

Hverjir nota almenningssamgöngur?

Who uses public transport?

Samantekt

Árið 2014 notuðu 17,8% Íslendinga almenningssamgöngur reglulega. Ekki var marktækur munur á körlum og konum. Notkun almenningssamgangna tengist efnahagsstöðu, en 30,5% af tekjulægstu tíundinni notuðu almenningssamgöngur samanborið við 12,3% af tekjuhæstu tíundinni. Þá notuðu 29,2% þeirra sem bjuggu á heimilum sem skorti efnisleg gæði almenningssamgöngur en 17,2% sem bjuggu ekki við slíkan skort.

Þeir hópar sem eru líklegastir til að nota almenningssamgöngur voru nemar, 32,5%, ungt fólk á aldrinum 16–24 ára, 31,3%, atvinnulausir, 30,8%, þeir sem fæddust í öðru landi en Íslandi, 28,9%, leigjendur, eða 27,7% þeirra sem leigja á almennum markaði og 25,9% þeirra sem leigja í hverskyns leiguúrræðum, og einstæðir foreldrar og börn þeirra, 25,6%.

Inngangur

Almenningssamgöngur hafa verið nokkuð í umræðunni á undanförunum mánuðum. Í lífskjararannsókninni 2014 voru þátttakendur spurðir hvort þeir notuðu almenningssamgöngur reglulega. Ef þeir svöruðu spurningunni neitandi voru þeir beðnir að gefa upp meginástæðuna, hvort það væri of dýrt, hvort næsta stöð væri of langt í burtu, hvort aðgangur að almenningssamgöngum væri ekki góður, hvort þeir kysu heldur að nota sitt eigið farartæki, eða hvort aðrar ótilgreindar ástæður lægju að baki.

Á þessari spurningu eru ákveðnir annmarkar. Fyrir það fyrsta eru almenningssamgöngur ansi vítt hugtak og svarendum var sjálfum eftirlátið að skilgreina þær. Það hefði verið gagnlegt að safna einnig upplýsingum um hvaða almenningssamgöngur fólk notar helst, en ætla má að það sé mismunandi á milli ólíkra hópa. Þá er ekki spurt um hve oft fólk notar almenningssamgöngur. Það er aðeins spurt hvort notkunin sé regluleg. Einstaklingur sem tekur strætisvagn í vinnuna einu sinni í viku notar almenningssamgöngur reglulega ekki síður en einstaklingur sem gerir það á hverjum degi. Það þýðir að niðurstöðurnar sem hér eru birtar gefa ekki mynd af því hve oft meðlimir ólíkra hópa nota almenningssamgöngur. Þær gefa engu að síður vísbendingu um mun á ferðamáta ólíkra hópa í samfélaginu.

Áhugasömum er bent á skýrslu Vegagerðarinnar, *Sumarferðir 2014*.¹ Allnokkur munur er á úrtaksaðferðum könnunar Vegagerðarinnar og lífskjararannsókn Hagstofunnar. Vegagerðin byggir á 1200 svörum frá nethóp MMR ehf., en könnunin var framkvæmd í september 2014 og var lögð megináhersla á ferðir fólks yfir sumartímann. Lífskjararannsóknin er símakönnun sem er framkvæmd á tímabilinu

¹ [www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Sumarferdir_2014_greinargerð/\\$file/Sumarferdir_2014_greinargerð.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Sumarferdir_2014_greinargerð/$file/Sumarferdir_2014_greinargerð.pdf)



febrúar til maí ár hvert og spurningin um almenningssamgöngur er afar almenn. Um er að ræða heimiliskönnun þar sem er notast við svokallaðan valin svaranda sem gefur upplýsingar fyrir allt heimilið. Svarendur eru valdir af handahófi úr þjóðskrá. Þar sem aðeins er spurt um notkun valinna svarenda á almenningssamgöngum virkar könnunin í raun eins og einfalt slembiúrtak úr þjóðskrá hvað varðar þetta viðfangsefni. Úrtakið var 4.221 einstaklingur og svarhlutfallið 71,1%. Könnun Vegagerðarinnar gefur ítarlegri upplýsingar um ferðamáta fólks og hve oft það notar almenningssamgöngur en lífshjúðunarsóknin. Kostur lífshjúðunarsóknarinnar felst einkum í greiningarmöguleikum, þ.e. þeim bakgrunnspáttum sem hægt er að greina eftir svo sem nákvæmum tekjuupplýsingum og öðrum þáttum er lúta að lífshjúðunum og félagslegri og efnahagslegri stöðu.

Einn mikilvægur annmarki beggja kannana er að þær ná hvorug til barna, en ætla má að börn séu stór hluti notenda almenningssamgangna. Þar sem munur er á niðurstöðum kannanana tveggja má ætla að hann leiði af úrtaksaðferð, orðalagi spurninga og afmörkun þess tímabils sem spurt er um.

Niðurstöður

Árið 2014 voru 17,8% íbúa landsins reglulegir notendur almenningssamgangna

Mynd 1 sýnir hlutfall þeirra sem nota almenningssamgöngur og ástæður fyrir því að þær eru ekki notaðar. Árið 2014 notuðu 17,8% íbúa landsins 16 ára og eldri almenningssamgöngur. Langstærsti hluti svarenda kjósa að nota eigin farartæki til að komast á milli staða, 67%. Afar fáir segja að kostnaður sé megin ástæða þess að þeir noti ekki almenningssamgöngur, aðeins 0,9%.

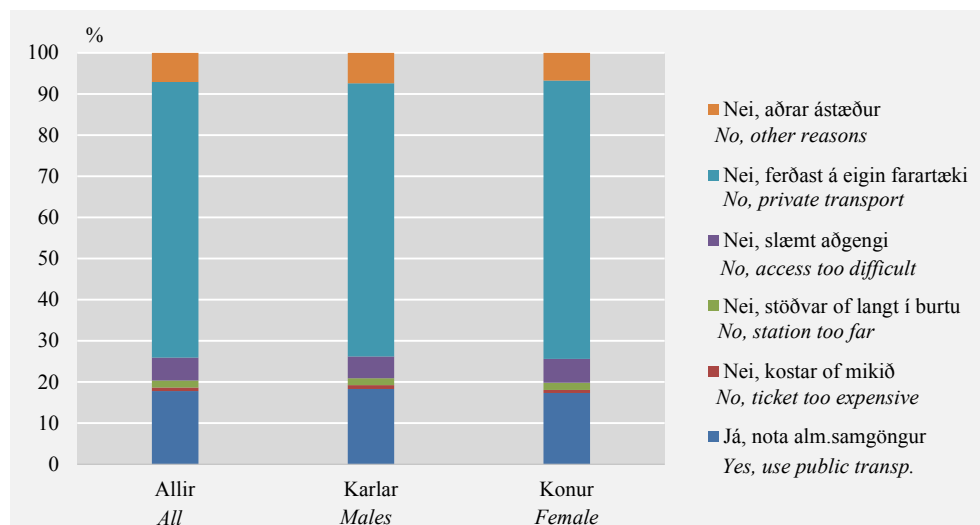
Ekki marktækur munur á körlum og konum

Niðurstöður karla og kvenna eru mjög svipaðar. 18,3% karla og 17,3% kvenna segjast nota almenningssamgöngur og 66,4% karla og 67,6% kvenna kjósa að ferðast um á eigin fararskjóta. Það er ekki þar með sagt að karlar og konur noti almenningssamgöngur jafn mikið eða á sama hátt. Til að skera úr um það þurfum við upplýsingar um hve oft fólk ferðast með almenningssamgöngum og hvaða almenningssamgöngur fólk notar.

