

RÉTTLÁT UMSKIPTI Í SAMGÖNGUM

Niðurstöður spurningakönnunar meðal
félagsfólks ASÍ og BSRB

Apríl 2026



Réttlát umskipti í samgöngum. Niðurstöður spurningakönnunar meðal félagsfólks ASÍ og BSRB

Útgefandi: Varða - Rannsóknastofnun vinnumarkaðarins
Höfundar: Sóllilja Bjarnadóttir og Kristín Heba Gísladóttir
Úrvinnsla tölfræðilegra gagna: Sóllilja Bjarnadóttir

Guðrúnartún 1 105 Reykjavík
Sími: 535 5629
Netfang: rannvinn@rannvinn.is
Vefsíða Vörðu: rannvinn.is
ISBN númer: 978-9935-532-71-8

©Varða - Rannsóknastofnun vinnumarkaðarins, 2026

Efnisyfirlit

1	Inngangur.....	1
1	Aðferð.....	3
1.1	Fyrirlögn	3
1.2	Svarhlutfall.....	3
1.3	Meðhöndlun gagna.....	4
1.4	Mælingar.....	4
1.4.1	Einkabíllinn.....	4
1.4.2	Viðhorf þeirra sem eiga bíl til annarra samgöngumáta.....	5
1.1	Bakgrunnsbreytur.....	6
1.1.1	Kyn.....	6
1.1.2	Uppruni	7
1.1.3	Tekjur.....	7
1.1.4	Með börn á heimili.....	8
1.2	Úrvinnsla gagna	8
2	Niðurstöður.....	9
2.1	Einkabíllinn.....	9
2.2	Almenningssamgöngur	13
3	Viðauki	17
3.1	Einkabíllinn.....	17
3.2	Rafmagnsbílar	18
3.3	Viðhorf til annarskonar samgöngumáta en einkabíls.....	21
3.3.1	Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl	22
3.3.2	Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl	26
	Heimildarskrá.....	29

Myndayfirlit

Mynd 1. Hlutfall launafólks sem á bíl eða hefur aðgang að bíl.....	9
Mynd 2. Hlutfall þeirra sem eru á rafmagnsbíl (meðal þeirra sem eiga bíl) eftir atvinnutekjum.	10
Mynd 3. Hlutfall þeirra sem telja mjög eða frekar ólíklegt að þeir verði á rafmagnsbíl eftir fimm til tíu ár eftir uppruna.....	11
Mynd 4. Algengustu ástæður þess að sjá ekki fyrir sér að vera á rafmagnsbíl eftir 5-10 ár.....	12
Mynd 5. Jákvæð eða neikvæð gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en bíl.....	13
Mynd 6. Hlutfall þeirra sem eru mjög eða frekar neikvæðir gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir aldri.....	13
Mynd 7. Langur ferðatími er algengasta ástæða þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl.....	14
Mynd 8. Hár kostnaður við almenningsamgöngur ástæða þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabílinn eftir aldri.....	15
Mynd 9. Kostnaður við rekstur og viðhald bíls ástæða þess að vera mjög eða frekar jákvæður fyrir annarskonar samgöngumáta eftir aldri.....	16

Töfluyfirlit

Tafla 1. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl til að komast til og frá vinnu/skóla.....	17
Tafla 2. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl eftir kyni.....	17
Tafla 3. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl eftir aldri.....	17
Tafla 4. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl eftir heildartekjum heimilis.....	17
Tafla 5. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl eftir uppruna.....	18
Tafla 6. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl eftir því hvort fólk er með barn 18 ára eða yngra á heimili.....	18
Tafla 7. Hlutfall þeirra sem eiga rafmagnsbíl.....	18
Tafla 8. Hlutfall þeirra sem eiga rafmagnsbíl eftir kyni.....	18
Tafla 9. Hlutfall þeirra sem eiga rafmagnsbíl eftir aldri.....	18
Tafla 10. Hlutfall þeirra sem eiga rafmagnsbíl eftir heildartekjum heimilis.....	19
Tafla 11. Hlutfall þeirra sem eiga rafmagnsbíl eftir uppruna.....	19
Tafla 12. Líklegt eða ólíklegt að eiga rafmagnsbíl eftir 5-10 ár meðal þeirra sem eiga bíl en ekki rafmagnsbíl eftir kyni.....	19
Tafla 13. Líklegt eða ólíklegt að eiga rafmagnsbíl eftir 5-10 ár meðal þeirra sem eiga bíl en ekki rafmagnsbíl eftir aldri.....	19
Tafla 14. Líklegt eða ólíklegt að eiga rafmagnsbíl eftir 5-10 ár meðal þeirra sem eiga bíl en ekki rafmagnsbíl eftir heildartekjum heimilis.....	20
Tafla 15. Líklegt eða ólíklegt að eiga rafmagnsbíl eftir 5-10 ár meðal þeirra sem eiga bíl en ekki rafmagnsbíl eftir uppruna.....	20
Tafla 16. Ástæður þess að það sé mjög eða frekar ólíklegt að vera á rafmagnsbíl eftir 5-10 ár..	20
Tafla 17. Jákvæður eða neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir kyni.....	21

Tafla 18. Jákvæður eða neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir aldri.....	21
Tafla 19. Jákvæður eða neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir heildartekjum heimilis.....	21
Tafla 20. Jákvæður eða neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir uppruna.....	22
Tafla 21. Jákvæður eða neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir því hvort fólk er með barn 18 ára eða yngra á heimili.	22
Tafla 22. Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir kyni.....	22
Tafla 23. Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir aldri.....	23
Tafla 24. Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir heildartekjum heimilis.....	24
Tafla 25. Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir uppruna.....	25
Tafla 26. Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir því hvort fólk er með barn á heimili.....	25
Tafla 27. Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir kyni.....	26
Tafla 28. Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir aldri.....	27
Tafla 29. Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir heildartekjum heimilis.....	27
Tafla 30. Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir uppruna.....	28
Tafla 31. Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir því hvort fólk er með barn á heimili.....	28

1 Inngangur

Varða-Rannsóknastofnun vinnumarkaðarins hefur frá stofnun lagt árlega fyrir könnun meðal félagsfólks í aðildarfélögum ASÍ og BSRB en eitt af markmiðum stofnunarinnar er að rannsaka lífsskilyrði launafólks á Íslandi og gera grein fyrir stöðu þess. Markmið könnunarinnar var að varpa ljósi á fjárhagstöðu þeirra sem eru í heildarsamtökunum tveimur en einnig á stöðu þeirra á húsnæðismarkaði og andlega- og líkamlega heilsu. Niðurstöðurnar könnunarinnar árið 2025 eru aðgengilegar á heimasíðu Vörðu (Varða-Rannsóknastofnun vinnumarkaðarins, 2025).

Í þessari skýrslu er fjallað um réttlát umskipti í samgöngum. Greint er frá bílaeign og hlutfalli þeirra sem eru á rafmagnsbíl eða sjá fyrir sér að vera á rafmagnsbíl á næstu árum sem og viðhorfi launafólks til annarskonar samgöngumáta en einkabílsins.

Könnunin var lögð fyrir í júní 2025 og er aðferð hennar lýst í öðrum kafla. Í niðurstöðukafla eru helstu mynstur þeirra greininga sem gerðar voru á gögnunum dregin saman. Ítarlegri töflur og greiningar eru aðgengilegar í viðauka. Niðurstöðurnar eru brotnar niður eftir kyni, aldri, heimilistekjum, uppruna og þegar við á, hvort fólk eigi börn.

Réttlát umskipti er hugtak sem er notað til að lýsa því að breytingar á hagkerfum og samfélögum, í þá átt að gera þau grænni, þurfi að taka mið af því að umbreytingarnar verði réttlátar bæði innan samfélaga og á milli þeirra (Bjarnadóttir et al., 2024; Evans & Phelan, 2016; Heffron & McCauley, 2018; Newell & Mulvaney, 2013; Sigríður Ingibjörg Ingadóttir et al., 2021). Breytingarnar munu hafa áhrif á samgönguvenjur fólks en markmiðið með réttlátum umskiptum er að tryggja að breytingarnar leggist ekki þyngra á einstaka hópa.

Samgönguráð og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu birtu umfangsmikla könnun árið 2019 um ferðavenjur fólks (Stjórnarráð Íslands, 2019). Þar kom fram að mikill meirihluti fólks ferðast með einkabíl í og úr vinnu á höfuðborgarsvæðinu – ýmist sjálfst sem bílstjóri (76%) eða sem farþegi í einkabíl (9%). Einhverjir fara fótgangandi eða hlaupandi (8%) eða á reiðhjóli (4%). Áhugavert er að sjá að sárafáir fara sem farþegi í strætisvagni (3%). Skólafólk virðist nota almenningsamgöngur í meira mæli þar sem 41% ferðast sem bílstjóri í og úr skóla og 16% sem farþegi í einkabíl. 21% fótgangandi eða hlaupandi, 6% á reiðhjóli og 17% í strætisvagni.

Hér er rýnt í samgöngumáta launafólks og hvers vegna það er líklegt eða ólíklegt til að velja ákveðna samgöngumáta. Ljósi er varpað á þær ástæður sem fólk hefur til að velja sér samgöngumáta og eru niðurstöðurnar brotnar niður eftir kyni, aldri, heimilistekjum og uppruna.

