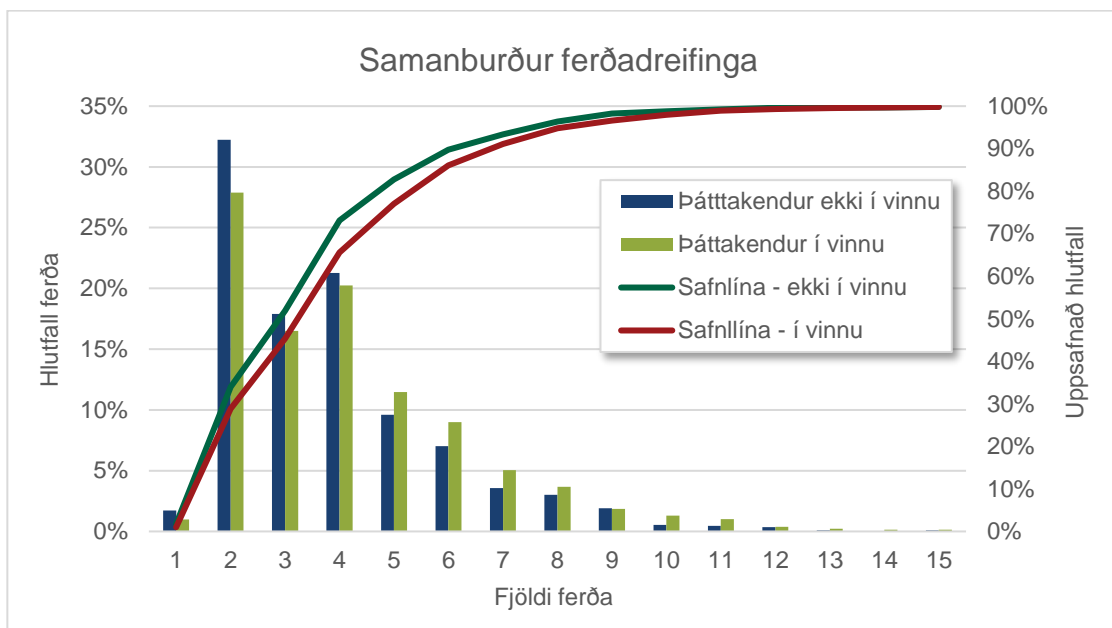


Mynd 2.9. Ferðadreifing þátttakenda sem eru í vinnu samkvæmt ferðavenjukönnun 2019.



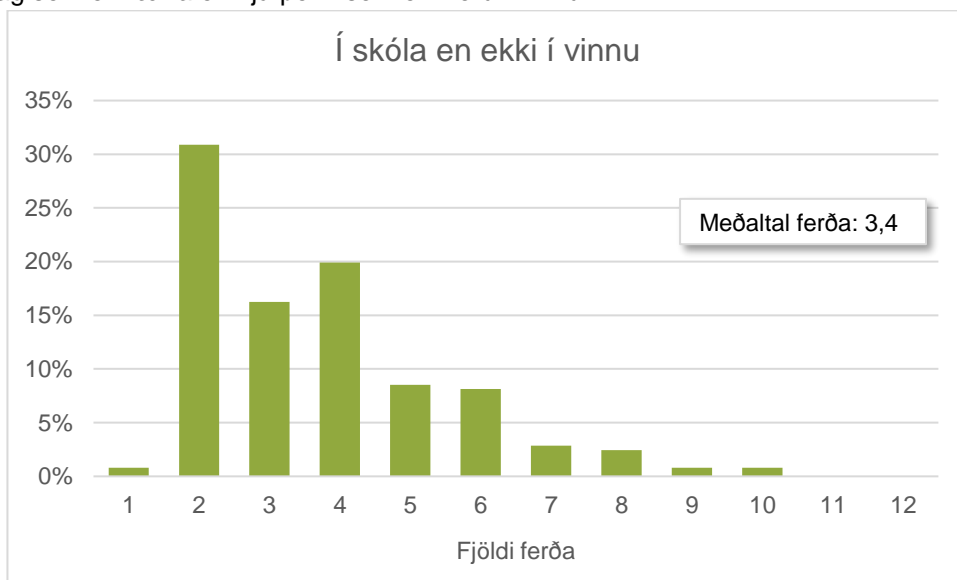
Mynd 2.10. Ferðadreifing þátttakenda sem ekki eru í vinnu samkvæmt ferðavenjukönnun 2019.

Til að fá betri mynd á mismun í ferðafjölda á milli þátttakenda sem eru í vinnu og ekki er sett fram stuðlarit á mynd 2.11. sem sýnir ferðadreifingu með safnlínu fyrir uppsafnað hlutfall beggja.



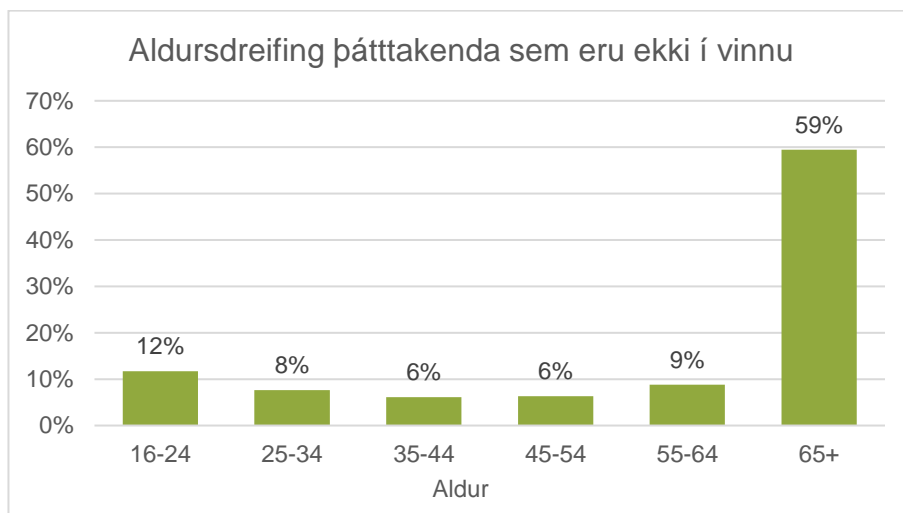
Mynd 2.11. Samanburður ferðadreifinga þátttakenda sem eru í vinnu og þeirra sem ekki eru í vinnu.

Vert er að hafa í huga að þátttakendur sem stunda nám og eru ekki í vinnu samhlíða námi falla undir hópinn „ekki í vinnu“ og því áhugavert að skoða ferðadreifingu þátttakenda sem stunda nám og eru ekki í vinnu á aldrinum 15-25 ára til að athuga ferðadreifingu þeirra eins og sést á mynd 2.12. Meðalfjöldi ferða þessa hóps er 3,4 ferðir á dag sem er hærra en hjá þeim sem ekki eru í vinnu.



Mynd 2.12. Ferðadreifing þátttakenda sem eru í skóla en ekki í vinnu.