Mynd 2 sýnir samanburð milli þéttbýlis og dreifbýlis. Hlutfall fólks sem notar almenningssamgöngur er hærra í þéttbýli en í dreifbýli, 19,9% borið saman við 14,1%. Það er einnig allnokkur munur á ástæðunum sem fólk gefur fyrir því að nota ekki almenningssamgöngur. Í þéttbýli kjósa 70,4% íbúa að ferðast með eigin farartæki en 61% í dreifbýli. Í dreifbýli segir mun hærra hlutfall að slæmt aðgengi sé megin ástæða þess að þau nota ekki almenningssamgöngur, 10,2% samanborið við 2,9% í þéttbýli.

Mynd 1. Notkun almenningsamgangna eftir kyni 2014

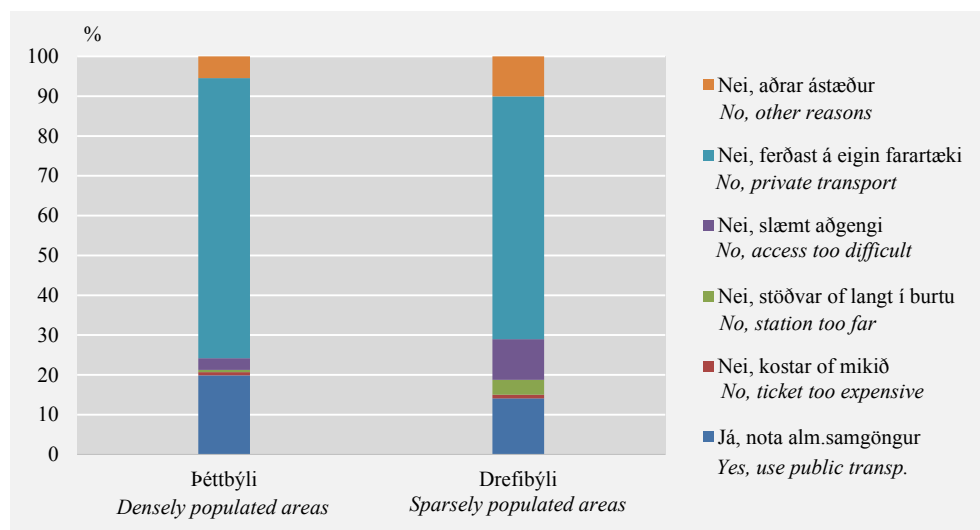
Figure 1. Use of public transportation by sex 2014



Skýringar Notes: Öryggisbil (95%) 2014: Upplýsingar um öryggisbil er að finna í töflu 1 í síðasta hluta þessara Hagtiðinda. CI (95%) 2014: Information on confidence intervals can be found in table 1 at the end of this statistical bulletin.

Mynd 2. Notkun almenningsamgangna eftir búsetu 2014

Figure 2. Use of public transportation by degree of urbanization 2014



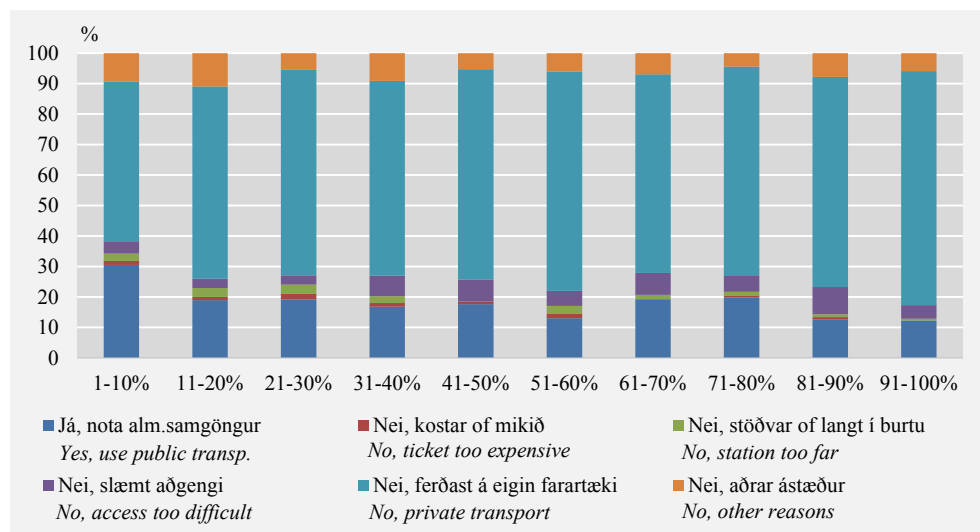
Skýringar Notes: Öryggisbil (95%) 2014: Upplýsingar um öryggisbil er að finna í töflu 1 í síðasta hluta þessara Hagtiðinda. CI (95%) 2014: Information on confidence intervals can be found in table 1 at the end of this statistical bulletin.

30,5% fólks á lágsta tekjubílinu notar almenningsamgögnur en 12,3% í því efsta

Mynd 3 sýnir hlutfall fólks sem notar almenningsamgöngur eftir mismunandi tekjubílum. Hlutfallið er hæst á neðsta tekjubílinu, eða 30,5%, en lægst í tveimur efstu bilunum, en aðeins 12,3% í efsta tekjubílinu nota almenningsamgöngur. Hlutfall fólks sem kys að ferðast um á eigin farartæki er að sama skapi lægst í neðsta tekjubílinu, 52,4%, en hæst í því efsta, 76,8%. Það er hinsvegar athyglivert að aðeins 1,3% í lágsta tekjubílinu lætur kostnað koma í veg fyrir að það ferðast með almenningsamgöngum.

Mynd 3. Notkun almenningsamgangna eftir tekjutíundum 2014

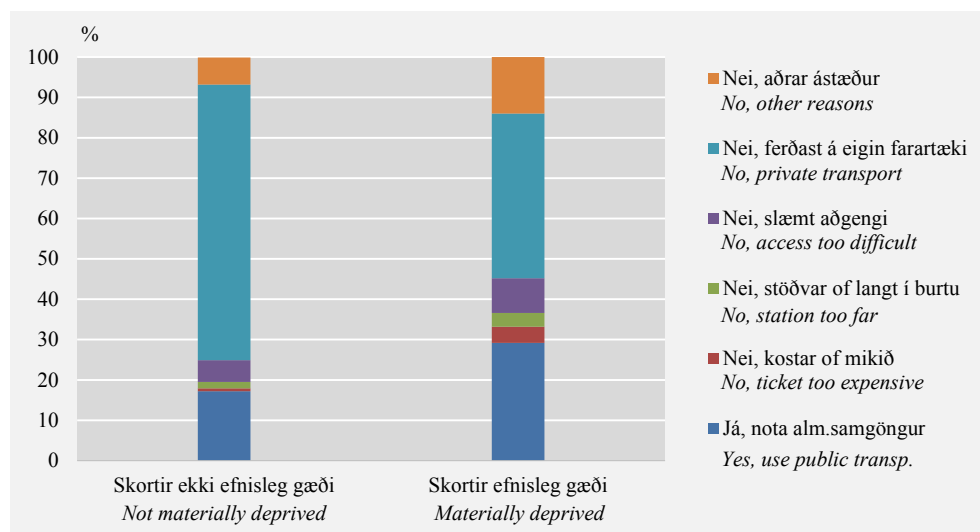
Figure 3. Use of public transportation by income deciles 2014



Skýringar Notes: Öryggisbil (95%) 2014: Upplýsingar um öryggisbil er að finna í töflu 1 í síðasta hluta þessara Hagtiðinda. CI (95%) 2014: Information on confidence intervals can be found in table 1 at the end of this statistical bulletin.