Það síðastnefnda er einkar mikilvægt þar innflytjendur eru oft og tíðum sá hópur sem erfiðara er að ná til í spurningakönnunum. Í könnuninni voru 24,99% af heildarfjölda þeirra sem svöruðu innflytjendur. Niðurstöðurnar hér gefa því góða yfirsýn yfir ferðavenjur fólks innan aðildarfélaganna tveggja og ná til hóps sem oft er erfitt að ná til.

1 Aðferð

Rannsóknin byggir á gögnum sem aflað var í spurningakönnun meðal félagsfólks í aðildarfélögum ASÍ og BSRB. Í skýrslunni er sérstaklega beint sjónum að samgönguvenjum fólks og viðhorfum þess til almenningsgangna. Innan heildarsamtakanna eru 154.403 félagar í 61 aðildarfélagi (19 félög eru innan BSRB og 42 innan ASÍ).

1.1 Fyrirlögn

Könnunin var send út með milligöngu þjónustufyrirtækja stéttarfélaganna. Þjónustufyrirtækin sendu upplýsingar um könnunina og eina ítrekun til félagsfólks, sem hafði greitt að minnsta kosti eitt iðgjald síðastliðna sex mánuði, og var með skráð netfang og/eða símanúmer í félagatali aðildarfélaganna. Alls sáu þjónustufyrirtækin um útsendingu könnunarinnar til félagsfólks í 39 aðildarfélögum heildarsamtakanna tveggja. Fjögur aðildarfélög sendu sjálf upplýsingar um könnunina til félagsfólks síns með sömu skilyrðum. Könnunin var því lögð fyrir félagsfólk í 43 aðildarfélögum heildarsamtakanna. Innan þeirra 43 aðildarfélaga sem tóku þátt eru alls 143.724 félagar. Alls tóku 18 aðildarfélög ekki þátt í könnuninni og eru félagar þeirra alls 10.679. Könnunin og upplýsingar um hana voru á íslensku, ensku og pólsku. Könnunin var rafræn og opin frá 13. júní 2025 til 3. júlí 2025.

1.2 Svarhlutfall

Könnunin var ætluð félagsfólki í 43 aðildarfélögum ASÍ og BSRB sem hafði greitt að minnsta kosti eitt iðgjald síðastliðna sex mánuði og var með netfang eða símanúmer skráð í félagatali stéttarfélagsins, alls 141.165 félagar. Af þeim svöruðu 24.644 félagar. Svarhlutfall var 17,4%.

Í þessari greiningu eru ferðavenjur félagsfólks innan ASÍ og BSRB skoðaðar ásamt viðhorfum þátttakenda til að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl. Í greiningu á viðhorfum til annarskonar samgöngumáta en einkabíls eru einungis notuð svör þeirra sem búa á höfuðborgarsvæðinu þar sem almenningsgangur eru hvað helst aðgengilegar. 14.920 svarendur voru búsettir á höfuðborgarsvæðinu (Reykjavíkurborg, Kópavogsbær, Garðabær, Hafnafjarðarkaupstaður, Mosfellsbær og Seltjarnarnesbær) og liggja svör þeirra til grundvallar greiningu á viðhorfum til annars ferðamáta en með einkabíl. Notast var við spurningu um póstnúmer einstaklinga til að greina hvar fólk býr og er hér listað upp hvaða póstnúmer voru notuð

í hverju og einu sveitarfélagi. Reykjavíkurborg (101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 116, 121, 124, 132, 161, 162), Kópavogsbær (200, 201, 202, 203, 206), Garðabær (210, 212, 225), Hafnafjarðarkaupstaður (220, 221, 222), Mosfellsbær (270, 271, 276) og Seltjarnarnesbær (170, 172). Svör þeirra sem voru búsett í framangreindum póstnúmerum voru sameinuð í einn flokk.

1.3 Meðhöndlun gagna

Áður en gagnagreining hófst voru gögnin skoðuð með tilliti til hversu vel þau endurspegluðu þýðið og hvort nauðsyn væri á að vigta gögnin eftir þekktum eiginleikum þess með tilliti til kyns og stéttarfélags. Bakgrunnsbreytur voru auk þess skoðaðar út frá aldri, menntun og uppruna. Gögnin voru prófuð bæði vigtuð og óvigtuð, en þar sem niðurstöður voru sambærilegar eru birtar niðurstöður byggðar á óvigtuðum gögnum. Frekari upplýsingar má finna í skýrslu Vörðu (Varða – Rannsóknastofnunar vinnumarkaðarins, 2025).

1.4 Mælingar

Hér verður greint frá því hvernig hver og ein breyta var kóðuð sem og hvaða spurningar voru notaðar til að mæla hverja breytu. Spurningalistann er hægt að nálgast í viðauka í skýrslu Vörðu frá 2025 (Varða-Rannsóknastofnun vinnumarkaðarins, 2025).

1.4.1 Einkabíllinn

Í könnuninni voru svaendur spurðir hvort þeir ættu bíl. Þau sem áttu bíl voru spurð hversu líklegt eða ólíklegt væri að þau yrðu á rafmagnsbíl eftir 5-10 ár. Upplýsingar um núverandi notkun rafmagnsbíls byggðu á spurningunni „Hversu líklegt eða ólíklegt er að þú verðir á rafmagnsbíl eftir 5–10 ár?“, þar sem einn svarmöguleikanna var „Ég er nú þegar á rafmagnsbíl“. Þessi svarmöguleiki var notaður til að greina á milli þeirra sem eru nú þegar á rafmagnsbíl og þeirra sem eru það ekki. Þessi aðgreining var notuð í lýsandi greiningum á dreifingu rafmagnsbíla og til að bera saman hópa eftir bakgrunnsbreytum í viðauka. Hinir svarmöguleikarnir við sömu spurningu voru: „Mjög líklegt“, „Frekar líklegt“, „Hvorki líklegt né ólíklegt“, „Frekar ólíklegt“ og „Mjög ólíklegt“.

Þeir svarendur sem mátu framtíðarnotkun rafmagnsbíls sem frekar ólíklega eða mjög ólíklega fengu framhaldsspurninguna „Hvaða ástæður gera það ólíklegt að þú verðir á rafmagnsbíl eftir 5–10 ár?“. Þar voru ástæðurnar nokkrar:

1. Það er dýrt að leggja út fyrir rafmagnsbíl
2. Það er of mikil fyrirhöfn að hlaða bílinn
3. Það kostar of mikið að hlaða bílinn
4. Það er of mikil fyrirhöfn að koma upp hleðslustöð
5. Hleðslunet hraðhleðslustöðva er of lélegt/ekki nógu þétt
6. Eiginleikar rafmagnsbíla henta mér ekki (t.d. drægnin er ekki nægileg)
7. Ég vil ekki vera á rafmagnsbíl
8. Ég kys að nota aðra samgöngumáta en bíl

1.4.2 Viðhorf þeirra sem eiga bíl til annarra samgöngumáta

Til að kanna notkun einkabíls og viðhorf til annarra samgöngumáta fengu þátttakendur spurningar sem meta bæði aðgengi að bíl og þær ástæður sem liggja að baki jákvæðum eða neikvæðum viðhorfum til þess að nota aðra samgöngumáta. Í upphafi var spurt: „*Átt þú bíl eða hefur afnot af bíl til að komast til og frá vinnu/skóla?*“. Svarmöguleikarnir voru „já“ og „nei“.

Þau sem svöruðu játandi fengu í kjölfarið ítarlegri spurningar um viðhorf sín til að nota aðra samgöngumáta. Þeir þátttakendur sem sögðu að þau eigi eða hafi afnot af bíl fengu viðhorfs kvarða á því að nota aðra samgöngumáta: „*Hversu jákvæð/ur/tt eða neikvæð/ur/tt ert þú gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabíl (s.s. strætó, hjóla, ganga)?*“. Þátttakendur svöruðu á fimm punkta Likert-skala: „mjög jákvæð/ur/tt“, „frekar jákvæð/ur/tt“, „hvorki jákvætt né neikvæð/ur/tt“, „frekar neikvæð/ur/tt“ og „mjög neikvæð/ur/tt“. Þau sem svöruðu hvorki jákvætt né neikvætt eða „vil ekki svara“ svöruðu ekki frekari spurningum um ástæður fyrir því. Hins vegar fengu þau sem voru mjög eða frekar neikvæð eða mjög eða frekar jákvæð viðbótarspurningu. Þau sem voru mjög eða frekar neikvæð voru spurð: „*Hverjir eftirtalinna þátta gera það að verkum að þú ert neikvæð/ur/tt gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl?*“. Svarendur fengu sex mismunandi ástæður fyrir afstöðu sinni:

1. Hár kostnaður við almenningssamgöngur
2. Langur ferðatími
3. Það myndi draga úr lífsgæðum mínum og/eða frelsi að vera án bíls

4. Almenningsamgöngur eru ekki raunhæfur kostur fyrir mig
5. Almenningsamgöngur eru ekki áreiðanlegar
6. Leiðarkerfið er ekki nógu gott
7. Aðrar ástæður

Hver ástæða var kóðuð sem tvíkosta breyta (0 = ekki valið, 1 = valið). „Aðrar ástæður“ var ekki greint sérstaklega í gagnagreiningu. Þátttakendur sem voru mjög eða frekar jákvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta fengu samsvarandi spurningu: „*Hverjir eftirtalinna þátta gera það að verkum að þú ert jákvæð/ur/tt gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl?*“ Aftur gátu svarendur merkt við allt sem við átti en þar voru svarmöguleikarnir:

1. Kostnaður við rekstur bíls og viðhald
2. Langur ferðatími
3. Mengun
4. Streita vegna umferðar
5. Aðrar ástæður

Hér var hver þáttur kóðuður sem tvígild breyta (0 = ekki valið, 1 = valið). „Aðrar ástæður“ var ekki greint sérstaklega í gagnagreiningu.

