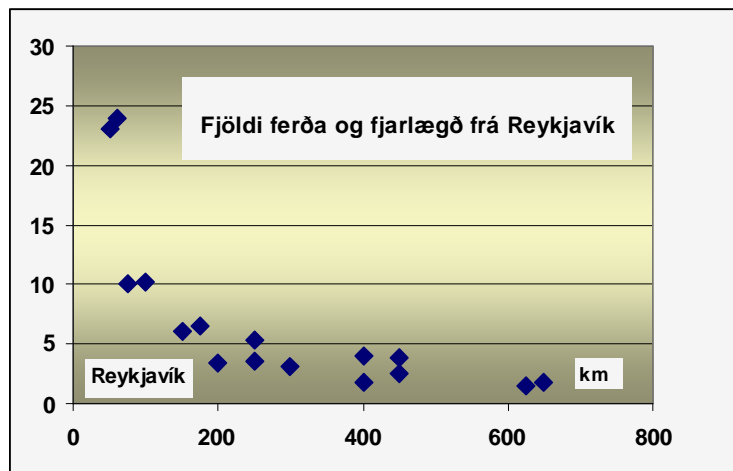


Ferðir til Reykjavíkur frá 16 landsbyggðasvæðum

Viðhorfskönnun í mars 2006

Unnið fyrir Samgönguráð



Október 2006

Land-
ráð sf

Bjarni Reynarsson

Efnisyfirlit

ÁGRIP	3
1 INNGANGUR	4
2. FERÐIR ÚT FYRIR BÚSETUSVÆÐI: TÍÐNI, ERINDI OG FERÐAMÁTI	6
<i>Vinna utan sveitarfélags</i>	6
<i>Meðalfjöldi ferða út fyrir sveitarfélag að vetrarlagi</i>	7
<i>Helstu erindi</i>	9
<i>Ferðamáti</i>	10
3. INNANLANDSFLUG	12
<i>Hversu oft á ári er flogið</i>	12
<i>Ferðatími með flugi til Reykjavíkur</i>	13
<i>Á hvers vegum flýgur þú?</i>	13
<i>Leiga eða afnot af bíl í Reykjavík</i>	14
<i>Hefur notkun þín á innanlandsflugi breyst sl 3 – 5 ár?</i>	15
<i>Hvað stendur helst í vegi fyrir því að notir innanlandsflug meira?</i>	17
<i>Hve miklu máli skiptir flugþjónusta fyrir þitt byggðarlag?</i>	18
<i>Flutningur miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur?</i>	19
4. FERÐIR TIL HÖFUÐBORGARSVÆÐISINS	22
<i>Erindi til höfuðborgar</i>	24
<i>Hversu oft gerir þú magninnkaup af matvörum á höfuðborgarsvæðinu?</i>	27
<i>Hve lengi er dvalið á höfuðborgarsvæðinu?</i>	28
<i>Hvort er dýrara að aka eða fljúga til höfuðborgarinnar?</i>	30
<i>Hver er heildarkostnaður við að aka til Reykjavíkur?</i>	31
<i>Flug til útlanda</i>	33
5. VERSLUN OG ÞJÓNUSTA INNAN EÐA UTAN HÉRAÐS	35
<i>Stórinnaup á matvöru</i>	35
<i>Önnur verslun og þjónusta eftir byggðarstigi</i>	37
<i>Kaup á fatnaði</i>	37
<i>Kaup á heimils- og raftækjum</i>	38
<i>Hvert er séræðilæknisþjónusta sótt?</i>	39
<i>Hve oft heimsóttir þú stærsta þéttbýlisstað innan héraðs á síðasta ári?</i>	40
<i>Hlutfall erinda til landshlutamiðstöðva</i>	42
<i>Erindi til stærsta þéttbýliskjarna í héraði</i>	42
<i>Hvaða þjónustu vantar helst í þitt byggðarlag?</i>	44
6. FERÐIR TIL OG FRÁ VESTMANNAEYJUM	46
<i>Hvaða ferðamáta notar þú oftast til og frá Vestmannaeyjum?</i>	46
<i>Hvað stendur helst í vegi fyrir því að þú fljúgir oftar?</i>	47
<i>Hvað mætti flugmiði kosta svo þú tækir flug fram yfir Herjólf?</i>	48
<i>Hvaða ferðamáta til Eyja líst þér best á?</i>	50
LOKAORÐ	51
VIÐAUKI – SPURNINGALISTI	52

Ágrip

Greinargerð þessi er 5. og lokaskýrsla Land-ráðs sf fyrir samgönguyfirvöld í rannsóknarverkefnum „Áhrifasvið höfuðborgarsvæðisins og helstu þéttbýlisstaða“. Greinargerðin er byggð á könnun sem unnin var í samvinnu við IMG Gallup í mars 2006. Hún er kostuð af Vegagerðinni og Flugmálstjórn Íslands. Markmið rannsóknarinnar í heild er að gefa glöggar upplýsingar um ferðavenjur innanlands fyrir stefnumótun í samgöngumálum. Í könnun þessari er megináherslan á að vinna nákvæmari greiningu á ferðavenjum landsbyggðarfólks til Reykjavíkur en í fyrri könnunum þ.e með því að skipta landsbyggðinni í 16 könnunarsvæði, en þau voru 6 í fyrri könnunum. Helstu niðurstöður eru:

- Hlutfall þeirra sem vinna utan búsetusvæðis fer vaxandi sérstaklega í byggðarlögum nærri höfuðborgarsvæðinu -14% svarenda 2006 vinna utan búsetusvæðis en 9% 2005. Tíðni ferða út fyrir sveitarfélag fer einnig hraðvaxandi. Á þriggja mánaða tímabili desember 2005 til febrúarloka 2006 voru farnar 17 ferðir að meðaltali út fyrir búsetusvæði en 13 ferðir 2004 – 2005.
- Algengustu erindi út fyrir byggðarlag eru: Heimsóknir til vina og ættingja 52% svara, verslun 31%, ferðir vegna vinnu 27% og læknisheimsóknir 11%. Ferðir til Reykjavíkur vegna vinnu og viðskipta eru hlutfallslega mun tíðaðari hjá flugfarþegum 54%, en þeirra sem ferðast með ökutæki 19%.
- Hlutfallslega mest er flogið frá Ísafirði, Egilsstöðum og Vestmannaeyjum. Um 51% sögðust myndu fljúga minna ef miðstöð innanlandsflugs yrði flutt til Keflavíkur, í mars 2005 var sama svar 49% og í könnun meðal flugfarþega í mars 2006 81%.
- Tíðni ferða til Reykjavíkur minnkar hratt með aukinni fjarlægð, sérstaklega eftir að komið er í yfir 100km fjarlægð frá borginni. Svarendur í Árborg fóru 24 sinnum á þriggja mánaða tímabili til borgarinnar, svarendur í Borgarfirði 10 sinnum og í Dalasýslu 5 sinnum. Ferðabeltið umhverfis höfuðborgarsvæðið eflist stöðugt þ.e. samskiptin í auknum fjölda ferða.
- Svarendur á þeim landsvæðum þar sem ekki er lágvöruverslun fóru oftast til Reykjavíkur að versla en ætla mætti eftir fjarlægð staðanna frá borginni. Sama á við um lækniþjónustu, þar sem ekki eru stór sjúkrahús í héraði. Þar fer hlutfallslega hátt hlutfall íbúa til Reykjavíkur til að sækja lækniþjónustu.
- Rúmur helmingur svarenda eða 56% telja dýrara að fljúga en aka til höfuðborgarinnar. Íbúar á jaðarsvæðum flugs og aksturs s.s. Skagafirði og Austur - Skaftafellssýslu telja dýrara að fljúga en Vestfirðingar telja dýrara að aka. Meðalkostnaður við ferð til Reykjavíkur var talinn tæpar 12 þúsund krónur. Meðalferðatími með flugi þ.e. frá heimili þar til lent er í Reykjavík er talinn 1½ klukkustund.
- Akureyri, Árborg og Ísafjörður koma sterkt út sem landshlutamiðstöðvar. Egilsstaðir þökkalega en Borgarnes síst. Byggðir austan Akureyrar sækja frekar þangað eftir sérhæfðri þjónustu en til Reykjavíkur. Norðurland vestra, sunnanverða Vestfirði og Suðausturland vantar sterkar héraðsmiðstöðvar.
- Um 86% Vestmannaeyinga sögðust yfirleitt nota Herjólf þegar þeir færu til lands. Um 47% Vestmannaeyinga leist best á ferju til nýrrar hafnar við Bakka sem framtíðarkost í samgöngumálum, 29% vildu hraðskreiðari ferju til Þorlákshafnar, 8% bættu flugþjónustu til Reykjavíkur, 1% nefndu flug til Bakka og 15% vildu aðra kosti þ.e. jarðgöng.
- Mikilvægt er að fylgja þessum rannsóknum á ferðavenjum landsmanna eftir með því að gera reglulega kannanir á völdum þáttum sem nýta má til að meta hvort þróun ferðavenja og notkun samgöngukerfisins sé í samræmi við helstu stefnumótun á hverjum tíma.

1. Inngangur

Viðhorfskönnun þessi er hluti af rannsóknaverkefningu, *Áhrifasvið höfuðborgarsvæðisins og helstu þéttbýlisstaða*, sem Land-ráð sf í samvinnu við IMG Gallup hefur verið að vinna fyrir samgönguyfirvöld síðustu misseri. Meginmarkmiðið með viðhorfskönnuninni er að fá nákvæmari greiningu á ferðum landsbyggðarfólks til höfuðborgarsvæðisins með mun fleiri könnunarstöðum en í fyrri könnunum, sumarferðir 2004 og vetrarferðir 2004 -2005. Í þeim könnunum var unnið með þrjá landsbyggðarkjarna, Ísafjörð, Akureyri og Egilsstaði, auk þriggja jaðarbyggða höfuðborgarsvæðisins, Akraness, Selfoss (Árborgar) og Reykjanesbæjar.

Í könnuninni er landsbyggðinni skipt upp í 16 svæði (sjá kort á næstu síðu) og er áhersla lögð á að greina hvernig ferðavenjur breytast með aukinni fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu og einnig eftir því hvort fólk býr á svokölluðum „aksturs- eða flugsvæðum“. Aksturssvæði eru þau svæði sem liggja næst höfuðborgarsvæðinu í innan við 3 klst akstursfjarlægð frá Reykjavík þ.e. Vesturland frá Hvalfirði að Gilsfirði, Strandir og Húnavatnssýsla og Suðurland vestan Skeiðarársands fyrir utan Vestmannaeyjar. Önnur svæði teljast flugsvæði.

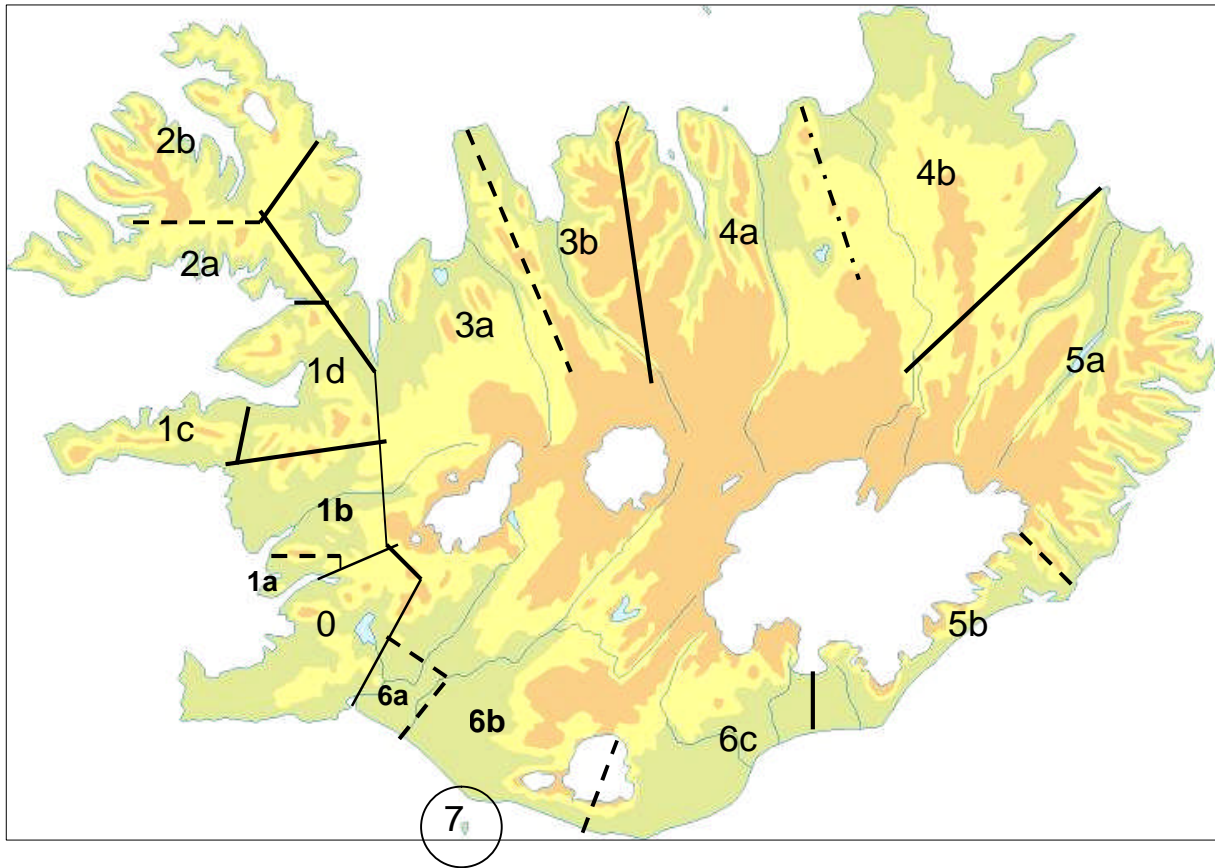
Einnig er lögð áhersla á að greina hvaða þjónustu fólk sækir til höfuðborgarsvæðis og hvaða þjónustu innan héraðs, auk greiningar á tíðni ferða, erinda og ferðamáta, með sérstakri áherslu á innanlandsflug. Spurt er um viðhorf fólks til mögulegs flutnings innanlandsflugs frá Reykjavík til Keflavíkur. Fjórum spurningum er sérstaklega beint til Vestmannaeyinga og þeir spurðir um ferðavenjur sínar.

Úrtakið í könnun þessari er nokkuð stærra en í fyrri könnunum, þar sem könnunarstaðir eru nú 16 en voru 6 í fyrri könnunum, eða 2.500 manns, en í fyrri könnunum var það um 2.000 manns. Endanlegt svarhlutfall var um 62% sem gaf 1.487 svör. Miðað var við að fá ekki færri svör en um 60 í fámennustu byggðunum og gekk það eftir. Í könnuninni voru notaðar sömu nú bakgrunnsbreytur og í fyrri könnunum. Sjá nánar greiningarskýrslu IMG Gallup.

Tafla 1 Könnunarstaðir

	fjöldi svara	%
1a Akranes og nágrenni	87	5,9
1b Borgarfjörður	75	5,0
1c Snæfellsnes	107	7,2
1d Dalir	57	3,8
2a Sunnanverðir Vestfirðir	61	4,1
2b Norðanverðir Vestfirðir	130	8,7
3a Strandir og Húnaþing	58	3,9
3b Skagafjörður	84	5,6
4a Eyjafjörður og S-Þingeyjarsýsla	144	9,7
4b N-Þingeyjarsýsla	58	3,9
5a Austurland	121	8,1
5b A-Skaftafellssýsla	64	4,3
6a Árborg og nágrenni	190	12,8
6b Uppsveitir Árness. og Rangárv.s.	65	4,4
6c V-Skaftafellssýsla	66	4,4
7 Vestmannaeyjar	120	8,1
Samtals	1.487	100%

Afmörkun könnunarsvæða



Í könnuninni eru 35 spurningar og eru 13 þeirra, eða rúmur þriðjungur, þær sömu eða svipaðar og í könnunum Land-ráðs sf á vetrarferðum 2004 – 2005 og ferðum sumarið 2004. Í könnuninni á sumarferðum var mikil áhersla lögð á sumarleyfisferðir t.d. ferðir í sumarhús. Í vetrarkönnuninni var megináhersla á ferðir til vinnu og ferðir með innanlandsflugi. Nýjar spurningar í þessari könnun má flokka í eftirfarandi þætti:

- Spurningar um flugvenjur í innanlandsflugi og hvort flugfarþegar leigi bílaleigubíl eða hafi afnot af bíl þegar til Reykjavíkur er komið.
- Spurningar um dvalartíma, erindi og kostnað við ferðir til Reykjavíkur.
- Spurningar um hvaða vörur og þjónustu fólk sækir innan héraðs og hvað til Reykjavíkur
- Spurningar til Vestmanneyinga um ferðavenjur þeirra.

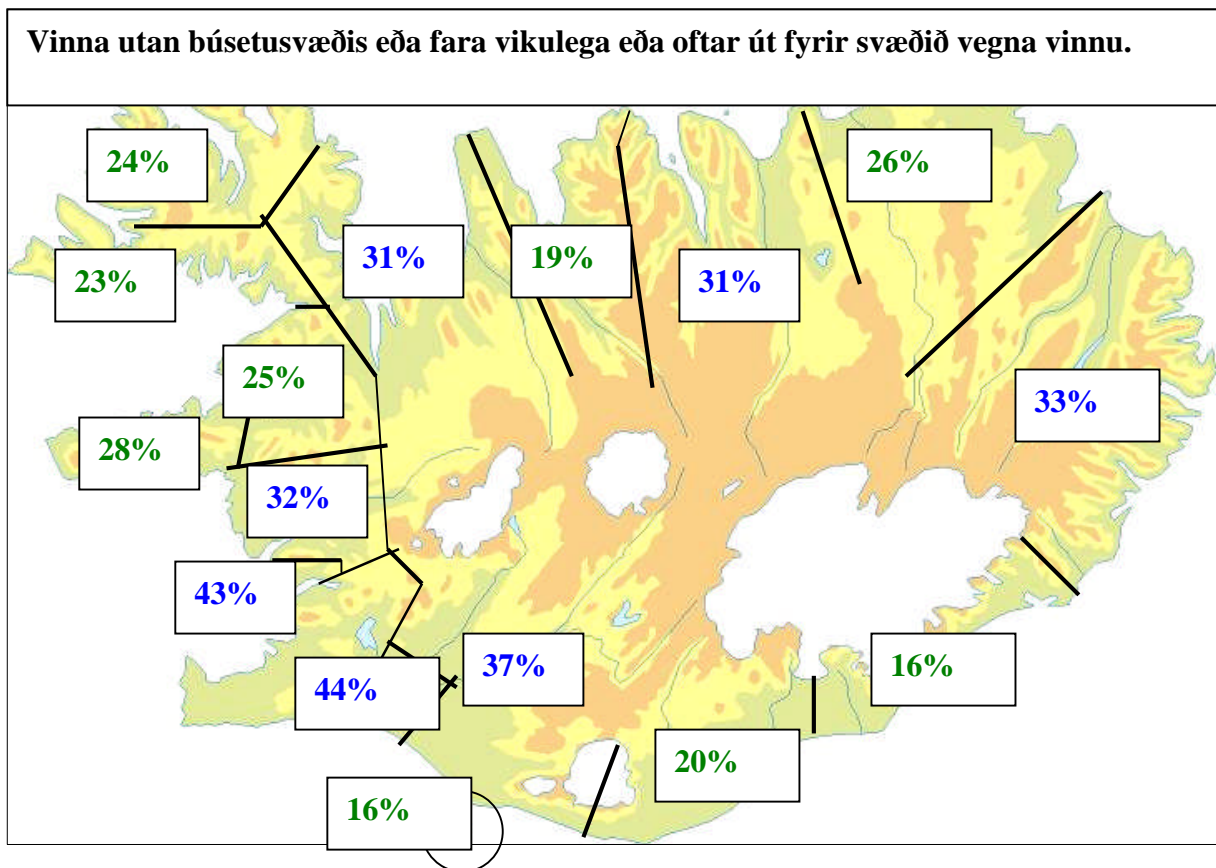
Spurningar í flokkunum a) og b) eru margar þær sömu og flugfarþegar í innanlandsflugi voru spurðir um í könnun Land-ráðs sf sem fór fram á svipuðum tíma og þessi könnun, eða í mars 2006. Með þessum þremur fyrri könnunum og þessari nýju könnun hafa fengist góðar grunnupplýsingar um ferðavenjur landsbyggðarfólks út fyrir búsetusvæði og sérstaklega ferðir þeirra til höfuðborgarinnar síðustu misseri. Nákvæm greining á svörum eftir búsetusvæðum og bakgrunnsbreytum er að finna í greiningarskýrslum IMG Gallup fyrir þessar kannanir.

2. Ferðir út fyrir búsetusvæði: Tíðni, erindi og ferðamáti

Fyrstu fjórar spurningar könnunarinnar fjölluðu um ferðir til vinnu utan búsetusvæðis, tíðni allra ferða að vetrarlagi, erindi í þessum ferðum og ferðamáta. Lítum fyrst á ferðir vegna vinnu utan búsetusvæðis (sveitarfélags).

Vinna utan sveitarfélags

Vinna utan sveitarfélags fer vaxandi miðað við fyrri kannanir. Tæp 14% sögðust vinna utan svæðis en milli 8 – og 9% í fyrri könnunum 2004 og 2005. Sama á við um þá sem segjast fara vikulega eða oftar út fyrir könnunarsvæði vegna vinnu, þeir eru 15,4% en voru 10,4% veturinn 2004-2005 og tæp 10% sumarið 2004. Samtals hefur hlutfall þeirra sem vinna utan svæðis og þeirra sem fara reglulega út fyrir svæðið vegna vinnu aukist úr 18% sumarið 2004 í 29% veturinn 2005-2006.



Mynd 1

Mynd 1 sýnir hvert hlutfall þeirra sem vinna utan búsetusvæðis eða fara vikulega eða oftar vegna vinnu út fyrir svæðið eftir könnunarsvæðum. Þau búsetusvæði sem eru með herra hlutfall en meðaltal landsbyggðarinnar í heild sem er 29% eru sýnd með bláum lit en þau sem eru með lægra hlutfall með grænni % tölu.

Hlutfall þetta er hæst næst höfuðborgarsvæðinu þ.e. á Árborgar- og Akranessvæðinu, og það er einnig hátt á Eyjafjarðarsvæðinu og Austurlandi. Þetta á sér eðlilegar skýringar vegna mikilla framkvæmda á höfuðborgarsvæði, Akureyri og Fjarðarbyggð. Á þessum svæðum auk

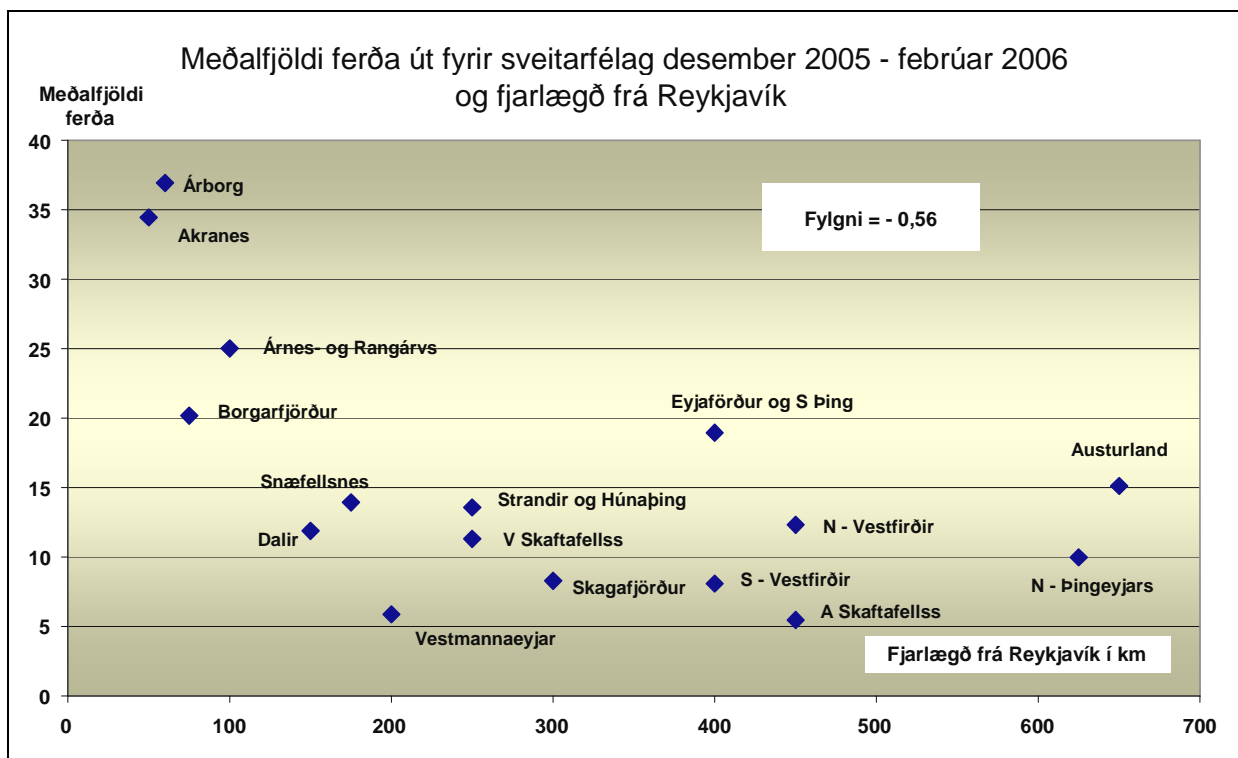
Snæfellsness er hlutfall þeirra sem vinna utan svæðið hátt miðað við þá sem fara oft út fyrir svæðið vegna vinnu.

Hafa verður í huga að bæði sveitarfélög og búsetusvæði í könnuninni eru misstór. Þannig er Skagafjörður sem er með lágt hlutfall vinnandi utan svæðis, stórt könnunarsvæði með marga þéttbýliskjarna og getur fólk unnið utan síns kjarna en samt innan Skagafjarðar.

Hlutfallslega fleiri karlar, eða 38%, vinna utan búsetusvæðis eða fara reglulega út fyrir búsetusvæði vegna vinnu, en aðeins 18% kvenna. Hlutfallslega fleira ungt fólk en það eldra vinnur utan búsetusvæðis. Svipað á við um tekjur, því hærri tekjur þeim mun herra hlutfall vinnur utan svæðis. Almennt eru niðurstöður svipaðar og úr fyrri könnunum.

Meðalfjöldi ferða út fyrir sveitarfélag að vetrarlagi

Að meðaltali fór fólk 17 sinnum út fyrir sveitarfélag sitt ýmissa erinda á tímabilinu desember 2005 til febrúarloka 2006. Þetta er töluverð aukning frá fyrri könnun, en veturinn 2004 -2005 voru ferðirnar að meðaltali 13. Þetta eru 1,3 ferðir á viku þetta 13 vikna tímabil sem verður að teljast mikið miðað við árstíma. Nokkur hópur eða þeir sem vinna utan svæðis hækka án efa meðaltalið, því að miðgildið voru 6 ferðir og tíðasta gildið 3 ferðir eða ein í mánuði. Tíðni ferða frá stöðum sem voru í fyrri könnun s.s. Árborg og Akureyri eykst um meira en þriðjung frá fyrra ári.