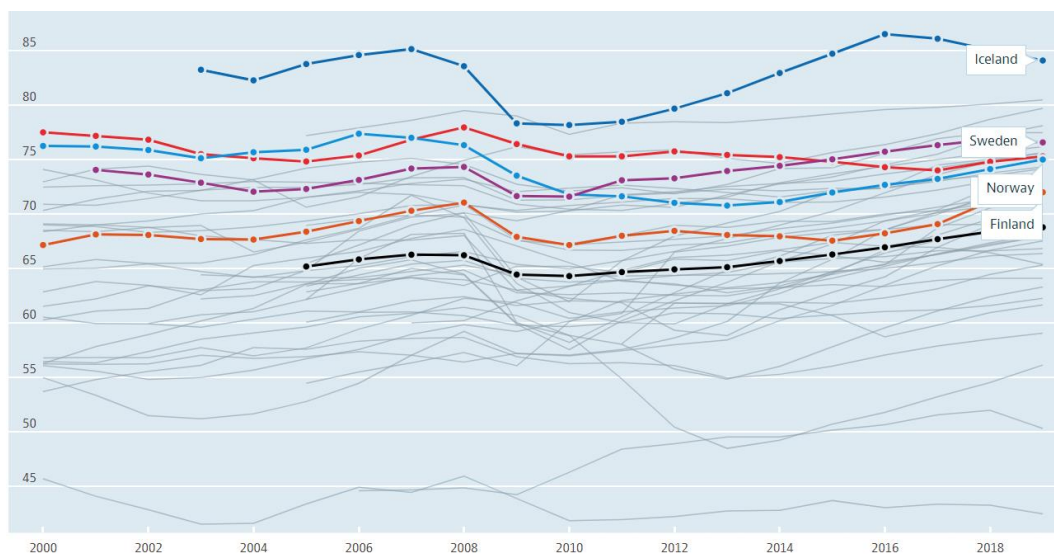
Til að rýna betur í þann hóp sem ekki er í vinnu er vert að skoða aldersdreifingu þeirra. Aldursdreifing þátttakenda sem ekki eru í vinnu og fara einhverja ferð yfir daginn má sjá á mynd 2.13. Meirihlutinn af þeim sem ekki eru í vinnu eru yfir 65 ára eða 59%.



Mynd 2.13. Aldursdreifing þátttakenda sem fara einhverja ferð yfir daginn og ekki eru í vinnu.

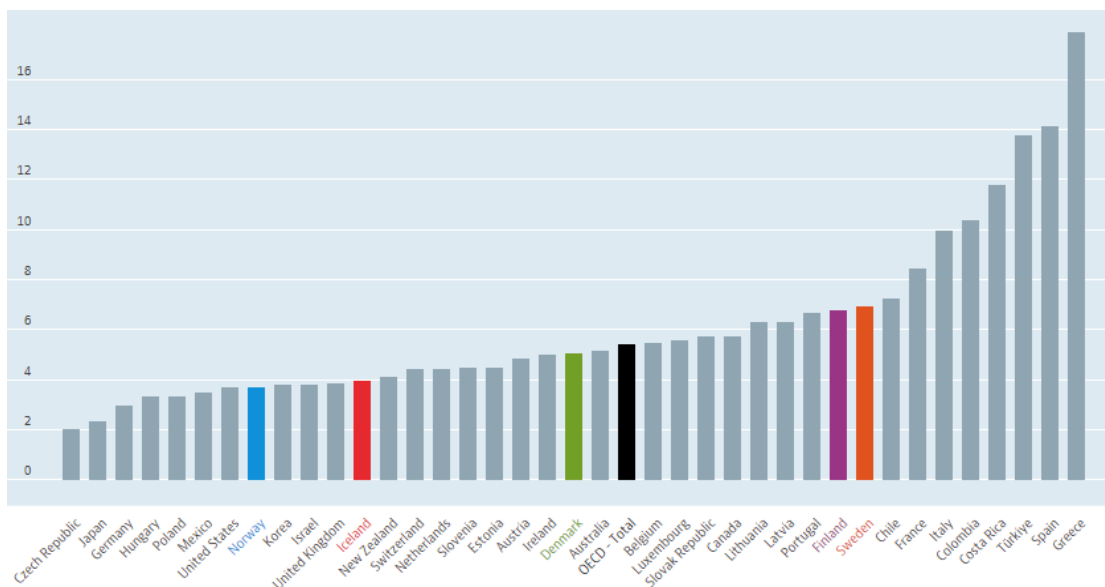
Þegar litið er á aldurshóp vinnandi fólks eins og skilgreint er af OECD þ.e. vinnufært fólk á aldrinum 15-64 ára eru 9,5% þátttakenda atvinnulaus.

Samkvæmt upplýsingagátt OECD er atvinnuþátttaka hæst á Íslandi á meðal OECD ríkja. Atvinnuhlutfall á Íslandi meðal fólks á vinnandi aldri þ.e. vinnufært fólk á aldrinum 15-64 ára er 84%. Meðaltal atvinnuhlutfalls OECD ríkja er 69% og er því atvinnuhlutfall á Íslandi um 15% hærri en meðatalið. Á mynd 2.14. má sjá atvinnuþátttöku OECD ríkja sem hlutfall af vinnandi fólki fyrir árin 2000-2019 sem byggist á upplýsingagátt OECD (OECD Data, 2019).



Mynd 2.14. Atvinnuþátttaka í OECD ríkjum sem hlutfall íbúa á vinnandi aldri (15-64 ára). Svarta línan sýnir vegið meðaltal atvinnuþátttöku allra OECD ríkja. (data.oecd.org)

Hjá upplýsingagátt OECD má einnig sjá tölur um hlutfall atvinnuleysis innan OECD ríkja. Á mynd 2.15 má sjá hlutfall atvinnuleysis meðal OECD ríkja sem hlutfall af vinnandi fólki árið 2019. Hlutfall atvinnuleysis er 3,9% á Íslandi og er atvinnuleysi á Íslandi meðal 12 lægstu. Meðaltalhlutfall atvinnuleysis fyrir OECD ríki er 5,4% og er Ísland með töluvert lægra hlutfall atvinnuleysisi. Árið 2017 var Ísland með lægsta hlutfall atvinnuleysis meðal OECD ríkja en þá var hlutfall atvinnuleysis 2,7% og því hefur atvinnuleysi aukist um 1,2% frá árinu 2017 til ársins 2019.



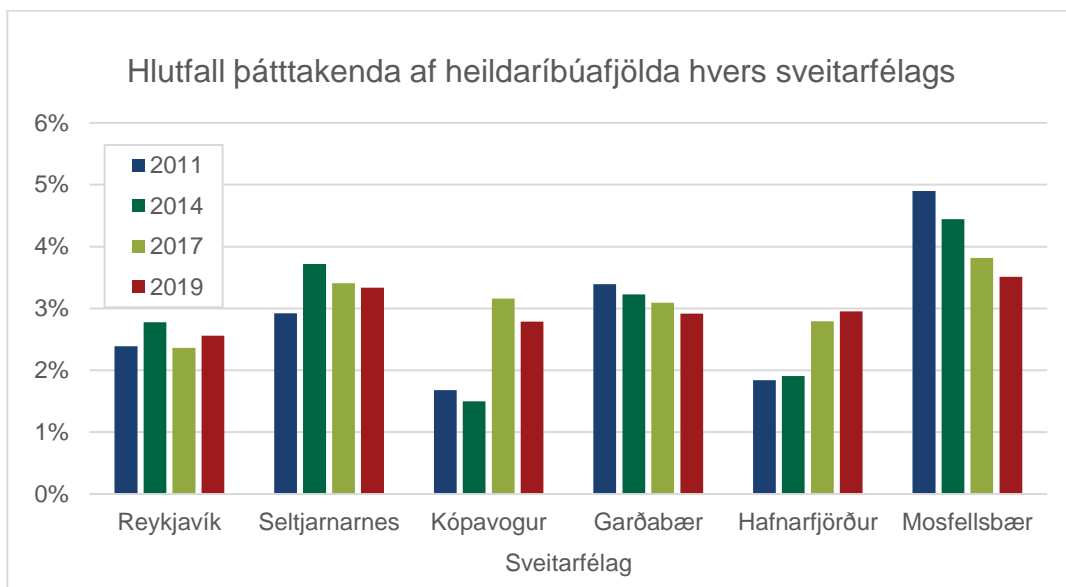
Mynd 2.15. Atvinnuleysi sem hlutfall vinnuafis í OECD ríkjum árið 2019. (data.oecd.org)

Af þessu má sjá að Ísland er með einna hæstu atvinnuþáttöku. Ekki er þó mikill munur á ferðadreifingu fólks sem er í vinnu og ekki. Því hefur það ekki afgerandi áhrif á ferðadreifingu fólks að vera ekki í vinnu þar sem sá hópur ferðast mikið eða að meðaltali 3,8 ferðir samanborið við 4,2 ferðir þátttakenda í vinnu.