Mynd 4. Notkun almenningsamgangna eftir efnislegum gæðum 2014

Figure 4. Use of public transportation by material deprivation 2014



Skýringar Notes: Öryggisbil (95%) 2014: Upplýsingar um öryggisbil er að finna í töflu 1 í síðasta hluta þessara Hagtiðinda. CI (95%) 2014: Information on confidence intervals can be found in table 1 at the end of this statistical bulletin.

29,2% þeirra sem skortir efnisleg gæði nota almenningsamgöngur

Tekjur eru af ýmsum ástæðum ónákvæm vísbending um lífsskjör.¹ Fyrir vikið getur verið gagnlegt að nota aðrar lífsskjör mælingar til að meta hvort fólk sem býr við bág lífsskjör sé líklegra til að nota almenningsamgöngur. Mynd 4 ber saman svör fólks eftir því hvort það býr á heimili sem skortir efnisleg gæði eða ekki. 29,2% þeirra sem skortir efnisleg gæði nota almenningsamgöngur en 17,2% þeirra sem búa ekki á slíku heimili. Þá er verulegur munur á hlutfalli þeirra sem kjósa að ferðast um á eigin farartæki, eða 40,8% þeirra sem skortir efnisleg gæði en 68,3%

¹ Hagtiðindi, 99. árg., 21. tbl., 30.júní 2014: [Félagsvísar: Skortur á efnislegum gæðum 2004–2013](#)

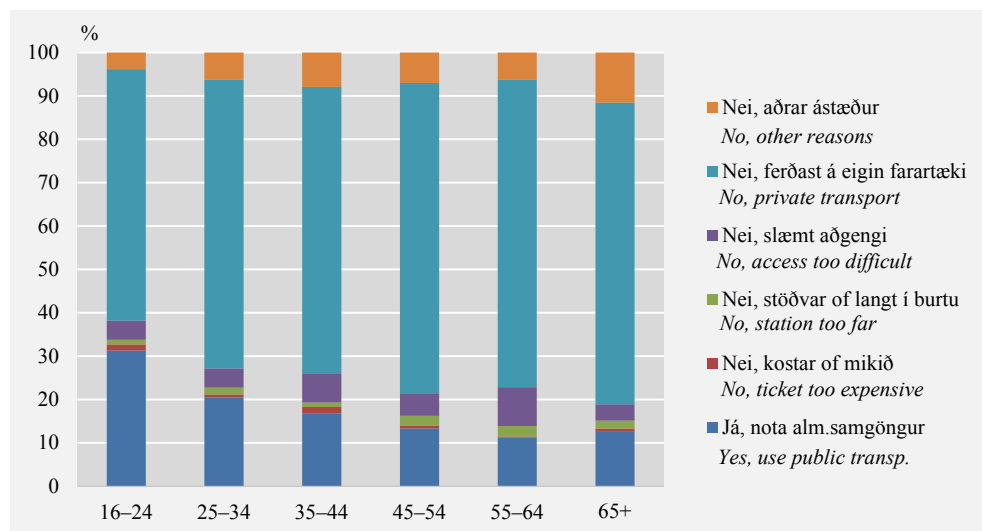
þeirra sem gera það ekki. Þá neita 4% þeirra sem skortir efnisleg gæði sér um almenningsamgöngur vegna kostnaðar en aðeins 0,7% þeirra sem skortir ekki.

Yngra fólk líklegra til að nota almenningsamgöngur

Yngra fólk er líklegra til að nota almenningsamgöngur en þeir sem eldri eru, eins og má sjá á mynd 5. 31,3% á aldrinum 16–24 ára nota almenningsamgöngur, 20,5% þeirra sem eru 25–34 ára, 16,8% á aldrinum 35–44, 13,3% af 45–54 ára einstaklingum, 11,2% fólks á aldrinum 55–64 ára, og 12,5% þeirra sem eru 65 ára og eldri. Þá er hlutfall fólks sem kys að ferðast á eigin farartæki lægst í yngsta aldurshópnum, 58%, en hæst hjá elstu hópnum þremur, eða um 70%.

Mynd 5. Notkun almenningsamgangna eftir aldri 2014

Figure 5. Use of public transportation by age 2014

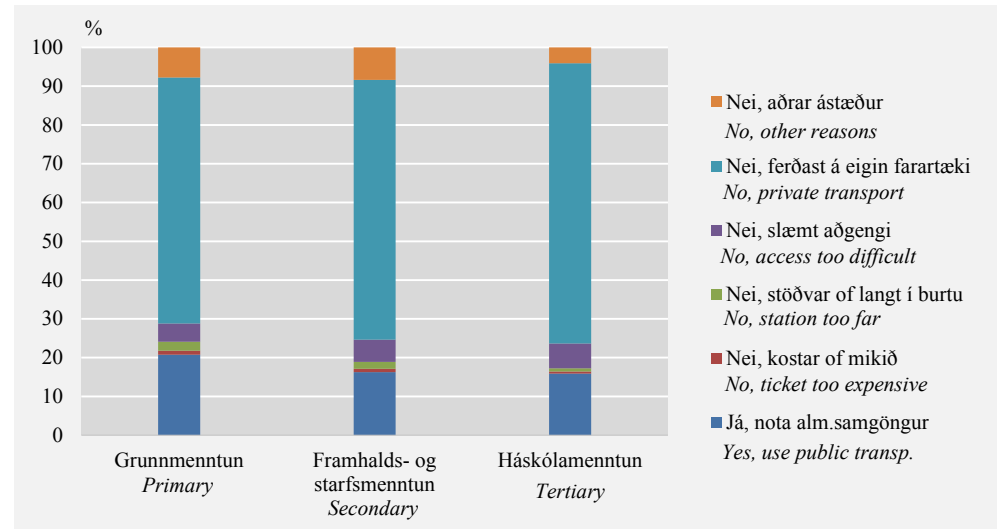


Skýringar Notes: Öryggisbil (95%) 2014: Upplýsingar um öryggisbil er að finna í töflu 1 í síðasta hluta þessara Hagtiðinda. CI (95%) 2014: Information on confidence intervals can be found in table 1 at the end of this statistical bulletin.

Mynd 6 sýnir hlutfall sem nota almenningsamgöngur eftir menntun. Hlutfallið er ívið hærra á meðal þeirra sem aðeins hafa lokið grunnmenntun, eða 20,7% borið saman við 16,3% þeirra sem hafa lokið framhalds- og starfsmenntun og 15,9% þeirra sem hafa lokið háskólanámi. Ætla má að þessi munur skýrist að hluta af mismunandi aldurssamsetningu hópanna enda afar fágætt að fólk undir 20 ára aldri hafi lokið háskólanámi.