1.1 Bakgrunnsbreytur

Í þessari skýrslu er varpað ljósi á viðhorf til rafbíla og viðhorf launafólks innan ASÍ og BSRB sem eiga bíl til að nota aðra samgöngumáta. Í greiningunni eru skoðaðir ýmsir bakgrunnsþættir: kyn, aldur, uppruni, heimilistekjur og greint á milli þeirra sem eiga börn og barnlausra í ákveðnum tilfellum. Hér fyrir neðan er lýst því hvernig kyn, uppruni, heimilistekjur og hvort fólk á börn var endurkóðað fyrir gagnaúrvinnslu. Aldur var mældur í aldurshópum (30 ára eða yngri; 31–40 ára; 41–50 ára; 51–60 ára; 61 árs eða eldri). Spurningalistann í heild sinni má finna í nýjustu skýrslu Vörðu um stöðu launafólks (Varða – Rannsóknastofnun vinnumarkaðarins, 2025).

1.1.1 Kyn

Spurningin „Hvert er kyn þitt?“ bauð upp á fimm svarmöguleika: (1) kona, (2) karl, (3) kvár, (4) annað og (5) vil ekki svara. Við úrvinnslu voru svör sameinuð í tvo flokka. Í fyrsta lagi voru svör við kona og kvár sameinuð í einn flokk (kóðuð sem 1 = „kona/kvár“). Í öðru lagi var

svarmöguleikinn karl haldinn aðskilinn (kóðað sem 2 = „karl“). Aðeins 73 einstaklingar merktu við „kvár“ og því var ekki hægt að gera sérstaka greiningu fyrir þann flokk þar sem fjöldinn var ekki nægur. Svörin „annað“ og „vil ekki svara“ voru kóðuð sem brottfallsgildi. Aðeins 14 einstaklingar merktu við „annað“. Lokaniðurstaðan er því tvíkösta breyta sem greinir á milli karla annarsvegar og kvenna/kvára hins vegar.

1.1.2 Uppruni

Til að greina þátttakendur eftir uppruna var unnið með tvær spurningar úr gagnasafninu. „Hvert er upprunaland foreldra þinna?“ og „Hvert er upprunaland þitt?“. Með því að sameina þessar breytur var búin til ný flokkabreyta sem endurspeglar stöðu fólks með tilliti til fæðingarlands og bakgrunns foreldra. Breytan var flokkuð með eftirfarandi hætti:

Innfæddir: Þeir sem eru fæddir á Íslandi og báðir foreldrar eru íslenskir.

Innflytjandi: Þeir sem eru fæddir erlendis og báðir foreldrar eru erlendir.

Með erlendan bakgrunn: Þeir sem annaðhvort eru fæddir á Íslandi og eiga báða eða annað foreldri sem eru fæddir erlendis, eða eru fæddir erlendis og eiga annað eða báða foreldra sem eru íslenskir.

Vil ekki svara: Þeir sem svöruðu „vil ekki svara“ (gildi 99) í annarri eða báðum upprunabreytunum og var því merkt sem brottfallsgildi og ekki inni í greiningunni.

1.1.3 Tekjur

Heimilistekjur voru mældar út frá spurningunni: „Hverjar voru heildartekjur heimilisins í síðasta mánuði fyrir skatt?“ og var tilgreint að átt væri við allar tekjur, þar með talið laun, aukavinnu, útgreidd námslán, tryggingabætur og lífeyrisgreiðslur. Hún bauð upp á eftirfarandi níu flokka: (1) 249 þúsund eða lægri, (2) 250–499 þúsund, (3) 500–749 þúsund, (4) 750–999 þúsund, (5) 1.000–1.249 þúsund, (6) 1.250–1.499 þúsund, (7) 1.500–1.749 þúsund, (8) 1.750–1.999 þúsund og (9) 2 milljónir eða hærri. Auk þess var svarmöguleikinn „vil ekki svara“ til staðar. Við úrvinnslu voru tveir lægstu flokkarnir (1 og 2) sameinaðir í einn flokk sem merktur var undir 499 þúsund. Flokkurinn „vil ekki svara“ var endurkóðaður sem brottfallsgildi og ekki nýttur í frekari greiningu. Endanleg breyta skiptist því í átta flokka: undir 499 þúsund, 500–749 þúsund, 750–999 þúsund, 1.000–1.249 þúsund, 1.250–1.499 þúsund, 1.500–1.749 þúsund, 1.750–1.999 þúsund og 2 milljónir eða hærri.

1.1.4 Með börn á heimili

Breytan sem mælir hvort svarendur eigi börn byggir á spurningunni „Er barn/börn eða ungmenni búsett á heimilinu?“ Svarmöguleikar greindu fjölda barna á heimilinu, auk valkotsins „Vil ekki svara“. Upprunalega breytan var endurkóðuð í tvíkosta breytu, þar sem svarendur sem greindu frá því að ekkert barn væri búsett á heimilinu voru flokkaðir sem 0 (á ekki barn), en þeir sem greindu frá því að eitt eða fleiri börn væru búsett á heimilinu voru flokkaðir sem 1 (á barn). Svarendur sem völdu „Vil ekki svara“ voru skilgreindir sem brotfallsgildi og teknir út úr greiningu. Tvíkosta breytan hvort fólk á börn eða ekki var síðan notuð í allri tölfræðilegri greiningu.

1.2 Úrvinnsla gagna

Aðferðafræðin byggir á samanburði milli hópa en til að meta hvort marktækur munur sé á milli hópa er framkvæmt Persons kí-kvaðrat próf (χ^2). Prófið metur hvort tölfræðilega marktækur munur sé á milli hópa. Miðað var við 95% vikmörk. Í framsetningu niðurstaðna er vísað til hefðbundinna marktæknimarka ($p < 0,05$; $p < 0,01$ eða $p < 0,001$). Í þeim tilfellum þar sem samband reyndist ekki marktækt er tilgreint nákvæmt p-gildi. Þó kí-kvaðrat prófið sýni fram á hvort tengsl séu á milli breyta segir marktæktarprófið ekki til um orsakasamhengi.

2 Niðurstöður

Í niðurstöðum er fjallað um helstu mynstur sem fram komu í greiningu gagnanna sem safnað var. Ljósi er varpað á réttlát umskipti í samgöngum þar sem bíla- og rafbílaeign, samgönguvenjur og viðhorf launafólks innan heildarsamtakanna ASÍ og BSRB til almenningsamgangna er lýst. Í umfjölluninni um niðurstöðurnar er vísað í töflur í viðauka en þar má finna ítarlegri upplýsingar.

2.1 Einkabíllinn

Tekjulágir, innflytjendur, barnlaus og ungt fólk eiga síður bíl en aðrir hópar

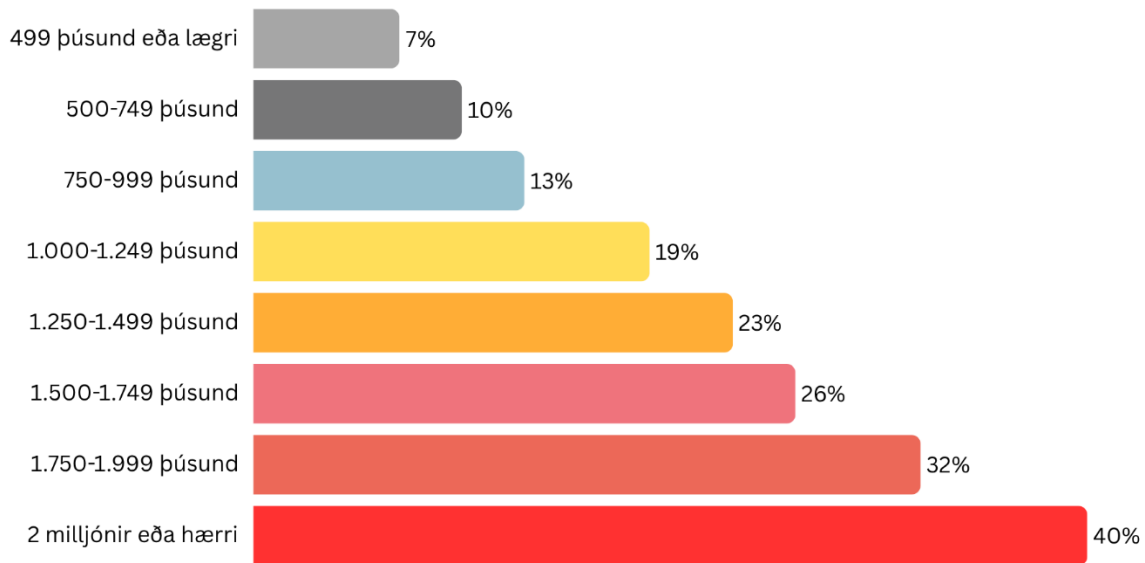
Mikill meirihluti launafólks á bíl eða hefur afnot af bíl til að komast til og frá vinnu eða skóla eða meira en níu af hverjum tíu (91%) (tafla 1). Lang algengast er að fólk á tekjulægstu heimilunum eigi ekki bíl en það á við um þriðjung þeirra sem eru með heimilistekjur sem eru 499 þúsund eða lægri (33%) og fimmtung þeirra sem eru með heimilistekjur á bilinu 740-999 þúsund krónur (19%) (tafla 4). Talverður munur er á hvort launafólk eigi bíl eða hafi aðgang að bíl þegar niðurstöðurnar eru greindar eftir uppruna. Ríflega fjórðungur innflytjenda á ekki eða hefur ekki aðgang að bíl (27%) en hlutfallið er mun lægra meðal innfæddra eða einungis 6% (tafla 5). Einnig er algengara meðal barnlausra að vera bíllaus samanborið við þau sem eiga börn (17% á móti 8%) (tafla 6) og hjá yngri aldurshópum, bæði meðal 30 ára og yngri (19%) og 31-40 ára (16%) (tafla 3).