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

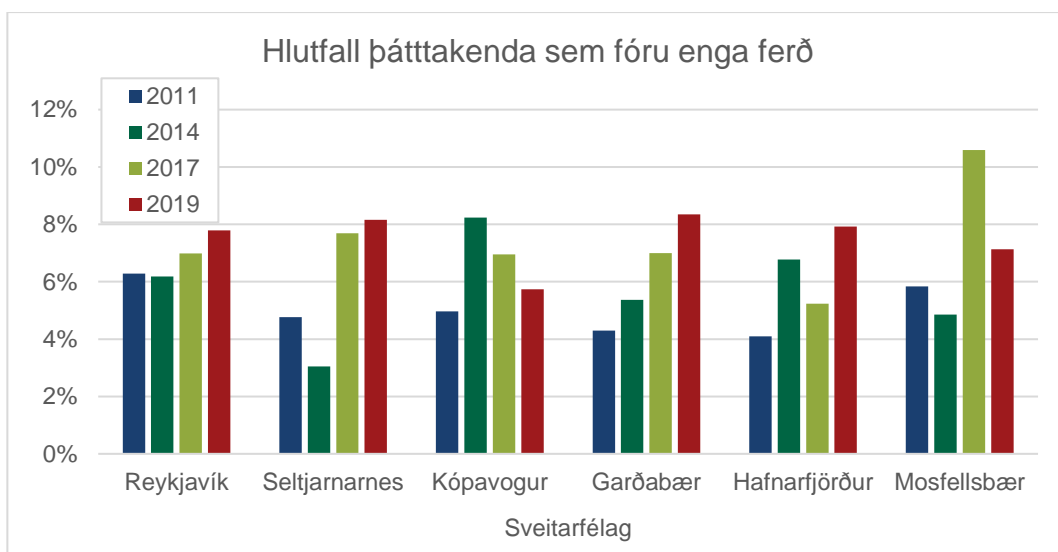
Ferðavenjukönnun fyrir höfuðborgarsvæðið hefur verið lögð fram fjórum sinnum eða á árunum 2011, 2014, 2017 og 2019. Svipaðar spurningar hafa verið lagðar fyrir í hvert skipti með smávægilegum breytingum. Mikilvægt er að bera saman fyrri niðurstöður kannana til að athuga breytingar og koma auga á breytingar milli kannana sem gæti gefið í skyn einhverja ákveðna þróun.

Fyrst er skoðað hlutfall þátttakenda af heildaríbúafjölda hvers sveitarfélags fyrir hverja könnun fyrir sig samanber mynd 2.16. Mikilvægi þess er að athuga samræmi milli kannana og mögulega breytingu. Óveruleg breyting er á hlutfalli þátttakenda í Reykjavík, Seltjarnarnesi og Garðabæ á milli kannana. Hækkun var á hlutfalli þátttakenda í Kópavogi árið 2017 þar sem hlutfall þátttakenda hækkaði um 1,7%. Síðan þá hefur breyting á hlutfalli þátttakenda verið óveruleg í Kópavogi. Hlutfall þátttakenda í Mosfellsbæ hefur lækkað um 0,5% á milli kannana.



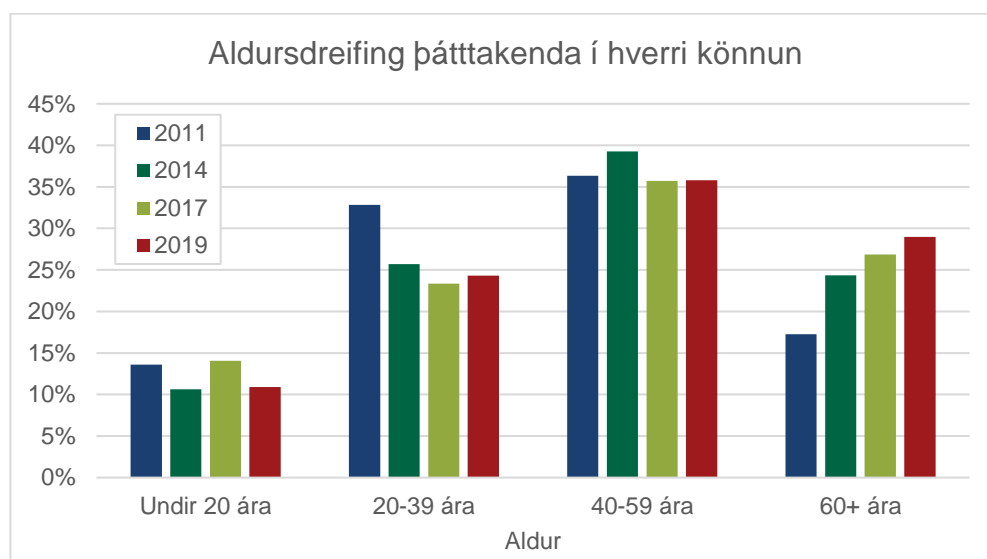
Mynd 2.16. Hlutfall þátttakenda síðustu fjögurra ferðavenjukannana af heildaríbúafjölda hvers sveitarfélags.

Mynd 2.17. sýnir síðan hlutfall þátttakenda sem fóru enga ferð í hverri ferðavenjukönnun fyrir sig í hverju sveitarfélagi. Í Reykjavík, Seltjarnarnesi, Garðabæ og Hafnarfirði hefur hlutfallið aukist á meðan hlutfallið í Kópavogi og Mosfellsbæ hefur lækkað. Nánar tiltekið hefur hlutfallið lækkað um 3% í Mosfellsbæ frá árinu 2017.



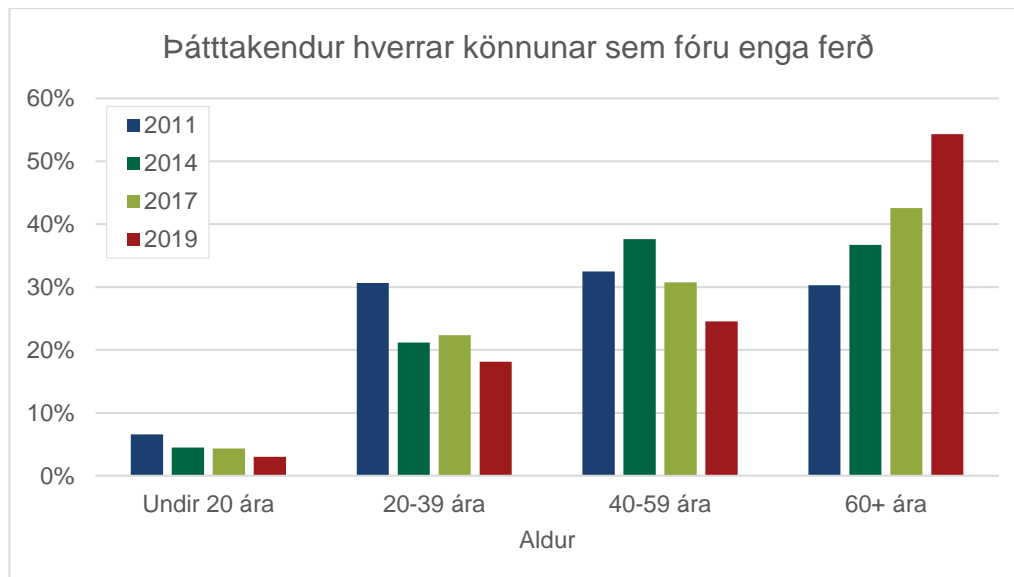
Mynd 2.17. Hlutfall þátttakenda hvers sveitarfélags sem fóru enga ferð í síðustu fjórum ferðavenjukönnunum.

Dreifingu aldursbila þátttakenda í hverri ferðakönnun fyrir sig má sjá á mynd 2.18. Þátttakendum hefur fjölgað mest fyrir aldurshópin 60 ára og eldri og breyst óverulega á aldursbilum undir 20 ára, 20-39 ára og 40-59 ára.