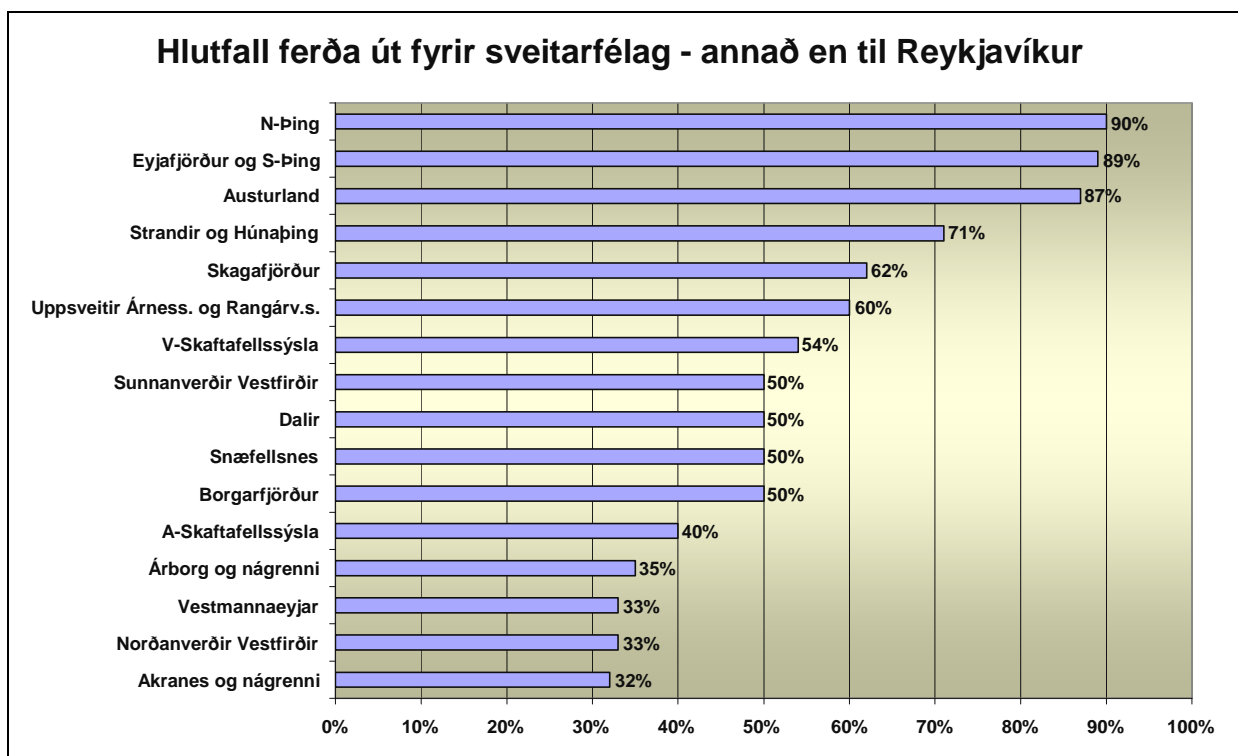
Mynd 2

Mynd 2 sýnir greiningu á meðalfjölda ferða frá könnunarsvæðum á tímabilinu desember 2005 til febrúarloka 2006 borið saman við fjarlægð þeirra frá höfuðborgarsvæðinu. Eins og í fyrri könnunum Land-ráðs sf kemur fram að fólk sem býr í og innan við 100 km fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu ferðast mun oftár út fyrir búsetusvæði en þeir sem búa fjær. Frá Árborg og Akranesi eru þetta að meðaltali um þetta að meðaltali um þessa þrjá mánuði, þ.e. tvöfalt oftár en meðaltal

allra könnunarsvæða. Ferðatíðni fellur hratt þegar komið er í yfir 100km fjarlægð frá Reykjavík. Að meðaltali voru farnar 36 ferðir frá Árborg, en aðeins 12 frá Dalasýslu.

Svæðið umhverfis höfuðborgarsvæðið kallaði höfundur *ferðabeltið* í fyrri könnunum. Hinn mikli fjöldi ferða ræðst fyrst og fremst af því að íbúarnir sækja mikið til höfuðborgarsvæðisins bæði vegna vinnu, þjónustu og frístundaferða.

Mynd 2 sýnir að það er töluverð fylgni, eða $r = -0,56$, milli meðalfjölda ferða og fjarlægðar frá höfuðborgarsvæði. Meginfrávikið frá línulegu falli með fjarlægð frá höfuðborgarsvæði eru tíðar ferðir út fyrir sveitarfélög á Eyjafjarðarsvæðinu og eru það áhrif frá Akureyri sem skapar ferðabelti umhverfis sig eins og höfuðborgarsvæðið. Einnig er meðalfjöldi ferða út fyrir sveitarfélag hár á Austurlandi miðað við fjarlægð frá höfuðborgarsvæði, en þær skýrast fyrst og fremst af hinum miklu framkvæmdum fyrir austan sem kalla á fleiri og lengri ferðir.



Mynd 3

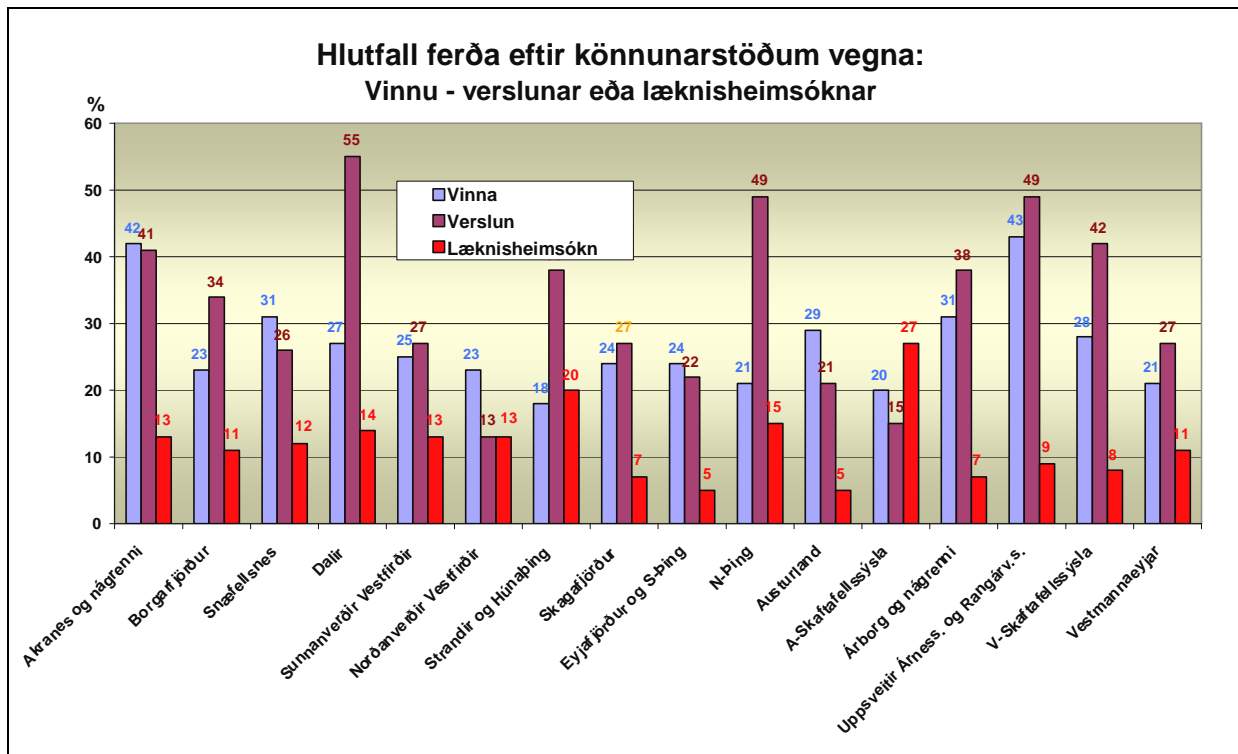
Mynd 3 sýnir greinilega að fólk sem býr á könnunarsvæðum fjarrest höfuðborgarsvæðinu á Norður- og Austurlandi fer að stærstum hluta annað en til Reykjavíkur, um og yfir 90%, en þeir sem búa næst höfuðborginni fara hlutfallslega mest þangað, um $\frac{2}{3}$ allra ferða. Um helmingur ferða fólks sem býr í 100 til 300 km fjarlægð frá höfuðborginni eru farnar þangað. Nánar er fjallað um ferðir til höfuðborgarsvæðisins í kafla 4.

Karlmenn á könnunarsvæðunum fara tvöfalt oft út fyrir sveitarfélagið en konur á þessu tímabili eða að meðaltali 21 ferð á móti 13 ferðum kvenna. Tíðni ferða lækkar með aldri en vex með auknum tekjum og meiri menntun. (Mynd 4)

Athygli vekur að ferðir til læknis eru um 11% ferða, ferðir í skóla rúm 3% og ferðir vegna flugs til útlanda eru um 1% allra ferða.

Nokkur breytileiki er eðlilega á erindum eftir félagshópum. Sem dæmi má nefna að konur fara hlutfallslega meira í verslunarferðir en karlar (34% á móti 28%), ungmenni í ferðir vegna skóla (10%) og elsti aldurshópurinn oftast í læknisheimsóknir (18%). Þetta er hægt að skoða betur í greiningarskýrslu IMG Gallup.

Á mynd 6 eru sýnd dæmi um hlutfall þrennskonar erinda eftir könnunarsvæðum þ.e. vinnuferðir, verslunarferðir og læknisheimsóknir. Hlutfall vinnuferða út fyrir sveitarfélag er hæst í nágrenni höfuðborgarsvæðisins, Akranes og Árborg (ferðabeltið). Verslunarferðir eru einnig hlutfallslega tíðar í ferðabeltinu en einnig í Dölum, N – Þingeyjarsýslu og V – Skaftafellssýslu. Þetta eru dæmi um héruð þar sem er langt í lágvöruverlanir. Læknisheimsóknir út fyrir sveitarfélag eru hlutfallslega mjög margar í A – Skaftafellssýslu og nokkuð algengar á Norðvesturlandi og sunnanverðum Vestfjörðum. Líklega er minna um sérhæfða læknisþjónustu í þessum héruðum.



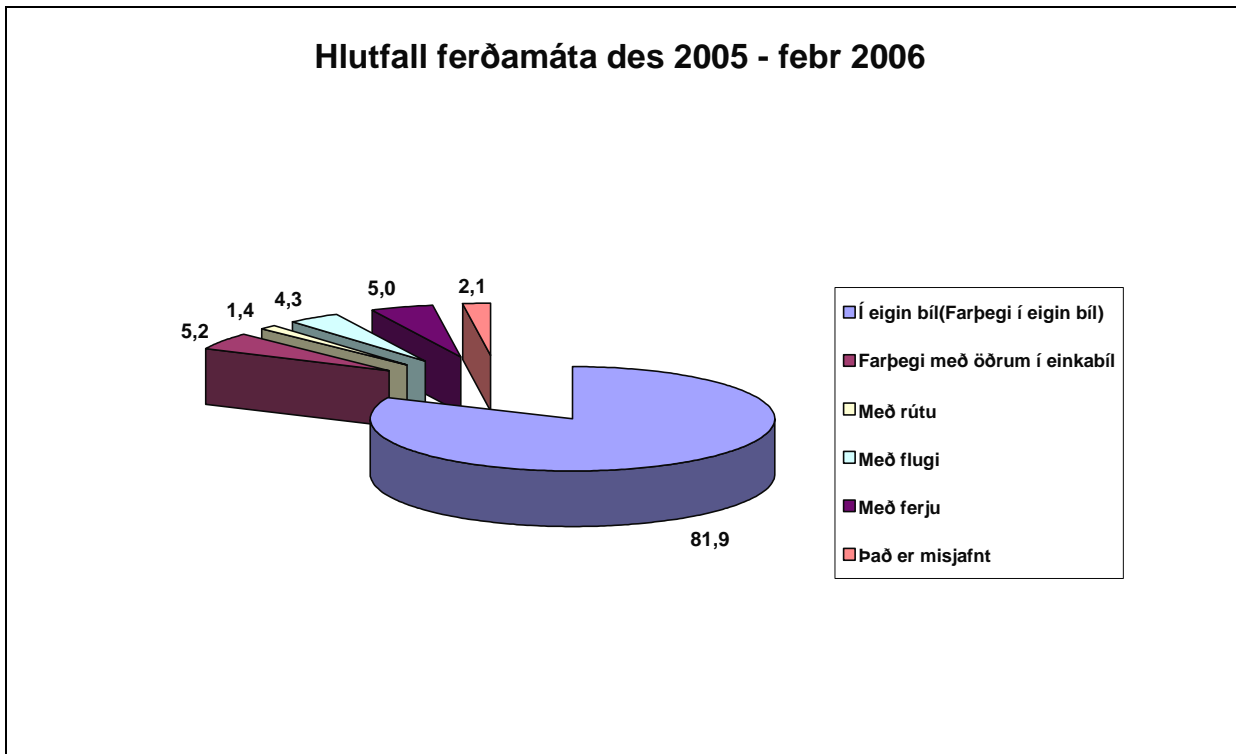
Mynd 6

Ferðamáti

Eins og í fyrri könnunum eru tæplega 90% allra ferða farnar með einkabíl, um 82% í eigin bíl og rúm 5% í bíl með öðrum. Með nýjum könnunarstöðum, Vestmannaeyjum og sunnanverðum Vestfjörðum kemur inn nýr ferðamáti, ferjur með um 5% ferða. Rúmlega 4% ferðast með flugi. Í vetrarkönnun 2004 – 2005 var flug með tæp 7% ferða og rúmlega 3% ferða í sumarkönnun 2004.

Konur og ungmenni eru hlutfallslega oftast farþegar í bíl en karlar á miðjum aldri ökumenn eða farþegar í eigin bíl. Þeir sem eru með hæstar tekjur og mestu menntun fljúga oftast. Flugíð er

hlutfallslega algengasti ferðamátinn á norðanverðum Vestfjörðum, um 16% ferða, Austurlandi 11% og Eyjafjarðarsvæðinu 8%.



Mynd 7

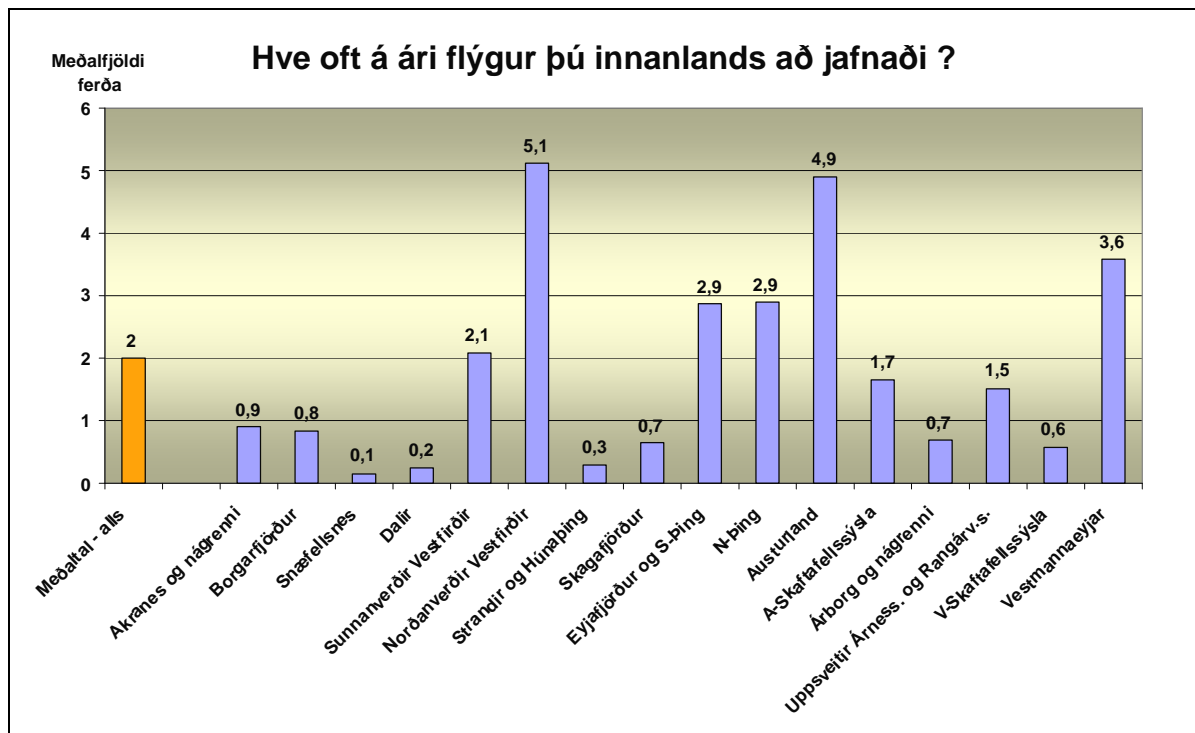
Ef aðeins er litið til þeirra könnunarsvæða sem teljast til „flugsvæða“ (Vestfirðir án Strandasýslu, Skagafjörður, Norðurland eystra, Austurland og Vestmannaeyjar) er hlutur flugsins 8,5% allra ferða. Á hinum hluta landsins sem telst til „aksturssvæða“ er einkabílinn með 97,4% allra ferða.

3. Innanlandsflug

Í fyrri könnunum Land-ráðs sf fyrir samgönguyfirvöld hefur töluvert verið spurt um flugvenjur fólks. Í vetrarkönnun 2004 - 2005 voru 6 spurningar um innanlandsflug frá þremur landsbyggðarkjörnum, Ísafirði, Akureyri og Egilsstöðum. Í sérstakri könnun meðal farþega í innanlandsflugi sem fór fram á sama tíma og þessi könnun voru um 16 spurningar um flugvenjur fólks auk bakgrunnsspurninga. Sú könnun fór fram á 8 flugvöllum. Með þessum þremur könnunum er því búið að taka saman og greina töluverðan fróðleik um innanlandsflugið. Í þessum kafla eru helstu niðurstöður bornar saman við fyrri kannanir, en vísað til greiningarskýrslna IMG Gallup um nákvæmari greiningu eftir bakgrunnsbreytum til að lengja ekki greinargerðina um of.

Hversu oft á ári er flogið

Að meðaltali flýgur fólk á landsbyggðinni 2 sinnum innanlands á ári, bæði samkvæmt þessari könnun og Vetrarkönnun 2004 -2005. Ef aðeins er litið til þeirra landshluta sem eru á „flugsvæðum” Vestfirðir, Skagafjörður, Norðurland eystra, Austurland og Vestmannaeyjar er meðalfjöldi flugferða 3,3. Í könnun meðal flugfarþega, sem margir hverjir fljúga mjög oft, var meðaltalið um 5 -7 ferðir á ári en algengast var í þeirri könnun að fólk flygi 2 – 4 sinnum á ári. Meirihluti fólks á landsbyggðinni flýgur aldrei innanlands, 58% í þessari könnun og 54% samkvæmt vetrarkönnun 2004 – 2005.

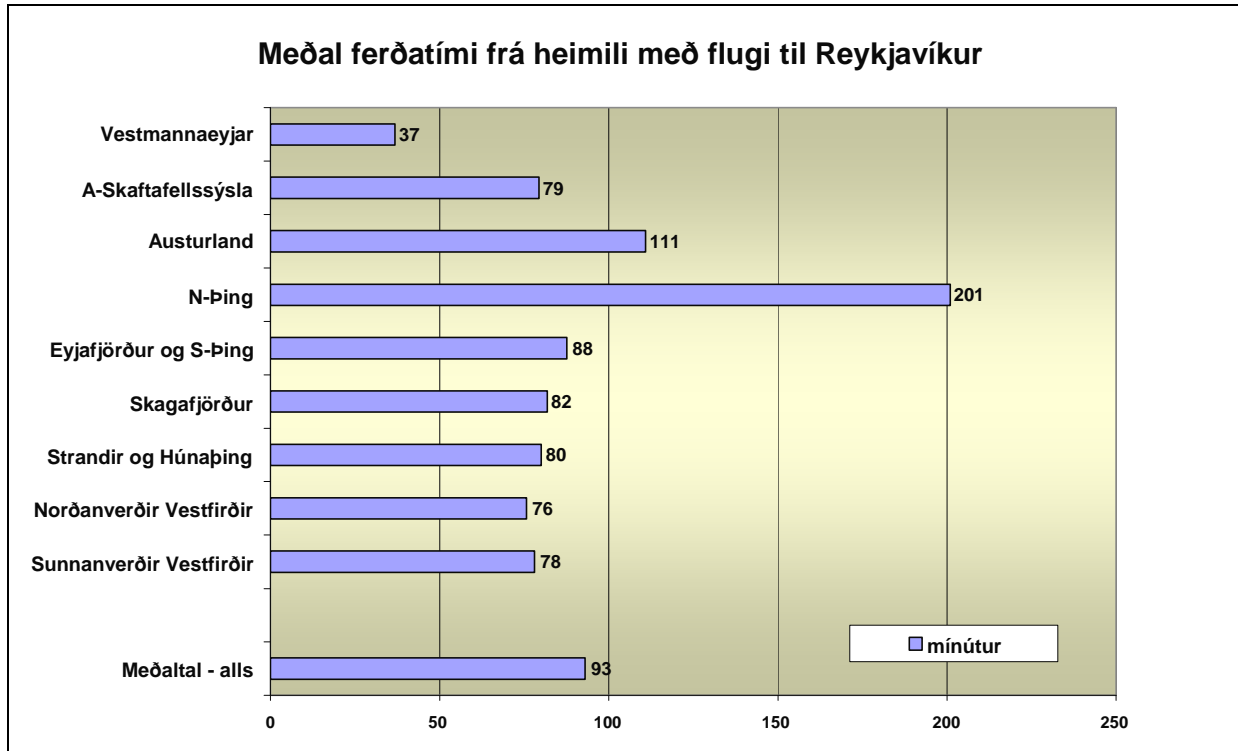


Mynd 8

Ef aðeins er litið til vetrartímans, desember 2005 til febrúarloka 2006 var meðfjöldi flugferða 0,7. Það er svipuð tíðni og sumarið 2004. Um 77% aðspurðara hafði ekki flogið þennan tíma. Ef þessi tíðni flugferða væri jafn mikil aðra hluta ársins gæfi það 2,8 ferðir.

Ferðatími með flugi til Reykjavíkur

Spurt var hve langan tíma svarendur teldu að ferðalag frá heimili með flugi til Reykjavíkur tæki. Meðalferðatími reyndist vera 90.3 mínútur eða um ein og hálf klukkustund. Bæði miðgildi og tíðasta gildi voru 90 mínútur. Þetta er jákvætt því að eitt af markmiðum í samgönguáætlunar er að sem flestir landsmenn geti ferðast til Reykjavíkur á innan við 3 klukkustundum. Í flugkönnun var meðalferðatími 120 mínútur eða tvær klukkustundir, en þá var einnig miðað við ferð til ákvörðunarstaðar á höfuðborgarsvæðinu.



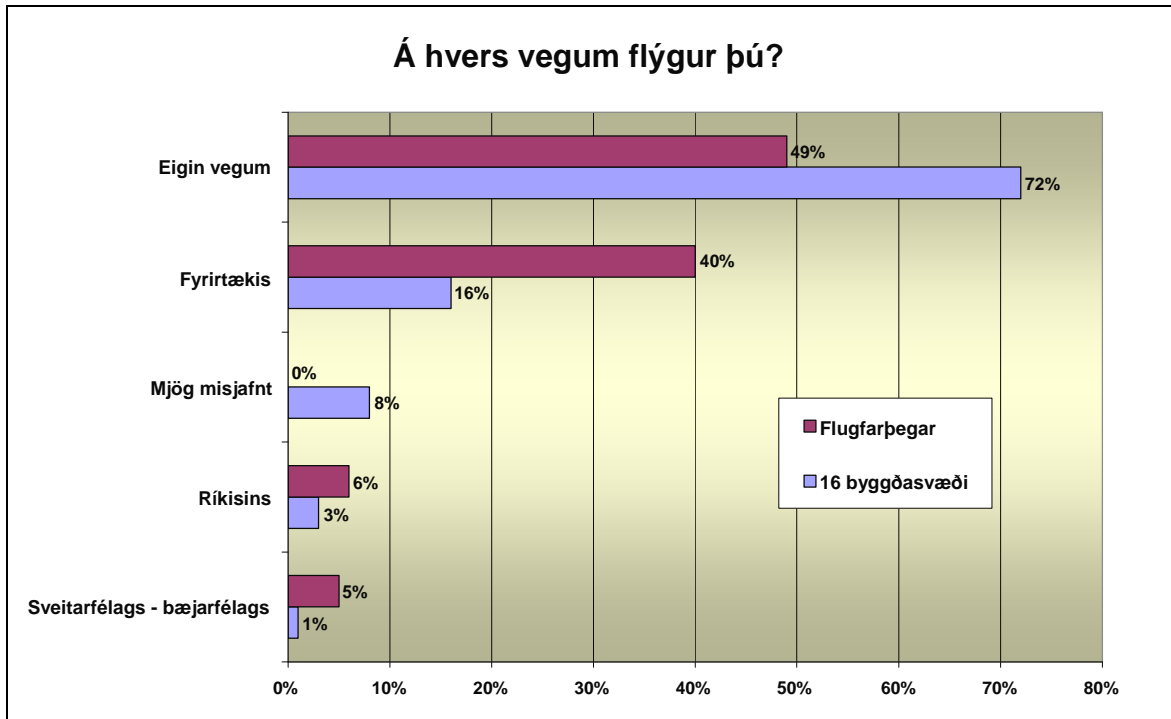
Mynd 9

Meðalferðatími er um 1½ klukkustund frá öllum könnunarsvæðum nema Vestmannaeyjum, en þar er hann 37 mínútur og frá Norður Þingeyjarsýslu þar sem meðalferðatími reyndist 3 klukkustundir og 20 mínútur. Þeir sem búa á þessu landsvæði þurfa annað hvort að fljúga til Akureyrar (frá Þórshöfn og Vopnafirði) eða aka í 1½ til 2 klukkustundir frá heimili að Akureyrarflugvelli. Þetta er lengri ferðatími en stefnt er að samkvæmt markmiðum samgönguáætlunar sem eru 3 klukkustundir. Það þarf því að finna leiðir til að stytta ferðatíma N–Þingeyinga til höfuðborgarsvæðisins.

Á hvers vegum flýgur þú?

Töluverður munur er á á niðurstöðum könnunar þessarar og könnunar meðal flugfarþega sem fram fór á sama tíma hvað varðar spurninguna, hver greiðir oftast flugfarviðkomandi svarenda. Í þessari könnun segjast um 72% svarenda sjálfir greiða flugmiða sína, en tæpur helmingur flugfarþega eða 49%. Það er því nokkuð ljóst að þeir sem fljúga hlutfallslega oft fljúga íðulega á vegum einkafyrirtækja sem og ríkis og sveitarfélaga.

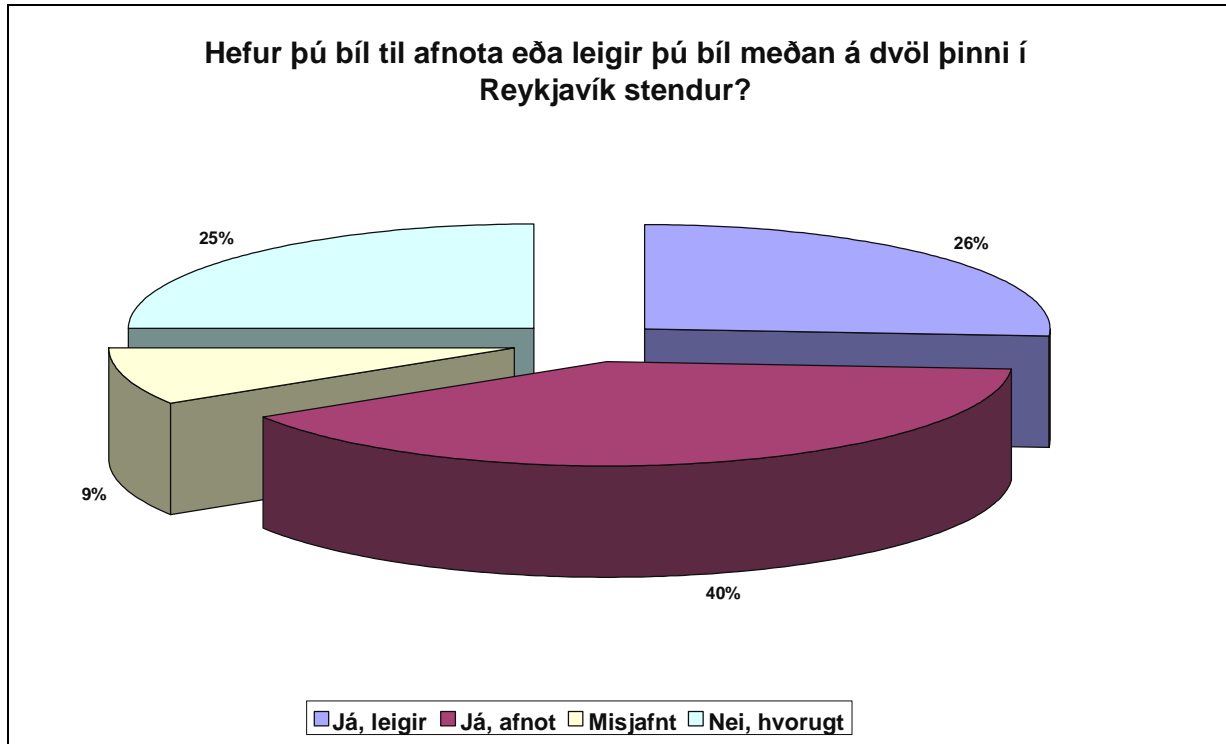
Þeir sem fljúga hlutfallslega mest á eigin vegum eru konur, yngstu og elstu aldurshóparnir og þeir sem hafa lægstar tekjur og minnstu menntun. Karlmennt á miðjum aldri með háar tekjur og háskólamenntun fljúga oftast



Mynd 10

Leiga eða afnot af bíl í Reykjavík

Um 40% aðspurðra sögðust hafa bíl til afnota og 26% sögðust leigja sér bíl. Um fjórðungur sagðist hvorki hafa afnot af bíl né leigja bíl og 9% sögðu misjafnt hvort þeir leigðu bíl eða hefðu bíl til afnota.