Mynd 1. Hlutfall launafólks sem á bíl eða hefur aðgang að bíl.

Tekjuháir eiga í mun meira mæli rafmagnsbíla en þau sem eru tekjulægri

Fimmtungur launafólks innan aðildarféлага ASÍ og BSRB á rafmagnsbíl (19%) (tafla 7) en mikill munur er á rafbílaeign meðal launafólks eftir heimilistekjum. Þannig er lang algengast að fólk á tekjuhærri heimilum eigi rafmagnsbíl en það á við um fjóra af hverjum tíu sem eru með heimilistekjur sem eru 2 milljónir eða hærri (40%). Hins vegar er innan við einn af hverjum tíu með heimilistekjur sem eru undir 749 þúsund krónur á mánuði með rafmagnsbíl (7% meðal þeirra sem eru með 499 þúsund eða lægri og 10% meðal þeirra sem eru með 500-749 þúsund) (tafla 10). Innfæddir eru einnig líklegri en innflytjendur til að eiga rafmagnsbíl (23% á móti 8%) (tafla 11) og fólk í eldri aldurshópum líklegra en þau sem yngri eru (tafla 9).



Mynd 2. Hlutfall þeirra sem eru á rafmagnsbíl (meðal þeirra sem eiga bíl) eftir atvinnutekjum.

Tekjuháir líklegri til að sjá fyrir sér að vera á rafmagnsbíl á næstu árum

Svarendur sem áttu bíl en ekki rafmagnsbíl voru spurðir hversu líklegt eða ólíklegt væri að þeir væru komnir á rafmagnsbíl eftir fimm til tíu ár. Ríflega fjórir af hverjum tíu telja mjög eða frekar líklegt að þeir verði á rafmagnsbíl eftir fimm til tíu ár



Mynd 3. Hlutfall þeirra sem telja mjög eða frekar ólíklegt að þeir verði á rafmagnsbíl eftir fimm til tíu ár eftir uppruna.

en hlutfallið er breytilegt milli hópa. Skýrt mynstur sést þegar niðurstöðurnar eru greindar eftir heimilistekjum. Þeir sem eru tekjuhærri eru líklegri en tekjulægri til að telja það mjög eða frekar líklegt að þeir muni eiga rafmagnsbíl eftir fimm til tíu ár. Þannig telur um þriðjungur þeirra sem eru með 499 þúsund eða lægri heimilistekjur (35%) og 500-749 þúsund (34%) mjög eða frekar líklegt að þeir verði á rafmagnsbíl eftir fimm til tíu ár en sama á við um tæplega sjö af hverjum tíu sem eru með tvær milljónir eða hærri heimilistekjur (65%) (tafla 14). Innfæddir eru einnig líklegri en innflytjendur til að telja að þeir verði á rafmagnsbíl í framtíðinni (46% á móti 41%) (tafla 15) og fólk í yngri aldurshópum líklegra en þau sem eldri eru (tafla 13).

Kostnaður við að leggja út fyrir rafmagnsbíl með algengustu ástæðum þess að sjá ekki fyrir sér að vera á rafmagnsbíl í náinni framtíð

Algengasta ástæða þess að svarendur töldu mjög eða frekar ólíklegt að þeir yrðu á rafmagnsbíl eftir fimm til tíu ár voru annarsvegar kostnaður við að leggja út fyrir slíkum bíl (33%) og hins vegar að vilja ekki vera á rafmagnsbíl (33%). Minna en fimmtungur sagði ástæðuna vera þá að eiginleikar rafmagnsbíla hentuðu ekki t.d. vegna drægni bílanna (16%). Mun lægra hlutfall merkti við aðrar ástæður svo sem að það væri of mikil fyrirhöfn að hlaða bílinn (4%), of mikil fyrirhöfn að koma upp hleðslustöð (3%) eða að hleðslunet hraðhleðslustöðva væri of lélegt eða ekki nægilega þétt (2%) (tafla 16).

Of dýrt að leggja út fyrir rafmagnsbíl

33%



Ég vil ekki vera á rafmagnsbíl

33%



Eiginleikar rafmagnsbíls henta ekki

16%

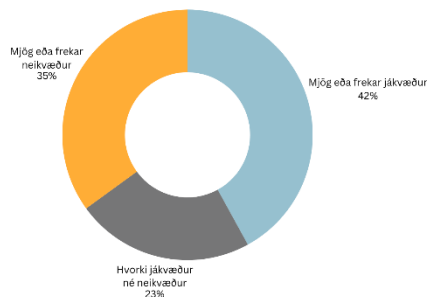


Mynd 4. Algengustu ástæður þess að sjá ekki fyrir sér að vera á rafmagnsbíl eftir 5-10 ár.

2.2 Almenningsamgöngur

Fjórir af hverjum tíu eru jákvæðir gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl

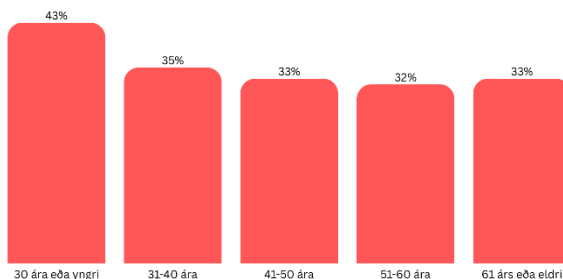
Til að varpa ljósi á viðhorf bílaeiganda til þess að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl fengu þau sem áttu eða höfðu aðgang að bíl viðbótarspurningar. Spurt var hversu jákvæðir eða neikvæðir svarendur væru fyrir því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl. Fjórir af hverjum tíu eru mjög eða frekar jákvæðir fyrir því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl (42%) en þriðjungur er mjög eða frekar neikvæður gagnvart því (35%) og fjórðungur hvorki né (23%).



Mynd 5. Jákvæð eða neikvæð gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en bíl.

Niðurstöðurnar voru greindar eftir kyni, aldri, uppruna og heimilistekjum en niðurstöðurnar eru áþekkar milli hópa þó að einna mestur munur sjáist þegar niðurstöðurnar eru greindar eftir uppruna. Nokkuð hærra hlutfall innflytjenda samanborið við innfædda er mjög eða frekar jákvætt fyrir því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabílinn en það á við um ríflega helming innflytjenda samanborið við fjóra af hverjum tíu meðal innfæddra (52% á móti 40%) (tafla 20). Lítil munur er á niðurstöðunum þegar þær eru greindar eftir kyni en nánast sama hlutfall kvenna og karla eru bæði jákvæð (42%) og neikvæð (34% og 36%) gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl (tafla 17).

Einnig er lítil munur á viðhorfum fólks til þess að nota aðra samgöngu máta en einkabílinn eftir aldri að undanskildum yngsta aldurshópnum 30 ára og yngri. Yngsti aldurshópurinn er sá eini þar sem hærra hlutfall er mjög eða frekar neikvætt fyrir því að nota aðra samgöngumáta en einkabílinn en er jákvætt gagnavart því



Mynd 6. Hlutfall þeirra sem eru mjög eða frekar neikvæðir gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir aldri.

(43% eru neikvæð en 35% jákvæð). Þessu er öfugt farið í öllum öðrum aldurshópum (tafla 18).

Þegar viðhorf launafólks til að nota aðra samgöngumáta en einkabílinn eru skoðuð eftir heimilistekjum sést mjög lítill munur milli tekjuflokka. Þannig er til að mynda hæst hlutfall meðal þeirra sem eru með 499 þúsund eða lægri heimilistekjur og 1.250-1.499 þúsund sem eru mjög eða frekar jákvæð gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta (45%) en hlutfallið er nánast það sama meðal þeirra sem eru með yfir 1.500 þúsund í heimilistekjur (44%). Lægst er hlutfall þeirra sem eru jákvæð gagnvart slíku meðal þeirra sem eru með 750-999 þúsund í heimilistekjur en munurinn er mjög lítill (39%) (tafla 19).

Helsta ástæða þess að vera neikvæður gagnvart annarskonar samgöngumáta en einkabílnum er langur ferðatími

Svarendur sem voru mjög eða frekar neikvæðir gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabílinn voru spurðir um helstu ástæður þess. Lang algengasta ástæðan sem svarendur gáfu upp var langur ferðatími en það nefndu sjö af hverjum tíu (70%). Helmingur sagði að það mundi draga úr lífsgæðum og frelsi (56%) og að leiðarkerfið væri ekki nægilega gott (50%). Fjórir af hverjum tíu sögðu að almenningsamgöngur væru ekki áreiðanlegar (41%) og nánast sama hlutfall að þær væru ekki raunhæfur kostur (39%). Þriðjungur nefndi að kostnaður við almenningsamgöngur væri of hár (35%) (tafla 22).