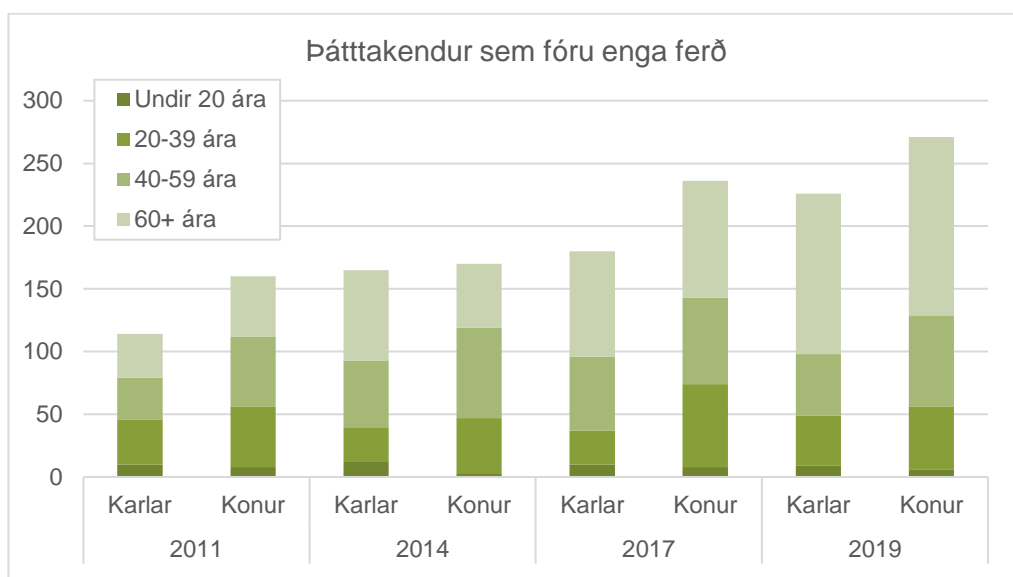
Mynd 2.18. Dreifing þátttakenda í síðustu fjórum ferðavenjukönnunum eftir aldersbilum m.v. alla þátttakendur.

Þegar horft er á aldersdreifingu þátttakenda sem fara enga ferð yfir daginn í síðustu fjórum ferðavenjukönnunum fæst mynd 2.19. Mesta aukning á engum ferðum þátttakenda er meðal 60 ára og eldri en athyglisvert er að þeim fjölgar stöðugt sem fara enga ferð í þeim hóp. Aukningin nemur 12% frá árinu 2017 til 2019. Í öllum hinum aldersflokkunum hefur þátttakendum fækkað og mest um 6% í aldersflokki 40-59 ára frá árinu 2017 til 2019.



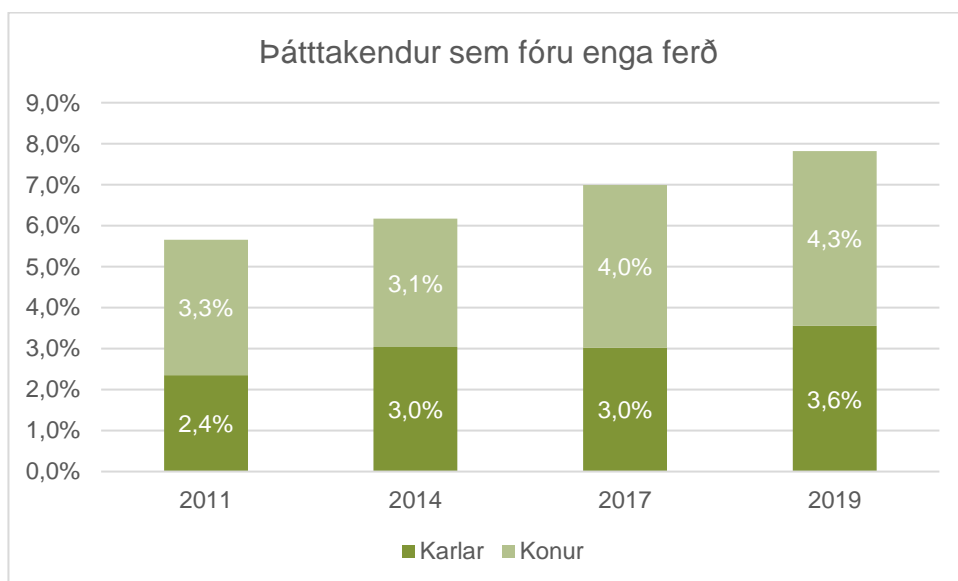
Mynd 2.19. Dreifing þátttakenda í síðustu fjórum ferðavenjukönnunum sem fóru enga ferð þar sem hlutfall er m.v. aldersbil

Til að greina betur ferðavenjur þátttakenda sem fara enga ferð er vert að skoða skiptingu milli kynja. Á mynd 2.20. má sjá dreifingu þátttakenda miðað við aldersbil og kyn fyrir hverja ferðavenjukönnun fyrir sig. Í öllum ferðavenjukönnunum er algengara að konur fari engar ferðir.



Mynd 2.20. Dreifing þátttakenda í síðustu fjórum ferðavenjukönnunum sem fóru enga ferð eftir kyni og aldri.

Ef einungis er horft á dreifingu milli kynja en ekki aldurshópa má sjá á mynd 2.21. að dreifingin er mjög svipuð en fleiri konur fara engar ferðir.



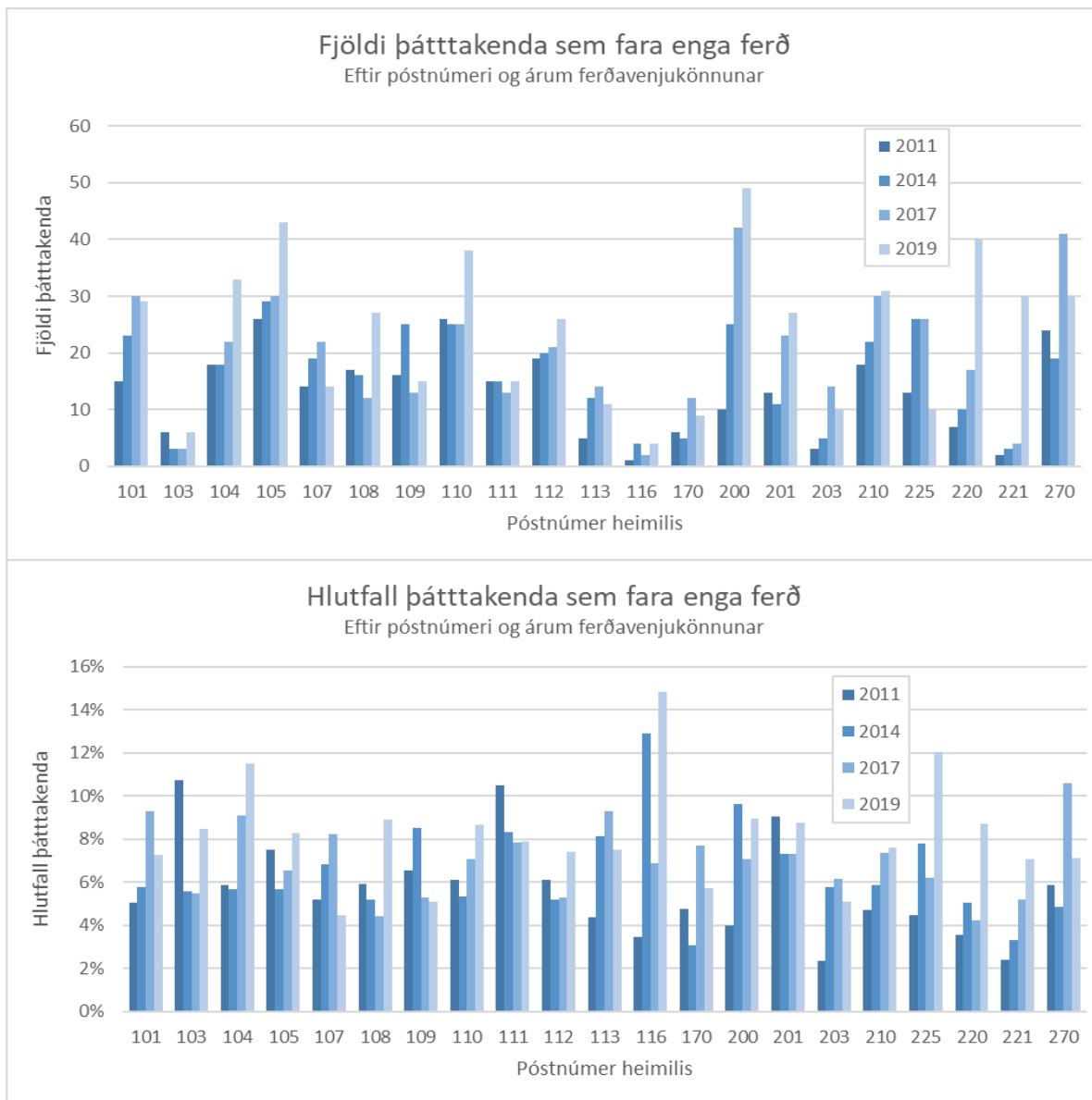
Mynd 2.21. Dreifing þátttakendur í síðustu fjórum ferðavenjukönnunum sem fóru enga ferð eftir kyni.