Mynd 11

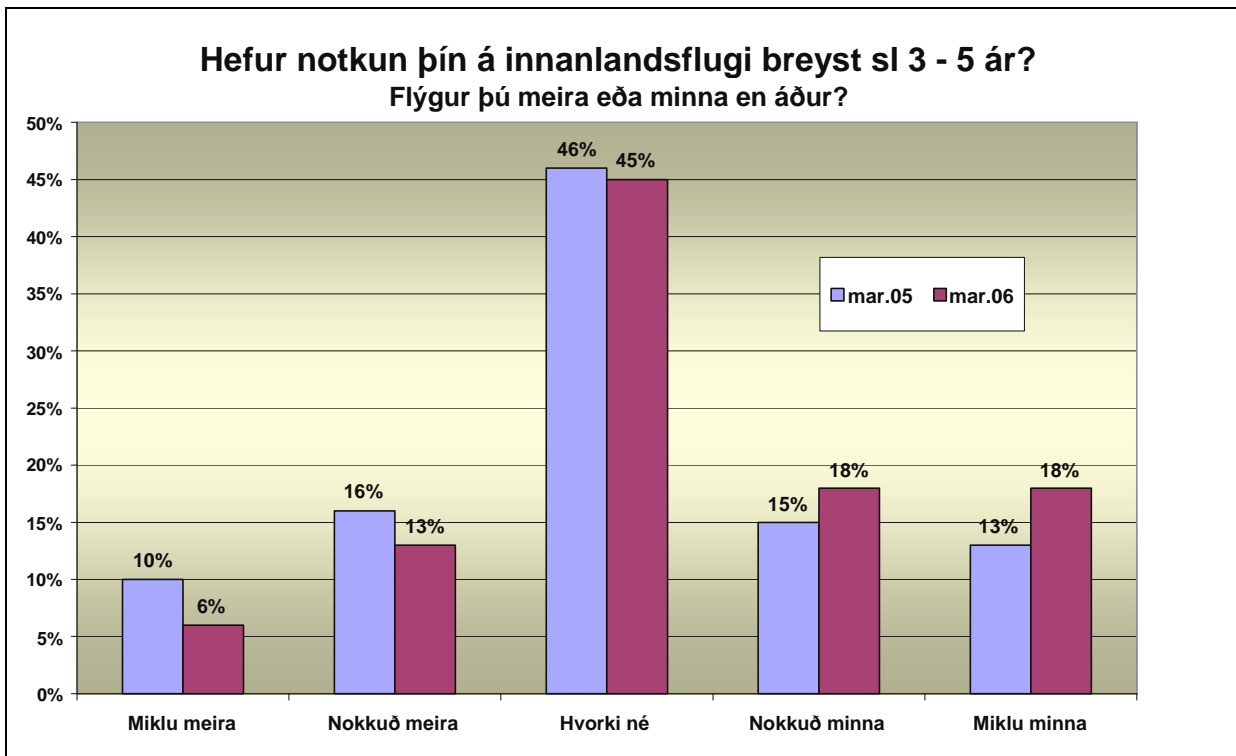
Samkvæmt þessu hafa um 75% þeirra sem fljúga til Reykjavíkur bíl til umráða meðan á dvöl þeirra stendur. Í flugkönnun var aðeins spurt um hvort svarendur áætluðu að leigja sér bíl í Reykjavík og svöruðu 30% svarenda því játandi sem er svipuð niðurstaða og í þessari könnun.

Yngsti aldurshópurinn hefur hlutfallslega oftast bíl til afnota, en þeir sem eru á miðjum aldri, 35 til 54 ára, leigja hlutfallslega oftast bíl. Algengt er í öllum félagshópum, 35 – 50%, að fólk hafi alltaf afnot af bíl þegar komið er til Reykjavíkur. Um 60% Vestmannaeyinga hafa alltaf afnot af bíl í borginni sem er hæsta hlutfall fyrir einstaka staði.

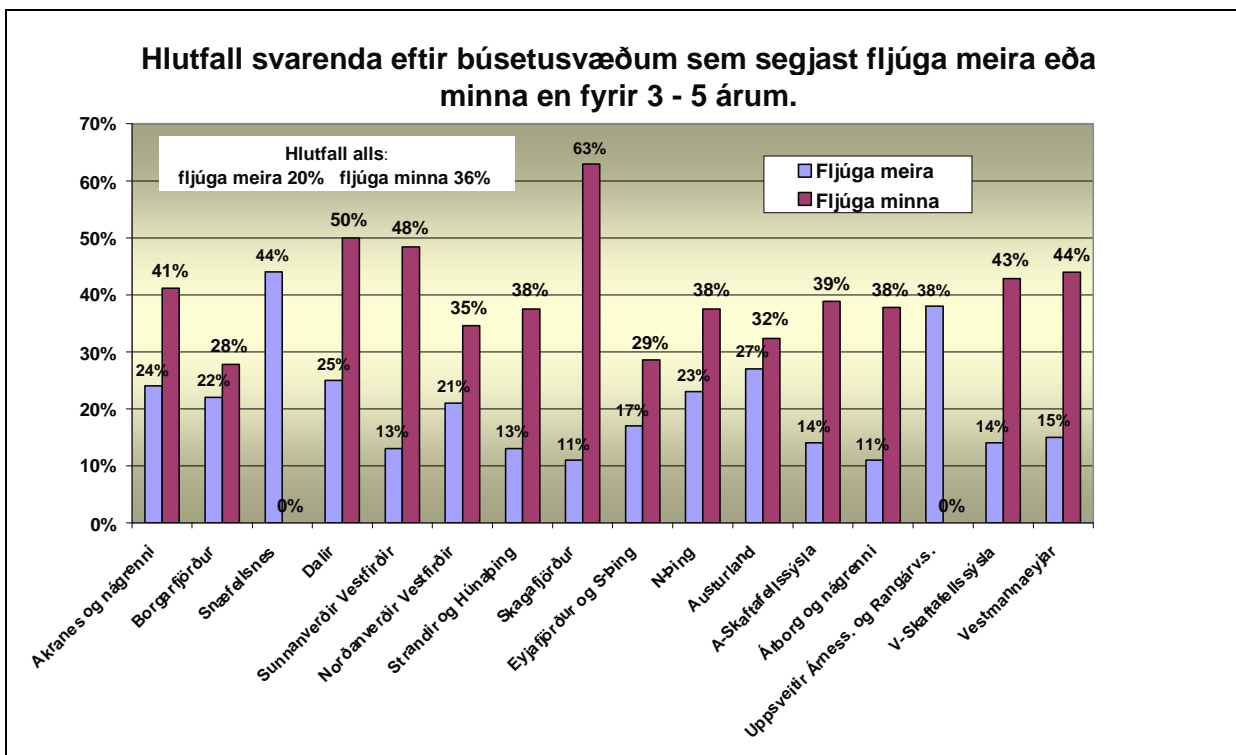
Þeir sem eru í hæstu tekjuflokknum og með lengsta menntun leigja oftast bíl í borginni. Um helmingur fólks í elsta aldursflokki segist alltaf leigja bíl þegar komið er til borgarinnar. Hæst hlutfall þeirra sem koma frá A-Skaftafellsýslu og Vestmannaeyjum segjast alltaf leigja bíl í borginni rúmlega 30% og um 20% þeirra sem koma frá Eyjafjarðarsvæðinu og norðanverðum Vestfjörðum.

Hefur notkun þín á innanlandsflugi breyst sí 3 – 5 ár?

Heldur hefur dregið úr notkun fólks á innanlandsflugi frá mars 2005 til mars 2006 eins og fram kemur á mynd 12. Ef svörnum er gefnar vogtölur frá 1 (flýg miklu minna) til 5 (flýg miklu meira) hefur meðaltal lækkað úr 3,0 í mars 2006 í 2,7 í mars 2006. Þeir sem aldrei segjast fljúga voru ekki spurðir þessarar spurningar. Um 20% svarenda 2006 sögðust nú fljúga meira en fyrir 3 – 5 árum, 36% minna og 44% svipað.



Mynd 12



Mynd 13

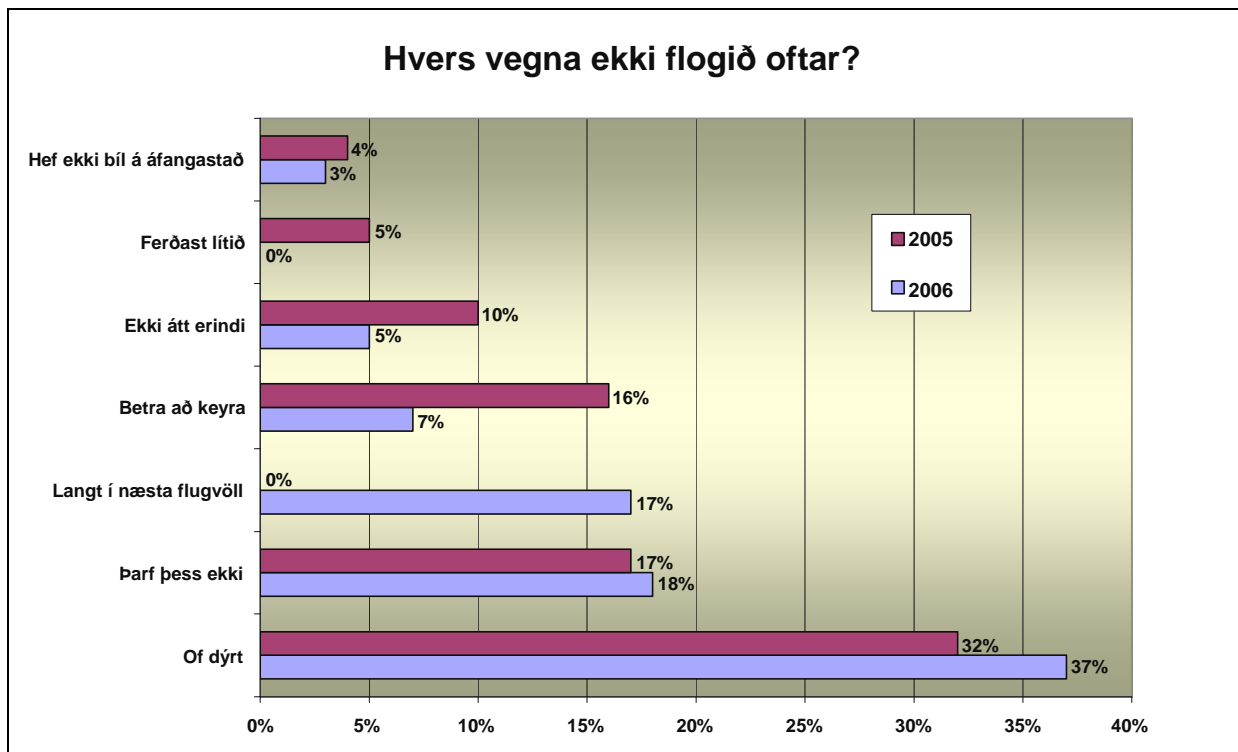
Á mynd 13 er sýnd greining eftir búsetusvæðunum 16 á því hvort fólk teldi að það flygi nú meira eða minna en fyrir 3 – 5 árum. Hæst hlutfall þeirra sem telja sig nú fljúga meira en áður er á Snæfellsnesi 44%, uppsveitum Árnassýslu 38% og Austurlandi 27%. Á tveimur fyrrnefndu svæðunum voru svarendur sem fljúga tiltölulega fáir en það sýnir að fólk notar flugið hvar sem það býr á landinu.

Þeir sem hafa hvað mest dregið úr flugferðum innanlands eru Skagfirðingar 63%, íbúar á sunnanverðum Vestfjörðum 48% og Vestmannaeyingar 44%. Á mikilvægum flugsvæðum eins og á Eyjafjarðarsvæðinu segjast um 17% fljúga meira og 28% minna og norðanverðum Vestfjörðum 21% fljúga meira og 34% minna. Ekki er verulegur munur milli félagshópa hvað varðar þessa spurningu.

Hvað stendur helst í vegi fyrir því að notir innanlandsflug meira?

Helstu ástæður þess að fólk notar innanlandsflug ekki meira eru að því finnst það of dýrt um 37% og þarf ekki á því að halda um 18%, langt á flugvöll 17% og finnst betra að keyra 7%. Á mynd 14 er einnig samanburður við vetrarkönnun 2005 en þá voru könnunarstaðirnir aðeins þrír Ísafjörður, Akureyri og Egilsstaðir.

Ef aðeins er litið til flugsvæða er hlutfall helstu ástæða þessar: Of dýrt að fljúga 56%, þarf þess ekki 9%, betra að keyra 9%, of langt í næsta flugvöll 6% og þarf bíl á áfangastað 5%. Dæmi um aðrar ástæður sem nefndar eru; betri vegir 4%, flughræðsla 3% og ekki flogið nógu oft 2%.



Mynd 14

Á helstu flugsvæðum kemur skýrt fram að fólki finnst of dýrt að fljúga, nefnt af 83% svarenda í Vestmannaeyjum, 70% svarenda á Austurlandi og 53% í A – Skaftafellsýslu. Á Eyjafjarðarsvæði og norðanverðum Vestfjörðum kom þetta fram hjá um helmingi svarenda. Á

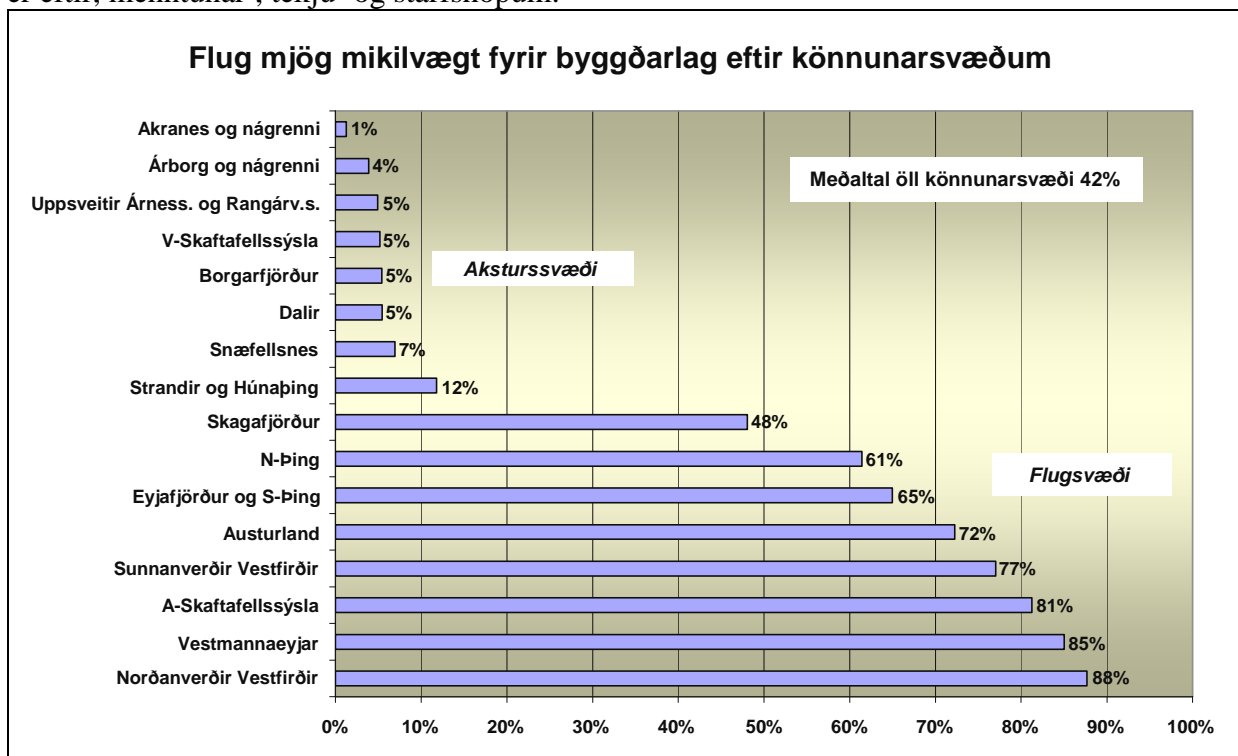
aksturssvæðum eins og Snæfellsnesi, Dölum, Húnavatnssýslum og V – Skaftafellssýslu nefndu hlutfallslega margir að þeir flygju ekki vegna þess hve langt væri til næsta flugvallar.

Hve miklu máli skiptir flugþjónusta fyrir þitt byggðarlag?

Í svörum við þessari spurningu skiptir fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu miklu máli sem sést m.a. af því að 42% svarenda á öllum 16 byggðasvæðunum telja flug mjög mikilvægt fyrir byggðarlag sitt, 74% á flugsvæðum en aðeins 5% á aksturssvæðum. Þetta kemur greinilega fram á mynd 15. Til samanburðar má geta þess að í flugkönnun sem fram fór á sama tíma töldu 93% flugfarþega að flug væri mikilvægt fyrir það byggðarlag sem flogið var frá.

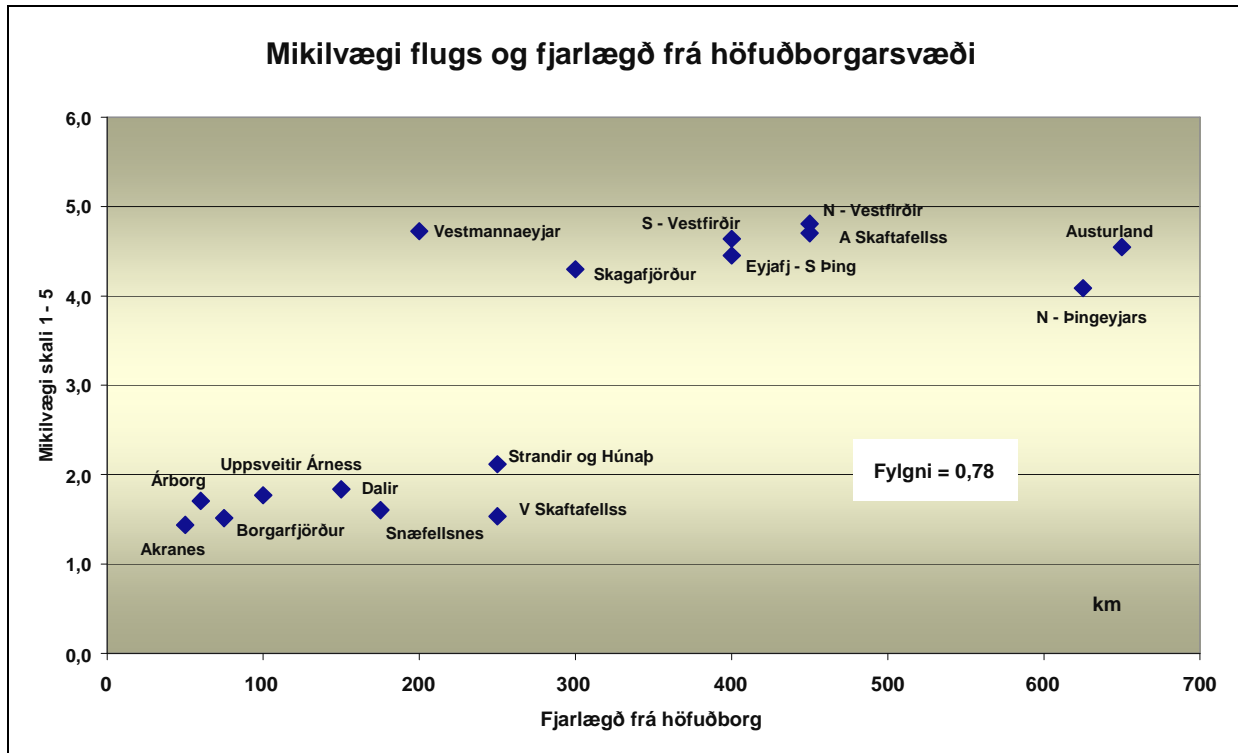
Þau könnunarsvæði sem eru með hæst hlutfall þeirra sem segja að flug skipti mjög miklu máli fyrir byggðarlag þeirra eru: Norðanverðir Vestfirðir 88%, Vestmannaeyjar 85%, A – Skaftafellssýsla 81% og sunnanverðir Vestfirðir 77%. Athygli vekur að Austurland sem er fjærst höfuðborgarsvæði skuli ekki vera með einna hæst hlutfall. Nokkur munur er á könnunarsvæðum í akstursbeltinu hvað þetta hlutfall varðar, en á flestum þessum svæðum eru það um 5% sem telja flugið mjög mikilvægt fyrir byggðarlagið.

Viðhorf eftir félagshópum er nokkuð svipað, konur telja flugið heldur mikilvægara en karlar og elstu íbúarnir leggja mest upp úr mikilvægi flugsins fyrir byggðarlag þeirra. Mjög lítil munur er eftir, menntunar-, tekju- og starfshópum.



Mynd 15

Á mynd 16 sem sýnir samanburð á mikilvægi flugs (skali 1 – 5, þar sem 5 er mikilvægast og 2,5 meðaltal) og fjarlægð frá höfuðborginni kemur berlega í ljós að við 300 km akstursmörk frá Reykjavík fer flug að skipta byggðarlög miklu máli. Að sjálfsögðu eiga akstursmörkin ekki við um Vestmannaeyjar (miðað er við 200 km loftlínu). Fyrir Eyjabúa skiptir flug miklu máli þar sem val í samgöngum er aðeins milli ferju og flugs.

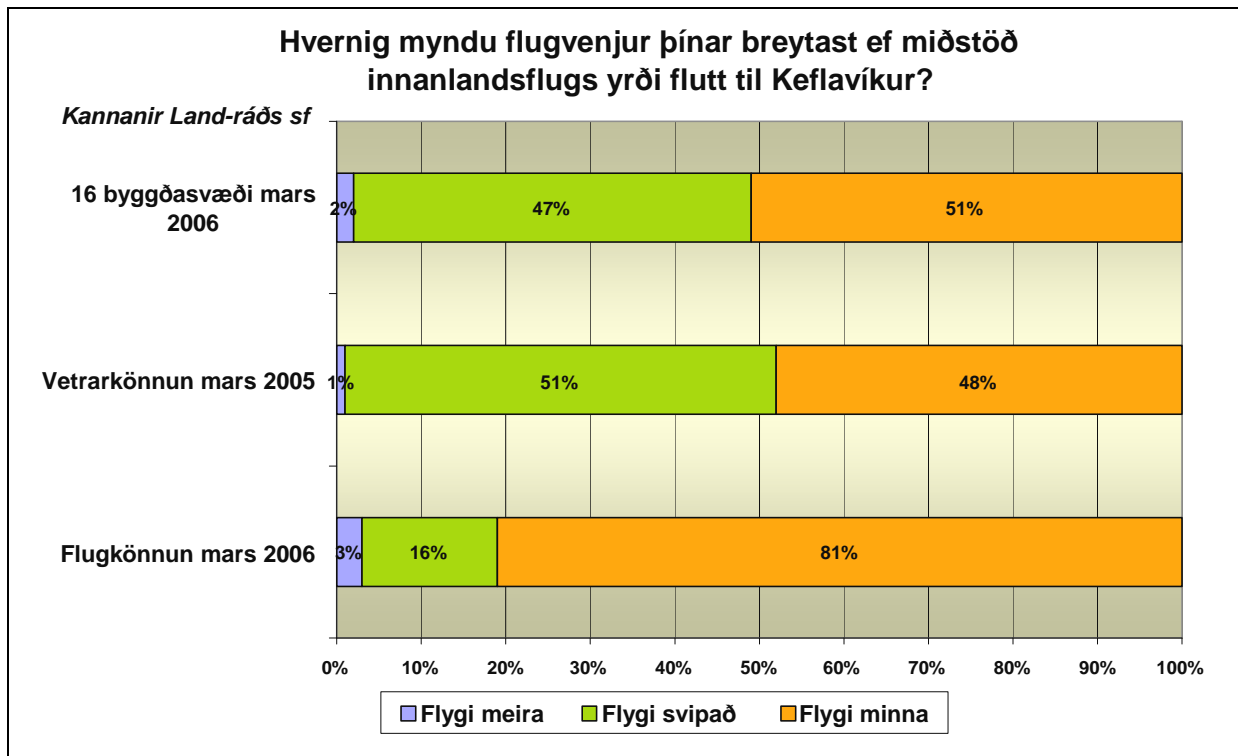


Mynd 16

Það sem kemur hvað mest á óvart við þessa greiningu er hve „mikilvægs hlutfallið“ er lágt fyrir N – Þingeyjarsýslur. Líkleg skýring er sú að fólk sækir þjónustu töluvert akandi til Akureyrar og metur mikilvægi flugs því ekki jafn mikið og fjarlægð frá höfuðborginni gæti gefið til kynna.

Flutningur miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur?

Spurt var hvort fólk teldi að notkun þess á innanlandsflugi myndi breytast ef flugstarfsemin í Reykjavík yrði flutt til Keflavíkur? Hvort það flygi meira, minna eða að það hefði engin áhrif. Það er greinilegt á mynd 17 sem sýnir niðurstöður úr þremur nýlegum könnunum sem Land-ráð sf hefur haft umsjón með, að flugfarþegar eru mun ákveðnari í því að þeir myndu fljúga minna eða 81% á móti um helmingi landsbyggðarbúa almennt í hinum tveimur könnunum.

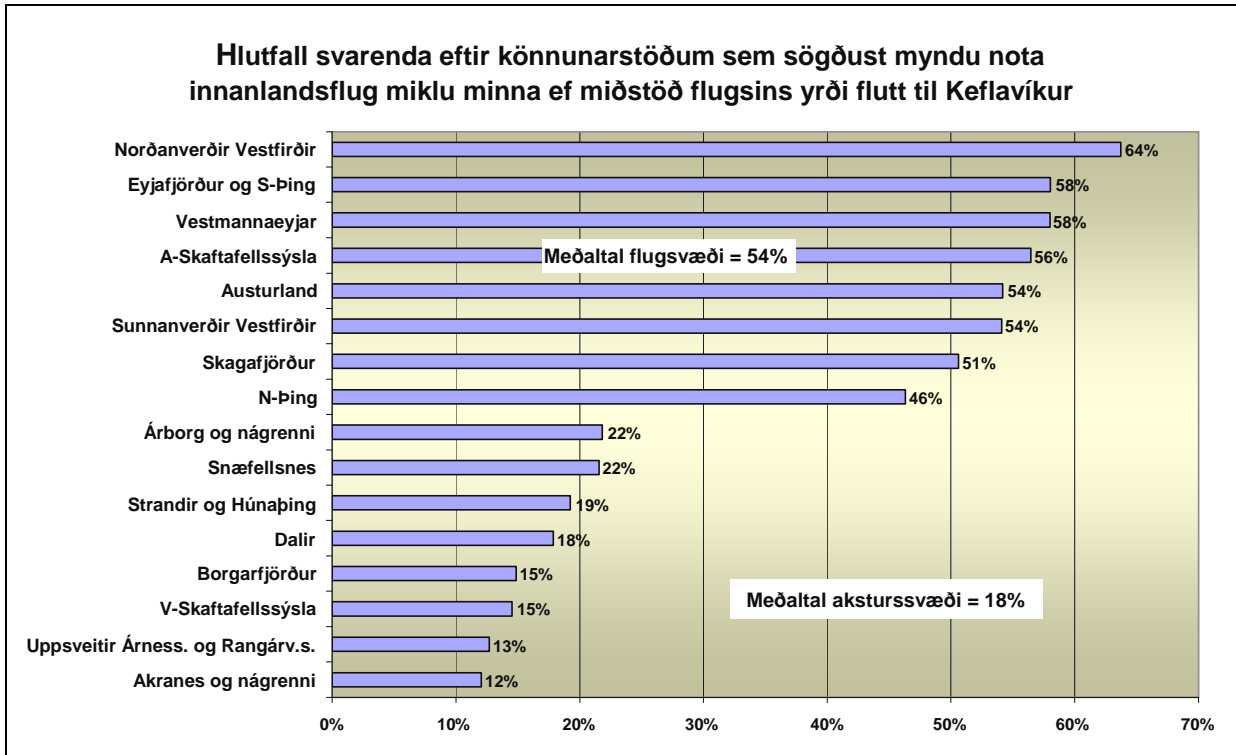


Mynd 17

Niðurstöður eftir könnunarsvæðunum 16 í könnun þessari hvað varðar þá sem sögðust myndu fljúga miklu minna ef flugstarfsemin í Reykjavík yrði flutt til Keflavíkur eru þær, að um 54% svarenda sem búa á flugsvæðum sögðust myndu fljúga mun minna. Um 64% íbúa á norðanverðum Vestfjörðum og 58% íbúa á Eyjafjarðarsvæði og Vestmannaeyjum. Lægst hlutfall hvað þetta varðar á flugsvæðum, var í N – Þingeyjarsýslu þar sem 46% töldu að þeir myndu fljúga miklu minna.