Mynd 6. Notkun almenningsgangna eftir menntun 2014

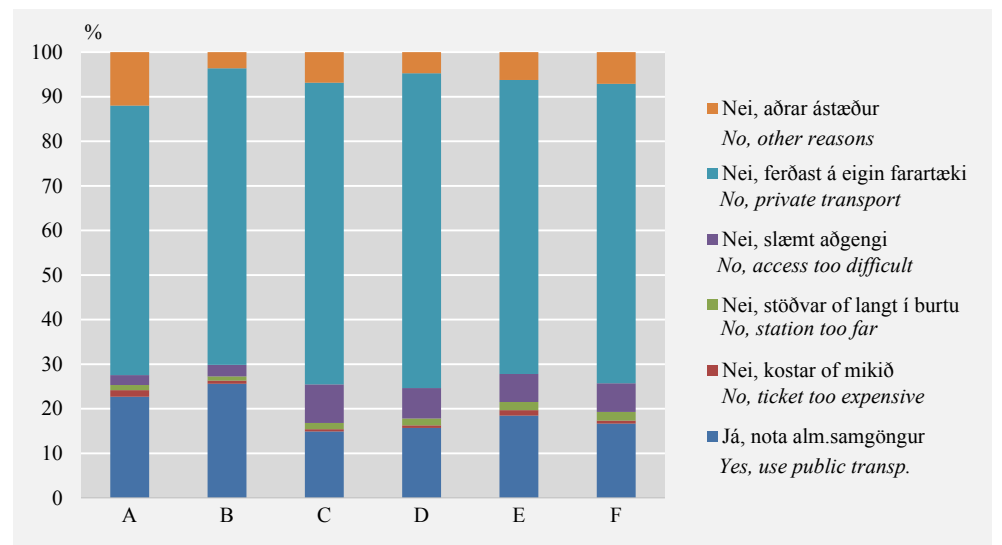
Mynd 6. Use of public transportation by education 2014



Skýringar Notes: Öryggisbil (95%) 2014: Upplýsingar um öryggisbil er að finna í töflu 1 í síðasta hluta þessara Hagtiðinda. CI (95%) 2014: Information on confidence intervals can be found in table 1 at the end of this statistical bulletin.

Mynd 7. Notkun almenningsgangna eftir heimilisgerð 2014

Figure 7. Use of public transportation by type of household 2014



Skýringar Notes: A = 1 fullorðinn, barnlaus 1 adult, no children; B = 1 fullorðinn m. barn/börn 1 adult w. child(ren); C = 2 fullorðnir, barnlausir 2 adults, no children; D = 2 fullorðnir, 1 barn 2 adults, 1 child; E = 2 fullorðnir, 2 börn 2 adults, 2 children; F = 2 fullorðnir, >2 börn 2 adults, >2 children. Öryggisbil (95%) 2014: Upplýsingar um öryggisbil er að finna í töflu 1 í síðasta hluta þessara Hagtiðinda. CI (95%) 2014: Information on confidence intervals can be found in table 1 at the end of this statistical bulletin.

25,6% sem búa á heimilum einstæðra foreldra nota almenningsgangur reglulega

Fólk sem býr eitt og þeir sem búa á heimilum einstæðra foreldra eru líklegri en fólk sem tilheyrir öðrum heimilisgerðum til að nota almenningsgangur (sjá mynd 7). Hlutfallið er hæst á meðal þeirra sem búa á heimilum einstæðra foreldra, 25,6%, en á meðal barnlausra fullorðinna sem búa einir er hlutfallið lægst á meðal þeirra sem eru barnlausir, 14,9%, en hækkar svo með fyrsta og öðru barni en 18,5% einstaklinga sem búa á heimilum tveggja fullorðinna með tvö börn nota almennings-

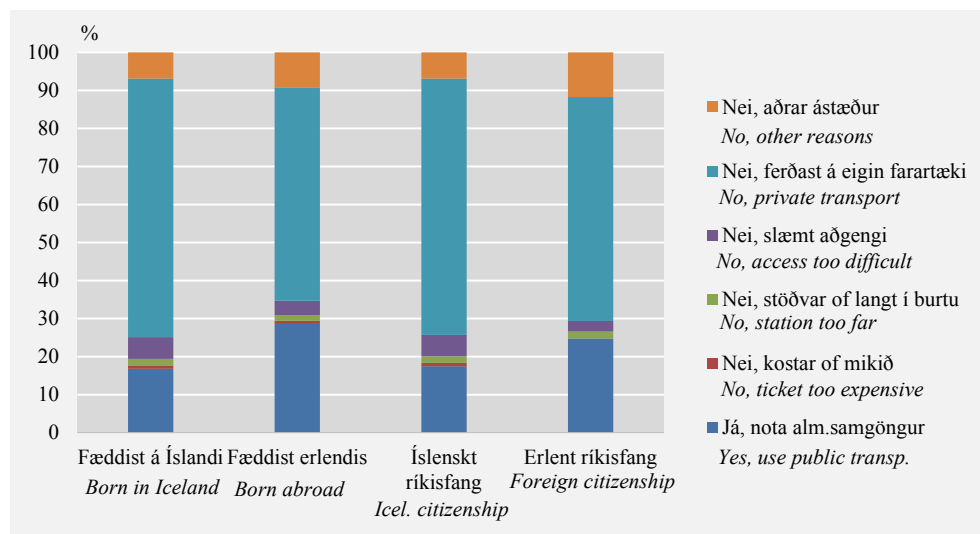
göngur. Hlutfallið lækkar svo í 16,7% þegar horft er til heimila með þrjú börn. Þetta skýtur skökku við þar sem ætla má að barneignir séu sterkur hvati fyrir fólk til að kaupa sér bíl enda allnokkuð umstang að koma börnum í leikskóla eða tómstundastarf auk þess sem innkaup verða viðameiri þegar það eru börn á heimilinu. Það sem skýrir þetta mynstur er að svarendur sem tilheyra heimilisgerðum sem innihalda börn eru í sumum tilfellum téð börn, en þau eru síður líkleg til að reka bíl en foreldrarir og þ.a.l. líklegri til að nota almenningssamgöngur (sjá skilgreiningu 7 í kaflanum *Skýringar og hugtök* hér að neðan). Ítarlegri greining leiddi í ljós 41,2% þeirra sem búa á heimilum tveggja fullorðinna með tvö börn og voru yngri en 20 ára notuðu almenningssamgöngur en aðeins 14,4% þeirra sem voru 25 ára eða eldri.

Innflytjendur líklegri til að nota almenningssamgöngur en innfæddir

Að því marki sem innflytjendur standa höllum fæti efnahagslega má ætla að þeir séu líklegri en innfæddir til að nota almenningssamgöngur. Í lífskjararannsókninni eru tvær breytur sem gera okkur kleift að leggja mat á það en þó er rétt að hafa í huga að hvorug breytan endurspeglar innflytjendur fullkomlega. Þá er rétt að hafa í huga að innflytjendur eru mjög fjölbreyttur hópur, bæði hvað varðar uppruna, hvað þeir stoppa lengi við, og hvernig þeim vagnar á Íslandi.