Í ferðavenjukönnun 2011 voru í heildina 4.847 þátttakendur og þar af voru 274 sem fóru enga ferð yfir daginn eða 5,7%. Í könnuninni 2014 voru í heildina 5.428 sem tóku þátt og af þeim fóru 335 enga ferð yfir daginn, eða 6,2%. Í 2017 könnuninni voru 5.950 þátttakendur og þar af 416 sem fóru enga ferð yfir daginn eða 7%. Í 2019 könnuninni voru 6.370 þátttakendur og af þeim 497 sem fóru enga ferð yfir daginn, eða 7,8%. Heildarfjöldi þátttakenda í ferðavenjukönnun 2014 óx um 12% frá árinu 2011, um 10% árið 2017 og um 8% árið 2019. Hins vegar óx fjöldi þeirra sem fór enga ferð um 22% milli kananna árin 2014 og 2011, um 24% milli 2017 og 2014, og um 19% milli 2019 og 2017.

Ef skoðað er hvernig þátttakendur sem fara enga ferð yfir daginn dreifast á milli pósnúmera á höfuðborgarsvæðinu fæst mynd 2.22. Þar sést annars vegar fjöldi þátttakenda sem fara enga ferð yfir daginn eftir pósnúmeri og árum ferðavenjukannana og hins vegar hlutfall þátttakenda sem fer enga ferð miðað við heildarfjölda þátttakenda.

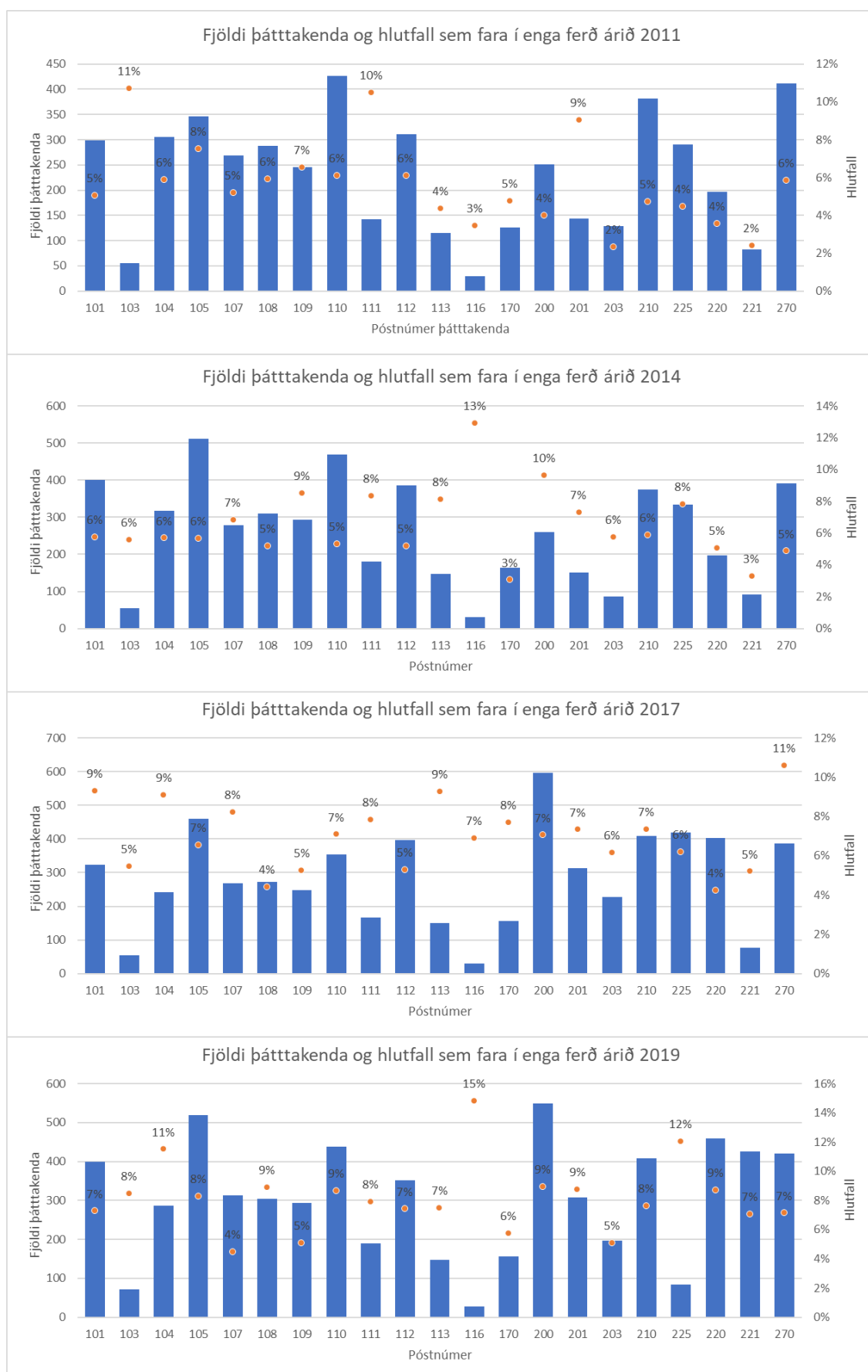


Mesti fjöldi þátttakenda sem fóru engu ferð árið 2019 voru 49 manns í 200 Kópavogi en það er einungis 9% af heildarþátttakendum í því póstnúmeri á meðan hæsta hlutfall þátttakenda sem fóru engu ferð var 15% í 116 Reykjavík (Kjalarnes) eða 4 manns.