Um 18% svarenda á aksturssvæðum sögðust myndu fljúga miklu minna og 71% sögðu að það hefði ekki áhrif á flugvenjur sínar þótt miðstöð innanlandsflugs yrði fært til Reykjavíkur. Rúmur fimmtungur svarenda í uppsveitum Árnassýslu/Rangárvöllum og á Snæfellsnesi telja að þeir muni nota innanlandsflug miklu minna en fyrir þá sem búa nær höfuðborgarsvæðinu skiptir það ekki máli.

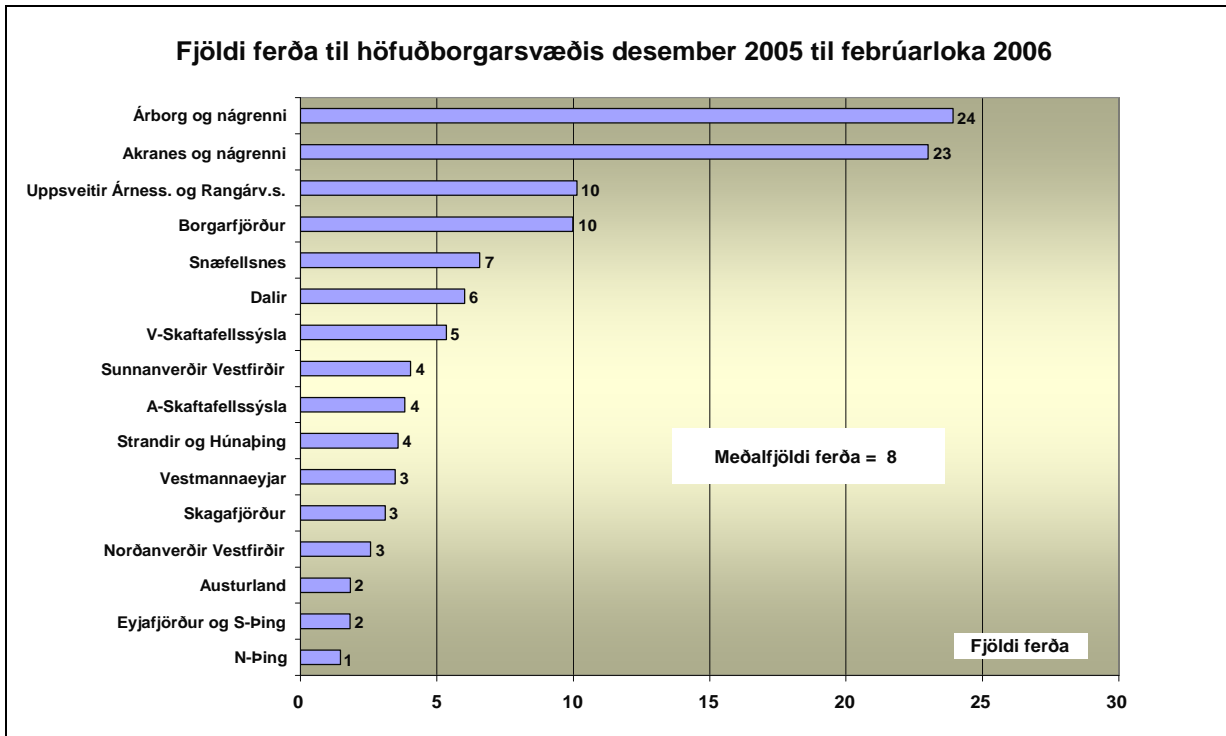
Ekki er verulegur munur milli félagshópa hvað þetta varðar. Þeir sem töldu að þeir myndu fljúga meira voru hlutfallslega flestir í A – Skaftafellssýslu 5% og Dölum 4%



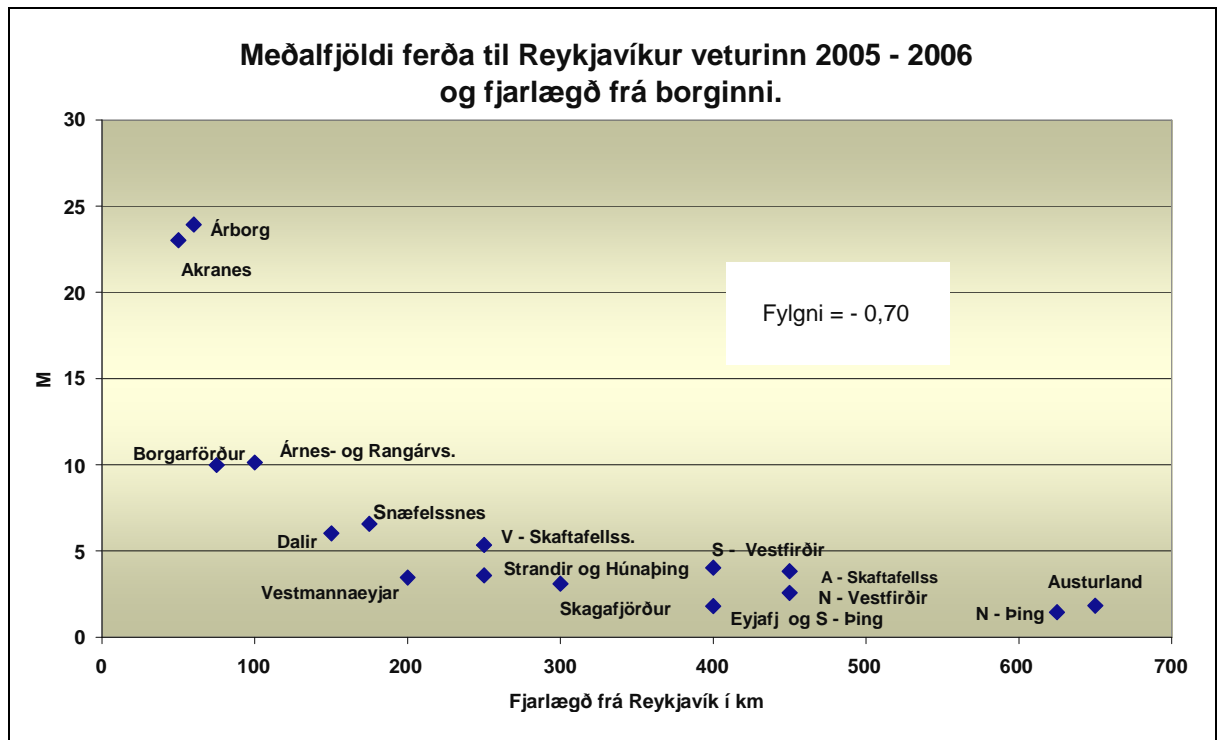
Mynd 18

4. Ferðir til höfuðborgarsvæðisins

Að meðaltali fóru svarendur frá byggðasvæðunum 16 11 ferðir til höfuðborgarsvæðisins á þriggja mánaða tímabili, desember 2005 til febrúarloka 2006 (sjá myndir 19 og 20).



Mynd 19

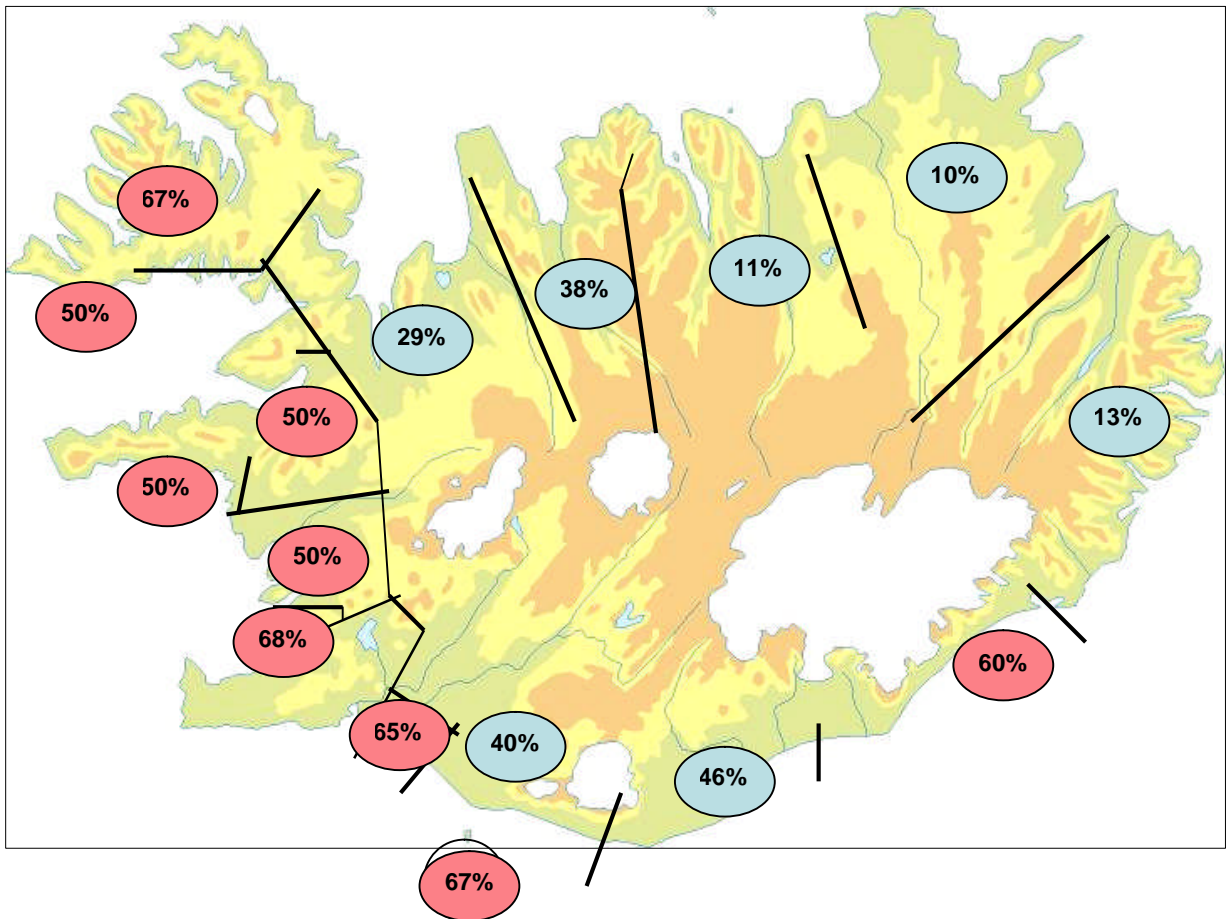


Mynd 20

Þetta er svipuð niðurstaða og í fyrri könnunum Land-ráðs sf. Í vetrarkönnun 2005 var meðaltalið heldur hærra eða 11 ferðir, en sú könnun tók aðeins til 6 staða þar af þriggja í næsta nágrenni við höfuðborgarsvæðið, Árborgar, Akraness og Reykjanesbæjar. Tölur fyrir Akranes eru nú svipaðar og í fyrri könnun 23 en voru 21, en tíðni ferða frá Árborg hafa vaxið umtalsvert voru að meðaltali 17 en eru nú 24. Meðalferðafjöldi flugfarþega er heldur meiri en landsbyggðarfólks almennt eða um 15 ferðir, en 54% ferða þeirra er vegna vinnu eða viðskipta. Þeir sem fjær búa heimsækja höfuðborgina á hálfmánaðar eða mánaðar fresti yfir veturinn

Það kemur skýrt fram á mynd 20 að ferðum til höfuðborgarsvæðisins fækkar eftir því sem byggðasvæðin liggja fjær höfuðborginni enda er jákvæð fylgni á milli þessara tveggja breytistærða eða 0,7. Þannig eru þeir sem búa í innan við 60 km fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu í virkum samskiptum við höfuðborgina og fara þangað að meðaltali tvisvar í viku. Þeir sem búa í 60 til 100km km fjarlægð heimsækja höfuðborgina nær vikulega yfir veturinn. Þeir sem búa í 100 til 250 km fjarlægð fara hálfmánaðarlega til mánaðarlega til Reykjavíkur og þeir sem fjær búa sjaldnar eftir fjarlægð eða annan til þriðja hvern mánuð.

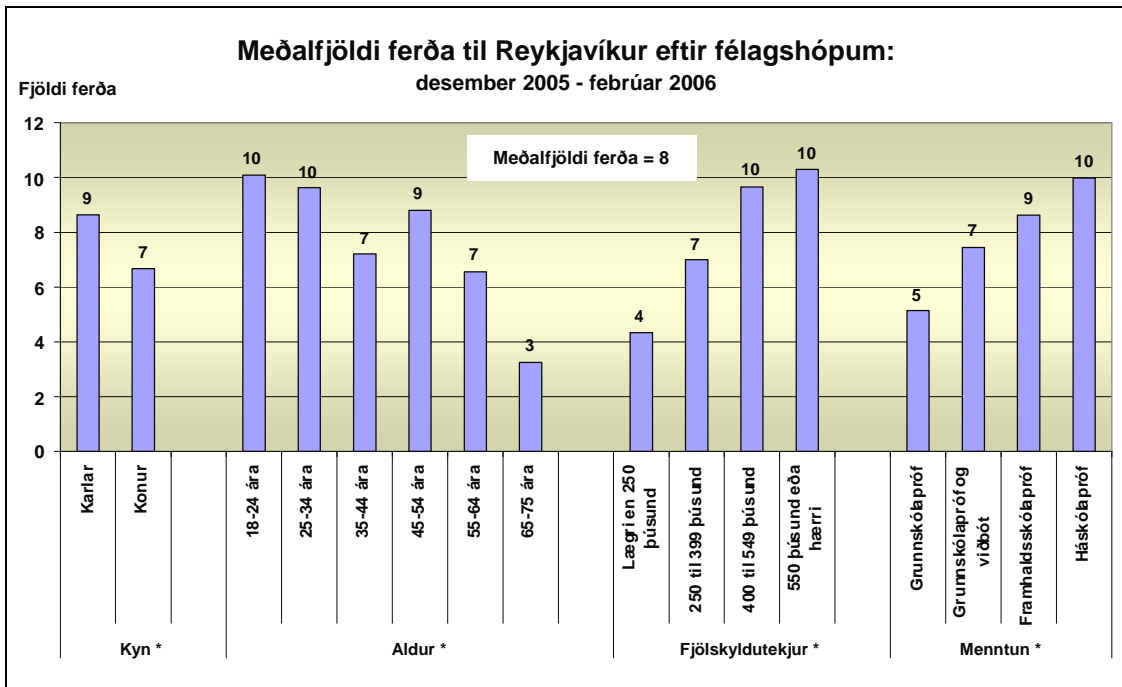
Hlutfall allra ferða til höfuðborgarsvæðisins veturinn 2005 - 2006



Mynd 21

Mynd 21 sýnir ferðir til höfuðborgarinnar sem hlutfall af öllum ferðum út fyrir byggðasvæði. Athygli vekur hve hlutfall þessara ferða er hátt miðað við fjarlægð á Vestfjörðum, A – Skaftafellssýslu og Vestmannaeyjum. Án efa hafa stórir landshlutakjarnar eins og Akureyri og

Árborg áhrif á að fólk úr nágrennabyggðum sækir þangað eftir ýmiss konar þjónustu sem annars væri sótt til Reykjavíkur. Nánar er fjallað um ferðir til höfuðborgarsvæðisins í 4. kafla.

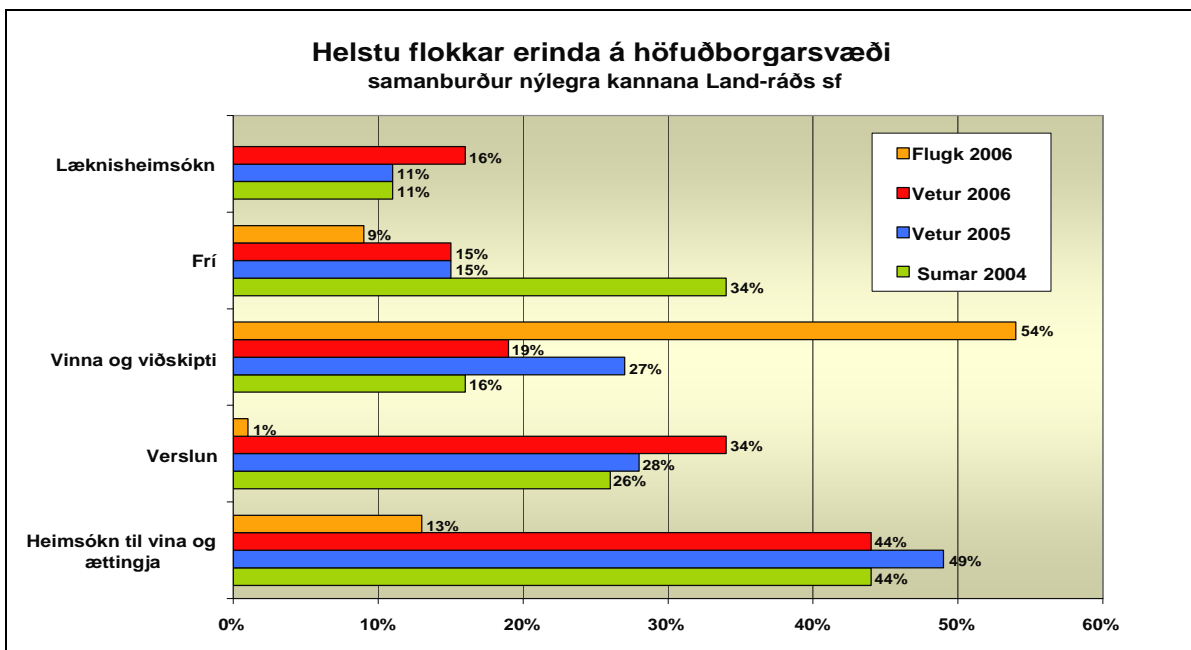


Mynd 22

Sóknin til höfuðborgarinnar er töluvert mismunandi eftir félagshópum (mynd 22). Það er greinilegt að karlar fara heldur oft en konur, og yngri fólk mun oft en það eldra. Þá eykst tíðni ferða mikið með aukinni menntun og hærri tekjum.

Erindi til höfuðborgar

Á mynd 23 er samanburður á helstu flokkum erinda fólks til höfuðborgarsvæðisins samkvæmt nýlegum könnunum Land-ráðs sf fyrir samgönguyfirvöld (ath. nefna mátti fleiri en eitt erindi).



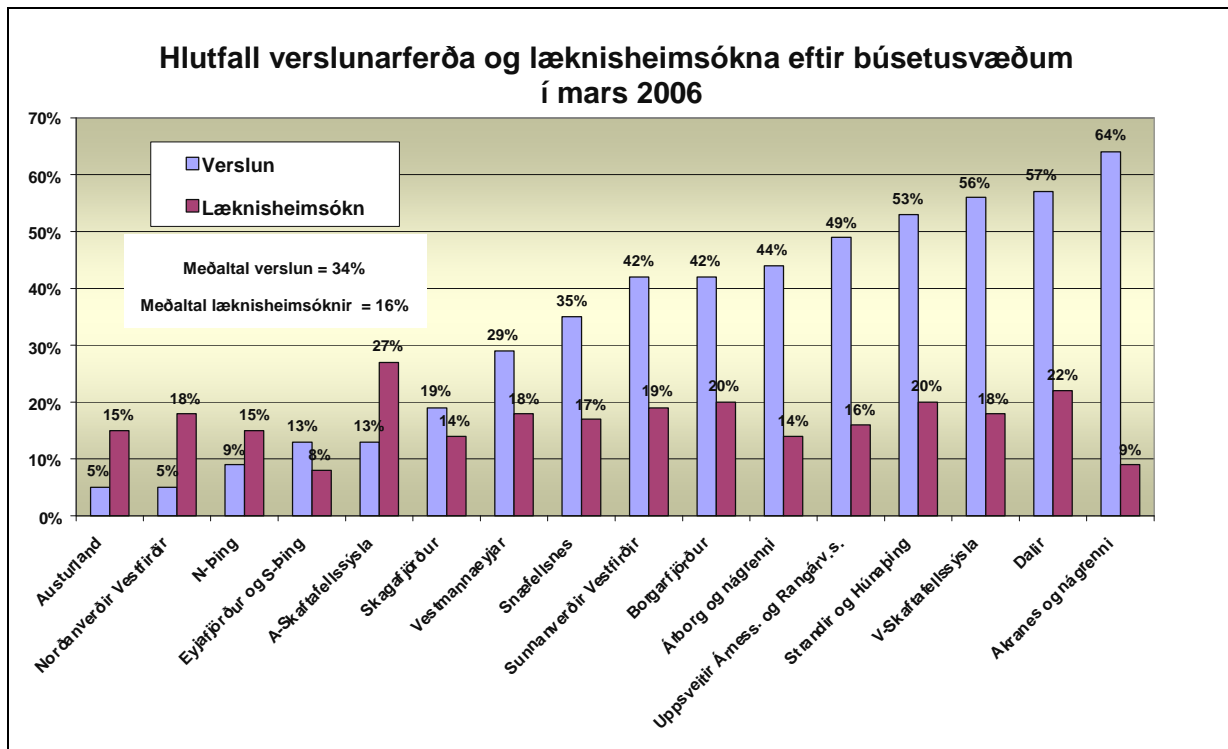
Mynd 23

Niðurstöður eru nokkuð svipaðar nema að erindi þeirra sem koma með flugi er oftar tengd vinnu og viðskiptum en þeirra sem koma með ökutækjum. Þá eru frí eðlilega oftar nefnt sem helsta erindi ferðar að sumarlagi. Ekki var spurt beint um lækniheimsókn í flugkönnun, en í opnum svörum kom fram að margir flugfarþegar áttu erindi við lækni í borginni.

Ef flugfarþegum er sleppt er meðalhlutfall erinda úr könnuninum þremur þessi:

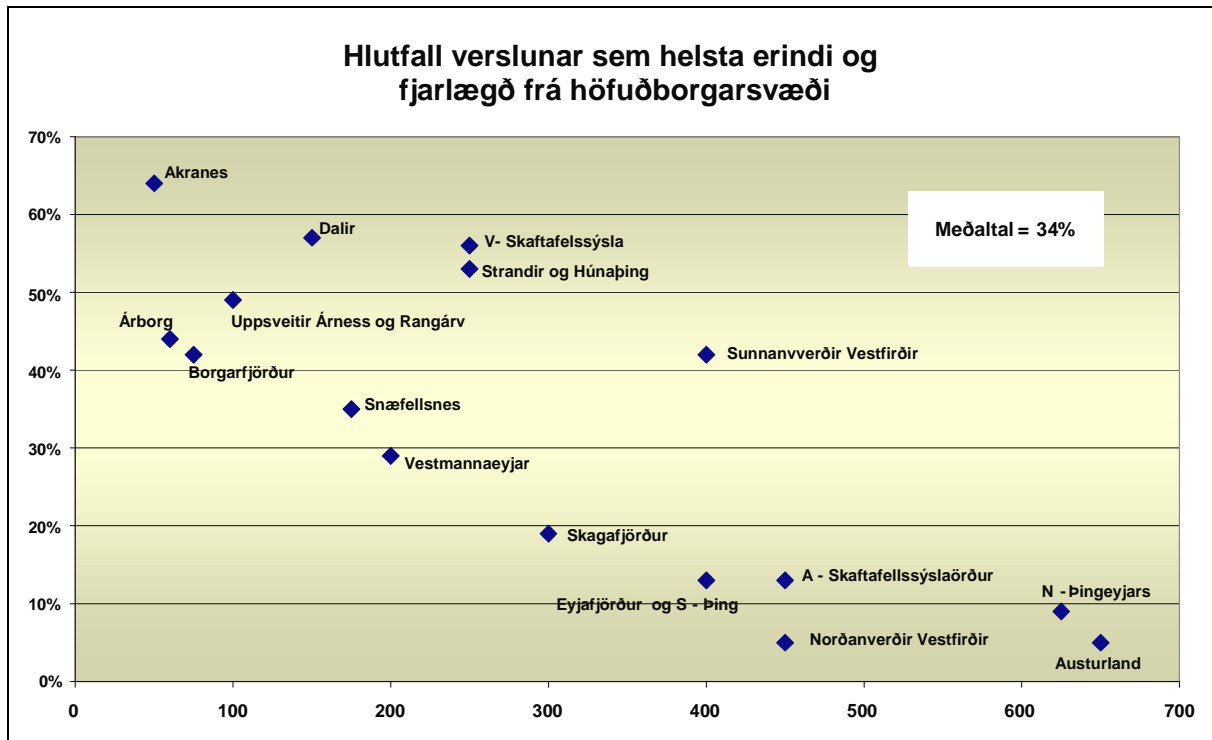
- Heimsóknir 40%
- Verslun 30%
- Frí 21%
- Vinna 20%
- Lækniheimsókn 13%

Önnur erindi sem margir nefndu voru: Viðskiptaferð 9%, vegna náms eða skóla 4% og rúm 3% voru á leið í flug til útlanda. Tiltölulega hátt hlutfall A- Skaftfellinga 15% og N – Þingeyinga 13% nota innanlandsflug á leið í flug til útlanda. Eðlilega er nokkur munur á erindum eftir aldri og kyni. Hátt hlutfall yngsta aldurshópsins er að fljuga vegna náms eða skóla 15% og hátt hlutfall svarenda í elsta aldurshópnum eða 27% er að fara í lækniheimsókn.



Mynd 24

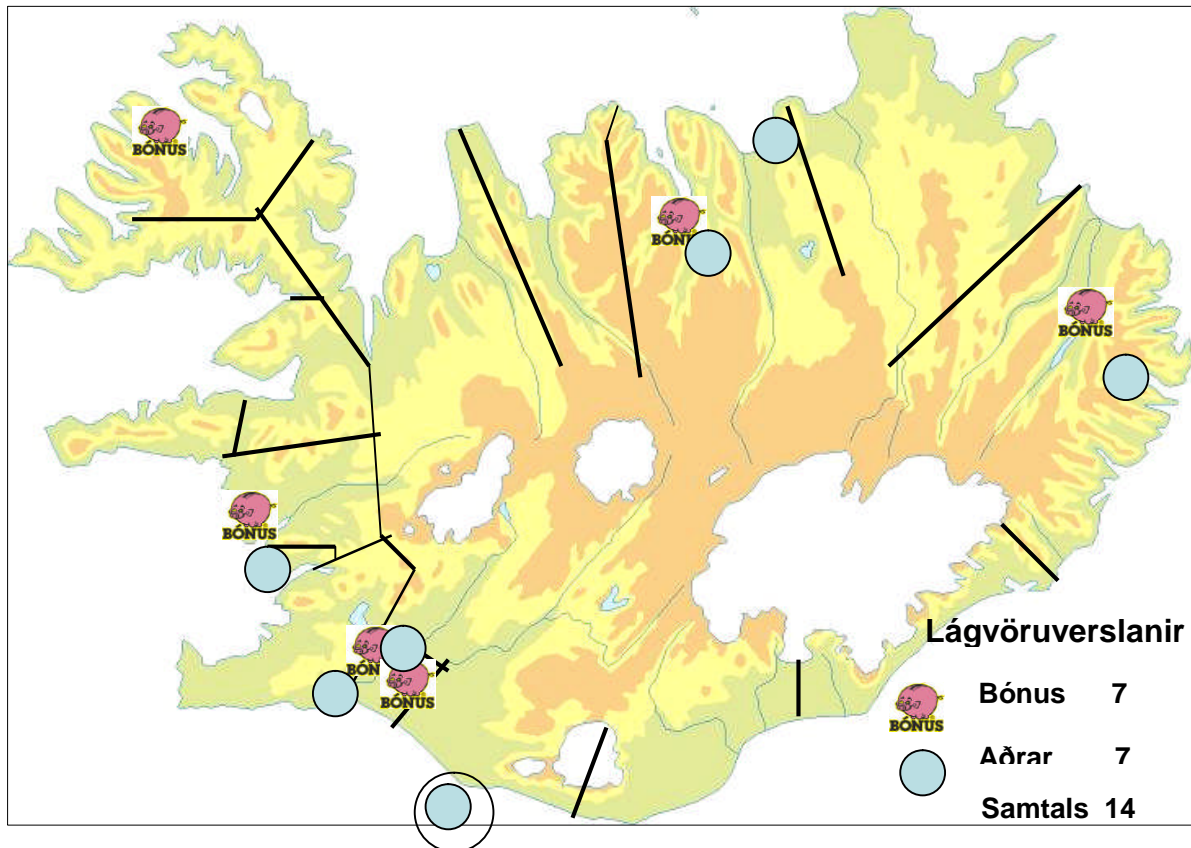
Mynd 24 sýnir hvernig hlutfall verslunarferða og lækniheimsókna dreifist eftir búsetusvæðum. Almennt má segja að því nær sem fólk býr höfuðborgarsvæðinu því algengari eru verslunarferðir þangað. Hlutfall lækniheimsókna virðist frekar ráðast af framboði af sérhæfðri lækniþjónustu (spítalþjónustu) í héraði. Því minni þjónusta þeim mun tíðari lækni ferðir til Reykjavíkur. Fróðlegt væri að kanna nánar lækniþjónustu í einstökum byggðarlögum og hlutfall lækni ferða þaðan til Reykjavíkur.