Mynd 8. Notkun almenningssamgangna eftir fæðingarlandi og ríkisfangi 2014

Figure 8. Use of public transportation by country of birth and by citizenship 2014



Skýringar Notes: Öryggisbil (95%) 2014: Upplýsingar um öryggisbil er að finna í töflu 1 í síðasta hluta þessara Hagtiðinda. CI (95%) 2014: Information on confidence intervals can be found in table 1 at the end of this statistical bulletin.

Fyrri breytan sem við notum er hvort fólk sé fætt á Íslandi eða ekki. Annmarki þessarar breytu er að þeir sem fæðast erlendis eru í einhverjum tilvikum fólk sem fæðist íslenskir ríkisborgarar þó það fæðist í öðru landi, svo sem börn námsmanna erlendis sem fluttust seinna heim. Þá eru börn innflytjenda sem fæðast á Íslandi talin með innfæddum jafnvel þó að það séu vissar líkur á því að efnahagsleg og félagsleg staða þeirra sé í einhverjum tilfellum frábrugðin börnum innfæddra. Seinni breytan er ríkisfang. Annmarkar þeirrar breytu er að hluti innflytjenda tekur upp íslenskt ríkisfang. Annmarkar beggja breyta eru þess eðlis að þeir leiða til vanmats á muninum á innflytjendum og innfæddum. Þá er rétt að setja þann aðferðafræðilega fyrirvara að svarhlutfall innflytjenda í lífskjararannsókninni er

mun lægra en innfæddra, en það getur leitt til vanmats á muninum á innflytjendum og innfæddum ef sá hópur sem svarar ekki er verr settur en þeir sem svara.

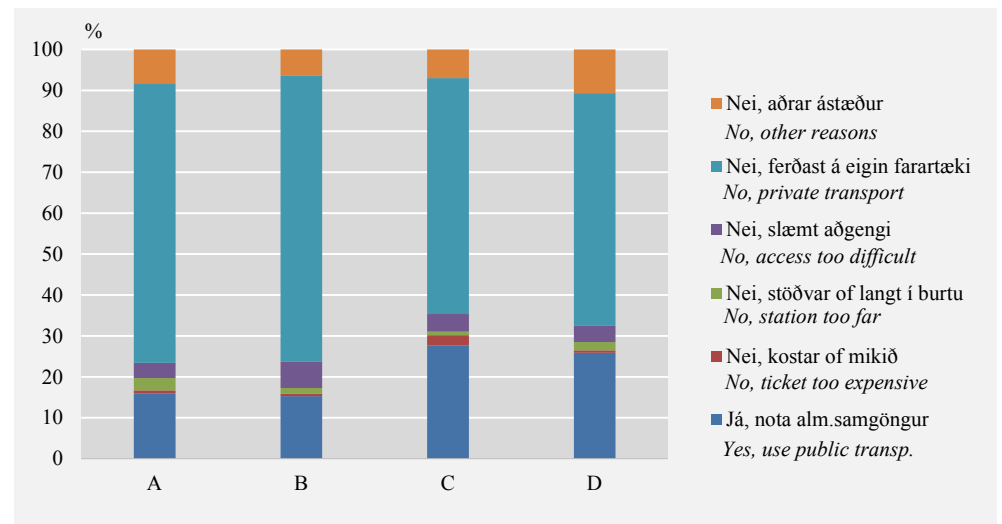
Fólk sem fæðist erlendis er mun líklegra til að nota almenningssamgöngur en það fólk sem fæðist á Íslandi, eða 28,9% samanborið við 16,8%, og síður líklegt til að kjósa að ferðast á eigin farartæki, 56,1% borið saman við 68%. Munurinn er ögn minni þegar við berum saman fólk með íslenskt og erlent ríkisfang, en 17,5% fólks með íslenskt ríkisfang notar almenningssamgöngur samanborið við 24,8% fólks með erlent ríkisfang. Báðar mælingarnar benda þó til þess að innflytjendur séu líklegri til að nota almenningssamgöngur en innfæddir.

Leigjendur líklegri til að ferðast með almenningssamgöngum en fólk sem býr í eigin húsnæði

Staða fólks á húsnæðismarkaði er önnur breyta sem tengist efnahagslegri stöðu. Leigjendur standa almennt verr en byrði húsnæðiskostnaðar þeirra hefur hækkað mikið á undanförunum árum og er hærri en húsnæðisbyrði fólks sem býr í eigin húsnæði.¹ Þetta skýrist bæði af fjölgun lágtækjuhópa á leigumarkaði² og af hækkandi leiguverði.³ Lágur tekjur og hár húsnæðiskostnaður geta hvor um sig þrengrt að möguleikum fólks til að reka bíl og fyrir vikið verður að teljast sennilegt að herra hlutfall fólks sem býr í leiguhúsnæði noti almenningssamgöngur borið saman við fólk í eigin húsnæði. Mynd 9 staðfestir þetta. 27,7% þeirra sem leigja á almennum markaði notar almenningssamgöngur og 25,9% þeirra sem leigja í hverskyns leiguúrræðum sem bjóða upp á leigu undir markaðsverði. Til samanburðar nota 15,9% þeirra sem búa í skuldlausu eigin húsnæði almenningssamgöngur og 15,3% þeirra sem eru með húsnæðislán.

Mynd 9. Notkun almenningssamgangna eftir stöðu á húsnæðismarkaði 2014

Figure 9. Use of public transportation by tenure status 2014



Skýringar Notes: A = Eigandi, skuldlaust *Owner, no mortgage*; B = Eigandi, afborganir *Owner w. mortgage*; C = Leigjandi á almennum markaði *Tenant, market rate*; D = Leigjandi, úrræði *Tenant, reduced rate*. Öryggisbil (95%) 2014: Upplýsingar um öryggisbil er að finna í töflu 1 í síðasta hluta þessara Hagtiðinda. CI (95%) 2014: Information on confidence intervals can be found in table 1 at the end of this statistical bulletin.

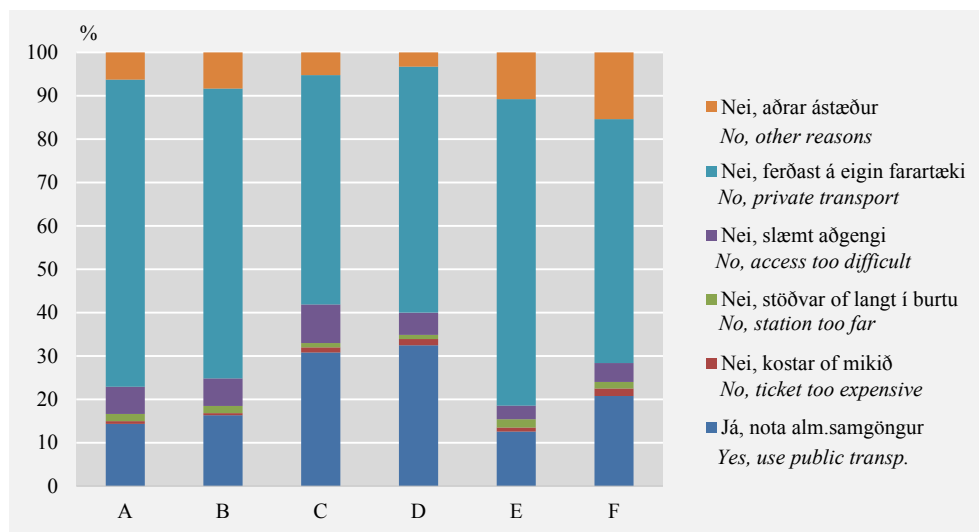
¹ Hagtiðindi, 99. árg., 10. tbl., 14. apríl 2014: [Byrði húsnæðiskostnaðar 2004–2013](#)