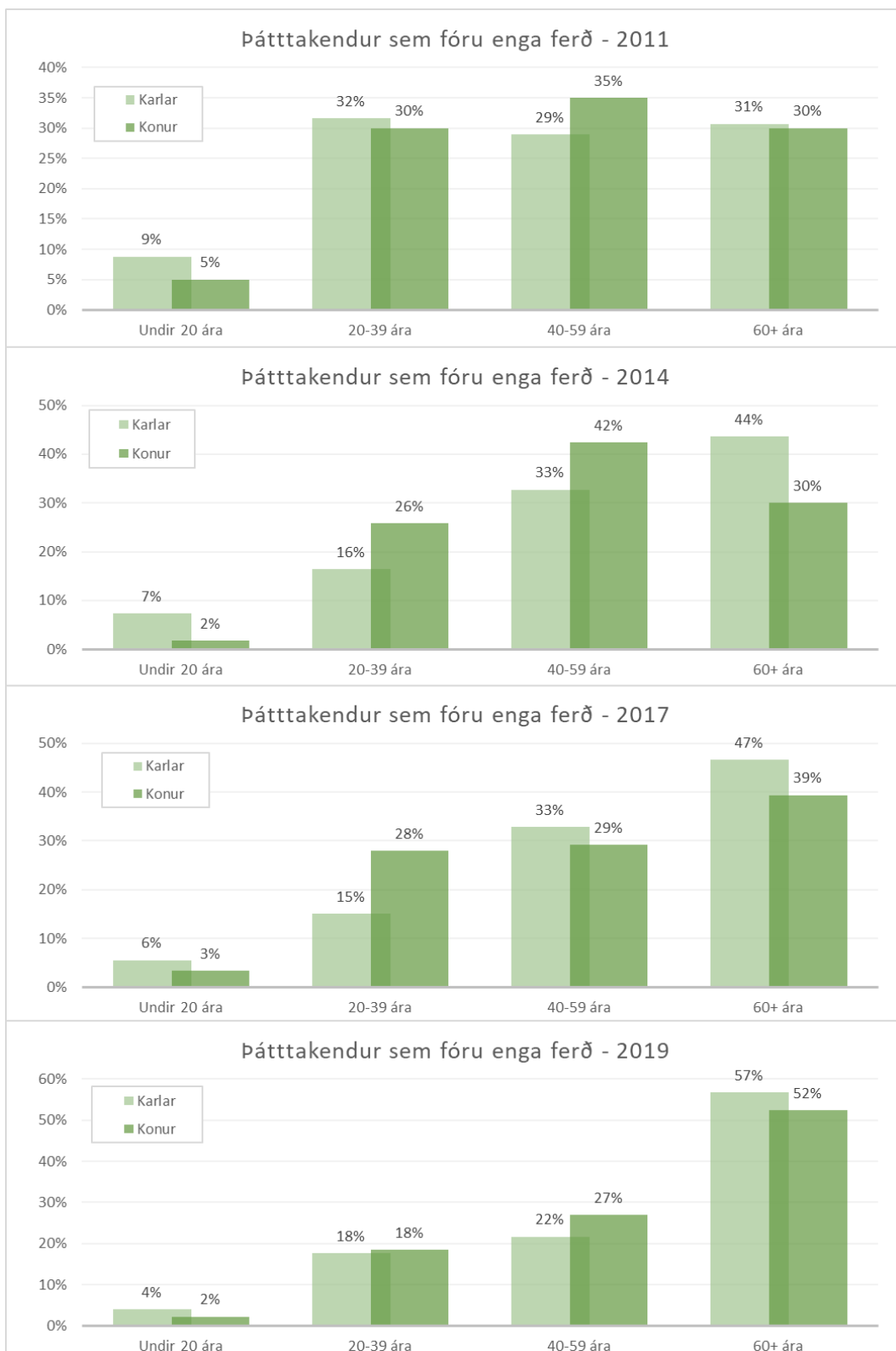
Mynd 2.22. Efra stöplari sýnir fjölda þátttakenda sem fara engu ferð yfir daginn og neðri sýnir hlutfall þátttakenda sem fara engu ferð eftir póstnúmeri og árum ferðavenjukönnunar.

Á mynd 2.23. er tekið saman fjöldi þátttakenda í hverri könnun og hlutfall þeirra sem fara engu ferð. Þar sést að árið 2011 voru flestir þátttakendur í póstnúmeri 110 (um 420 talsins) en hlutfallslega flestir í póstnúmeri 103 (10,7%). Árið 2014 voru flestir þátttakendur í póstnúmeri 105 (um 500 talsins) en hlutfallslega flestir í póstnúmeri 116 (12,9%). Árið 2017 voru flestir þátttakendur í póstnúmeri 200 (um 600 talsins) en hlutfallslega flestir í póstnúmeri 270 (10,7%). Árið 2019 voru flestir þátttakendur í póstnúmeri 200 (um 550 talsins) en hlutfallslega flestir sem fóru engu ferð í póstnúmeri 116 (15%).



Mynd 2.23. Samanburður milli kannana eftir póstinúmerum á fjölda þátttakenda og hlutfalli þeirra sem fara enga ferð.

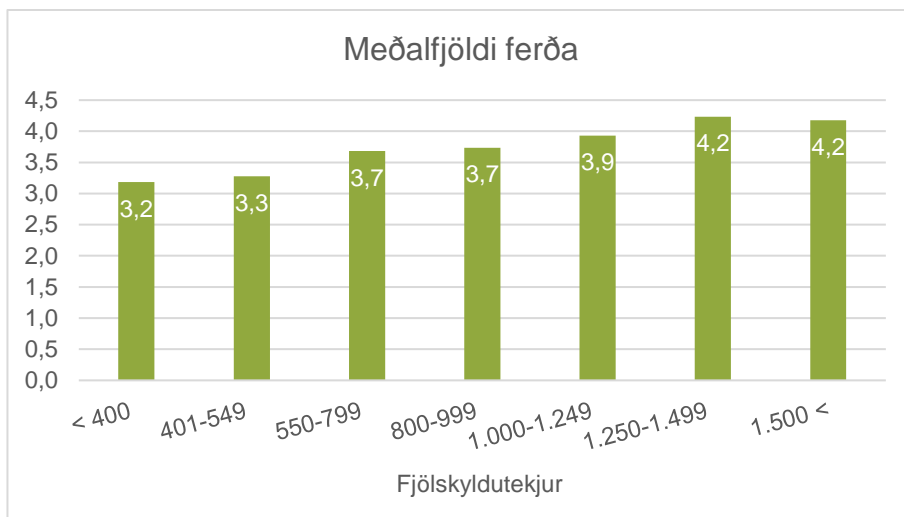
Þegar mengi þátttakenda er brotið niður eftir kyni og aldersbilum fæst mynd 2.24. Þar sést að aldurshópurinn 60+ sem fara enga ferð yfir daginn hefur aukist frá því að vera um 30% af þátttakendum sem fóru enga ferð árið 2011 í um 55% þátttakenda árið 2019. Greinilegt er að aldurshópur 60 ára og eldri fer vaxandi og undir 20 ára fer minnkandi.



Mynd 2.24. Skipting þátttakenda síðustu fjögurra kannana sem fóru enga ferð eftir ári kannana, kyni og aldri.

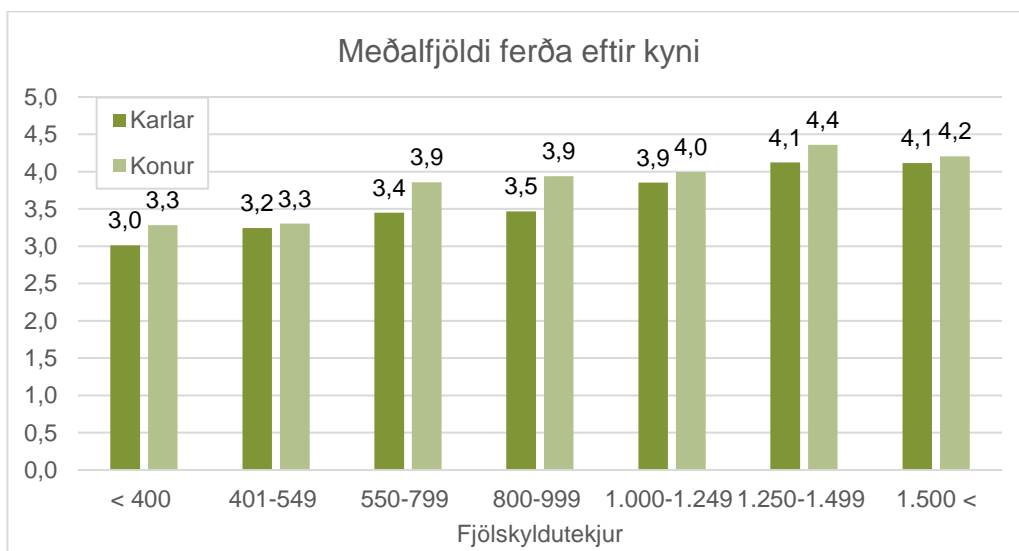
## 2.4 Samanburður á ferðafjölda eftir fjölda á heimili