Mynd 25

Við greiningu á hlutfalli verslunarerinda eftir fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu kemur í ljós að tölurverð frávik eru frá þessu jafna falli með fjarlægð þótt fylgnin sé há, $r = -0.8$. Það er greinilegt að í þeim byggðarlögum þar sem verslunarþjónusta er góð og lágvörverslun innan byggðarlags er hlutfall verslunarferða til Reykjavíkur lágt.

Lágvöruverslanir



Mynd 26

Á mynd 26 er staðsetning lágvöruverslana á landsbyggðinni kortlögð. Það er mjög greinilegt þegar sunnanverðir og norðanverðir Vestfirðir eru bornir saman að Ísfirðingar og nágrennar njóta þess að Bónusverslun er á staðnum (aðeins 5% nefna verslunarferð til höfuðborgar) en engin lágvöruverslun er á suðurfjórðunum (yfir 40% nefna verslun sem aðalerindi).

Athygli vekur munur á Árborg og Akranesi sem eru í álíka fjarlægð frá Reykjavík hvað Akurnesingar sækja meira til höfuðborgarinnar til að versla, enda mun framboð á verslunarþjónustu vera nokkru meira í Árborg. Í þeim byggðasvæðum þar sem engin lágvöruverslun er eins og í Dalasýslu, Ströndum og Húnavatnssýslum, V – Skaftafellssýslu auk sunnanverðra Vestfjarða, eru verslunarferðir hærra hlutfall erinda en fjarlægð frá höfuðborginni ætti að gefa vísbendingu um.

Akureyri dregur án efa til sín fólk úr nágrennabyggðum eins og Skagafirði og Þingeyjarsýslum í verlunarerindum og því er hlutfall verslunarerinda til höfuðborgarsvæðis frá þeim byggðum nokkuð lágt. Reyndar er lágvöruverslun á Húsavík. Austur Skaftfellingar fara tiltölulega lítið til höfuðborgarinnar í verslunarerindum þótt ekki sé lágvöruverslun á svæðinu.

Hversu oft gerir þú magninnkaup af matvörum á höfuðborgarsvæðinu?

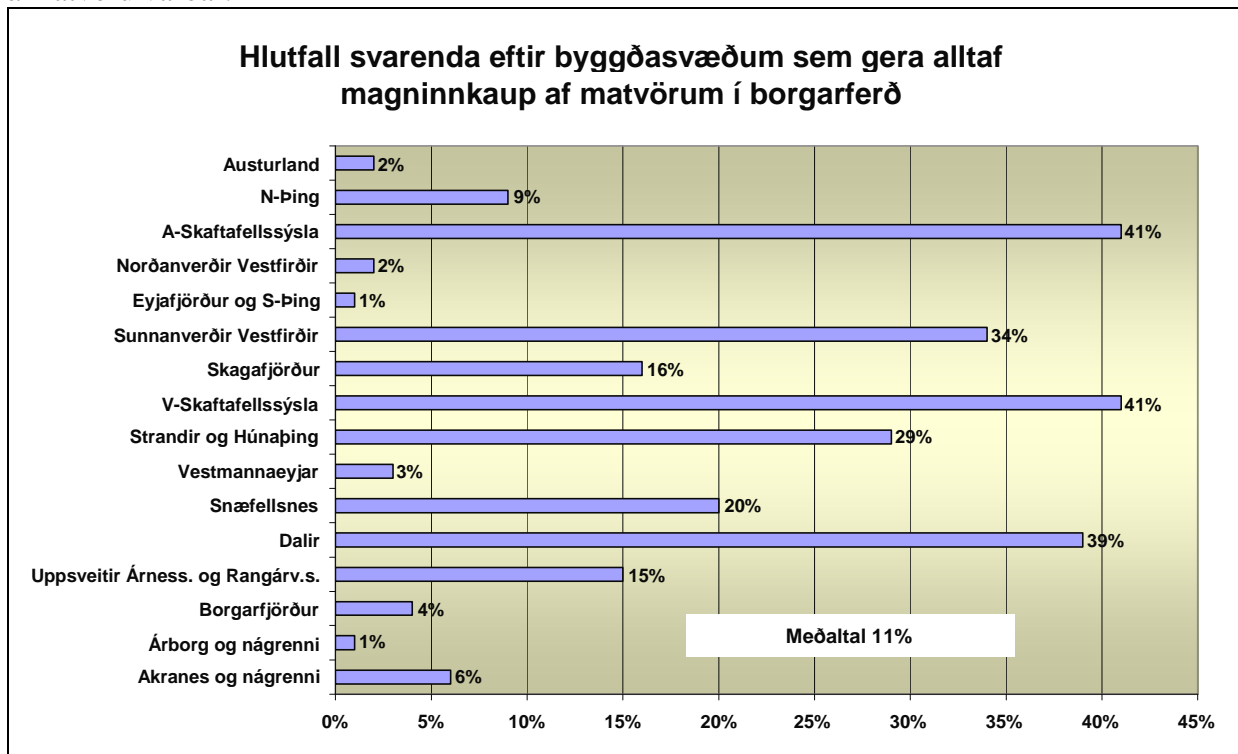
Í þessari spurningu voru svörin flokkuð þannig að ef svarið var alltaf þegar farið væri til borgarinnar fékk það svar 5 stig ef svarið var aldrei var skráð eitt stig. Meðalgildi allra svara

var 2,1 og rúmur helmingur eða 56% sögðust aldrei gera magninnkaup á matvörum á höfuðborgarsvæðinu. Í heildina var skiptingin þessi:

- Oft eða alltaf 21%
- Stundum 9%
- Sjaldan eða aldrei 70%

Á mynd 27 er sýnt hlutfall þeirra sem gera alltaf magninnkaup á matvöru þegar þeir koma til höfuðborgarinnar. Byggðasvæðunum er raðað eftir fjarlægð frá höfuðborgarsvæði og eru þau sem næst liggja neðst á línuritinu. Myndin sýnir greinilega að þau byggðarlög þar sem ekki eru lágvöruverslanir gera hlutfallslega oftast magninnkaup á matvöru í borgarferð, að meðaltali í um 30 - 40% ferða. Þessi byggðasvæði eru Skaftafellssýslur, Dalasýsla, Strandir og Húnaþing og sunnanverðir Vestfirðir. (Sjá mynd 26 sem sýnir staðsetningu lágvöruverslana).

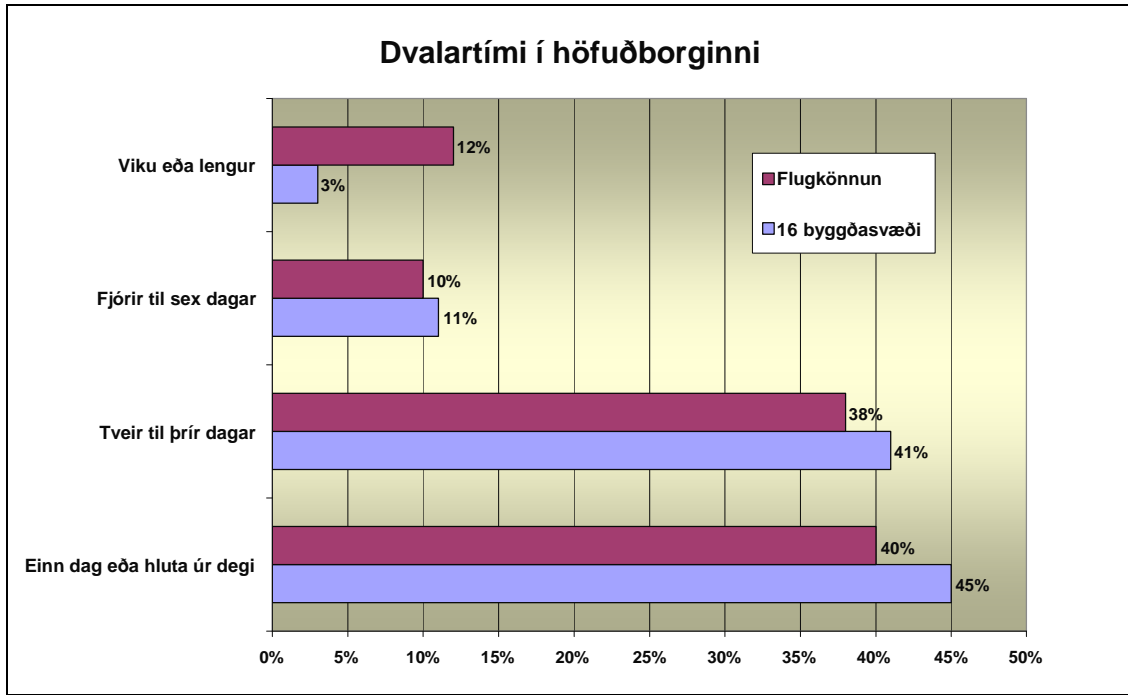
Þar sem sama vöruverð er í lágvöruverslunum óháð staðsetningu tekur það því ekki fyrir fólk sem býr nærri slíkum verslunum á landsbyggðinni að fara í slíka verslun til að kaupa matvæli í borgarferð. Ekki er marktækur munur eftir kyni, aldri, tekjum eða menntun hvað magninnkaup á matvöru varðar.



Mynd 27

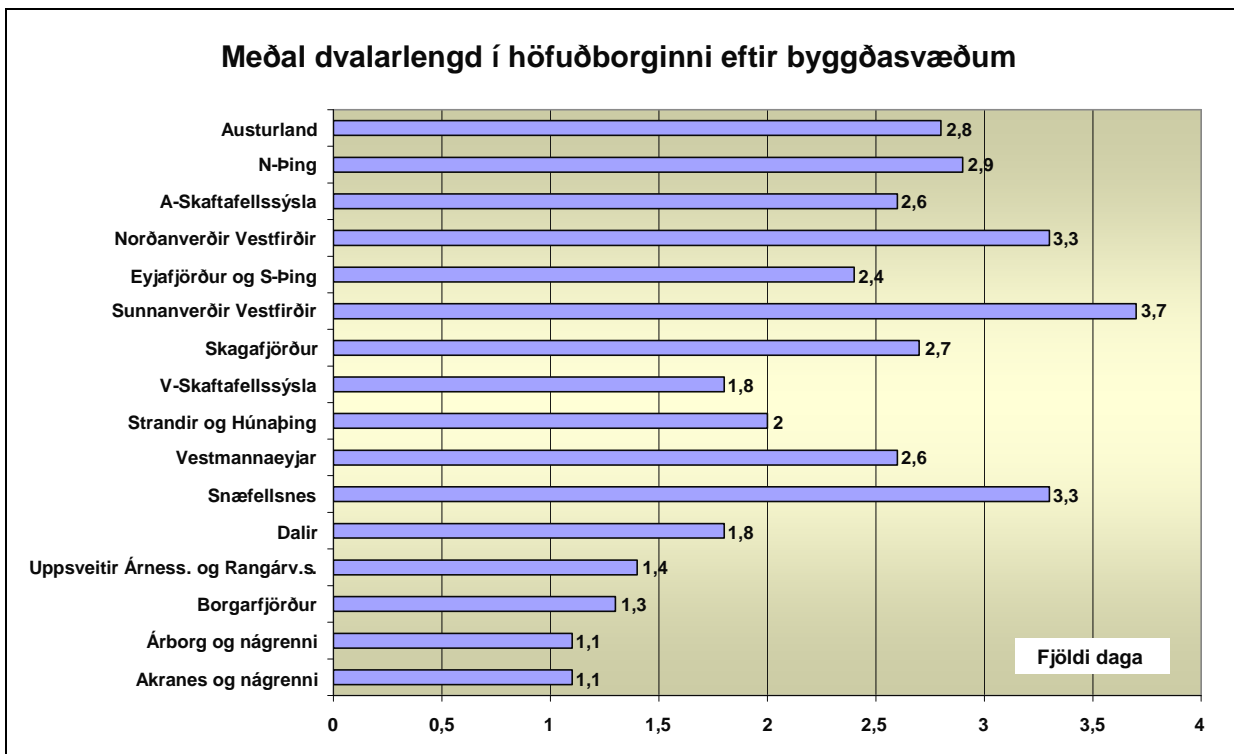
Hve lengi er dvalið á höfuðborgarsvæðinu?

Flestir stoppa stutt í höfuðborginni og er meðaldvalartími 2 dagar og oftast stoppar fólk aðeins í einn dag eða hluta úr degi.



Mynd 28

Á mynd 28 er samanburður á dvalarlengd flugfarþega og svarenda frá 16 byggðasvæðum sem flestir koma akandi til borgarinnar. Í báðum könnunum kemur fram að mikill meirihluti þeirra sem koma til borgarinnar stoppa í innan við 3 daga. Athygli vekur að töluvert herra hlutfall flugfarþega dvelur viku eða lengur í borginni, líklega eru það þeir sem eru í fræðslu- eða lækniserindum því að flest viðskiptaerindi eru rekin á einum degi.



Mynd 29

Mynd 29 sýnir meðaldvalarlengd í höfuðborginni eftir byggðasvæðum og er þeim raðað eftir fjarlægð frá borginni þannig að þau sem eru næst eru neðst á línuritinu. Það er greinilegt að þeir sem búa nærri höfuðborgarsvæðinu stoppa stutt enda heimsækja þeir borgina oft en þeir sem fjar búa. Athygli vekur að Snæfellingar og Vestfirðingar dvelja að meðaltali nokkuð lengur en þeir sem búa á öðrum byggðasvæðum í svipaðri fjarlægð.

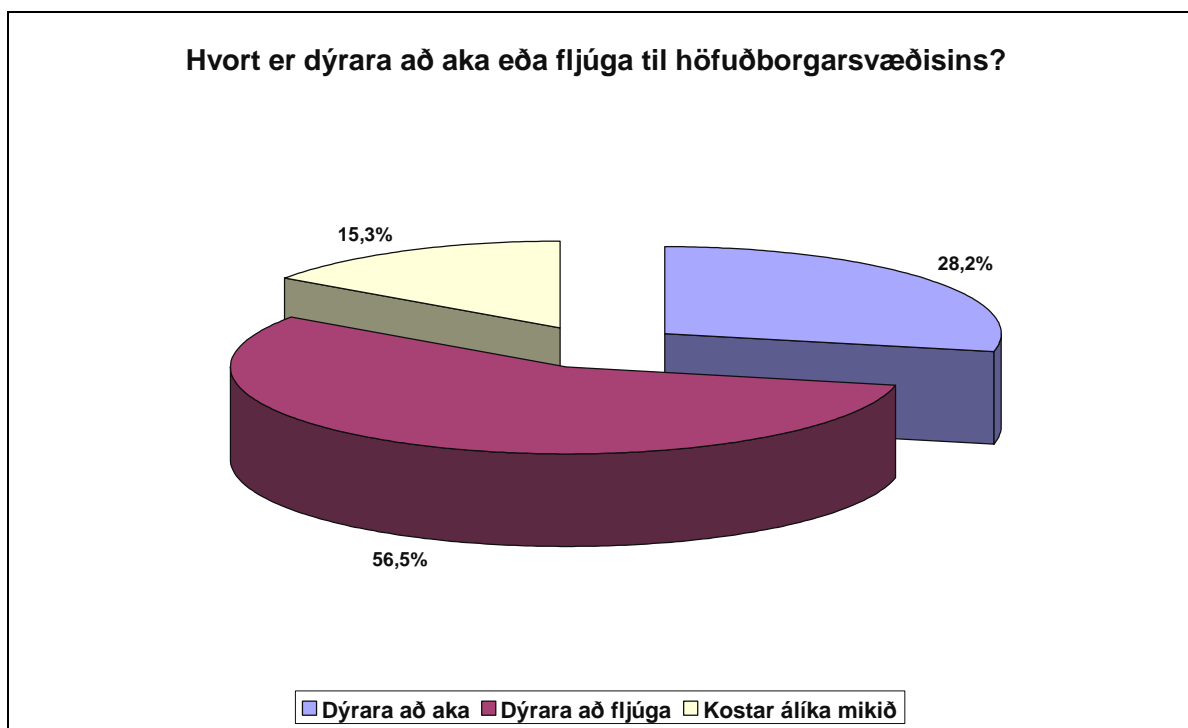
Að meðaltali dvelja konur heldur lengur en karlar í borginni og elstu svarendur heldur lengur en þeir sem yngri eru. Ekki er munur á dvalarlengd eftir menntunar- og tekjuhópum.

Hvort er dýrara að aka eða fljúga til höfuðborgarinnar?

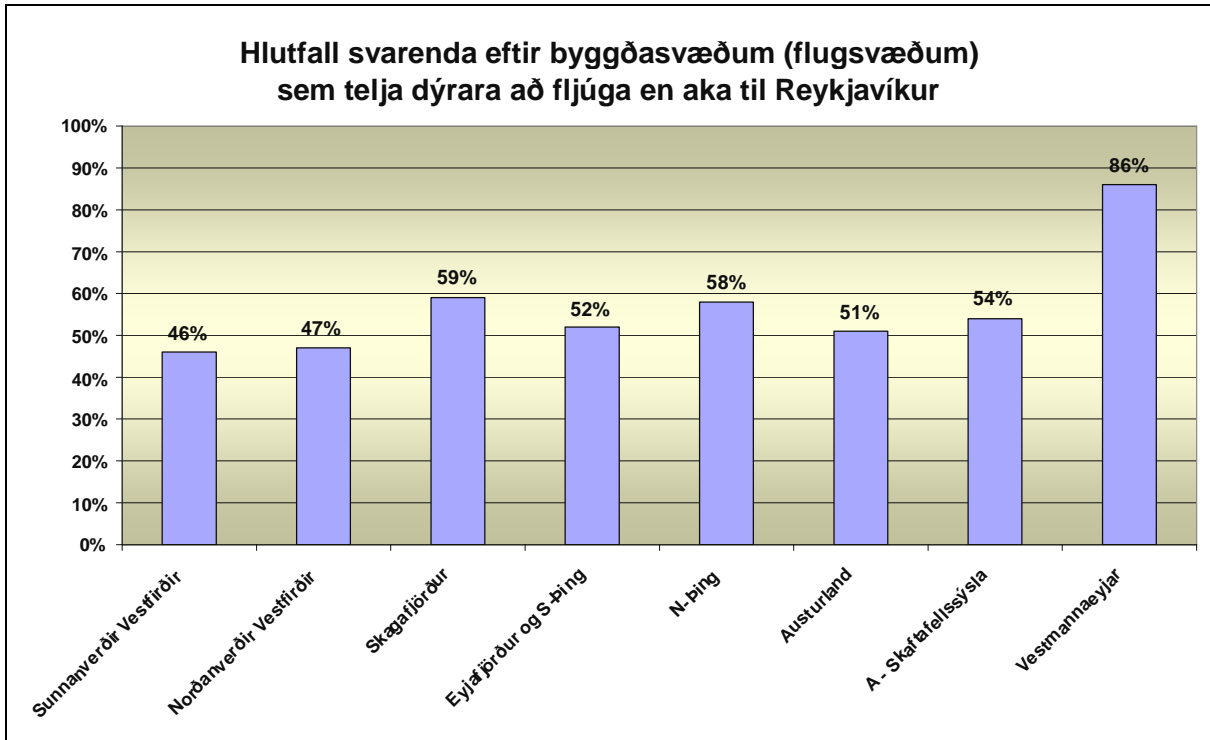
Svarendur voru spurðir hvort þeir teldu dýrara að aka eða fljúga til Reykjavíkur ef tekið væri tillit til tímakaups, verðs á eldsneyti og veitinga á leiðinni. Mynd 30 sýnir að rúm 56% telja dýrara að fljúga, en 28% að aka. Í könnun meðal farþega í innanlandsflugi í mars 2006 var niðurstaðan sú að 51% töldu heildarkostnað meiri við að aka, en 49% töldu flugið dýrara.

Ekki er neinn munur á svörum fólks eftir því hvort það býr á svokölluðum aksturs- og flugsvæðum, því að 56,8% þeirra sem búa á aksturssvæðum telja flug dýrara en að aka.

Á mynd 31 er sýnt hlutfall svarenda á þeim könnunarsvæðum sem teljast til flugsvæða sem telja dýrara að fljúga en aka til Reykjavíkur. Rétt innan við helmingur svarenda á Vestfjörðum eða 46% telur dýrara að fljúga en aka, og um 40% telja dýrara að aka.



Mynd 30

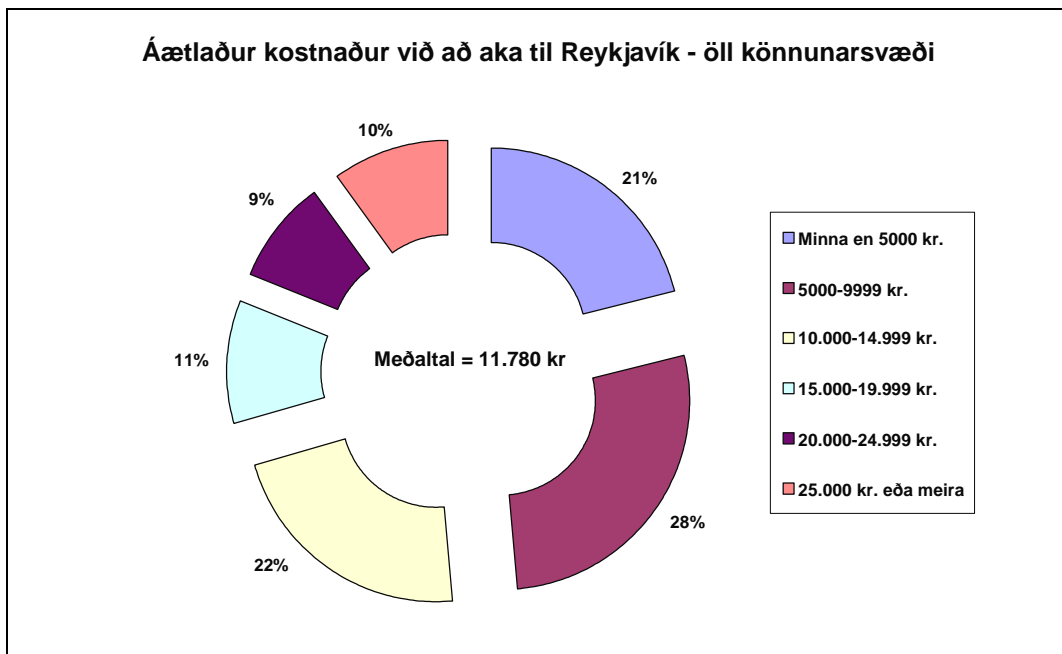


Mynd 31

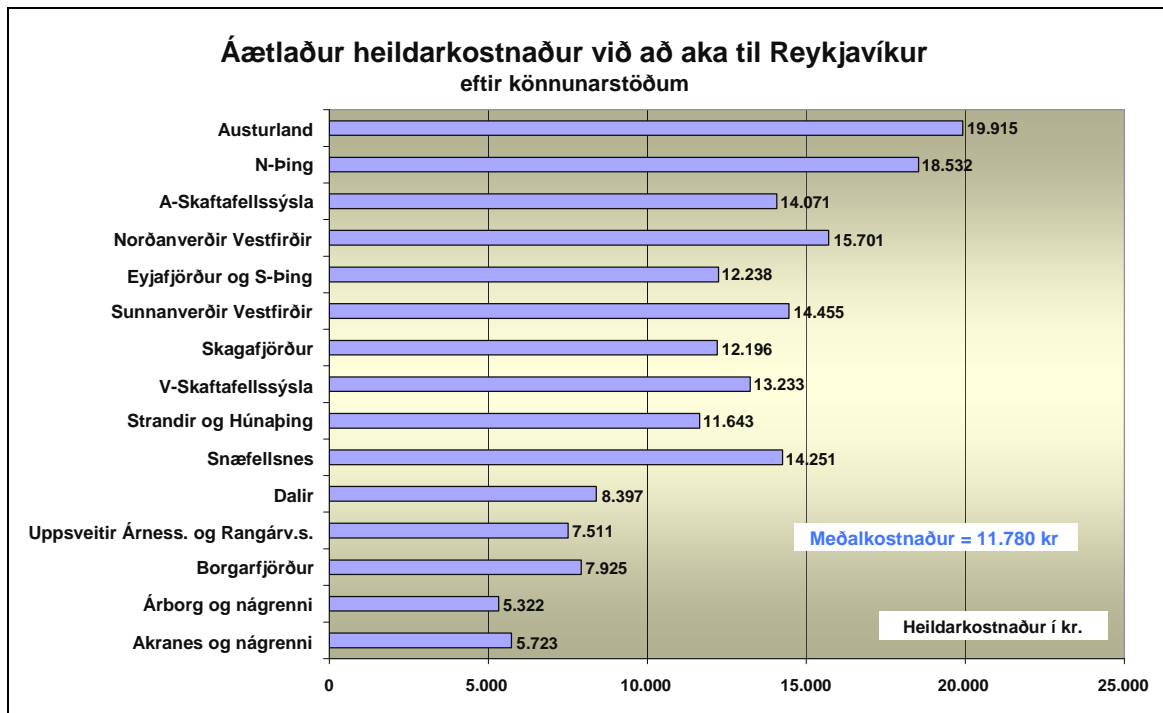
Á öðrum flugsvæðum telur rétt rúmur helmingur flug dýrara en að aka. Vestmannaeyjar eru í sérflokki, en 86% Vestmannaeyinga telja dýrara að fljúga til Reykjavíkur en að taka Herjólf.

Hver er heildarkostnaður við að aka til Reykjavíkur?

Meðalkostnaður fyrir öll 16 könnunarsvæðin reyndist vera 11.780 kr. Bæði miðgildi og tíðasta gildi gefa 10.000 kr. Mynd 32 sýnir áætlaðan aksturskostnað skipt í 6 flokka.



Mynd 32



Mynd 33

Rúmur fimmtungur svarenda áætlað að það kosti innan við 5 þúsund krónur að aka til Reykjavíkur og 10% áætlað kostnaðinn yfir 25 þúsund krónur. Karlar meta kostnaðinn heldur meiri en konur, 12.500 á móti 10.700 kr. Fólk á miðjum aldri áætlað kostnaðinn meiri en þeir sem eru yngri og eldri. Þá vex kostnaður við akstur í réttu hlutfalli við meiri menntun og hærra tekjur.

Eins og eðlilegt verður að teljast og kemur skýrt fram á mynd 33 vex heildarkostnaður við akstur til höfuðborgarinnar eftir því sem byggðasvæðin liggja fjær. Þannig metur fólk í Árborg og á Akranesi að heildarkostnaður við ferð til Reykjavíkur sé að meðaltali rúmar 5 þúsund krónur og íbúar Akureyrar og nágrennabyggða telja kostnaðinn rúmar 12 þúsund krónur. Meðalkostnaður Austfirðinga við aka til Reykjavíkur eru tæpar 20 þúsund krónur. Snæfellingar telja kostnaðinn nokkru meiri en Dalamenn þótt fjarlægð beggja svæðanna frá Reykjavík sé svipuð.

Mat á ferðakostnaði

Í greinargerð ParX, *Hagræn úttekt á Reykjavíkurflugvelli*, október 2006, er umfjöllun um virði tíma- og ferðakostnaðar eftir ferðamátum í nýlegum úttektum, m.a. í úttektum vegna arðsemi umferðarmannvirkja. Tímavirði einstaklinga sem aka bifreið er metið á 1.000 til 1.500 kr. klukkustundin. Í töflunni hér að neðan er miðað við 1.200 kr. Heildar rekstrarkostnaður einkabifreiðar á hvern ekinn km. samkvæmt gögnum FÍB er ábilinu 30 – 65kr eftir verðmæti bifreiðar, eyðslu og árlegum akstri. Hér er miðað við 40. kr. á km. Í útreikningum ParX er miðað við beinan rekstrarkostnað við ekinn viðbótarkílómetra (greiðsluvilji) sem metinn er á um 21 kr. á ekinn km. Meðaltímakostnaður flugfarþega í innanlandsflugi er talinn um 1.200 kr. klukkustundin.