² Hagtiðindi, 99. árg., 12. tbl., 28. apríl 2014: [Félagsvísar: Leigjendur á almennum markaði](#)

³ [www.skra.is/um-okkur/frettir/frett/2014/10/17/Upplýsingar-um-leiguverd-ibudarhusnaedis/](#)

Mynd 10. Notkun almennings-samgangna eftir atvinnustöðu 2014

Figure 10. Use of public transportation by labour market activity 2014



Skýringar Notes: A = Í fullu starfi *Employed full-time*; B = Í hlutastarfi *Employed part-time*; C = Atvinnulaus *Unemployed*; D = Nemi *Student*; E = Eftirlaunaþegi *Pensioner*; F = Öryrkjar og langveikir *Disabled or long-term illness*. Öryggisbil (95%) 2014: Upplýsingar um öryggisbil er að finna í töflu 1 í síðasta hluta þessara Hagtiðinda. *CI (95%) 2014: Information on confidence intervals can be found in table 1 at the end of this statistical bulletin.*

Námsmenn og atvinnulausir líklegastir til að nota almennings-samgöngur

Að lokum skoðum við dreifingu svara eftir atvinnustöðu fólks eins og það skilgreinir hana sjálf (Mynd 10). Hlutfallið sem notar almennings-samgöngur er hæst á meðal nema (32,5%) og atvinnulausra (30,8%) en einnig nokkuð hátt á meðal öryrkja og langveikra (20,7%). Hlutfallið er lægst á meðal eftirlaunaþega, eða 12,6%.

Úrtak

Svarhlutfall var 71,1% og svör fengust frá 8.842 einstaklingum á 3.001 heimili árið 2014

Úrtak lífsskjararannsóknarinnar 2014 var 4.499 heimili. Eftir að þeir sem voru látnir og búsettir erlendis hafa verið dregnir frá var nettó úrtakið 4.221 heimili. Svör fengust frá 3.001 þessarra heimila sem er 71,1% svarhlutfall. Á þessum heimilum fengust upplýsingar um 8.842 einstaklinga. Lífsskjararannsóknin var framkvæmd 3. febrúar til 7. maí árið 2014.

Skýringar og hugtök

1. Almennings-samgöngur

Í lífsskjararannsókninni 2014 eru þátttakendur spurðir hvort þeir noti almennings-samgöngur reglulega. Þeir sem svara spurningunni neitandi eru beðnir að gefa upp ástæður, þ.e. hvort það sé vegna kostnaðar, óaðgengileika, fjarlægð í stöðvar, vegna þess að viðkomandi kjósi að nota eigin farartæki, eða aðrar ástæður.

2. Ráðstöfunartekjur

Ráðstöfunartekjur (e. *disposable income*) eru heildartekjur heimilisins eftir skatta að meðtöldum félagslegum greiðslum (skýring 2). Samkvæmt skilgreiningu Evrópusambandsins telst hagnaður af sölu hlutabréfa og verðbréfa ekki til ráðstöfunartekna í þessari rannsókn. Aðrar fjármagnstekjur, svo sem vaxtatekjur og arður af hlutabréfum, teljast hins vegar til ráðstöfunartekna.

3. Ráðstöfunartekjur á neyslueiningu

Ráðstöfunartekjur á neyslueiningu (e. *equivalised disposable income*) eru skilgreindar sem ráðstöfunartekjur eftir að tillit hefur verið tekið til heimilisstærðar og þeirrar hagkvæmni í rekstri heimilisins sem fæst við það að fleiri en einn búa undir

sama þaki. Einnig er gert ráð fyrir því að útgjöld vegna barna séu lægri en útgjöld vegna fullorðinna. Til að taka mið af þessu er notaður kvarði frá Evrópusambandinu sem gefur fyrsta fullorðna einstaklingnum á heimilinu vogina 1,0. Aðrir einstaklingar 14 ára og eldri fá vogina 0,5 og einstaklingar yngri en 14 ára fá vogina 0,3. Þannig má segja að hjón með tvö börn, yngri en 14 ára, sem hafa 500 þúsund krónur í ráðstöfunartekjur alls á mánuði hafi $(500 / (1 + 0,5 + 0,3 + 0,3)) = 500 / 2,1 = 238$ þúsund krónur í ráðstöfunartekjur á neyslueiningu.

4. *Tekjubil* Í þessu hefti er tekjudreifingunni skipt í 10 jafn stóra hluta eftir ráðstöðunartekjum á neyslueiningu, svokölluð tíundabil (e. income deciles). Tíundabilin eru skilgreind út frá einstaklingum en þær greiningar í þessum hefti sem notast við tíundabilin eru á heimilum. Hvert heimili telst á því tíundarbili sem heimilismeðlimir eru á, en skv. skilgreiningu á ráðstöfunartekjum á neyslueiningu eru allir heimilismenn á sama bili.

5. *Búseta* Þéttbýli er skilgreint sem svæði með yfir 500 íbúa á ferkílómetra og heildaríbúafjölda yfir 50 þúsund á samliggjandi svæðum. Drefibýli er skilgreint sem svæði með undir 100 íbúa á ferkílómetra. Í reynd greinir þessi breyta á milli höfuðborgar-svæðisins og landsbyggðarinnar.

6. *Skortur á efnislegum gæðum* Þeir sem teljast búa við verulegan skort á efnislegum gæðum skilgreinast af því að hafa svarað fjórum af eftirfarandi níu spurningum játandi:

1. Hefur lent í vanskilum húsnæðislána eða annarra lána vegna fjárskorts á síðastliðnum 12 mánuðum
2. Hefur ekki efni á að fara árlega í vikulangt frí með fjölskyldunni
3. Hefur ekki efni á kjöti, fiski eða sambærilegri grænmetismáltíð að minnsta kosti annan hvern dag
4. Getur ekki mætt óvæntum útgjöldum (sem voru að upphæð 150 þúsund árið 2013)
5. Hefur hvorki efni á heimasíma né farsíma
6. Hefur ekki efni á sjónvarpstæki
7. Hefur ekki efni á þvottavél
8. Hefur ekki efni á bíl
9. Hefur ekki efni á að halda húsnæðinu nægjanlega heitu

7. *Börn og fullorðnir á heimili* Til barna á heimili (e. *dependent children*) heyra allir þeir sem eru undir 18 ára aldri og þeir sem eru 18–24 ára, eru án vinnu og búa hjá að minnsta kosti öðru foreldri. Fullorðnir teljast þeir sem ekki falla undir skilgreininguna um börn.