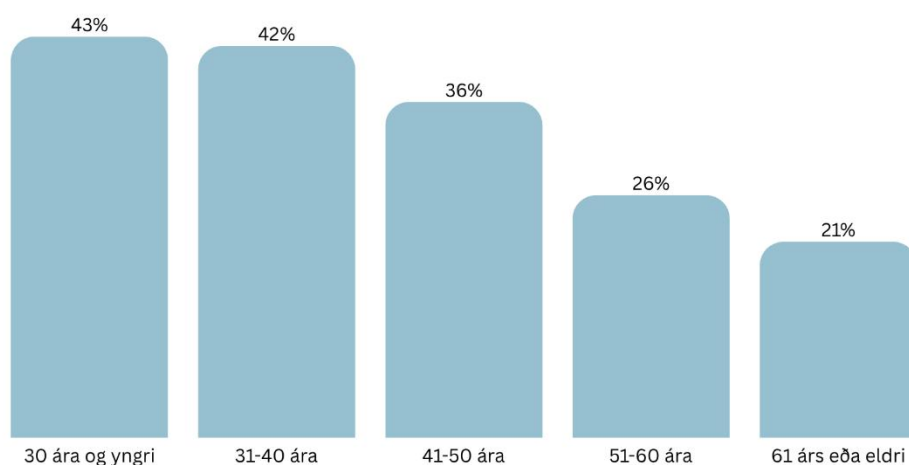


Mynd 7. Langur ferðatími er algengasta ástæða þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl.

Þegar niðurstöðurnar eru greindar eftir bakgrunnspáttunum sést hve mestur munur þegar þær eru skoðaðar eftir uppruna. Þannig er hærra hlutfall innflytjenda en innfæddra sem segja að hár kostnaður við almenningsamgöngur sé helsta ástæða þess að þeir séu neikvæðir gagnvart annarskonar samgöngumáta en einkabílnum (45% á móti 31%) og er það eina ástæðan sem hærra hlutfall innflytjenda gefur upp samanborið við innfædda. Hins vegar nefnir hærra hlutfall innfæddra en innflytjenda langan ferðatíma (75% á móti 55%), að það dragi úr lífsgæðum (63% á

móti 31%), að almenningssamgöngur séu ekki raunhæfur kostur (45% á móti 33%), að almenningssamgöngur séu ekki áreiðanlegar (43% á móti 33%) og að leiðarkerfið sé ekki nægilega gott (54% á móti 39%) (tafla 25). Hærra hlutfall þeirra sem eru með lægri heimilistekjur en hærri nefnir að hár kostnaður við almenningssamgöngur sé ástæða þess að það sé neikvætt gagnvart annarskonar samgöngumáta en notkun einkabíls en algengara er að tekjuhærra fólk nefni langan ferðatíma (tafla 24). Mjög lítil munur er á þeim ástæðum sem karlar og konur gefa upp fyrir því að vera neikvæð gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabílinn að undanskildu því að telja almenningssamgöngur ekki raunhæfan kost fyrir sig (44% á móti 34%) og að almenningssamgöngur séu ekki áreiðanlegar (43% á móti 39%) en karlar nefna þessar ástæður frekar en konur (tafla 22).

Þegar niðurstöðurnar eru greindar eftir aldri kemur fram að fólk sem er 30 ára og yngra nefnir oftast fjórar af sex ástæðum sem gefnar voru upp í könnuninni fyrir því að vera mjög eða frekar neikvæð gagnvart öðrum samgöngumáta en einkabíl. Þannig nefnir hæst hlutfall þeirra sem er í yngsta aldurshópnum að ferðatími sé of langur (74%), að það dragi úr lífsgæðum (59%), að almenningssamgöngur séu ekki áreiðanlegar (49%) og að kostnaður við almenningssamgöngur sé hár (43%). Hins vegar er algengast í elsta aldurshópnum, 61 árs og eldri, að segja almenningssamgöngur ekki raunhæfan kost fyrir sig (44%) (tafla 23).



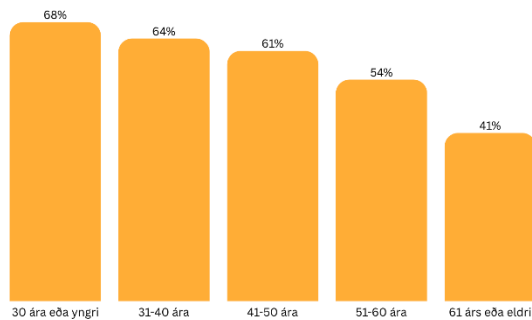
Mynd 8. Hár kostnaður við almenningssamgöngur ástæða þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabílinn eftir aldri.

Kostnaður við rekstur og viðhald bíls algengasta ástæða þess að launafólk er jákvætt fyrir annarskonar samgöngumáta en einkabíl

Svarendur sem voru mjög eða frekar jákvæðir fyrir því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabílinn voru einnig spurðir um helstu ástæður þess. Sex af hverjum tíu sem voru jákvæðir fyrir annarskonar samgöngumáta nefndu að kostnaður við viðhald og rekstur bíls væri helsta ástæðan (59%). Þriðjungur nefndi streitu vegna umferðar (33%) og mengun (29%) en lægra hlutfall langan ferðatíma (14%) (tafla 27).

Munur er á viðhorfum kvenna og karla þegar kemur að ástæðum þess að vera mjög eða frekar jákvæð fyrir því að nota annan samgöngumáta en einkabíl. Þannig nefnir hærra hlutfall kvenna en karla að mengun (33% á móti 25%) og streita í umferðinni (36% á móti 30%) sé ástæða þess að vilja nota annan konar samgöngumáta (tafla 27). Einnig nefnir

hærra hlutfall yngra fólks, sem er 30 ára eða yngri, að mengun sé ástæða þess að vera jákvæður fyrir annarskonar samgöngumáta samanborið við þau sem eru í eldri aldurshópum (tafla 28). Hæst er hlutfall ungs fólks (30 ára og yngri) sem nefnir að kostnaður við rekstur og viðhald bíls sé ástæða þess að þau séu jákvæð gangvart annarskonar samgöngumáta en hlutfallið lækkar eftir aldri. Þannig tiltaka tæplega sjö af hverjum tíu 30 ára eða yngri kostnað sem ástæðu (68%) en sama á við um fjóra af hverjum tíu meðal þeirra sem eru 61 árs og eldri (41%) (tafla 28).



Mynd 9. Kostnaður við rekstur og viðhald bíls ástæða þess að vera mjög eða frekar jákvæður fyrir annarskonar samgöngumáta eftir aldri.

3 Viðauki

3.1 Einkabíllinn

Tafla 1. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl til að komast til og frá vinnu/skóla.

	N	Hlutfall
Já	16.767	90,57%
Nei	1.746	9,43%

Tafla 2. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl eftir kyni.

	Já	Nei
Kona/kvár	87,85%	12,15%
Karlar	88,70%	11,30%
Samtals	88,22%	11,78%

$$\chi^2(1, N = 11.091) = 1,88, p < 0.170$$

Tafla 3. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl eftir aldri.

	Já	Nei
30 ára eða yngri	80,56%	19,44%
31-40 ára	83,79%	16,21%
41-50 ára	88,76%	11,24%
51-60 ára	93,35%	6,65%
61 árs eða eldri	95,24%	4,76%
Samtals	88,11%	11,89%

$$\chi^2(4, N = 11.112) = 313,48, p < 0.001$$

Tafla 4. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl eftir heildartekjum heimilis.

	Já	Nei
499 þúsund eða lægri	67,40%	32,60%
500-749 þúsund	80,95%	19,05%
750-999 þúsund	88,83%	11,17%
1.000-1.249 þúsund	91,61%	8,39%
1.250-1.499 þúsund	94,84%	5,16%
1.500-1.749 þúsund	96,60%	3,40%
1.750-1.999 þúsund	97,88%	2,12%
2 milljónir eða hærrí	98,04%	1,96%
Samtals	88,11%	11,89%

$$\chi^2(7, N = 9.861) = 907,48, p < 0.001$$

Tafla 5. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl eftir uppruna.

	Já	Nei
Innfæddur	93,90%	6,10%
Innflytjandi	72,85%	27,15%
Með erlendan bakgrunn	88,40%	11,60%
<i>Samtals</i>	88,33%	11,67%

$$\chi^2(2, N = 11.033) = 878,40, p < 0.001$$

Tafla 6. Eiga bíl eða hafa afnot af bíl eftir því hvort fólk er með barn 18 ára eða yngra á heimili.

	Já	Nei
Nei, á ekki barn	83,08%	16,92%
Á barn	92,08%	7,92%
<i>Samtals</i>	86,86%	13,14%

$$\chi^2(1, N = 8.691) = 150,17, p < 0.001$$

3.2 Rafmagnsbílar

Tafla 7. Hlutfall þeirra sem eiga rafmagnsbíl.

	N	Hlutfall
Eiga ekki rafmagnsbíl	8.798	80,67%
Eiga rafmagnsbíl	2.108	19,33%

Tafla 8. Hlutfall þeirra sem eiga rafmagnsbíl eftir kyni.

	Ekki á rafmagnsbíl	Á rafmagnsbíl
Kona/kvár	81,23%	18,77%
Karlar	79,91%	20,09%
<i>Samtals</i>	80,65%	19,35%

$$\chi^2(1, N = 10.858) = 3,02, p = 0.082$$

Tafla 9. Hlutfall þeirra sem eiga rafmagnsbíl eftir aldri.