Til einföldunar er miðað er við að flugmiðinn kosti 9.000 kr. með sköttum og tryggingagjaldi. Miðað er við meðalferðatíma flugfarþega samkvæmt flugkönnun Land-ráðs sf í mars 2006. Meðalferðatími frá 6 flugvöllum var um 2 klst. Stystur frá Höfn 97 mínútur og lengstur frá Bíldudal 168 mínútur. Reiknað var með ferð frá heimili til flugvallar, bið á flugvelli og ferð á ákvörðunarstað á höfuðborgarsvæðinu. Miðað er við 75 km á klst meðalaksturshraða og er þá miðað við að tekin séu stutt hvíldarstopp á leiðinni. Miðað við þessar forsendur er heildarferðakostnaður með einkabíl og flugi frá nokkrum stöðum á landsbyggðinni eftirfarandi:

Heildarferðakostnaður til Reykjavíkur – flug og akstur

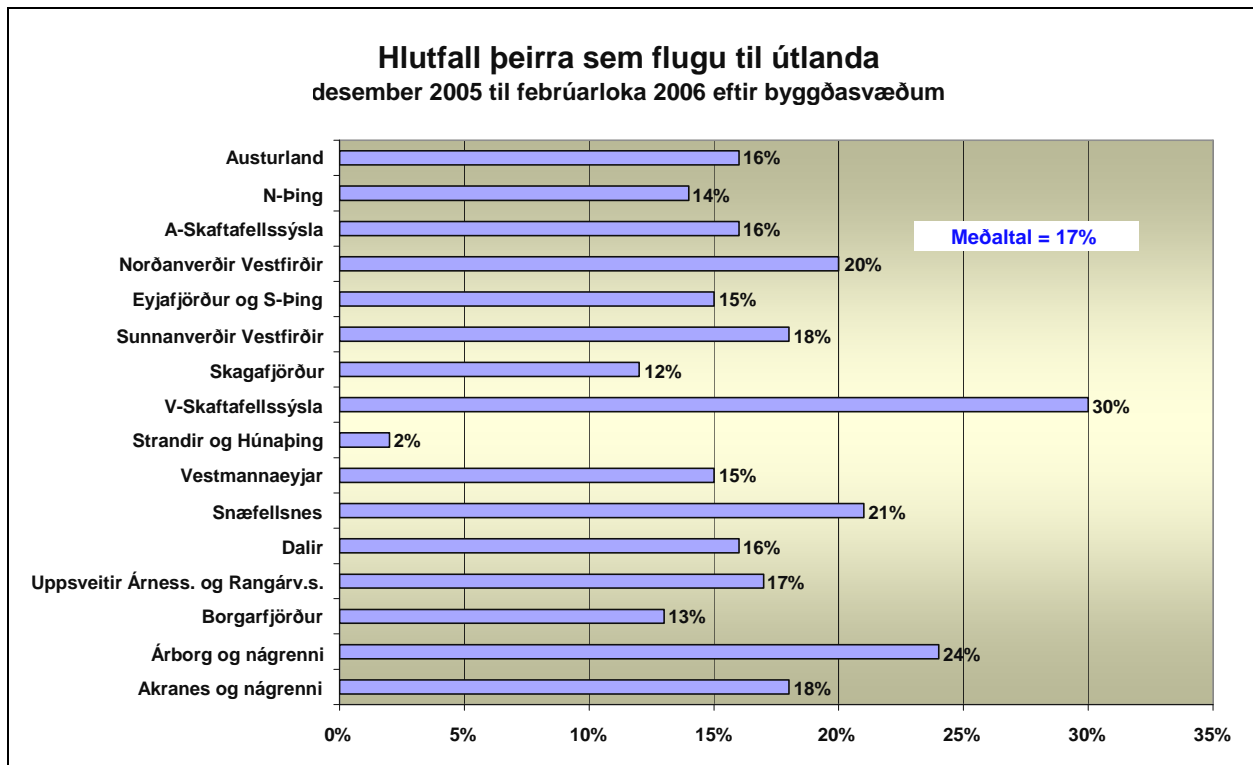
<i>Staður og fjarlægð frá Reykjavík</i>	<i>Heildarkostnaður flug</i>	<i>Heildarkostnaður akstur</i>	
Bíldudalur 384 km	12.360 kr	21.480kr	(14.184kr)*
Ísafjörður 456 km	11.500kr	25.536kr	(16.872kr)
Sauðárkrókur 290 km	11.380kr	16.239kr	(10.729kr)
Akureyri 388 km	11.460kr	20.159kr.	(14.356kr)
Egilsstaðir 653 km	12.160kr	36.568kr.	(24.161kr)
Höfn 456 km	10.940 kr	25.536kr	(16.872kr)
Meðaltal allir staðir:	11.633kr	24.253kr	(16.196kr)

* Tölur um beinan rekstrarkostnað, 21. kr á ekinn km. innan sviga.

Eins og fram kemur í samantektinni að ofan er heildarkostnaður mun meiri við að aka en fljúga, sérstaklega frá þeim stöðum sem eru í mestri fjarlægð frá höfuðborginni. Að meðaltali er heildar ferðakostnaður við að aka tvöfalt meiri en að fljúga fyrir ofangreinda staði. Ef miðað er við forsendur ParX um kostnað við viðbótarkílómetra á 21kr, er kostnaður við að aka eða fljúga svipaður fyrir Sauðárkrók. Heldur er kostnaðarsamara að aka frá Bíldudal og Akureyri en fljúga. Miðað við forsendur ParX er því álíka dýrt að aka og fljúga frá stöðum sem eru í 300 – 350 km fjarlægð frá höfuðborginni. Neðan þeirra marka er ódýrara að aka og ofan þeirra ódýrara að fljúga. Miðað við heildarkostnað við akstur, er dýrara að aka frá öllum þessum stöðum.

Flug til útlanda

Um 17% svarenda höfðu flogið til útlanda á tímabilinu desember 2005 til febrúarloka 2006, þannig að 83% hafa ekki farið út fyrir landsteinana með flugi. Í könnun Land-ráðs sf fyrir sama tímabil ári fyrir höfðu 24% svarenda flogið til útlanda svo að heldur hefur dregið úr ferðagleðinni.



Mynd 34

Á mynd 34 er sýnt hlutfall svarenda eftir byggðasvæðum sem flugu til útlanda á tímabilinu desember 2005 til febrúarloka 2006. Ekki er hægt að segja að dragi úr ferðafjölda með aukinni fjarlægð frá Keflavík (byggðasvæði næst Keflavík eru neðst á línuritinu og þau sem eru fjærst eru efst). Þetta sést m.a. á því að hlutfall Akurnesinga og Austfirðinga sem flugu til útlanda er svipað. Athygli vekur hve hlutfallslega fáir Strandamenn og Húnvetningar flugu til útlanda, um 2%, en margir Vestur - Skaftfellingar 30%.

Ekki er mikill munur eftir kyni eða aldri hvað varðar þessar ferðir en aftur á móti eykst tíðni þeirra hratt með auknum tekjum og menntun. Þannig fóru þeir sem eru í hæsta tekjuflokki þrisvar sinnum oftar með flugi til útlanda en þeir sem eru í lágsta tekjuflokki, 30% á móti 10%.

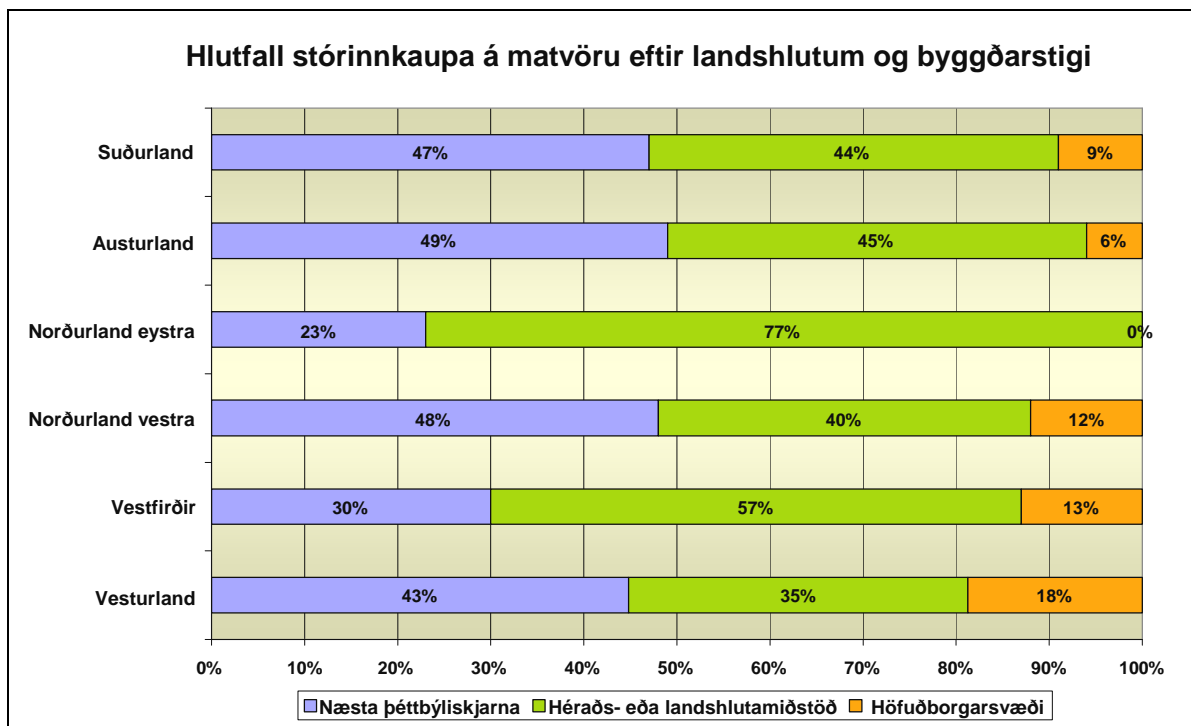
5. Verslun og þjónusta innan eða utan héraðs

Stórinnskaup á matvöru

Þátttakendur í könnuninni voru spurðir hvar þeir gerðu yfirleitt stórinnskaup á matvöru og voru kostirnir eftirfarandi: a) hér á staðnum eða í næsta þéttbýliskjarna, b) í næstu héraðs- eða landshlutamiðstöð og c) á höfuðborgarsvæðinu (myndir 35 og 36)



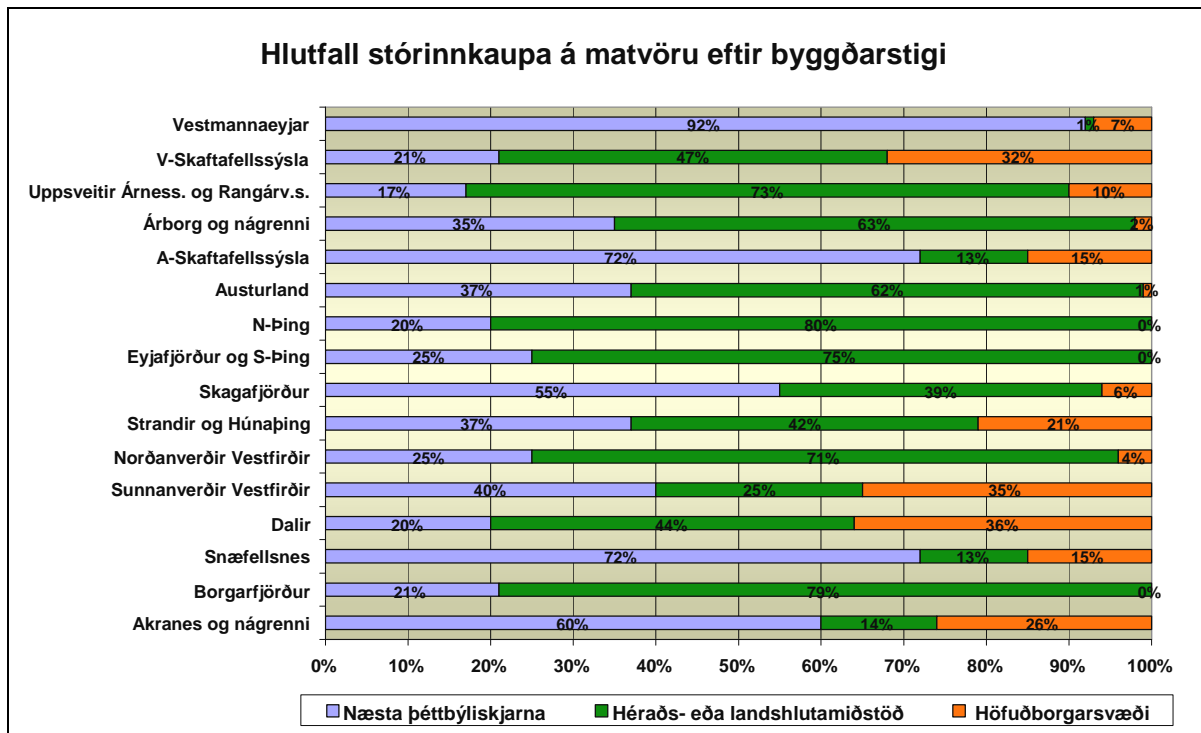
Mynd 35



Mynd 36

Eins og fram kemur á mynd 35 gera um 42% landsbyggðarbúa stórinnskaup á matvöru í næsta þéttbýliskjarna og tæpur helmingur eða 48% í héraðs- eða landshlutamiðstöð sem þýðir að aðeins 10% fara til höfuðborgarsvæðisins til stórinnskaupa á matvöru. Í könnuninni voru eftiraldir bæir flokkaðir sem héraðs- eða landshlutamiðstöðvar; Borgarnes, Ísafjörður, Akureyri, Egilsstaðir og Árborg.

Mynd 36 sýnir hvar fólk kaupir aðallega matvöru eftir landshlutum. Verslun á höfuðborgarsvæðinu er hlutfallslega mest hjá þeim sem, búa á vesturhluta landsins, Vesturlandi, Vestfjörðum og Norðurlandi vestra. Akureyri er sterkasta landshlutamiðstöðin með 77% stórinnskaupa á matvörum og því næst Ísafjörður fyrir Vestfirði. Hlutfallslega lítil verslun er í landshlutamiðstöð á Vesturlandi og Norðurlandi vestra.



Mynd 37

Á mynd 37 er greining á þessum verslunaráttum eftir könnunarsvæðunum. Í ljós kemur að ekki eru öll byggðasvæði sem eru í svipaðri fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu með álíka hlutfall stórverslunar þar. Þannig gera um 20% íbúa Akraness stórinnskaup á matvöru höfuðborgarsvæðinu en aðeins 2% íbúa í Árborg sem undirstrikar að fleiri lágvöruverslanir eru á Árborgarsvæðinu en á Akranesi.

Íbúar byggðarlaga þar sem ekki eru öflugar héraðs-eða landshlutamiðstöðvar versla hlutfallslega mikið á höfuðborgarsvæðinu þrátt fyrir að um töluverða fjarlægð geti verið að ræða. Um þriðjungur íbúa Dala, sunnanverðra Vestfjarða og V – Skaftafellssýslu gera yfirleitt stórinnskaup sín á höfuðborgarsvæðinu og rúmur fimmtungur Strandamanna og Húnavetninga þrátt fyrir yfir 200 km akstursfjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu.

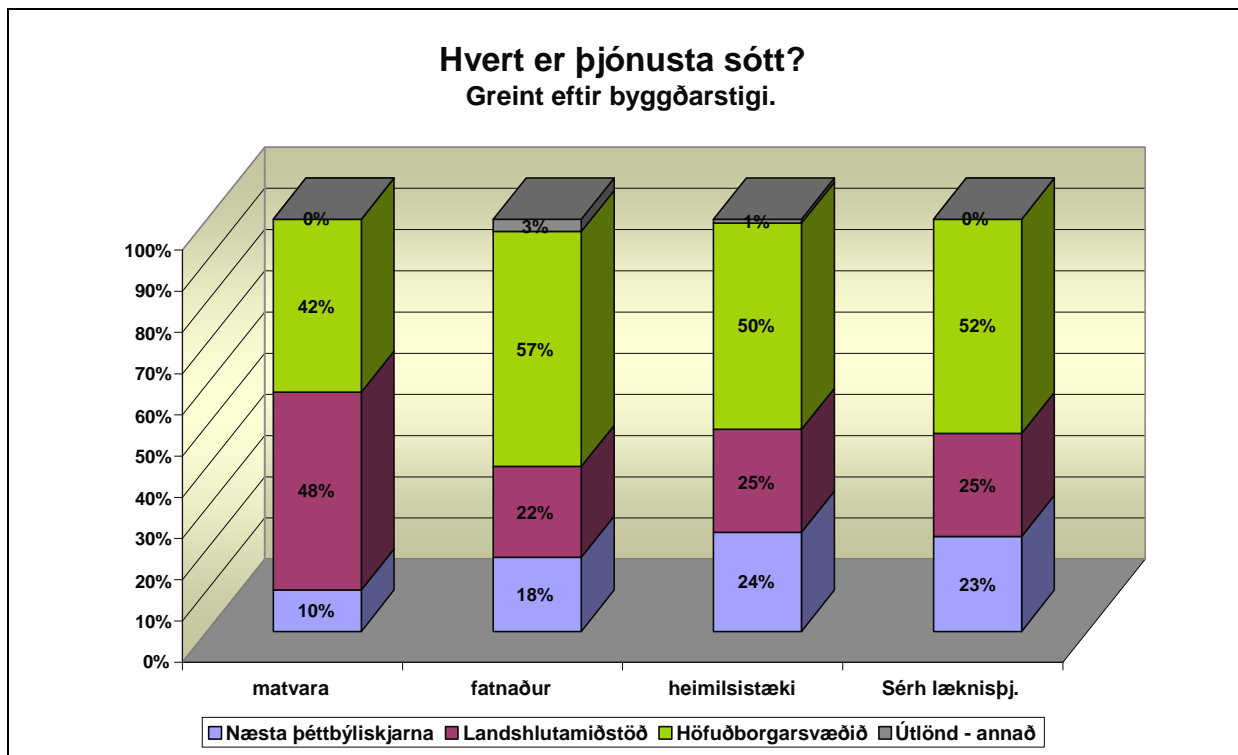
Byggðasvæði þar sem hlutfall stórverslunar í minni þéttbýliskjörnum er hátt eða yfir 70% eru A- Skaftafellssýsla (Hornafjörður), Snæfellsnes og Vestmanneyjar. Nokkuð langt er fyrir A-Skaftafellinga að fara til Egilsstaða og Borgarnes er of lítil landshlutamiðstöð og of nærri

höfuðborgarsvæðinu fyrir Snæfellinga. Vestmannaeyingar eiga ekki margra kosta vöð en þó er þar lágvörverslun.

Þeir bæir sem skilgreindir eru sem landshlutamiðstöðvar draga til sín verulegan hlut stórverslunar á matvælum frá nágrennabyggðarlögum sínum. Þannig gera N – Þingeyingar stóran hluta sinna magninnkaupa á matvöru á Akureyri eða allt að 80%. Það er helst að Borgarnes hafi ekki sama styrk gagnvart fjarlægari byggðarlögum eins og Dölum og Snæfellsnesi borið saman við hinar landshlutamiðstöðvarnar. Ekki er mikill munur eftir félagshópum hvar fólk gerir stórinna kaup á matvöru, helst er að yngsti aldurshópurinn versli tiltölulega mikið á höfuðborgarsvæðinu.

Önnur verslun og þjónusta eftir byggðarstigi

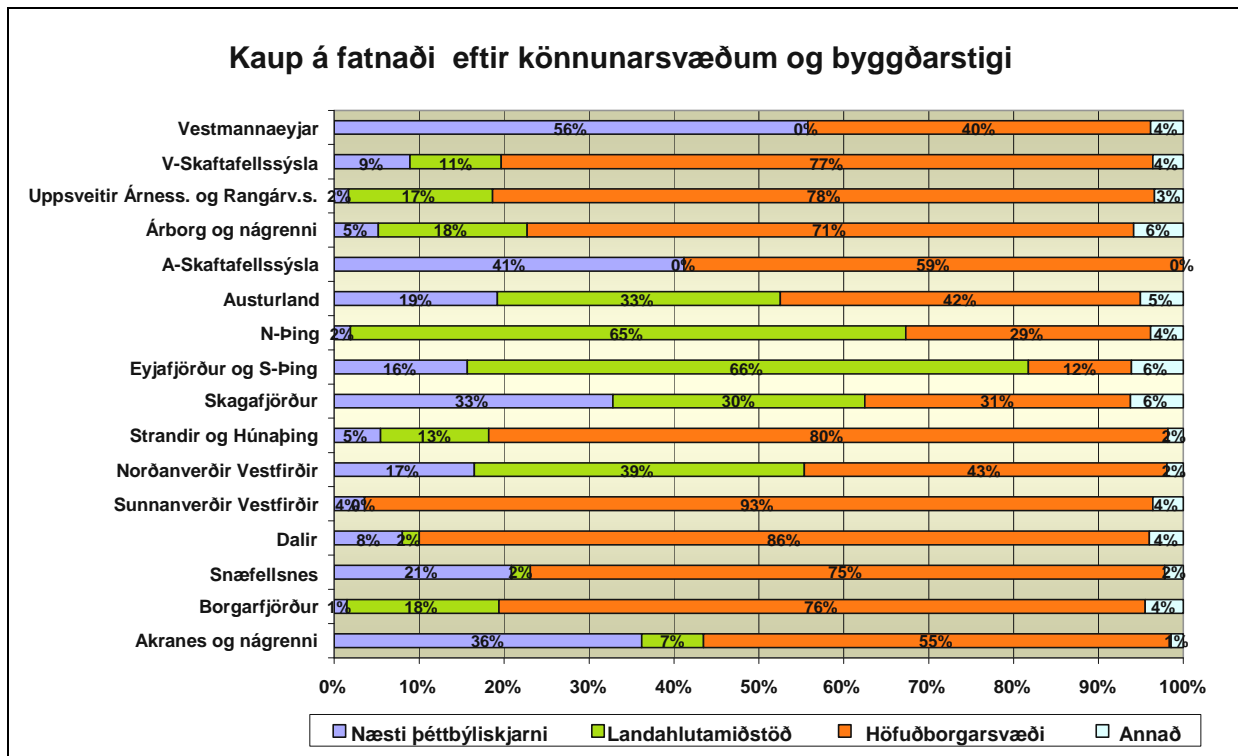
Tiltölulega lítil munur er á því hvar fólk kaupir fatnað og heimilistæki eða sækir sérhæfða lækniþjónustu eftir byggðarstigi (mynd 38). Um fimm tungur sækir slíka þjónustu til næsta þéttbýliskjarna, um fjórðungur til næsta landshlutamiðstöðvar og rúmlega helmingur til höfuðborgarsvæðisins. Um 3% segjast aðallega kaupa fatnað í útlöndum eða eftir póstlistum.



Mynd 38

Kaup á fatnaði

Eins og fram kemur á mynd 38 kaupir um 57% landsbyggðarfólks fatnað á höfuðborgarsvæðinu, 22% í héraðs- eða landshlutakjarna og 18% í næsta þéttbýliskjarna.



Mynd 39

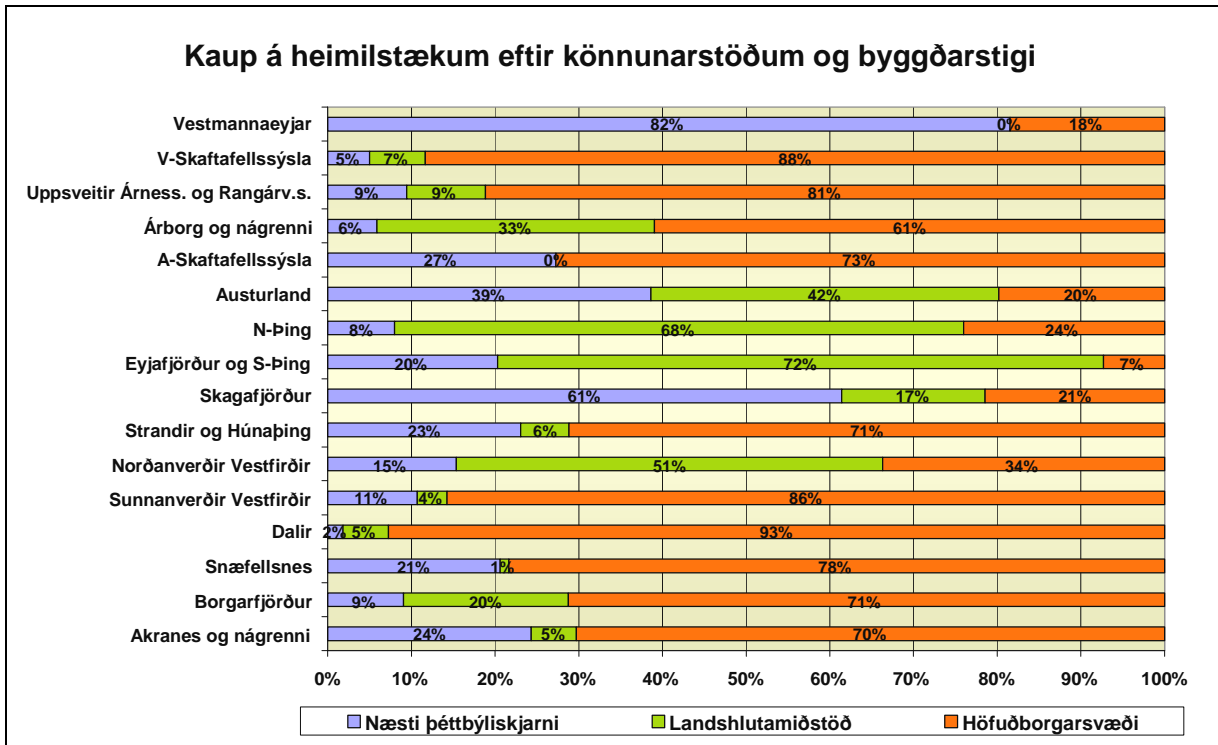
Nokkur munur er á hvar fatnaður er keyptir eftir könnunarsvæðum og stærð þjónustukjarna (byggðarstigi). Vestmannaeyingar, Akurnesingar og Austur - Skaftfellingar kaupa hlutfallslega mest í næsta byggðakjarna í héraði. Borgfirðingar, fólk á sunnanverðum Vestfjörðum, N-Þingeyingar og íbúar í uppsveitum Árnassýslu og Rangárvallasýslu kaupa hlutfallslega minnst í næsta þéttbýliskjarna. Líklega er framboð og úrval fatnaðar takmarkað í þeim byggðarlögum.

Styrkleiki Akureyrar sem landshlutamiðstöðvar kemur glögglega fram í því að Eyfirðingar, Þingeyingar og Skagfirðingar kaupa hlutfallslega mest af fatnaði í næstu landshlutamiðstöð. Eins er hlutur Ísafjarðar sterkur á norðanverðum Vestfjörðum. Athygli vekur að fólk á Suðurlandi fer til Reykjavíkur en ekki Árborgar til að kaupa fatnað og Vestlendingar frekar til Reykjavíkur en Borgarness.

Yngra fólk og þeir sem eru í hæsta tekjuflokki fara hlutfallslega meira til Reykjavíkur til að kaupa fatnað en aðrir. Athygli vekur að karlar fara heldur meira til höfuðborgarsvæðisins til að kaupa fatnað en konur, 58% á móti 55%. Líklega er úrval sparifatnaðar fyrir karla minna á landsbyggðinni en af kvenfatnaði.