8. *Vikmörk* Lífskjararannsóknin byggist á úrtaki og því þarf að gera ráð fyrir ákveðinni óvissu í niðurstöðum. Til að meta óvissuna eru reiknuð vikmörk (e. *confidence interval*) fyrir niðurstöður rannsóknarinnar. Vikmörkin ná jafnlangt upp fyrir og niður fyrir töluna og eru lögð við töluna og dregin frá henni. Ef metin lágtekjumörk eru 10% og vikmörkin $\pm 1,2$ eru neðri mörkin 8,8 og efri mörkin 11,2. Miðað er við 95% öryggismörk og því má fullyrða að í 95% tilvika lendi niðurstaðan innan þeirra vikmarka sem gefin eru. Þegar tvær tölur eru bornar saman til að athuga hvort munurinn á þeim sé nægjanlega mikill til að teljast tölfræðilega marktækur þarf að athuga hvort vikmörk beggja talna skarist.

9. *Könnunarár og tekjuár* Upplýsingum fyrir lífskjararannsóknina er aflað á tvennan hátt, með könnun og með tengingum við skattskrá. Í samræmi við vinnubrögð hagstofu Evrópusambandsins, Eurostat, miðast ártal í myndum og töflum við könnunarár sem er það ár

sem lífskjararannsóknin er framkvæmd. Upplýsingar um tekjur eru úr skattskrá ársins á undan.

English summary

In 2014, 17.8% of people living in Iceland used public transportation. There were no significant differences between men and women. The use of public transportation is related to people's economic circumstances, with 30.5% in the bottom income decile making regular use of public transportation compared to 12.3% in the top decile. Of people living in materially deprived households, 29.2% used public transportation compared to 17.2% in non-deprived households.

Most likely to use public transport were students, 32.5%; young people 16–24 years old, 31.3%; the unemployed, 30.8%; foreign born immigrants, 28.9%; tenants, 27.7% of those renting at market rates and 25.9% of those renting at a reduced rates; and single parents and their children, 25.6%.

Tafla 1. Notkun almenningsgangna eftir kyni, búsetu og uppruna 2014

Table 1. Use of public transportation by sex, degree of urbanization, and origin 2014

	Já, nota alm.samgöngur <i>Yes, use public transportation</i>	Nei, kostar of mikið <i>No, ticket too expensive</i>	Nei, stöðvar of langt í burtu <i>No, station too far</i>	Nei, slæmt aðgengi <i>No, access too difficult</i>	Nei, ferðast á eigin farartæki <i>No, private transport</i>	Nei, aðrar ástæður <i>No, other reasons</i>
Allir <i>All</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	17,8	0,9	1,7	5,5	67,0	7,1
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	1,4	0,3	0,5	0,8	1,7	0,9
Kyn <i>Sex</i>						
Karlar <i>Males</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	18,3	0,9	1,7	5,3	66,4	7,4
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	2,1	0,5	0,7	1,2	2,5	1,4
Konur <i>Females</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	17,3	0,8	1,7	5,8	67,6	6,8
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	2,0	0,5	0,7	1,2	2,4	1,2
Búseta <i>Degree of urbanization</i>						
Þéttbýli <i>Densely populated</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	19,9	0,8	0,6	2,9	70,4	5,4
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	1,9	0,4	0,3	0,8	2,1	1,0
Dreifbýli <i>Sparsely populated</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	14,1	0,9	3,7	10,2	61,0	10,0
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	2,1	0,6	1,1	1,8	2,9	1,8
Fæðingarland og ríkisfang <i>Country of birth and citizenship</i>						
Fæddir á Íslandi <i>Born in Iceland</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	16,8	0,9	1,7	5,7	68,0	6,9
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	6,0	1,1	1,7	2,6	6,6	3,8
Fæddir erlendis <i>Born abroad</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	28,9	0,6	1,5	3,8	56,1	9,2
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	1,4	0,4	0,5	0,9	1,8	0,9
Íslenskt ríkisfang <i>Icelandic citizenship</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	17,5	0,9	1,7	5,7	67,4	6,9
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	1,4	0,4	0,5	0,8	1,8	0,9
Erlent ríkisfang <i>Foreign citizenship</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	24,8	0,0	1,9	2,8	58,9	11,7
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	7,8	.	2,6	3,1	8,9	5,9

Tafla 2. Notkun almenningsgangna eftir efnahagsstöðu 2014

Table 2. Use of public transportation by economic standing 2014

	Já, nota alm.samgöngur <i>Yes, use public transportation</i>	Nei, kostar of mikið <i>No, ticket too expensive</i>	Nei, stöðvar of langt í burtu <i>No, station too far</i>	Nei, slæmt aðgengi <i>No, access too difficult</i>	Nei, ferðast á eigin farartæki <i>No, private transport</i>	Nei, aðrar ástæður <i>No, other reasons</i>
Tekjur <i>Income deciles</i>						
1–10% lægsta bil <i>lowest decile</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	30,5	1,3	2,4	4,1	52,4	9,4
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	5,6	1,5	1,9	2,2	6,1	3,4
11–20%						
Hlutfall <i>Percent</i>	19,0	1,1	2,9	3,0	63,1	10,9
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,7	1,2	2,1	2,1	5,8	3,7
21–30%						
Hlutfall <i>Percent</i>	19,2	1,8	3,0	3,0	67,5	5,5
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,9	1,6	2,0	2,0	5,7	2,8
31–40%						
Hlutfall <i>Percent</i>	16,8	1,2	2,2	6,7	63,9	9,1
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,4	1,4	1,7	2,9	5,6	3,3
41–50%						
Hlutfall <i>Percent</i>	17,6	0,8	0,0	7,2	69,0	5,3
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,7	1,0	.	3,1	5,6	2,6
51–60%						
Hlutfall <i>Percent</i>	13,0	1,4	2,6	4,9	71,9	6,1
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	3,9	1,4	1,8	2,5	5,2	2,6
61–70%						
Hlutfall <i>Percent</i>	19,3	0,0	1,4	7,2	65,2	7,0
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,7	.	1,3	2,9	5,6	2,9
71–80%						
Hlutfall <i>Percent</i>	19,9	0,4	1,4	5,2	68,7	4,4
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,6	0,8	1,2	2,5	5,3	2,3
81–90%						
Hlutfall <i>Percent</i>	12,6	0,7	0,9	8,9	69,0	7,8
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	3,7	1,0	1,1	3,1	5,1	2,9
91–100% hæsta bil <i>highest decile</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	12,3	0,0	0,6	4,5	76,8	5,9
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	3,6	.	0,8	2,2	4,6	2,5
Skortur á efnislegum gæðum						
<i>Material deprivation</i>						
Skortir ekki efnisleg gæði <i>Not deprived</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	17,2	0,7	1,6	5,4	68,3	6,7
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	1,4	0,3	0,5	0,8	1,7	0,9
Skortir efnisleg gæði <i>Deprived</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	29,2	4	3,4	8,6	40,8	14
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	7,6	3,2	3	4,8	8,3	5,8