	Ekki á rafmagnsbíl	Á rafmagnsbíl
30 ára eða yngri	89,85%	10,15%
31-40 ára	85,48%	14,52%
41-50 ára	79,21%	20,79%
51-60 ára	75,37%	24,63%
61 árs eða eldri	72,47%	27,53%
<i>Samtals</i>	80,70%	19,30%

$$\chi^2(4, N = 10.878) = 273,72, p < 0.001$$

Tafla 10. *Hlutfall þeirra sem eiga rafmagnsbíl eftir heildartekjum heimilis.*

	Ekki á rafmagnsbíl	Á rafmagnsbíl
499 þúsund eða lægri	93,08%	6,92%
500-749 þúsund	90,11%	9,89%
750-999 þúsund	87,06%	12,94%
1.000-1.249 þúsund	80,63%	19,37%
1.250-1.499 þúsund	77,25%	22,75%
1.500-1.749 þúsund	73,84%	26,16%
1.750-1.999 þúsund	68,15%	31,85%
2 milljónir eða hærrí	60,17%	39,83%
<i>Samtals</i>	80,72%	19,28%

$\chi^2(7, N = 9.674) = 660,83, p < 0.001$

Tafla 11. *Hlutfall þeirra sem eiga rafmagnsbíl eftir uppruna.*

	Ekki á rafmagnsbíl	Á rafmagnsbíl
Innfæddur	76,80%	23,20%
Innflytjandi	91,57%	8,43%
Með erlendan bakgrunn	80,27%	19,73%
<i>Samtals</i>	80,63%	19,37%

$\chi^2(2, N = 10.807) = 276,63, p < 0.001$

Tafla 12. *Líklegt eða ólíklegt að eiga rafmagnsbíl eftir 5-10 ár meðal þeirra sem eiga bíl en ekki rafmagnsbíl eftir kyni.*

	Mjög líklegt	Frekar líklegt	Hvorki líklegt né ólíklegt	Frekar ólíklegt	Mjög ólíklegt
Kona/kvár	21,50%	22,05%	27,15%	12,97%	16,33%
Karlar	23,00%	22,06%	23,68%	13,37%	17,90%
<i>Samtals</i>	22,15%	22,05%	25,64%	13,14%	17,01%

$\chi^2(4, N = 8.757) = 15,69, p < 0.01$

Tafla 13. *Líklegt eða ólíklegt að eiga rafmagnsbíl eftir 5-10 ár meðal þeirra sem eiga bíl en ekki rafmagnsbíl eftir aldri.*

	Mjög líklegt	Frekar líklegt	Hvorki líklegt né ólíklegt	Frekar ólíklegt	Mjög ólíklegt
30 ára eða yngri	22,69%	26,09%	25,88%	11,40%	13,94%
31-40 ára	22,15%	23,75%	24,65%	12,98%	16,46%
41-50 ára	22,74%	19,41%	26,07%	13,66%	18,12%
51-60 ára	23,54%	20,79%	25,55%	12,74%	17,38%
61 árs eða eldri	19,28%	18,56%	26,40%	15,40%	20,36%
<i>Samtals</i>	22,19%	22,00%	25,64%	13,12%	17,05%

$\chi^2(16, N = 8.779) = 70,84, p < 0.001$

Tafla 14. Líklegt eða ólíklegt að eiga rafmagnsbíl eftir 5-10 ár meðal þeirra sem eiga bíl en ekki rafmagnsbíl eftir heildartekjum heimilis.

	Mjög líklegt	Frekar líklegt	Hvorki líklegt né ólíklegt	Frekar ólíklegt	Mjög ólíklegt
499 þúsund eða lægri	17,43%	17,35%	23,54%	14,87%	26,81%
500-749 þúsund	15,47%	18,45%	26,13%	16,61%	23,34%
750-999 þúsund	18,61%	22,29%	29,73%	14,50%	14,86%
1.000-1.249 þúsund	22,15%	23,27%	27,10%	12,71%	14,77%
1.250-1.499 þúsund	23,09%	26,20%	26,20%	11,15%	13,36%
1.500-1.749 þúsund	29,41%	26,68%	21,34%	11,90%	10,67%
1.750-1.999 þúsund	34,26%	27,33%	20,40%	9,31%	8,71%
2 milljónir eða hærrí	41,00%	24,41%	20,66%	7,67%	6,26%
<i>Samtals</i>	22,59%	22,23%	25,27%	13,27%	16,65%

$\chi^2(28, N = 7.809) = 511,60, p < 0.001$

Tafla 15. Líklegt eða ólíklegt að eiga rafmagnsbíl eftir 5-10 ár meðal þeirra sem eiga bíl en ekki rafmagnsbíl eftir uppurna.

	Mjög líklegt	Frekar líklegt	Hvorki líklegt né ólíklegt	Frekar ólíklegt	Mjög ólíklegt
Innfæddur	22,87%	22,68%	27,09%	12,51%	14,85%
Innflytjandi	20,25%	20,99%	21,84%	14,96%	21,96%
Með erlendan bakgrunn	23,40%	19,86%	29,31%	12,06%	15,37%
<i>Samtals</i>	22,16%	22,07%	25,72%	13,17%	16,88%

$\chi^2(8, N = 8.714) = 90,24, p < 0.001$

Tafla 16. Ástæður þess að það sé mjög eða frekar ólíklegt að vera á rafmagnsbíl eftir 5-10 ár.

	Fjöldi	Hlutfall þeirra sem merktu við hvern lið
Það er dýrt að leggja út fyrir rafmagnsbíl	840	33,08%
Það er of mikil fyrirhöfn að hlaða bílinn	109	4,29%
Það kostar of mikið að hlaða bílinn	14	0,55%
Það er of mikil fyrirhöfn að koma upp hleðslustöð	68	2,68%
Hleðslunet hraðhleðslustöðva er of lélegt/ekki nógu þétt	59	2,32%
Eiginleikar rafmagnsbíla henta mér ekki (t.d. drægnin er ekki nægileg)	396	15,60%
Ég vil ekki vera á rafmagnsbíl	846	33,32%
Ég kys að nota aðra samgöngumáta en bíl	207	8,15%
<i>Samtals</i>	2.539	100%

Athugasemd: Mjög fá svör eru í einstaka liðum og spurningin því ekki brotin niður eftir bakgrunnsbreytum og kíkvaðrat próf ekki framkvæmt. Einungis eru gefnar upp heildarfjöldi og hlutfall svarenda sem merkti við viðkomandi valmöguleika.

3.3 Viðhorf til annarskonar samgöngumáta en einkabíls

Tafla 17. Jákvæður eða neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabil eftir kyni.

	Mjög jákvæð/ur/tt	Frekar jákvæð/ur/tt	Hvorki né	Frekar neikvæð/ur/tt	Mjög neikvæð/ur/tt
Kona/kvár	19,19%	22,50%	24,07%	18,73%	15,51%
Karlar	21,05%	21,24%	22,06%	17,22%	18,43%
<i>Samtals</i>	20,02%	21,94%	23,17%	18,06%	16,81%

$$\chi^2(4, N = 9.657) = 25,13, p < 0.001$$

Tafla 18. Jákvæður eða neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabil eftir aldri.

	Mjög jákvæð/ur/tt	Frekar jákvæð/ur/tt	Hvorki né	Frekar neikvæð/ur/tt	Mjög neikvæð/ur/tt
30 ára eða yngri	14,29%	20,34%	22,84%	22,78%	19,75%
31-40 ára	22,03%	21,42%	21,51%	17,43%	17,62%
41-50 ára	22,09%	21,84%	23,18%	16,42%	16,47%
51-60 ára	22,53%	22,68%	22,87%	15,88%	16,03%
61 árs eða eldri	18,12%	23,29%	25,72%	18,67%	14,21%
<i>Samtals</i>	20,06%	21,94%	23,17%	18,06%	16,77%

$$\chi^2(16, N = 9.664) = 105,48, p < 0.001$$

Tafla 19. Jákvæður eða neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabil eftir heildartekjum heimilis.

	Mjög jákvæð/ur/tt	Frekar jákvæð/ur/tt	Hvorki né	Frekar neikvæð/ur/tt	Mjög neikvæð/ur/tt
499 þúsund eða lægri	21,98%	22,71%	25,12%	15,34%	14,86%
500-749 þúsund	19,04%	22,14%	24,05%	18,69%	16,08%
750-999 þúsund	18,00%	21,35%	23,80%	19,12%	17,73%
1.000-1.249 þúsund	18,01%	22,74%	23,63%	19,15%	16,46%
1.250-1.499 þúsund	20,96%	22,64%	21,70%	18,76%	15,93%
1.500-1.749 þúsund	21,38%	22,31%	21,27%	16,68%	18,35%
1.750-1.999 þúsund	21,33%	22,28%	20,92%	15,90%	19,57%
2 milljónir eða hærrí	25,19%	18,89%	19,56%	20,32%	16,03%
<i>Samtals</i>	20,42%	21,84%	22,67%	18,25%	16,82%

$$\chi^2(28, N = 8.603) = 59,27, p < 0.01$$

Tafla 20. Jákvæður eða neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir uppruna.