Í ferðavenjukönnun 2019 voru þátttakendur ekki spurðir út í fjölda sem búa á heimilinu líkt og önnur ár. Því er ekki hægt að bera saman ferðafjölda eftir fjölda á heimili. Eina spurningin sem bendir til tengingu fjölda ferða við heimili er spurning um fjölskyldutekjur. Því er hægt að athuga hvort samband sé á milli fjölskyldutekna og fjölda ferða. Einungis þátttakendur eldri en 17 ára voru spurðir þessara spurningu. Á mynd 2.25. má sjá meðalfjölda ferða þátttakenda eldri en 17 ára miðað við fjölskyldutekjur. Hæsti meðalfjöldi ferða er 4,2 ferðir á dag en það er fyrir tekjuhópana 1.250-1.499 þúsund krónur og yfir 1.500+ þúsund krónur á mánuði. Lægsti meðalfjöldi ferða er fyrir tekjuhópin undir 400 þúsund krónur á mánuði eða 3,2 ferðir á dag. Eins og sjá má þá eykst tíðni ferða með aukningu tekna fjölskyldu. Engin samabærileg greining hefur verið gerð úr fyrri ferðavenjukönnunum og því ekki hægt að segja til um ákveðnar breytingar milli kannana.



Mynd 2.25. Meðalfjöldi ferða miðað við fjölskyldutekjur þátttakenda eldri en 17 ára.

Vert er að athuga hvort einhver munur sé á ferðavenjum á milli kynjanna og því sýnir mynd 2.26 meðalfjölda ferða m.v. fjölskyldutekjur og kyn. Eins og sést þá fara konur að meðaltali fleiri ferðir í öllum tekjubílum.



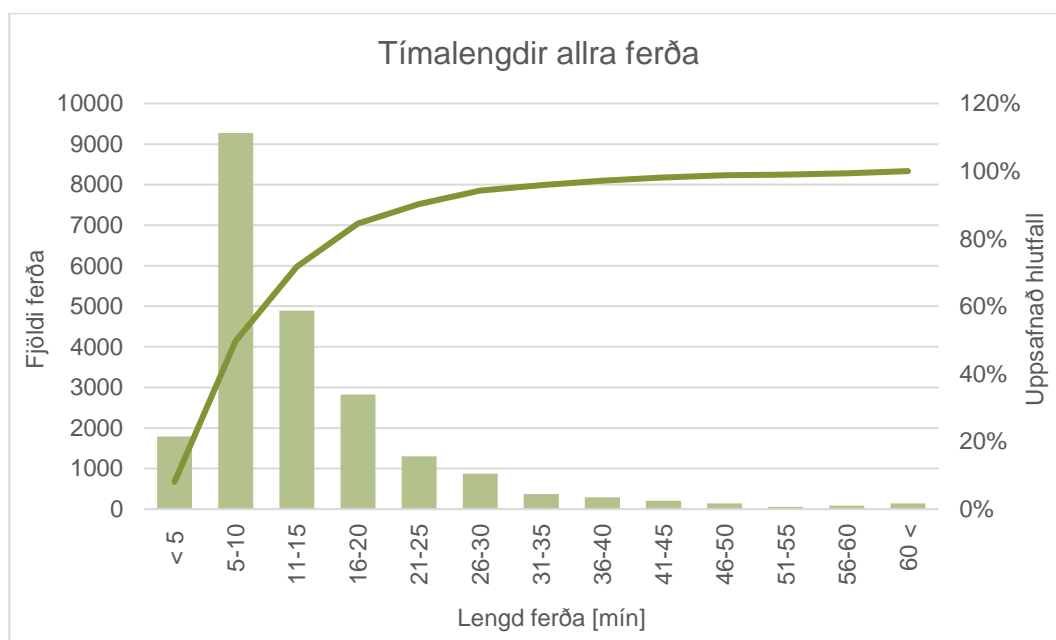
Mynd 2.26. Meðalfjöldi ferða miðað við fjölskyldutekjur eftir kyni.

## 2.5 Tengsl tímalengdar ferða og fjölda ferða

Fjöldi ferða á höfuðborgarsvæðinu í ferðavenjukönnun 2019 var 24.141 og af þeim voru 1.868 sem skráðu ekki lengd ferðar eða 8% af öllum skráðum ferðum. Hægt var að skrá valmöguleikan „vil ekki svara“ eða „veit ekki“ fyrir upphafs- eða endatíma sem gæti útskýrt þessa skráningu. Jafnframt eru 10 ferðir þar sem tímalengd ferðar er núll. Tilgangur 28 ferða var skráðar sem „vil ekki svara“ eða „veit ekki“ og 107 sem skráðu „veit ekki“ sem ferðamáta.

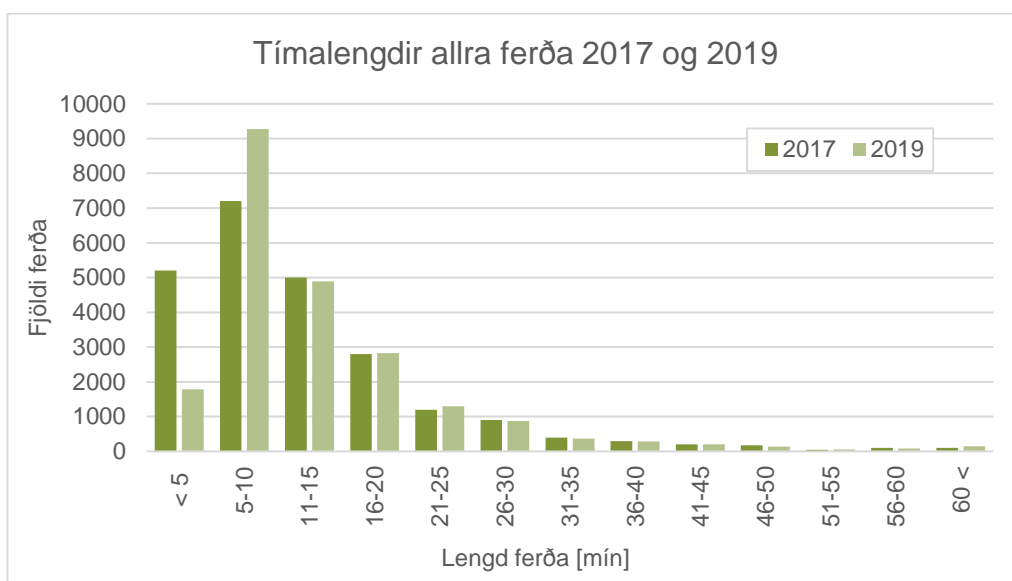
Svör sem taka enga afstöðu þ.e. svara spurningu um lengd og tilgang ferða sem „veit ekki“ eða „vil ekki svara“ verður sleppt í frekari greiningum.

Þegar „vil ekki svara“ og „veit ekki“ er tekið út er fjöldi ferða með skráða lengd 22.245 og á mynd 2.27 má sjá hversu margar ferðir eru farnar og lengd ferða. Flestar ferðir eru á bilinu 5-10 mínútur og eru 99,4% ferða styttri en 60 mínútur og 94,2% ferða styttri en 30 mínútur. Því er augljóst að flestar ferðir eru stuttar ferðir.



Mynd 2.27. Tímalengdir allra ferða í ferðavenjukönnun 2019.