Kaup á heimils- og raftækjum

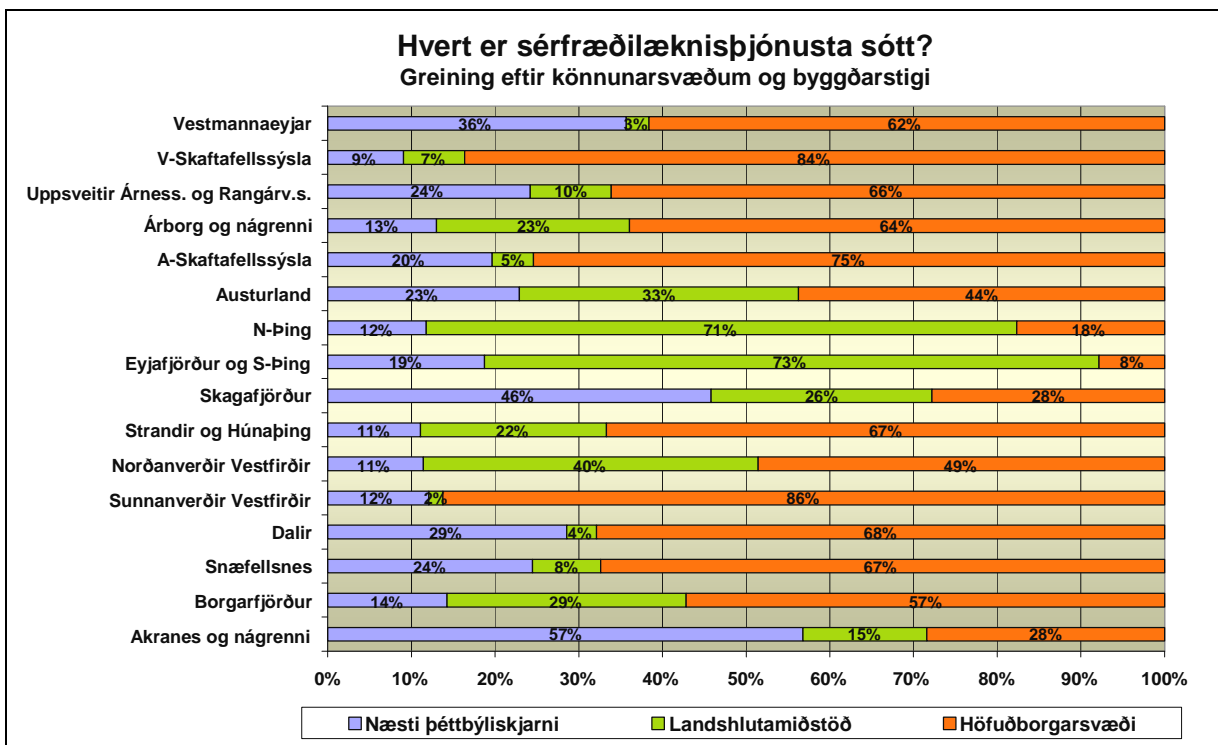
Íbúar á landsbyggðinni kaupa um 51% heimilis- og raftækja á höfuðborgarsvæðinu, 25% í næstu héraðs- eða landshlutamiðstöð og 24% í næsta þéttbýliskjarna. Dreifing verslunar á heimilis- og raftækjum er svipuð og á fatnaði. Íbúar á vesturhluta landsins og á Suðurlandi kaupa hlutfallslega mest á höfuðborgarsvæðinu. Íbúar á Norðurlandi eystra hlutfallslega mest á Akureyri, verslun Austfirðinga skiptist í svipaða þriðjunga milli næsta þéttbýliskjarna, Egilsstaða og höfuðborgarsvæðisins. Nánari greining eftir könnunarsvæðunum 16 er sýnd á mynd 40. Með hærri aldri minnkar hlutfall þeirra sem kaupa rafmagnstæki á höfuðborgarsvæðinu.



Mynd 40

Hvert er sérfræðilæknisþjónusta sótt?

Landsbyggðarfólk sækir um 52% sérfræðilæknisþjónustu til höfuðborgarsvæðisins, 25% í næsta héraðs- eða landshlutakjarna og 23% til næsta þéttbýliskjarna (mynd 38). Almennt er skiptingin á því hvert fólk sækir þessa þjónustu nokkuð sviðuð og með verslun með sérvörur.



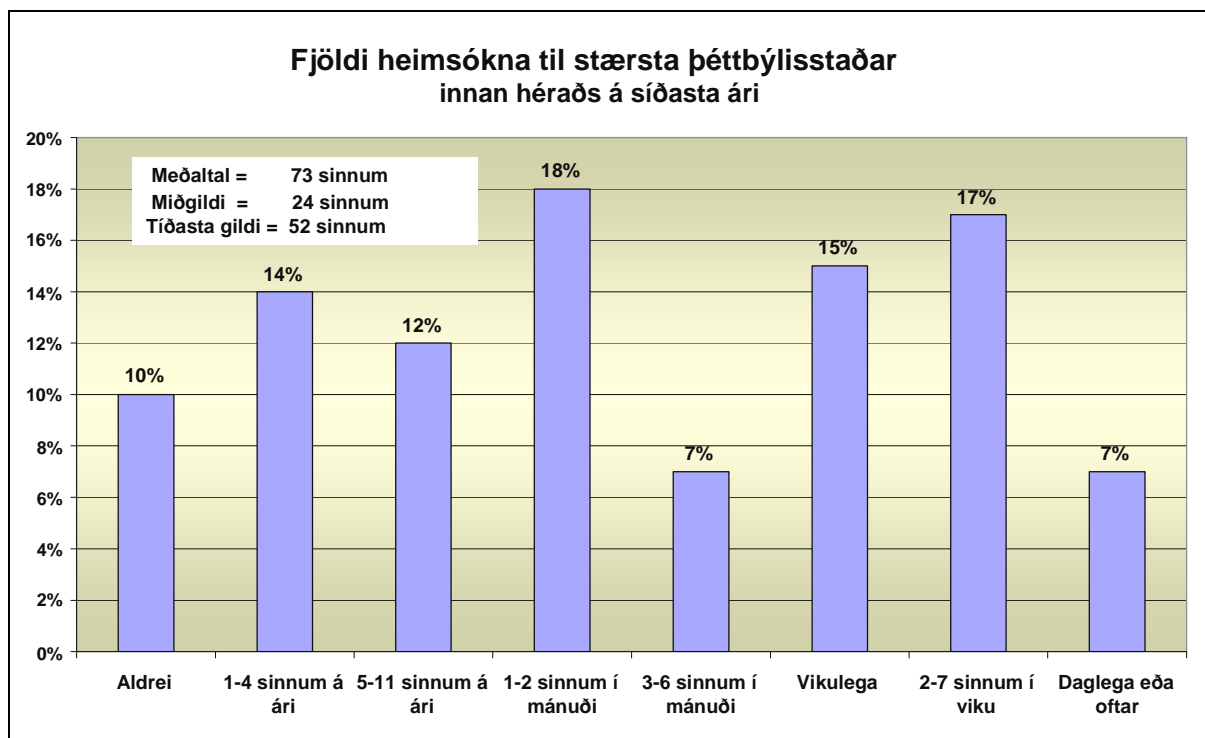
Mynd 41

Á mynd 41 er sýnd greining á því hvert fólk í einstökum könnunarsvæðum sækir þessa þjónustu. Skattfellingar og íbúar á sunnanverðum Vestfjörðum sækja þessa þjónustu hlutfallslega mest til höfuðborgarsvæðisins, en fólk á Norðurlandi eystra til Akureyrar. Skagfirðingar og þeir sem búa nærri Akranesi sækja mest til næsta þéttbýlisstaðar þar sem eru sjúkrahús og sama á við um Vestmannaeyinga.

Án efa hefur staðsetning, stærð og fjölbreytni þjónustu í sjúkrahúsum á landsbyggðinni áhrif á hvert fólk í einstökum héruðum sækir sérhæfða lækniþjónustu. Að sjálfsögðu skiptir líka máli eftir hvaða þjónustu er leitað því að allar stærri og flóknari lækniáðgerðir fara fram á sjúkrahúsum í Reykjavík. Athyglisvert er að með hækkingu aldri sækir fólk sérhæfða lækniþjónustu meira heima í héraði en til Reykjavíkur. Aftur á móti sækja konur hlutfallslega meira en karlar til borgarinnar.

Hve oft heimsóttir þú stærsta þéttbýlisstað innan héraðs á síðasta ári?

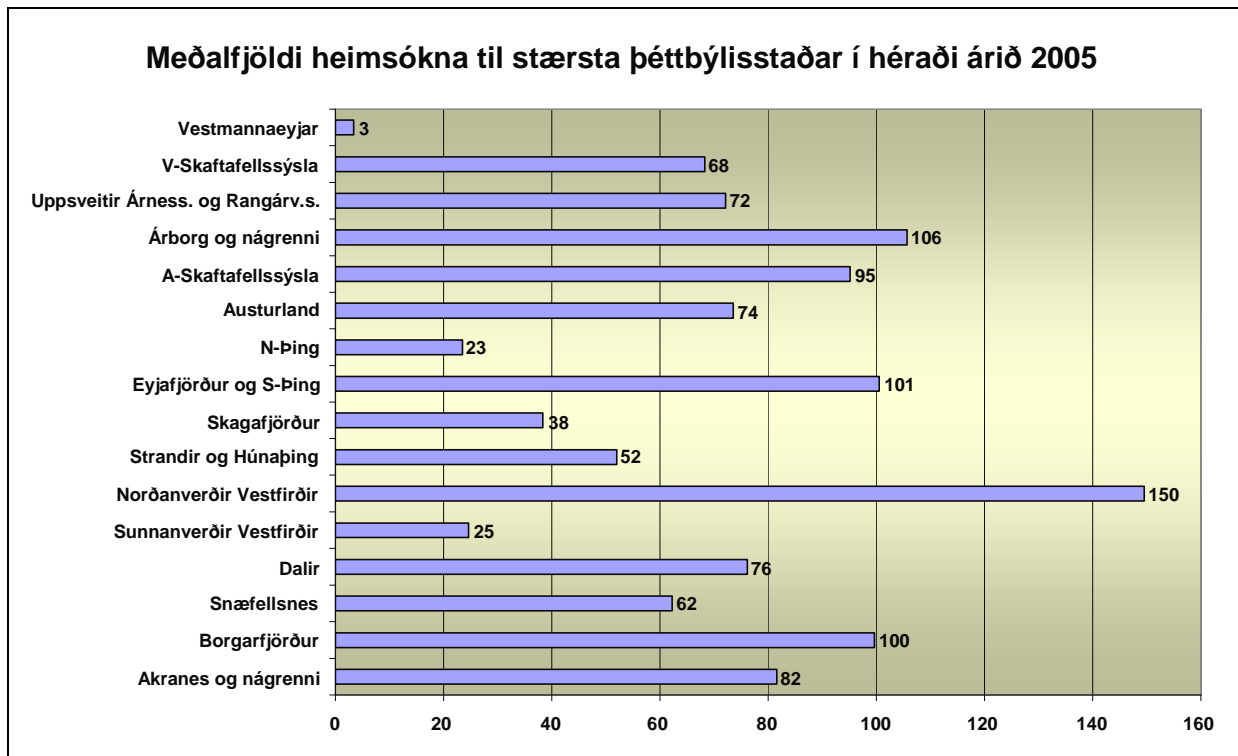
Að meðaltali heimsóttu svarendur stærsta þéttbýlisstað í héraði 73 sinnum á ári þ.e. vikulega eða oftar. Miðgildi gefur 24 skipti og tíðasta gildi 52 sinnum (mynd 42). Dreifingin er nokkuð mikil en algengast er að héraðsmiðstöðin sé heimsótt á bilinu tvisvar í viku til tvisvar í mánuði.



Mynd 42

Mynd 43 sýnir þessar heimsóknir eftir könnunarsvæðunum 16. Greinilegt er að Ísafjörður, Akureyri, Árborg og Borgarnes eru öflugustu þjónustukjarnarnir með um og yfir 100 heimsóknir frá næstu byggðarlögum. Egilsstaðir fá heldur færri heimsóknir enda liggja nærri Egilsstöðum nokkrir stórir þéttbýliskjarnar eins og Reyðarfjörður, Neskaupstaður og Seyðisfjörður sem draga einnig til sín fólk úr nærliggjandi byggðarlögum.

Sunnanverðir Vestfirðir, Norðurland vestra eru ekki með afgerandi héraðsmiðstöð og Vestmannaeyingar þurfa að sækja flesta þjónustu innanbæjar.



Mynd 43

Hver er stærsti þéttbýlisstaður í þínu héraði sem þú sækir mest til?

Mynd 44 sýnir greiningu til hvaða þéttbýlisstaðar í héraði fólk sótti mest .

Stærsti þéttbýlisstaður í héraði sem verslun og þjónusta er sótt til – hlutfallstölur

Borgarfjörður	Borgarnes 89%	Akranes 5%			
Snæfellsnes	Stykkishólmur 50%	Snæfellsbær 22%	Borgarnes 12%	Akranes 10%	Reykjavík 6%
Dalir	Búðardalur 56%	Borgarnes 29%			
Sunnanverðir Vestfirðir	Ísafjörður 74%	Patreksfjörður 29%			Reykjavík 5%
Norðanverðir Vestfirðir	Ísafjörður 96%				
Strandir og Húnaþing	Blönduós 22%	Hólmavík 20%	Borgarnes 18%	Hvammstangi 12%	Akureyri 8%
Skagafjörður	Akureyri 56%	Sauðarkrúkur 49%			
Eyjafjörður og S-Þing	Akureyri 92%	Húsavík 6%			
N-Þing	Akureyri 46%	Egilsstaðir 31%	Húsavík 16%		
Akranes og nágrenni	Akranes 44%	Borgarnes 34%	Reykjavík 22%		
Austurland	Egilsstaðir 92%	Fjarðabyggð 8%			
A-Skaftafellssýsla	Höfn 45%	Egilsstaðir 36%	Árborg 14%	Reykjavík 5%	
Árborg og nágrenni	Árborg/Selfoss 93%				
Uppsveitir Árnass. Og Rangárv.s.	Árborg/Selfoss 80%	Hella 7%	Hvolsvöllur 5%		
V-Skaftafellssýsla	Árborg/selfoss 63%	Kirkjubæjarkl 20%	Vík 10%	Reykjavík 6%	
Vestmannaeyjar	Árborg/Selfoss 49%	Vestmannaeyjar 9%			

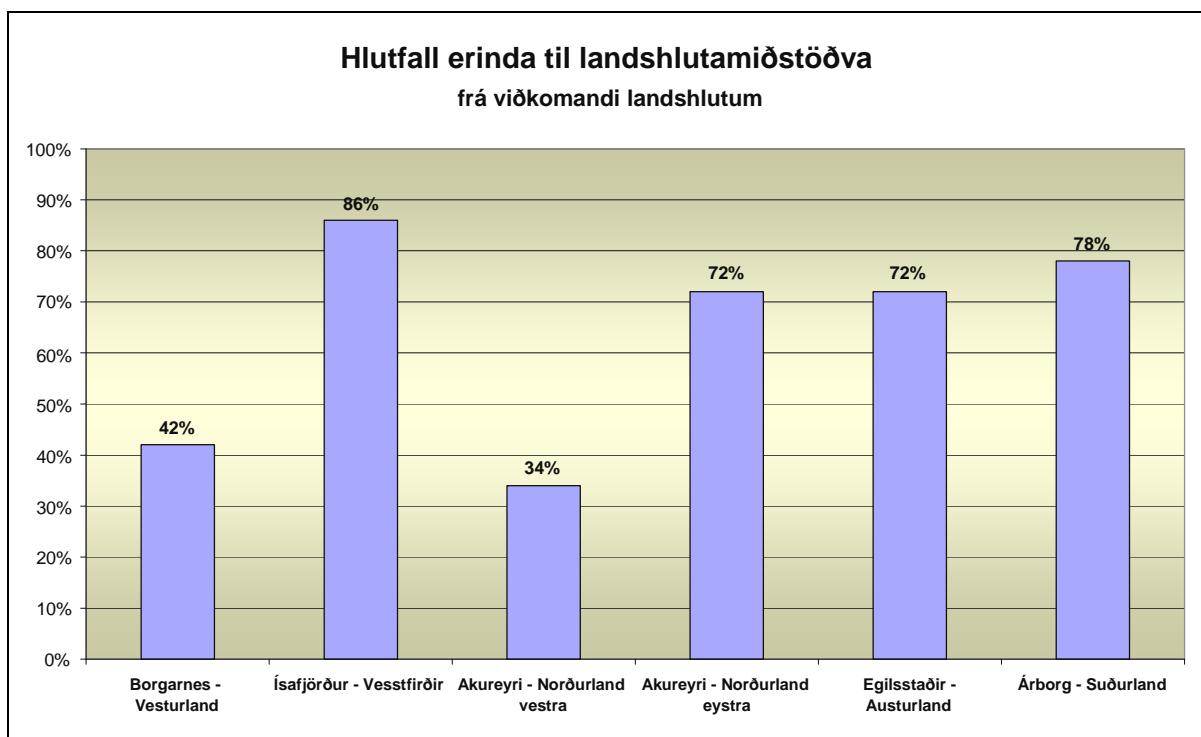
Mynd 44

Það kemur greinilega fram á myndriti 44 að þeir fimm þéttbýlisstaðir sem valdir voru sem landshlutakjarnar í könnuninni voru réttilega valdir því að um og yfir 90% fólks í næstu

byggðarlögum sóttu fyrst og fremst þjónustu þangað. Árborg er það öflugur kjarni að Vestur - Skaftfellingar sækja töluvert þangað eftir þjónustu. Þeir landshlutar sem ekki eru með afgerandi öflugar héraðsmiðstöðvar eru Vesturland, sunnanverðir Vestfirðir, Strandir og Húnaþing og Skaftafellssýslur.

Hlutfall erinda til landshlutamiðstöðva

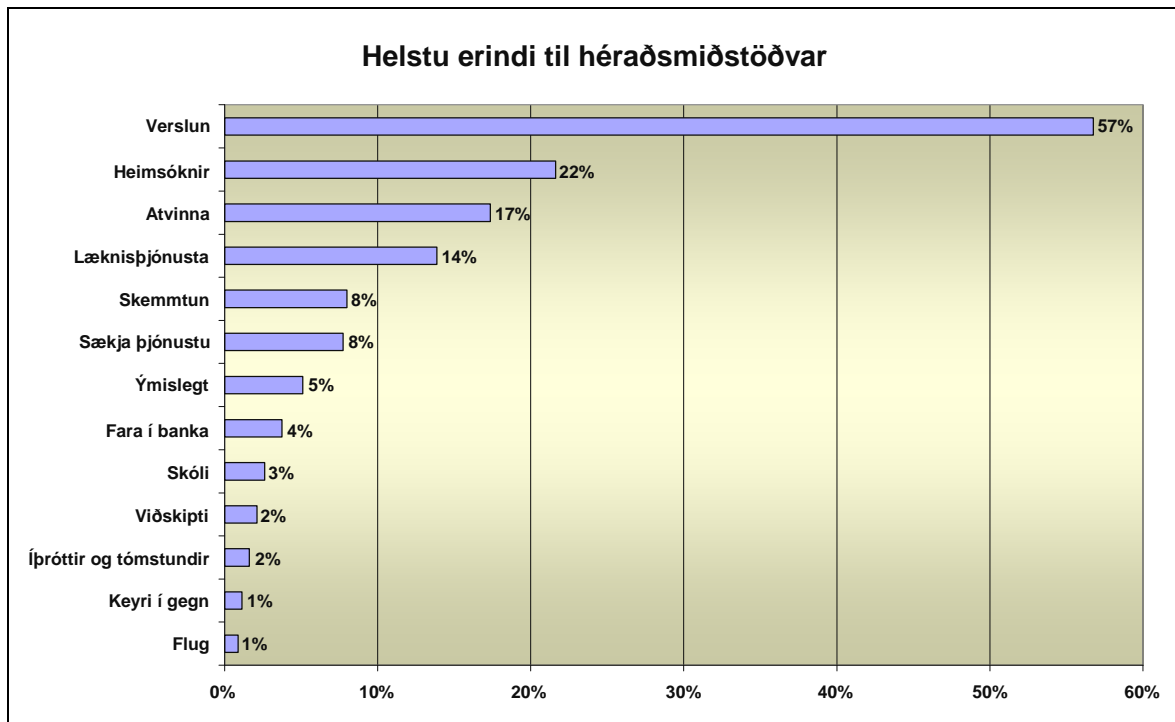
Mynd 45 sýnir hlutfall erinda til landshlutamiðstöðva frá fólki búsettu í viðkomandi landshlutum. Almennt koma landshlutamiðstöðvarnar fimm vel út. Borgarnes þó lang slakast og Norðurland vestra sem ekki hefur neina afgerandi landshlutamiðstöð, þótt rúmlega þriðjungur segist sækja til Akureyrar. Ísafjörður er með sterka stöðu enda langöflugasti kjarninn á Vestfjörðum. Hinar þrjár landshlutamiðstöðvarnar Akureyri, Egilsstaðir og Árborg eru allar með milli 70% til 80% erinda og koma því vel út.



Mynd 45

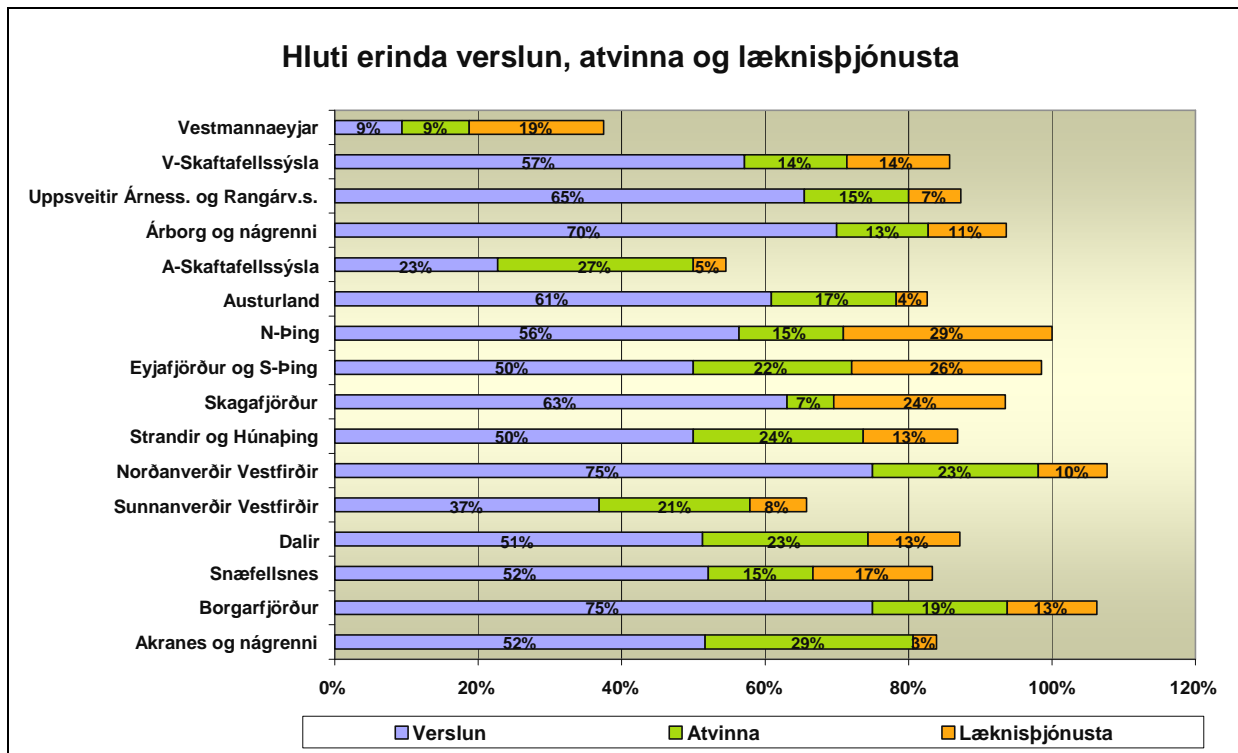
Erindi til stærsta þéttbýliskjarna í héraði

Um 57% svarenda nefndu verslun en nefna mátti fleiri en eitt erindi (mynd 46). Næst koma heimsóknir nefndar af 22% og þá vegna atvinnu 17%. Athygli vekur að læknisheimsókn er nefnd af 14% svarenda. Önnur erindi voru nefnd af færri en 10% af öllum svarendum. Þannig svöruðu tæp 3% að helsta erindi ferða væri vegna skóla.



Mynd 46

Á mynd 47 má sjá greiningu á þremur algengum erindum til stærsta þéttbýliskjarna innan héraðs skipt eftir könnunarsvæðunum 16. Verslun er hlutfallslega algengt erindi í Árborg og nágrenni, norðanverðum Vestfjörðum og í Borgarfirði. Atvinnuferðir eru hlutfallslega algengar frá Akranesi og nágrennabyggðum sem og Ströndum og Húnaþingi. Ferðir eftir læknisþjónustu eru algengar í byggðunum umhverfis Akureyri enda er þar öflugt sjúkrahús. Með auknum aldri eru ferðir til læknis tíðari.



Mynd 47

Hvaða þjónustu vantar helst í þitt byggðarlag?

Meiri og fjölbreyttari verslun er það sem langflestir nefna eða rúm 70%, sérstaklega lögvöruverslun þar sem þær eru ekki en það eru 31% allra svara (mynd 48). Önnur atriði sem margir nefna er sérfræðiþjónusta, nefnd af 19% og betri lækniþjónusta, 15% svara. Almennt er óskað eftir fjölbreyttari þjónustu og atvinnutækifærum.

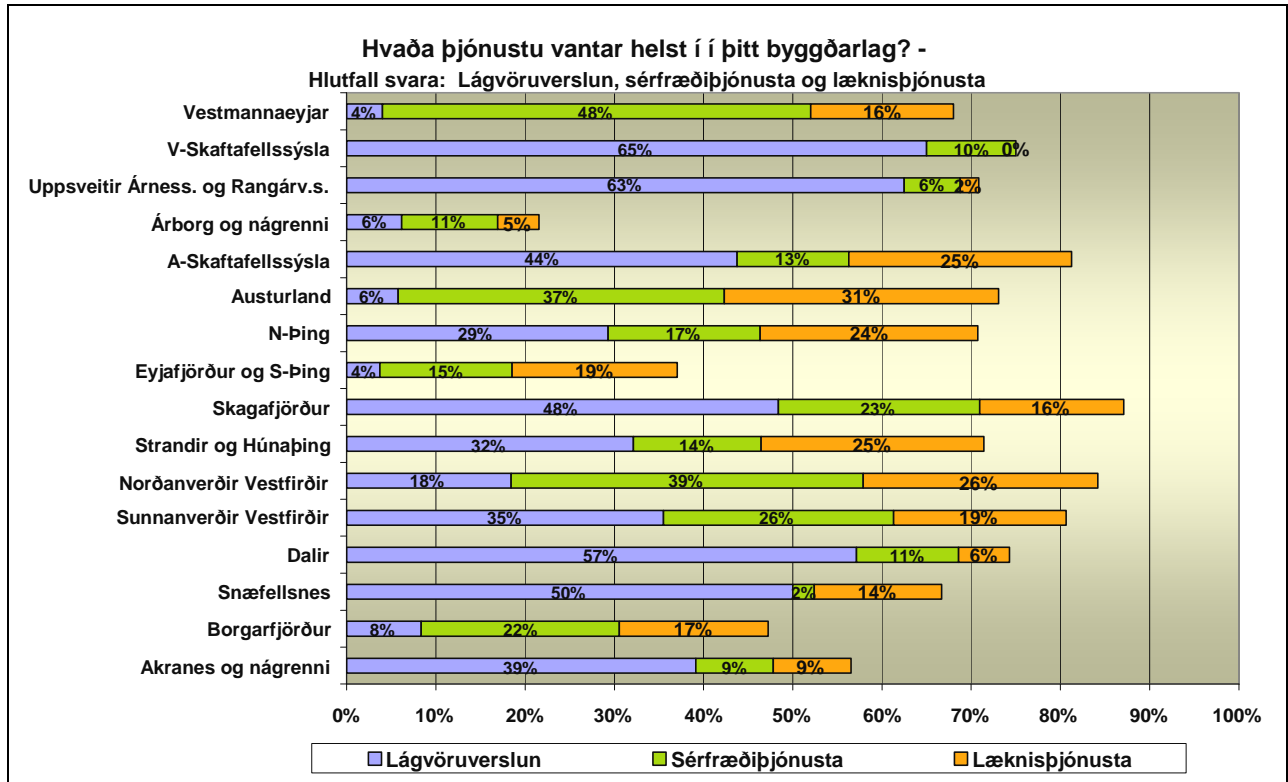


Mynd 48

Á mynd 49 er sýnd greining á hlutfalli þriggja algengustu þjónustuþátta sem svarendur hinna 16 byggðasvæða töldu að vantaði helst í byggðarlag þeirra þ.e. lágvöruverslun, sérfræðiþjónusta og lækniþjónusta.

Þau byggðasvæði þar sem flestir nefndu að vantaði lágvöruverslun (um og yfir 30%) eru, Uppsveitir Árnassýslu og Rangárvallasýslur, Skaftafellssýslur, Dalir, Snæfellsnes, Skagafjörður, sunnanverðir Vestfirðir og Strandir og Húnavatnssýslur. Þetta eru þau svæði sem almennt eru lengst frá næstu lágvöruverslun, sjá mynd 26 sem sýnir staðsetningu lágvöruverslana.

Óskir um aukna sérfræðiþjónustu eru hlutfallslega algengastar á hefðbundnum sjávarútvegssvæðum, Vestmannaeyjum, Vestfjörðum og Austurlandi. Fæstar óskir um aukna sérfræðiþjónustu komu frá Vesturlandi. Fróðlegt væri að kanna það nánar hvers konar sérfræðiþjónustu óskað er eftir.



Mynd 49

Þau byggðasvæði þar sem flestir óska eftir meiri eða betri lækniþjónustu (yfir 20% svara) eru, Austurland, A - Skaftafellssýsla, N – Þingeyjarsýslur og Vestfirðir. Hlutfallslega fáir íbúar á Suðurlandi óska eftir meiri lækniþjónustu en óskirnar eru tíðastar frá Austurlandi.