Tafla 3. Notkun almenningsgangna eftir aldri og menntun 2014

Table 3. Use of public transportation by age and education 2014

	Já, nota alm.samgöngur <i>Yes, use public transportation</i>	Nei, kostar of mikið <i>No, ticket too expensive</i>	Nei, stöðvar of langt í burtu <i>No, station too far</i>	Nei, slæmt aðgengi <i>No, access too difficult</i>	Nei, ferðast á eigin farartæki <i>No, private transport</i>	Nei, aðrar ástæður <i>No, other reasons</i>
Aldur Age						
16–24						
Hlutfall <i>Percent</i>	31,3	1,4	1,1	4,4	58,0	3,8
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,3	1,1	1,0	1,9	4,6	1,8
25–34						
Hlutfall <i>Percent</i>	20,5	0,7	1,6	4,4	66,5	6,3
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	3,8	0,8	1,2	1,9	4,5	2,3
35–44						
Hlutfall <i>Percent</i>	16,8	1,5	1,0	6,7	66,0	7,9
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	3,4	1,1	0,8	2,2	4,2	2,4
45–54						
Hlutfall <i>Percent</i>	13,3	0,6	2,3	5,2	71,6	7,0
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	2,9	0,7	1,2	1,8	3,8	2,1
55–64						
Hlutfall <i>Percent</i>	11,2	0,2	2,4	9,0	70,9	6,3
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	2,9	0,4	1,4	2,6	4,1	2,2
65+						
Hlutfall <i>Percent</i>	12,5	0,7	1,9	3,7	69,6	11,5
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	2,9	0,7	1,2	1,6	3,9	2,7
Menntun Education						
Grunnmenntun Primary						
Hlutfall <i>Percent</i>	20,7	1,1	2,3	4,7	63,4	7,8
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	2,5	0,6	0,9	1,3	2,9	1,6
Framhalds- og starfsm. Secondary						
Hlutfall <i>Percent</i>	16,3	0,9	1,8	5,7	67,0	8,4
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	2,2	0,6	0,8	1,4	2,8	1,6
Háskólamenntun Tertiary						
Hlutfall <i>Percent</i>	15,9	0,5	0,8	6,4	72,3	4,1
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	2,7	0,5	0,7	1,8	3,3	1,4

Tafla 4. Notkun almenningsgangna eftir heimilisgerð og stöðu á húsnæðismarkaði 2014
Table 4. Use of public transportation by household type and tenure status 2014

	Já, nota alm.samgöngur <i>Yes, use public transportation</i>	Nei, kostar of mikið <i>No, ticket too expensive</i>	Nei, stöðvar of langt í burtu <i>No, station too far</i>	Nei, slæmt aðgengi <i>No, access too difficult</i>	Nei, ferðast á eigin farartæki <i>No, private transport</i>	Nei, aðrar ástæður <i>No, other reasons</i>
Heimilisgerð Household type						
1 fullorðinn, barnlaus						
<i>1 adult, 0 children</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	22,7	1,5	1,1	2,2	60,5	12,0
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,0	1,2	1,0	1,4	4,6	3,0
1 fullorðinn m. barn/börn						
<i>1 adult w. child(ren)</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	25,6	0,7	0,9	2,6	66,5	3,6
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	6,8	1,4	1,3	2,6	7,4	3,2
2 fullorðnir, barnlausir						
<i>2 adults, 0 children</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	14,9	0,5	1,4	8,7	67,7	6,8
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	3,5	0,7	1,1	2,6	4,5	2,3
2 fullorðnir, 1 barn						
<i>2 adults, 1 child</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	15,7	0,6	1,6	6,8	70,7	4,7
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,0	0,8	1,3	2,7	5,0	2,3
2 fullorðnir, 2 börn						
<i>2 adults, 2 children</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	18,5	1,2	1,8	6,3	66,0	6,2
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	3,9	1,0	1,3	2,4	4,7	2,4
2 fullorðnir, >2 börn						
<i>2 adults, >2 children</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	16,7	0,7	1,9	6,5	67,2	7,1
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,4	1,0	1,5	2,8	5,5	2,9
Staða á húsnæðismarkaði						
<i>Tenure status</i>						
Eigandi, skuldlaust						
<i>Owner, no mortgage</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	15,9	0,8	3,0	3,7	68,1	8,4
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	3,1	0,8	1,4	1,5	3,8	2,2
Eigandi, afborganir						
<i>Owner w. mortgage</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	15,3	0,6	1,4	6,5	69,9	6,3
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	1,7	0,4	0,5	1,1	2,2	1,1
Leigjandi á almennum markaði						
<i>Tenant, market rate</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	27,7	2,5	0,9	4,3	57,6	7,0
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,9	1,6	1,0	2,3	5,4	2,8
Leigjandi, úrræði						
<i>Tenant, reduced rate</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	25,9	0,6	2,0	3,9	56,9	10,7
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	6,0	1,2	1,8	2,6	6,7	4,1

Tafla 5. Notkun almenningsgangna eftir atvinnustöðu 2014
Table 5. Use of public transportation by self-defined employment status 2014

	Já, nota alm.samgöngur <i>Yes, use public transportation</i>	Nei, kostar of mikið <i>No, ticket too expensive</i>	Nei, stöðvar of langt í burtu <i>No, station too far</i>	Nei, slæmt aðgengi <i>No, access too difficult</i>	Nei, ferðast á eigin farartæki <i>No, private transport</i>	Nei, aðrar ástæður <i>No, other reasons</i>
Í fullu starfi <i>Employed full-time</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	14,4	0,6	1,7	6,3	70,8	6,3
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	1,8	0,4	0,6	1,2	2,3	1,2
Í hlutastarfi <i>Employed part-time</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	16,3	0,5	1,7	6,3	66,9	8,3
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,8	0,9	1,7	3,0	5,9	3,3
Atvinnulaus <i>Unemployed</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	30,8	1,2	1,0	8,9	52,9	5,2
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	9,8	2,4	2,0	5,7	10,5	4,6
Nemi <i>Student</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	32,5	1,4	1,0	5,1	56,7	3,3
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	4,8	1,3	1,0	2,2	5,1	1,7
Eftirlaunaþegi <i>Pensioners</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	12,6	1,0	1,9	3,1	70,7	10,8
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	3,3	0,9	1,3	1,7	4,5	3,1
Öryrkjar og langveikir <i>Disabled and long-term illness</i>						
Hlutfall <i>Percent</i>	20,7	1,8	1,5	4,4	56,2	15,4
95% öryggisbil <i>CI+/-</i>	7,2	2,4	2,1	3,5	8,8	6,4

Hagtidindi
Statistical Series

100. árg. • 16. tbl.

ISSN 0019-1078

Ferðamál, samgöngur og upplýsingatækni
Tourism, transport and IT

2015:3

ISSN 1670-4576 (prentútgáfa *print edition*) • ISSN 1670-4584 (rafræn útgáfa *PDF*)

Verð kr. *Price ISK* 900 • € 7

Umsjón *Supervision* Kolbeinn Stefánsson • kolbeinn.stefansson@hagstofa.is

Sími *Telephone* +(354) 528 1000

Bréfasími *Fax* +(354) 528 1099

© Hagstofa Íslands *Statistics Iceland* • Borgartúni 21a 150 Reykjavík Iceland

Öllum eru heimil afnot af ritinu. Vinsamlegast getið heimildar. *Please quote the source.*

www.hagstofa.is/hagtidindi www.statice.is/series