	Mjög jákvæð/ur/tt	Frekar jákvæð/ur/tt	Hvorki né	Frekar neikvæð/ur/tt	Mjög neikvæð/ur/tt
Innfæddur	18,49%	21,07%	22,09%	19,53%	18,82%
Innflytjandi	25,81%	26,46%	26,81%	12,25%	8,67%
Með erlendan bakgrunn	18,86%	16,53%	24,15%	20,34%	20,13%
<i>Samtals</i>	20,01%	21,96%	23,16%	18,07%	16,79%

$\chi^2(8, N = 9.618) = 230,06, p < 0.001$

Tafla 21. Jákvæður eða neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir því hvort fólk er með barn 18 ára eða yngra á heimili.

	Mjög jákvæð/ur/tt	Frekar jákvæð/ur/tt	Hvorki né	Frekar neikvæð/ur/tt	Mjög neikvæð/ur/tt
Nei, á ekki barn	19,70%	22,79%	24,20%	17,93%	15,39%
Á barn	21,10%	21,97%	22,19%	17,67%	17,07%
<i>Samtals</i>	20,32%	22,43%	23,30%	17,81%	16,14%

$\chi^2(4, N = 7.455) = 8,82, p = 0.066$

3.3.1 Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl

Tafla 22. Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir kyni.

	Konur/kvár	Karlar	Samtals
			$\chi^2(1, N = 4.386) = 0,49, p = 0.483$
Hár kostnaður við almennings.	35,68%	34,66%	35,23%
			$\chi^2(1, N = 4.386) = 0,07, p = 0.790$
Langur ferðatími	69,92%	70,29%	70,09%
			$\chi^2(1, N = 4.386) = 3,97, p < 0.05$
Draga úr lífsgæðum og frelsi	54,39%	57,40%	55,72%
			$\chi^2(1, N = 4.386) = 45,11, p < 0.001$
Almenningsamgöngur ekki raunhæfur kostur fyrir mig	34,21%	44,15%	38,60%
			$\chi^2(1, N = 4.386) = 5,49, p < 0.05$
Almenningsamgöngur eru ekki áreiðanlegar	39,15%	42,65%	40,70%
			$\chi^2(1, N = 4.386) = 0,11, p = 0.742$
Leiðarkerfið er ekki nógu gott	49,94%	50,44%	50,16%

Athugasemd: Hér er borið saman hvort svarendur töldu ákveðna ástæðu spila hlutverk í því að þeir væru neikvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabílinn. Í töflunni er hlutfall þeirra sem merktu við viðkomandi ástæðu. Kíkvaðrat-prófið ber saman þann hóp sem taldi tiltekna ástæðu skipta máli og þann hóp sem taldi hana ekki skipta máli. Sá hópur sem taldi hana ekki skipta máli er ekki sýndur í töflunni en samanstendur af þeim sem mynda restina upp í 100%. Kíkvaðrat-prófið er framkvæmt fyrir hverja ástæðu til að meta hvort munur sé á milli hópa.

Tafla 23. Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir aldri.

	30 ára eða yngri	31-40 ára	41-50 ára	51-60 ára	61 árs eða eldri	Samtals
						$\chi^2(4, N = 4.396) = 137,01, p < 0.001$
Hár kostnaður við almenningssamgöngur	43,30%	41,64%	36,23%	26,26%	20,76%	35,21%
						$\chi^2(4, N = 4.396) = 62,97, p < 0.001$
Langur ferðatími	74,17%	70,45%	73,04%	71,35%	57,42%	70,04%
						$\chi^2(4, N = 4.396) = 10,95, p < 0.05$
Draga úr lífsgæðum og frelsi	58,50%	52,60%	53,81%	58,36%	55,30%	55,64%
						$\chi^2(4, N = 4.396) = 57,70, p < 0.001$
Almenningssamgöngur eru ekki raunhæfur kostur fyrir mig	29,72%	37,17%	42,44%	43,63%	44,09%	38,56%
						$\chi^2(4, N = 4.396) = 102,25, p < 0.001$
Almenningssamgöngur eru ekki áreiðanlegar	49,19%	44,80%	41,74%	33,82%	27,42%	40,76%
						$\chi^2(4, N = 4.396) = 13,97, p < 0.01$
Leiðarkerfið er ekki nógu gott	49,67%	51,86%	51,23%	53,05%	44,09%	50,25%

Athugasemd: Hér er borið saman hvort svarendur töldu ákveðna ástæðu spila hlutverk í því að þeir væru neikvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabílinn. Í töflunni er hlutfall þeirra sem merktu við viðkomandi ástæðu. Kíkvaðrat-prófið ber saman þann hóp sem taldi tiltekna ástæðu skipta máli og þann hóp sem taldi hana ekki skipta máli. Sá hópur sem taldi hana ekki skipta máli er ekki sýndur í töflunni en samanstandur af þeim sem mynda restina upp í 100%. Kíkvaðrat-prófið er framkvæmt fyrir hverja ástæðu til að meta hvort munur sé á milli hópa.

Tafla 24. Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir heildartekjum heimilis.

	Undir 499 þúsund	500-749 þúsund	750-999 þúsund	1.000-1.249 þúsund	1.250-1.499 þúsund	1.500-1.749 þúsund	1.750-1.999 þúsund	2 millj. eða hærri	Samtals	
									$\chi^2(7, N = 3.932) = 55,25, p < 0.001$	
Hár kostnaður við almenn.	39,73%	40,78%	36,09%	36,22%	33,06%	31,87%	28,73%	21,68%	34,94%	$\chi^2(7, N = 3.932) = 246,32, p < 0.001$
Langur ferðatími	46,86%	66,41%	71,58%	76,88%	80,17%	78,85%	82,91%	81,12%	70,78%	$\chi^2(7, N = 3.932) = 215,21, p < 0.001$
Draga úr lífsgæðum og frelsi	33,62%	48,10%	56,54%	58,77%	66,12%	66,21%	69,45%	68,37%	55,62%	$\chi^2(7, N = 3.932) = 166,41, p < 0.001$
Almenningssamgöngur eru ekki raunhæfur kostur fyrir mig	20,71%	32,81%	39,55%	40,66%	49,04%	48,63%	54,18%	48,47%	39,19%	$\chi^2(7, N = 3.932) = 56,18, p < 0.001$
Almenningssamgöngur eru ekki áreiðanlegar	28,69%	40,92%	41,20%	43,35%	46,83%	46,70%	49,45%	40,56%	41,10%	$\chi^2(7, N = 3.932) = 82,50, p < 0.001$
Leiðarkerfið er ekki nógu gott	35,65%	48,37%	52,03%	54,34%	54,27%	51,92%	60,00%	59,69%	50,69%	

Athugasemd: Hér er borið saman hvort svarendur töldu ákveðna ástæðu spila hlutverk í því að þeir væru neikvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabílinn. Í töflunni er hlutfall þeirra sem merktu við viðkomandi ástæðu. Kíkvaðrat-prófið ber saman þann hóp sem taldi tiltekna ástæðu skipta máli og þann hóp sem taldi hana ekki skipta máli. Sá hópur sem taldi hana ekki skipta máli er ekki sýndur í töflunni en samanstandur af þeim sem mynda restina upp í 100%. Kíkvaðrat-prófið er framkvæmt fyrir hverja ástæðu til að meta hvort munur sé á milli hópa.

Tafla 25. Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabil eftir uppruna.

	Innfæddir	Innflytjendur	Með erlendan bakgrunn	Samtals
			$\chi^2(2, N = 4.359) = 64,63, p < 0.001$	
Hár kostnaður við almenningss.	31,38%	44,53%	42,24%	35,10%
			$\chi^2(2, N = 4.359) = 157,74, p < 0.001$	
Langur ferðatími	74,78%	54,51%	76,72%	70,04%
			$\chi^2(2, N = 4.359) = 336,08, p < 0.001$	
Draga úr lífsgæðum og frelsi	63,37%	31,09%	64,22%	55,70%
			$\chi^2(2, N = 4.359) = 218,95, p < 0.001$	
Almenningssamgöngur eru ekki raunhæfur kostur	44,96%	19,19%	41,38%	38,61%
			$\chi^2(2, N = 4.359) = 32,40, p < 0.001$	
Almenningssamgöngur eru ekki áreiðanlegar	42,92%	33,49%	46,98%	40,88%
			$\chi^2(2, N = 4.359) = 75,76, p < 0.001$	
Leiðarkerfið er ekki nógu gott	54,10%	38,58%	53,02%	50,33%

Athugasemd: Hér er borið saman hvort svarendur töldu ákveðna ástæðu spila hlutverk í því að þeir væru neikvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabilinn. Í töflunni er hlutfall þeirra sem merktu við viðkomandi ástæðu. Kíkvaðrat-prófið ber saman þann hóp sem taldi tiltekna ástæðu skipta máli og þann hóp sem taldi hana ekki skipta máli. Sá hópur sem taldi hana ekki skipta máli er ekki sýndur í töflunni en samanstendur af þeim sem mynda restina upp í 100%. Kíkvaðrat-prófið er framkvæmt fyrir hverja ástæðu til að meta hvort munur sé á milli hópa.

Tafla 26. Ástæður þess að vera mjög eða frekar neikvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabil eftir því hvort fólk er með barn á heimili.