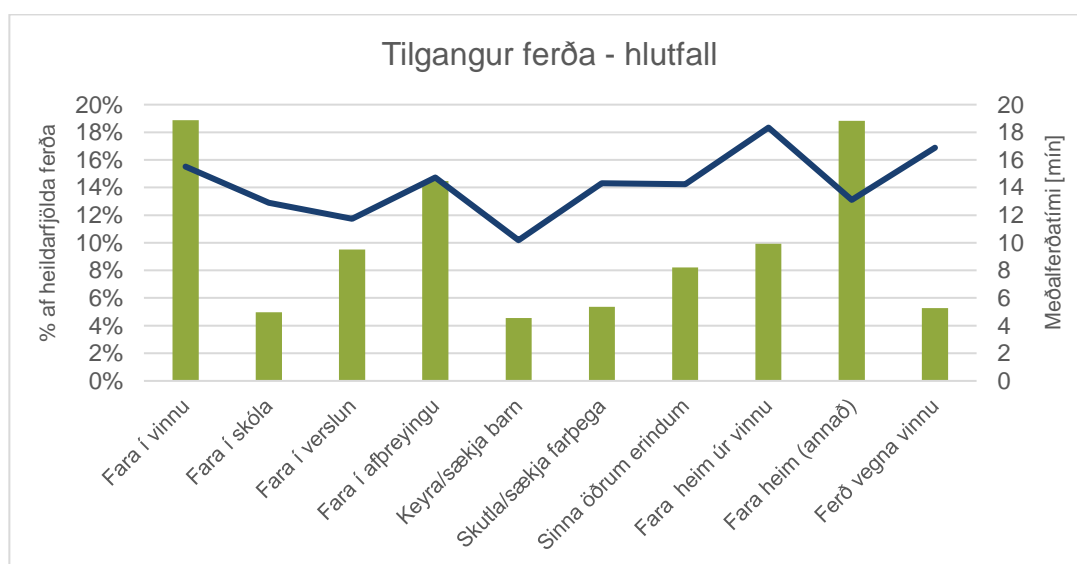
Þegar borið er saman lengd ferða á milli ferðavenjukönnun frá árinu 2017 og 2019 fæst mynd 2.28. Ferðum yfir 5 mínútum hefur fækkað töluvert á milli kannana og ferðum á milli 5-10 mínútur fjölgað þess í stað. Hins vegar eru um 95% ferða í báðum könnunum undir 30 mínútur.



Mynd 2.28. Tímalengdir allra ferða í ferðavenjukönnun 2017 og 2019.

Á mynd 2.29 má sjá skiptingu ferða eftir ferðatilgangi. Algengasti tilgangur ferða er „Fara í vinnu“ og „Fara heim (annað)“ þar sem bæði eru um 19% allra ferða. Þar á eftir er „Fara í afþreyingu“ sem er um 14% ferða. Einungis 10% ferða eru „Fara heim úr vinnu“ sem sýnir að fólk fer ekki beint heim úr vinnu eins oft og það fer beint í vinnu.

Hins vegar er meðaltími ferða hæstur fyrir „Fara heim úr vinnu“ eða 18 mínútur og helsta ástæðan er líklega að flestar ferðir heim úr vinnu eru farnar á háannatíma og taka þ.a.l. lengri tíma. Lægsti meðalferðatíminn er 10 mínútur með þann tilgang að „keyra/sækja barn“.



Mynd 2.29. Skipting ferða í ferðavenjukönnun 2019 eftir ferðatilgangi ásamt meðalferðatíma fyrir hvern ferðatilgang.

### 3 Samantekt

Tilgangur þessa verkefnis var helst að bera saman niðurstöður ferðavenjukönnunar 2019 fyrir höfuðborgarsvæðið við ferðavenjukannanir frá árunum 2017, 2014 og 2011 og leita svara við spurningum sem settar eru fram í inngangi. Megináhersla er þó lögð á 2019 könnunina.

Flestar ferðir fara þeir einstaklingar sem eru yngri en 17 ára sem kemur á óvart þar sem þau hafa ekki bílpróf né aðgengi að bíl. Meðalfjöldi ferða einstaklinga með bílpróf og bíl til umráða er hins vegar ekki mikið minni en ferðir einstaklinga yngri en 17 ára. Einstaklingar með bílpróf en án bíls fara umtalsvert færri ferðir en þeir sem hafa bílpróf og bíl til umráða. Sá hópur sem fer færstar ferðir eru einstaklingar eldri en 17 ára sem hafa ekki bílpróf. Tilvist bílprófs hefur því greinilega mikil áhrif á ferðahegðum einstaklinga.

Af OECD ríkjunum er atvinnuþátttaka hæst á Íslandi meðal vinnufærs fólks. Hlutfall atvinnuleysis á Íslandi er meðal 12 lægstu meðal OECD ríkja árið 2019 og er Ísland með einna hæstu atvinnuþátttöku sem gerist. Ekki er þó mikill munur á ferðadreifingu fólks sem er í vinnu og ekki þótt meðalfjöldi ferða án vinnu sé minni en þeirra með vinnu. Því hefur það ekki afgerandi áhrif á ferðadreifingu fólks að vera ekki í vinnu þar sem sá hópur ferðast mikið. Hlutfallslega eru fleiri án atvinnu sem fara 4 fáar ferðir (fjórar eða færri) heldur en fólk í vinnu.

Þátttakendur sem fara enga ferð yfir daginn hefur aukist og var um 8% árið 2019. Þegar horft er á fjölda einstaklinga sem fara enga ferðir og skiptingu á milli póstnúmeri voru flestir árið 2011 í póstnúmeri 110 sem fóru enga ferð en hlutfallslega flestir þátttakendur í póstnúmeri 103. Árið 2014 voru flestir þátttakendur í póstnúmeri 200 en hlutfallslega þátttakendur í póstnúmeri 116. Árið 2017 voru flestir þátttakendur í póstnúmeri 200 en hlutfallslega flestir í póstnúmeri 270. Árið 2019 voru flestir þátttakendur í póstnúmeri 200 en hlutfallslega flestir sem fóru enga ferð í póstnúmeri 116. Í síðustu þremur ferðavenjukönnunum (2014, 2017, 2019) hafa hlutfallslega flestir þátttakendur í póstnúmeri 116 farið enga ferð. Þessi gögn gefa ekki til kynna einhverja sérstaka leitni en þegar mengið er brotið niður á milli aldursbila sést að aldurshópurinn 60+ sem fara enga ferð yfir daginn hefur aukist. Þetta sýnir að það sé greinileg fjölgun einstaklinga í þessum aldurflokki sem fara enga ferð yfir daginn og er vert að athuga frekar hvað veldur þessu.

Í ferðavenjukönnun árið 2019 var ekki spurt um fjölda á heimilinu og því ekki hægt að framkvæma greiningu sem ber saman ferðafjölda eftir fjölda einstaklinga á heimili. Hins vegar var hægt að tengja saman fjölskyldutekjur og fjölda ferða. Þá kom í ljós að með hækkandi fjölskyldutekjum varð aukning í fjölda ferðum og fór tækjulægsti hópurinn færstar ferðir.

Flestar ferðir einstaklinga voru á bilinu 5-10 mínútur og einungis um 5% ferða var lengri en 30 mínútur. Fyrir mismunandi tilgang ferða var algengasti tilgangurinn að „fara í vinnu“ og „fara heim (annað)“ sem eru ferðir heim úr afþreyingum, tómsendum o.þ.h. Meðaltími ferða heim úr vinnu var hæstur sem er líklegast vegna þess að þessar ferðir eru farnar á annatíma sem lengir þ.a.l. tímann. Þessar ferðir eru hins vegar einungis 10% af öllum ferðum.

## 4 Heimildaskrá

Capacent Gallup. (2011). *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins, heildarskýrsla október - desember 2011.*

Capacent Gallup. (2014). *Ferðir íbúa á höfuðborgarsvæðisins, Heildarskýrsla, október - nóvember 2014.*

Gallup. (2017). *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins, Heildarskýrsla, október - nóvember 2017.*

Gallup. (2019). *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins, Heildarskýrsla, október - nóvember 2019.*

OECD Data. (2019). *Employment rate.* Sótt frá OECD data:  
<https://data.oecd.org/emp/employment-rate.htm>