6. Ferðir til og frá Vestmannaeyjum

Þar sem samgöngumál Vestmanneyinga hafa mikið verið til umfjöllunar síðustu misseri var ákveðið að hafa nokkrar spurningar þar sem sérstaklega er spurt út í ferðavenjur og viðhorf Vestmanneyinga til samgöngumála. Fjöldi aðspurðra var um 120 manns.

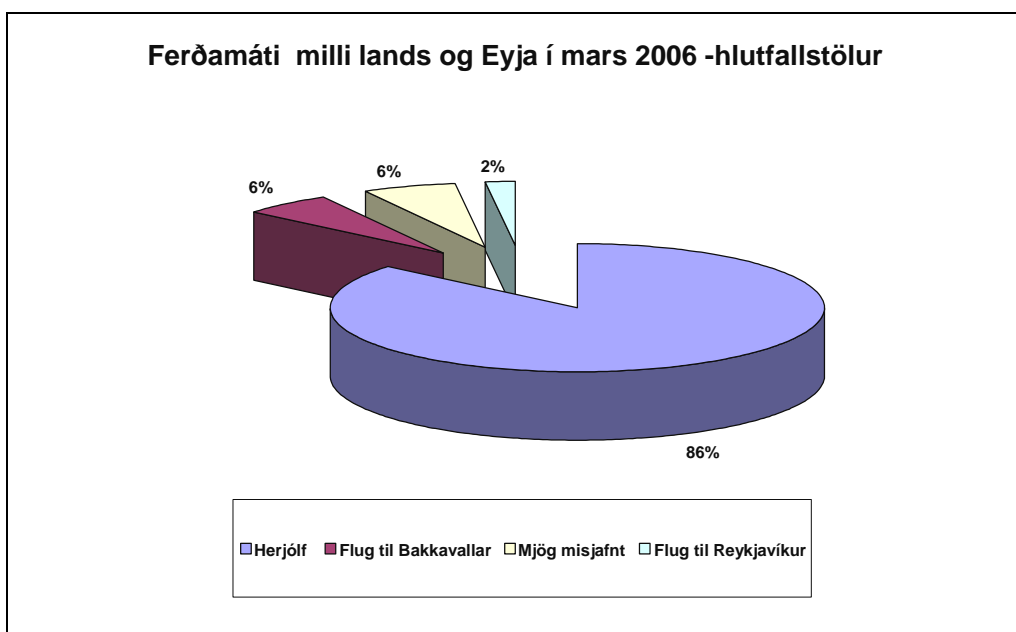


Heimild: Flugfélag Vestmannaeyja

Mynd 50

Hvaða ferðamáta notar þú oftast til og frá Vestmannaeyjum?

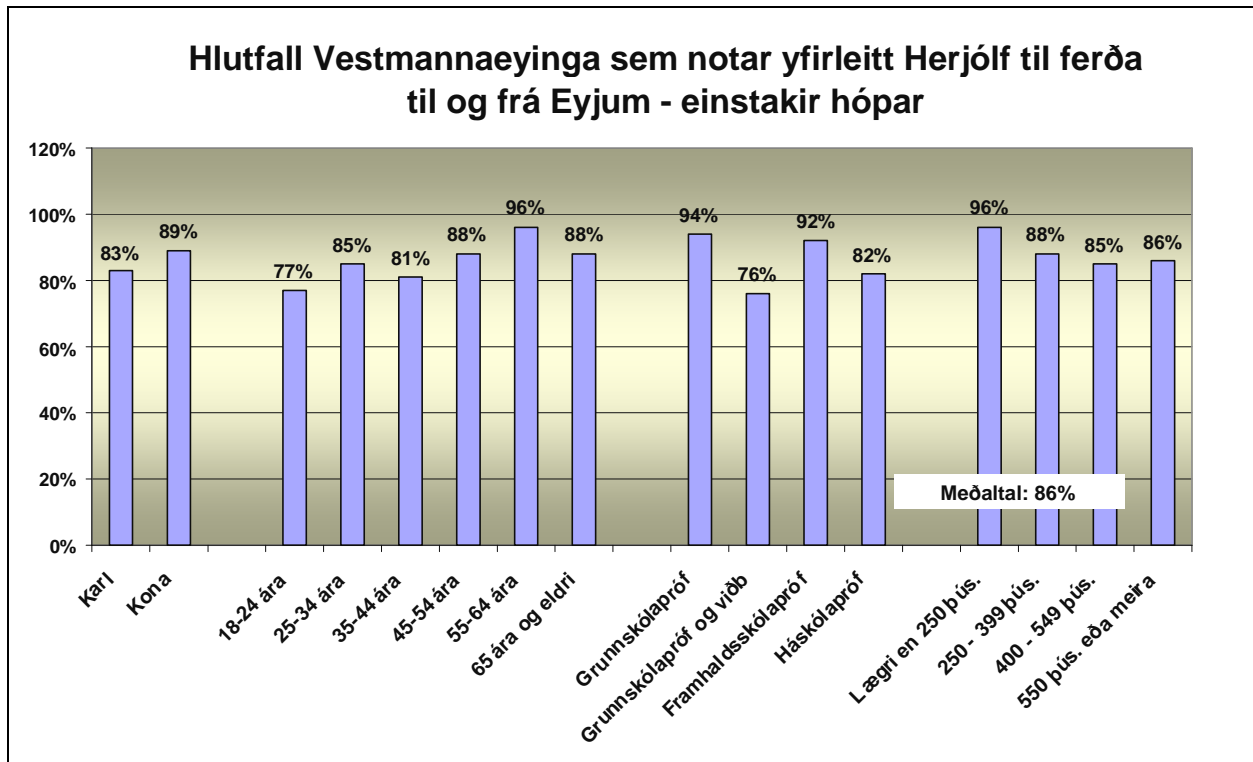
Eins og fram kemur á mynd 50 sögðust 86% Eyjabúa oftast nota Herjólf til ferða milli Eyja og lands.



Mynd 51

Tæp 6% sögðust fljúga til Bakkaflugvallar og aka þaðan til Reykjavíkur. Aðeins 2,5% sögðust oftast nota beint flug milli Eyja og Reykjavíkur. Um 6% sögðu að það væri misjafnt hvaða ferðamáta þeir notuðu.

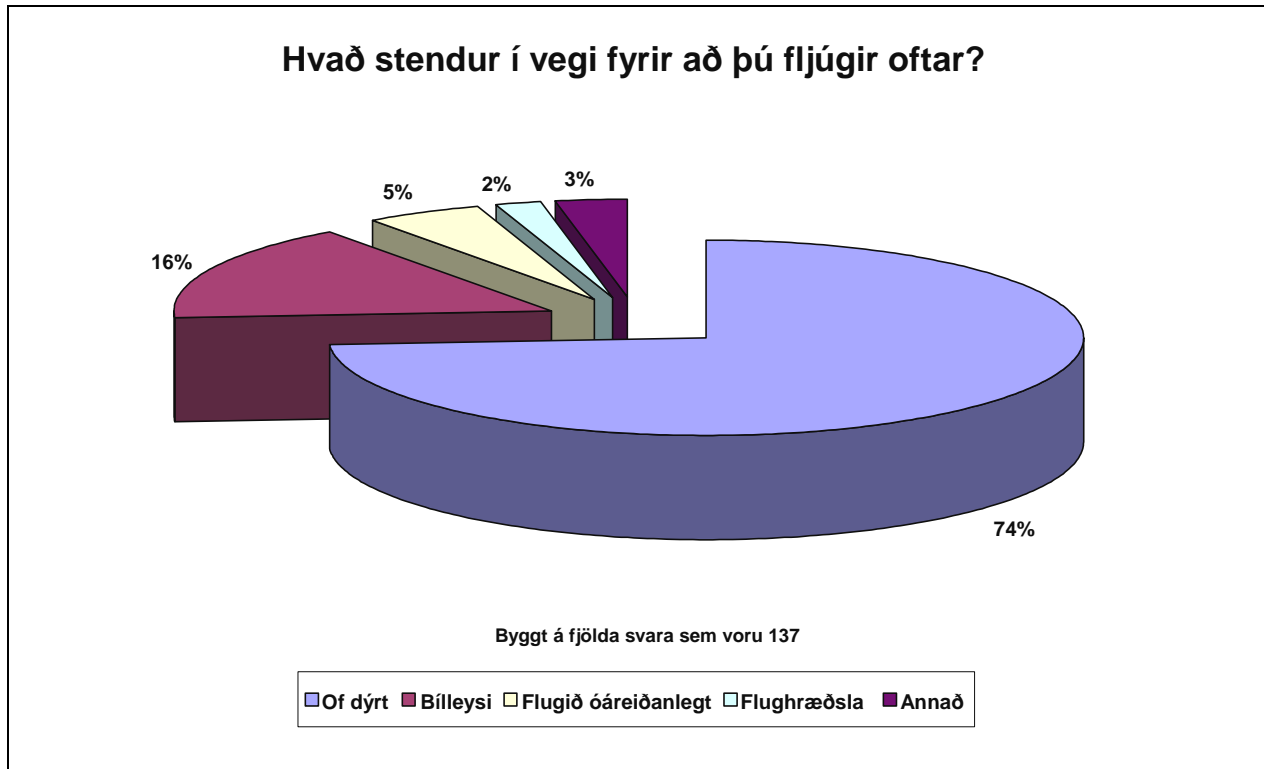
Ekki er verulegur munur eftir félagshópum hvað ferðamáta varðar(sjá mynd 51). Heldur fleiri miðaldra og eldri taka Herjólf en þeir sem yngri eru. Hlutfallslega fleiri konur en karlar nota Herjólf reglulega. Þá vex hlutur flugsins lítillega með auknum tekjum og meiri menntun svarenda. Stjórnendur og atvinnurekendur nota flugið meira en aðrir starfshópar og namar nota yfirleitt Herjólf.



Mynd 52

Hvað stendur helst í vegi fyrir því að þú fljúgir oftar?

Mynd 52 sýnir greiningu á niðurstöðum á ofangreindri spurningu. 4% segja flugið of dýrt, 19% bera við bílleysi í Reykjavík, 6% telja flugið óáreiðanlegt m.a. vegna veðurs og rúm 2% segjast vera hrædd við að fljúga.



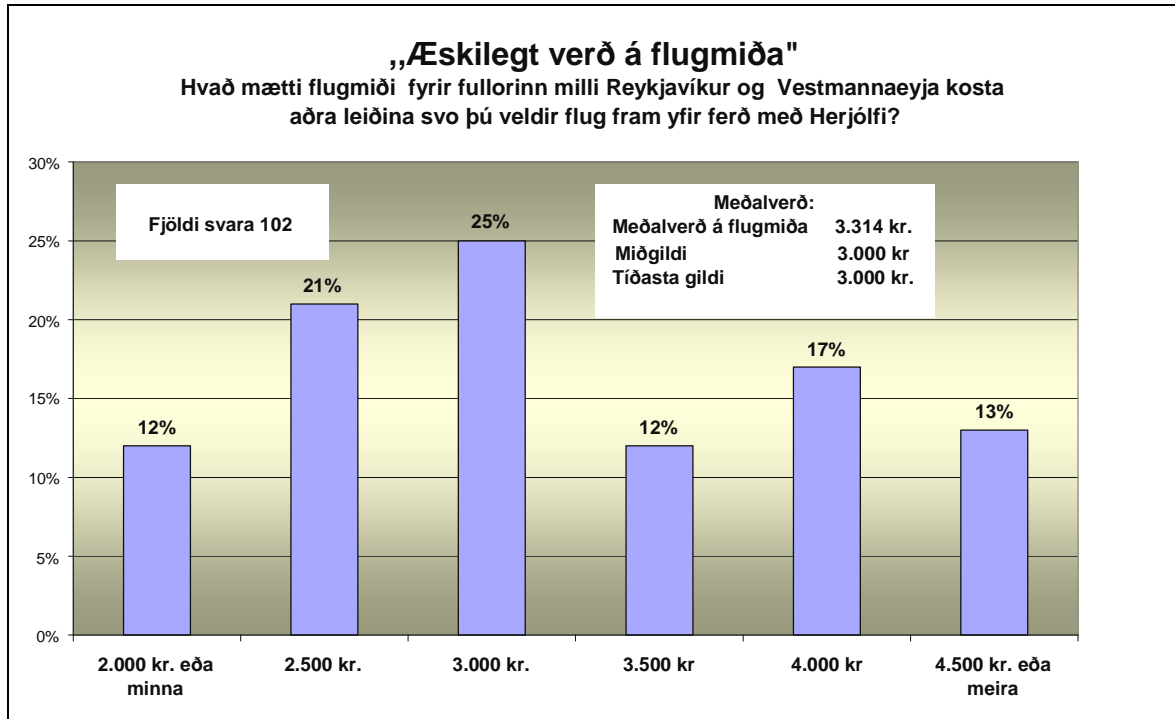
Mynd 53

Konur og yngra fólk þ.m.t. námsmenn nefna hlutfallslega oft að flugið sé of dýrt, en atvinnurekendur nefna oftast aðrar ástæður.

Hvað mætti flugmiði kosta svo að þú tækir flug fram yfir Herjólf?

Það meðalverð sem kom fram við þessari spurningu var um 3.300kr (mynd 53). Miðgildi og tíðasta gildi gaf 3.000 kr. Algengt heildarverð með flugi aðra leiðina er nálægt 8.000 kr. eða tæplega þrefalt hærra en Vestmanneyingar sögðust tilbúnir að borga fyrir flug í stað þess að taka Herjólf. (Á þessari flugleið eins og öðrum eru oft nettilboð með mun lægra verð).

Karlar eru tilbúnir að greiða heldur hærra fargjald með flugi en konur 3.500 kr að meðaltali á móti 3.000 kr. Viljinn til að greiða hærra fargjald með flugi vex með aldri. Þeir sem eru 65 ára og eldri voru að meðaltali tilbúnir að greiða 4.000 kr en yngsti aldurshópurinn aðeins 2.800 kr.



Mynd 54

Í töflunni um heildarferðakostnað á næstu síðu kemur fram að ekki er verulegur munur á þeim heildar ferðakostnaði á þeim þremur kostum sem Vestmannaeyingar hafa til að komast til fastalandsins þ.e. að fara með Herjólfí eða fljúga til Bakka eða beint til Reykjavíkur. Miðað er við að farið sé með bíl í Herjólf og ekið á eigin bíl frá Bakka til Reykjavíkur. Útreikningarnir gefa heildarferðakostnað á bilinu 8.500 til 11.300kr, eða tiltölulega lítinn mun. Samkvæmt þessum útreikningum er ódýrast að fljúga beint til Reykjavíkur, en dýrast að fljúga til Bakka og aka þaðan. Miðað er við sömu forendur um tímaverð og aksturskostnað og voru notaðar í töflunni á bls. 33 hér að framan.

Þótt kostnaður við flug og akstur frá Bakka sé heldur meiri en að fljúga meta Vestmannaeyingarán efa það mikils að hafa eigin bíl í Reykjavík. Það sést m.a. af því hve ferðir með bíl með Herjólfí eru mikið notaðar.

Heildar ferðakostnaður Vestmannaeyjar - Reykjavík

Kostnaður við að fara með bíl með Herjólfí og aka frá Þorlákshöfn til Reykjavíkur:

Kostnaður Herjólfur:	3.600 kr
Ferðatími alls 4 klst:	4.800kr
Kostnaður akstur:	2.000kr (40kr á km)
Samtals:	10.400kr

Kostnaður flug Vestmannaeyjar – Reykjavík

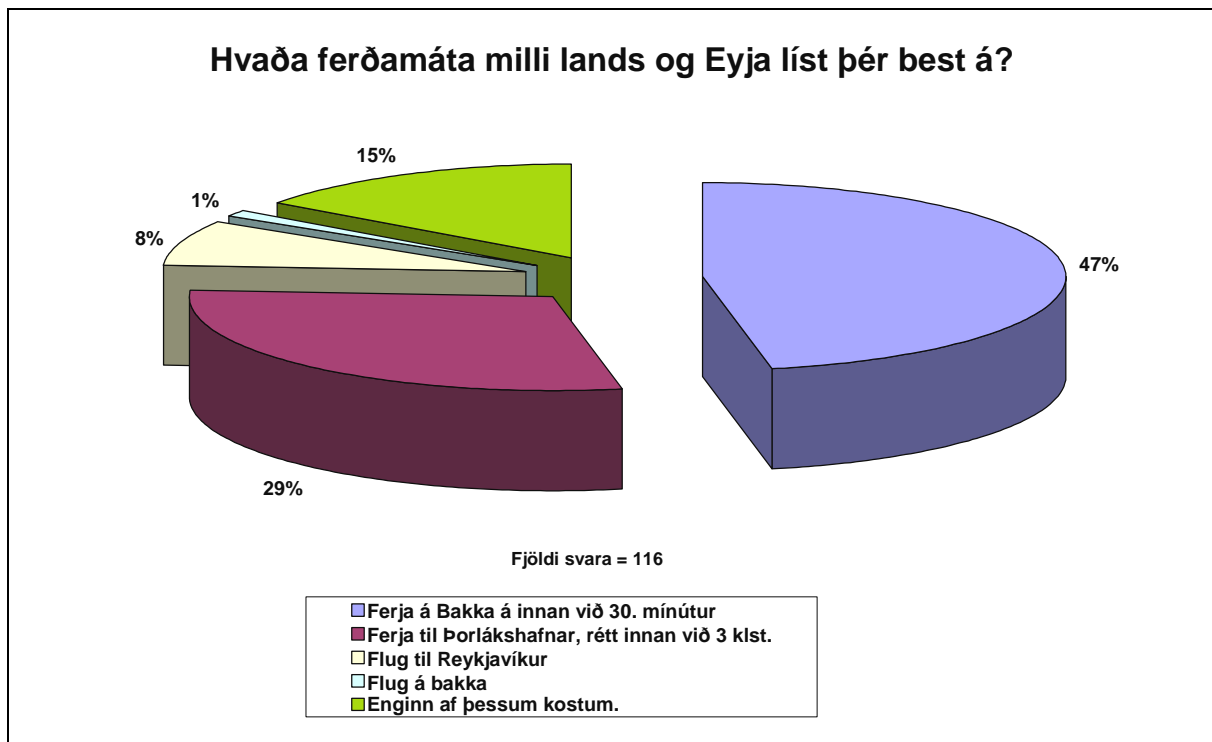
Flug :	8.100kr
Ferðatími alls 60 mín:	1.200kr
Kostnaður akstur:	-
Samtals:	9.300 kr

Flug Vestmannaeyjar - Bakki

Flug:	2.500kr
Ferðatími alls 2:15 mín:	2.800kr
Kostnaður akstur:	6.000kr
Samtals.	11.300kr

Hvaða ferðamáta til Eyja líst þér best á?

Á mynd 54 getur að líta niðurstöður úr svörum Vestmanneyinga við þessari spurningu. Tæp 47% sögðu ferjuferð til Bakka sem tæki innan við hálf tíma. Rúm 29% sögðu ferð með ferju til Þorlákshafnar sem tæki að meðaltali tæpar 3 klukkustundir. Tæp 8% sögðu flug til Reykjavíkur og 1% flug til Bakkaflugvallar. Rúm 15% voru ekki sáttir við neinn ofangreindra fjögurra kosta og mun möguleikinn á bílgöngum til Eyja væntanlega vera þeim ofarlega í huga, enda nokkuð til umfjöllunar í mars 2006 þegar könnunin fór fram.



Mynd 55

Nokkur munur var á afstöðu hinna ýmsu félagshópa. Elstu svarendunum leist ekki vel á ferjuhöfn við Bakka, en hún fékk meiri stuðning hjá þeim sem voru með hærri tekjur og meiri menntun en hinna. Jafnt hlutfall atvinnurekenda og nema var jákvætt gagnvart ferjuhöfn við Bakka eða 50%.

Lokaorð

Greinargerð þessi er fimmti og síðasti þátturinn í rannsókninni „Áhrifasvið höfuðborgarsvæðisins og helstu þéttbýlisstaða” sem Land-ráð sf hefur unnið fyrir samgönguyfirvöld á síðustu misserum. Greinargerðirnar eru eftirfarandi:

1. *Sumarferðir: Könnun á ferðum í júní til september 2004*. Nóvember 2004
2. *Vetrarferðir: Könnun á ferðum í desember 2004 til febrúar 2005*. Ágúst 2005.
3. *Erlendir ferðamenn á Íslandi. Þróun á ferðavenjum og áhrif á samgöngukerfi*. Júní 2006
4. *Könnun meðal farþega í innanlandsflugi í mars og apríl 2006*. September 2006
5. *Ferðir til Reykjavíkur frá 16 landsbyggðasvæðum*. Viðhorfskönnun gerð í mars 2006. Október 2006.

Markmiðið með þessum könnunum og úttektum var að safna upplýsingum um ferðavenjur landsmanna sem og að greina þær og túlka fyrir stefnumótun í samgöngumálum. Megináherslan var á að greina hlut höfuðborgarinnar í ferðamynstri landsmanna, áhrifasvið hennar mælt í tíðni ferða, ferðamáta, helstu erindum ofl þáttum frá mismunandi stöðum á landsbyggðinni.

Það er mikilvægt að fylgjast með ferðavenjum landsmanna því að þær endurspeglar þær hröðu breytingar sem orðið hafa hér á landi síðustu árin hvað varðar aukinn hreyfanleika og bílaeign sem og útvíkkun á virku búsetu- og atvinnusvæði höfuðborgarsvæðisins. Einstaklingar og fyrirtæki hafa í vaxandi mæli sett sig niður í næstu byggðarlögum við höfuðborgarsvæðið svo sem á Suðurnesjum, Árborgarsvæði og Borgarfirði.

Þessi krangi í kringum höfuðborgarsvæðið, sem kallaður er ferðabeltið í þessari rannsókn, er í mjög virkum samskiptum við höfuðborgarsvæðið bæði vegna vinnu og þjónustu. Tíðni samskipta við höfuðborgarsvæðið minnka hratt þegar komið er í 100 – 150km fjarlægð frá borgarsvæðinu. Hlutfallslega mest íbúaaukning síðustu misseri hefur verið í ferðabeltinu og var jafnvel nettó brottflutningur frá höfuðborgarsvæðinu árið 2005 í fyrsta skipti í meira en 30 ár.

Þessar breytingar á búsetu og ferðavenjum landsmanna kalla á aðgerðir í samgöngukerfinu, sérstaklega uppbyggingu stofnbrautakerfisins út frá höfuðborgarsvæðinu. Önnur atriði sem áhrif hafa á samgöngukerfið er hröð aukning í komu erlendra ferðamanna til landsins og tíðar ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins og annarra þéttbýlisstaða í sumarbústaðabyggðir.

Þeir þéttbýlisstaðir og þau landsvæði sem eru í um 350 km fjarlægð eða meira frá höfuðborgarsvæðinu eru mjög háð öruggum og helst daglegum flugsamgöngum við höfuðborgarsvæðið. Nútíma atvinnulíf þarf vera í virkum samskiptum við stærstu markaði og miðstöð stjórnsýslu og menningar. Vegna þessa þarf atvinnustarfemi á landsvæðum fjærst höfuðborgarsvæðinu mjög á góðu aðgengi að halda með flugi til höfuðborgarinnar og ekki síður vegna sérhæfðrar læknisþjónustu ofl öryggismála.

Mikilvægt er að fylgja eftir þessum upplýsingagrunni um ferðavenjur landsmanna með sérstökum árlegum könnunum sem mæla ákveðna þætti í ferðavenjum landsmanna. Þessi mælanlegu atriði gefa samgönguyfirvöldum vitneskju um hvort þróun samgöngumála er í samræmi við stefnumörkun í samgönguáætlunum á hverjum tíma og vísbendingar um hvar skórin kreppir og til hvaða aðgerða þurfi að grípa til að komast aftur á rétta stefnu.

Viðauki – Spurningalisti

Sjá Greiningarskýrslu IMG Gallup

- Sp. 1 Hvar býrð þú?
- Sp. 2 Vinnur þú utan sveitarfélags/könnunarsvæðis eða ferðu vikulega eða oftár út fyrir sveitarfélagið vegna vinnu eða viðskipta?
- Sp. 3 Hve oft ferðast þú að jafnaði út fyrir þitt sveitarfélag að vetrarlagi (desember til febrúar), hér er átt við allar ferðir bæði vegna vinnu og eins í frítíma
- Sp. 4 Í hvaða tilgangi ferðaðist þú innanlands í vetur (desember til febrúar), varstu í frii, forstu í heimsókn til vina eða ættingja, forstu í ferð vegna íþróttaviðburða, vinnu, verslunar eða vegna einhvers annars?
- Sp. 5 Hvernig ferðast þú oftast? Ferðast þú með eigin bíl, farþegi með öðrum, í rútu, með flugi eða með einhverjum öðrum hætti?
- Sp. 6 Hversu oft flýgur þú að jafnaði innanlands á ári?
- Sp. 7 Hversu oft hefur þú flogið innanlands í vetur (desember til febrúar)?
- Sp. 8 Hve langan tíma tekur ferðalag með flugi til höfuðborgarsvæðisins frá heimili þar til lent er í Reykjavík?
- Sp. 9 Á hvers vegum flýgur þú oftast?
- Sp. 10 Leigir þú þér bíl eða hefur þú bíl til afnota þegar þú flýgur til Reykjavíkur á meðan á dvöl þinni stendur?
- Sp. 11 Leigir þú þér bíl alltaf, oft, stundum, sjaldan eða aldrei á meðan á dvöl þinni stendur?
- Sp. 12 Hefur þú bíl til afnota alltaf, oft, stundum, sjaldan eða aldrei á meðan á dvöl þinni stendur?
- Sp. 13 Notar þú innanlandsflug meira eða minna en þú hefur gert á undanförmum 3-5 árum eða hefur notkunin ekkert breyst?
- Sp. 14 Hvað stendur helst í vegi fyrir því að þú notir innanlandsflug meira en þú gerir í dag?
- Sp. 15 Hversu miklu eða litlu máli skiptir flugþjónusta fyrir þitt byggðarlag?
- Sp. 16 Myndir þú nota innanlandsflug meira eða minna ef flugstarfssemin á Reykjavíkurflugvelli yrði flutt til Keflavíkur eða myndi það ekki hafa nein áhrif?
- Sp. 17 Hversu oft forst þú til höfuðborgarsvæðisins frá byrjun desember til loka febrúars síðastliðins?
- Sp. 18 Hver voru helstu erindin með þessum ferðum til höfuðborgarsvæðisins?
- Sp. 19 Hvað dvelur þú yfirleitt lengi á höfuðborgarsvæðinu þegar þú ferð þangað?
- Sp. 20 Gerir þú alltaf, oft, stundum, sjaldan eða aldrei magninnkaup á matvöru í lágvöruslunum á höfuðborgarsvæðinu þegar þú ferð þangað?
- Sp. 21 Ef þú tekur saman heildarkostnað við að aka til höfuðborgarsvæðisins, það er ef þú reiknar þér tímakaup og kostnað við eldsneyti og veitingar, hvort er þá dýrara að fljúga eða aka?
- Sp. 22 Hvern telur þú vera heildarkostnað að jafnaði, í krónum talið, við að aka til Reykjavíkur þar með talinn kostnaður vegna eldsnevtis, matar og áætlaðs tímakaups?

- Sp. 23 Hversu oft flaugstu til útlanda frá byrjun desember til loka febrúar?
- Sp. 24 Hvar gerir þú stórinna kaup á matvöru?
- Sp. 25 Hvar kaupir þú fatnað?
- Sp. 26 Hvar kaupir þú heimilis - og raftæki?
- Sp. 27 Hvert sækir þú sérfræðilæknisþjónustu?
- Sp. 28 Hversu oft áttir þú erindi til stærsta þéttbýlisstaðar innan héraðsins á síðasta ári?
- Sp. 29 Hvað heitir þéttbýlisstaðurinn?
- Sp. 30 Hverjar voru helstu ástæður erindisins?
- Sp. 31 Hvaða þjónustu vantar helst í þitt byggðarlag svo þú þyrftir ekki að fara eins oft til höfuðborgarsvæðisins?
- Sp. 32 Hvaða ferðamáta notar þú oftast til og frá Vestmannaeyjum?
- Sp. 33 Hvað stendur í vegi fyrir því að þú myndir nota flug oftari milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja?
- Sp. 34 Hvað mætti flugmiði fyrir fullorðinn milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja kosta aðra leiðina í krónum talið svo þú veldir flug fram yfir ferð með Herjólf?
- Sp. 35 Nú ætla ég að lesa upp nokkra mögulega ferðamáta milli lands og Vestmannaeyja, bæði nýja og þá sem fyrir eru. Ég vil biðja þig að svara hvern af þessum ferðamátum þér list best á.