	Á ekki börn	Á börn	Samtals
			$\chi^2(1, N = 3.445) = 0,42, p = 0.516$
Hár kostnaður við almenningss.	36,54%	35,46%	36,11%
			$\chi^2(1, N = 3.445) = 41,49, p < 0.001$
Langur ferðatími	64,52%	74,91%	68,68%
			$\chi^2(1, N = 3.445) = 40,35, p < 0.001$
Draga úr lífsgæðum og frelsi	49,47%	60,48%	53,88%
			$\chi^2(1, N = 3.445) = 89,15, p < 0.001$
Almenningssamgöngur eru ekki raunhæfur kostur fyrir mig	30,83%	46,70%	37,18%
			$\chi^2(1, N = 3.445) = 0,73, p = 0.394$
Almenningssamgöngur eru ekki áreiðanlegar	40,32%	38,87%	39,74%
			$\chi^2(1, N = 3.445) = 0,46, p = 0.499$
Leiðarkerfið er ekki nógu gott	48,21%	49,38%	48,68%

Athugasemd: Hér er borið saman hvort svarendur töldu ákveðna ástæðu spila hlutverk í því að þeir væru neikvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabilinn. Í töflunni er hlutfall þeirra sem merktu við viðkomandi ástæðu. Kíkvaðrat-prófið ber saman þann hóp sem taldi tiltekna ástæðu skipta máli og þann hóp sem taldi hana ekki skipta máli. Sá hópur sem taldi hana ekki skipta máli er ekki sýndur í töflunni en samanstendur af þeim sem mynda restina upp í 100%. Kíkvaðrat-prófið er framkvæmt fyrir hverja ástæðu til að meta hvort munur sé á milli hópa.

3.3.2 Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl

Tafla 27. Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir kyni.

	Konur/kvár	Karlar	Samtals
			$\chi^2(1, N = 6.969) = 9,92, p < 0.01$
Kostnaður við rekstur bíls og viðhalds	57,01%	60,76%	58,66%
			$\chi^2(1, N = 6.969) = 1,50, p = 0.221$
Langur ferðatími	13,44%	14,46%	13,89%
			$\chi^2(1, N = 6.969) = 41,76, p < 0.001$
Mengun	32,54%	25,43%	29,42%
			$\chi^2(1, N = 6.969) = 20,77, p < 0.001$
Streita vegna umferða	35,71%	30,53%	33,43%

Athugasemd: Hér er borið saman hvort svarendur töldu ákveðna ástæðu spila hlutverk í því að þeir væru jákvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabílinn. Í töflunni er hlutfall þeirra sem merktu við viðkomandi ástæðu. Kíkvaðrat-prófið ber saman þann hóp sem taldi tiltekna ástæðu skipta máli og þann hóp sem taldi hana ekki skipta máli. Sá hópur sem taldi hana ekki skipta máli er ekki sýndur í töflunni en samanstandur af þeim sem mynda restina upp í 100%. Kíkvaðrat-prófið er framkvæmt fyrir hverja ástæðu til að meta hvort munur sé á milli hópa.

Tafla 28. Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir aldri.

	30 ára eða yngri	31-40 ára	41-50 ára	51-60 ára	61 árs eða eldri	Samtals
						$\chi^2(4, N = 6.989) = 220,37, p < 0.001$
Kostnaður við rekstur bíls og viðhalds	67,90%	63,87%	61,09%	53,82%	41,05%	58,68%
						$\chi^2(4, N = 6.989) = 20,33, p < 0.001$
Langur ferðatími	10,60%	13,26%	15,15%	15,72%	15,25%	13,91%
						$\chi^2(4, N = 6.989) = 38,87, p < 0.001$
Mengun	35,80%	29,79%	27,89%	27,65%	25,42%	29,50%
						$\chi^2(4, N = 6.989) = 9,65, p < 0.05$
Streita vegna umferðar	34,79%	34,08%	34,16%	33,43%	29,38%	33,40%

Athugasemd: Hér er borið saman hvort svarendur töldu ákveðna ástæðu spila hlutverk í því að þeir væru jákvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabílinn. Í töflunni er hlutfall þeirra sem merktu við viðkomandi ástæðu. Kíkvaðrat-prófið ber saman þann hóp sem taldi tiltekna ástæðu skipta máli og þann hóp sem taldi hana ekki skipta máli. Sá hópur sem taldi hana ekki skipta máli er ekki sýndur í töflunni en samanstandur af þeim sem mynda restina upp í 100%. Kíkvaðrat-prófið er framkvæmt fyrir hverja ástæðu til að meta hvort munur sé á milli hópa.

Tafla 29. Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir heildartekjum heimilis.

	Undir 499 þúsund	500-749 þúsund	750-999 þúsund	1.000-1.249 þúsund	1.250-1.499 þúsund	1.500-1.749 þúsund	1.750-1.999 þúsund	2 millj. eða hærri	Samtals
									$\chi^2(7, N = 6.331) = 21,69, p < 0.01$
Kost. við rekstur bíls og viðhalds	59,58%	61,77%	63,38%	59,02%	59,57%	56,32%	60,13%	53,63%	59,56%
									$\chi^2(7, N = 6.331) = 4,04, p = 0.775$
Langur ferðatími	13,59%	13,75%	14,23%	12,32%	14,44%	14,51%	14,41%	15,65%	14,03%
									$\chi^2(7, N = 6.331) = 64,36, p < 0.001$
Mengun	21,95%	25,09%	29,85%	31,22%	31,76%	32,61%	33,19%	37,41%	29,65%
									$\chi^2(7, N = 6.331) = 44,47, p < 0.001$
Streita vegna umferðar	25,55%	32,73%	32,04%	35,98%	36,93%	36,19%	38,62%	37,84%	33,87%

Athugasemd: Hér er borið saman hvort svarendur töldu ákveðna ástæðu spila hlutverk í því að þeir væru jákvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabílinn. Í töflunni er hlutfall þeirra sem merktu við viðkomandi ástæðu. Kíkvaðrat-prófið ber saman þann hóp sem taldi tiltekna ástæðu skipta máli og þann hóp sem taldi hana ekki skipta máli. Sá hópur sem taldi hana ekki skipta máli er ekki sýndur í töflunni en samanstandur af þeim sem mynda restina upp í 100%. Kíkvaðrat-prófið er framkvæmt fyrir hverja ástæðu til að meta hvort munur sé á milli hópa.

Tafla 30. Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir uppruna.

	Innfæddir	Innflytjandi	Með erlendan bakgrunn	Samtals
			$\chi^2(2, N = 6.936) = 11,66, p < 0.01$	
Kostnaður við rekstur bíls og viðhalds	59,93%	55,41%	60,18%	58,71%
			$\chi^2(2, N = 6.936) = 0,13, p = 0.936$	
Langur ferðatími	13,81%	14,05%	13,37%	13,86%
			$\chi^2(2, N = 6.936) = 64,18, p < 0.001$	
Mengun	32,01%	22,35%	34,04%	29,47%
			$\chi^2(2, N = 6.936) = 80,78, p < 0.001$	
Streita vegna umferða	36,66%	25,15%	34,95%	33,43%

Athugasemd: Hér er borið saman hvort svarendur töldu ákveðna ástæðu spila hlutverk í því að þeir væru jákvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabílinn. Í töflunni er hlutfall þeirra sem merktu við viðkomandi ástæðu. Kíkvaðrat-prófið ber saman þann hóp sem taldi tiltekna ástæðu skipta máli og þann hóp sem taldi hana ekki skipta máli. Sá hópur sem taldi hana ekki skipta máli er ekki sýndur í töflunni en samanstandur af þeim sem mynda restina upp í 100%. Kíkvaðrat-prófið er framkvæmt fyrir hverja ástæðu til að meta hvort munur sé á milli hópa.

Tafla 31. Ástæður þess að vera mjög eða frekar jákvæður gagnvart því að nota annarskonar samgöngumáta en einkabíl eftir því hvort fólk er með barn á heimili.

	Á ekki börn	Á börn	Samtals
			$\chi^2(1, N = 5.521) = 4,04, p < 0.05$
Kostnaður við rekstur bíls og viðhalds	57,99%	60,68%	59,12%
			$\chi^2(1, N = 5.521) = 10,32, p < 0.01$
Langur ferðatími	12,72%	15,76%	14,00%
			$\chi^2(1, N = 5.521) = 2,30, p = 0.130$
Mengun	28,95%	27,09%	28,17%
			$\chi^2(1, N = 5.521) = 0,20, p = 0.656$
Streita vegna umferða	32,48%	31,91%	32,24%

Athugasemd: Hér er borið saman hvort svarendur töldu ákveðna ástæðu spila hlutverk í því að þeir væru jákvæðir gagnvart því að nota aðra samgöngumáta en einkabílinn. Í töflunni er hlutfall þeirra sem merktu við viðkomandi ástæðu. Kíkvaðrat-prófið ber saman þann hóp sem taldi tiltekna ástæðu skipta máli og þann hóp sem taldi hana ekki skipta máli. Sá hópur sem taldi hana ekki skipta máli er ekki sýndur í töflunni en samanstandur af þeim sem mynda restina upp í 100%. Kíkvaðrat-prófið er framkvæmt fyrir hverja ástæðu til að meta hvort munur sé á milli hópa.

Heimildarskrá

- Bjarnadóttir, S., Fairbrother, M., Ólafsdóttir, S., & Beckfield, J. (2024). When trusting the state is not enough: broader institutional trust and public support for energy transition policies. *Environmental Sociology*, 1-12.
<https://doi.org/10.1080/23251042.2024.2381152>
- Evans, G., & Phelan, L. (2016). Transition to a post-carbon society: Linking environmental justice and just transition discourses. *Energy Policy*, 99, 329-339.
<https://doi.org/10.1016/j.enpol.2016.05.003>
- Heffron, R. J., & McCauley, D. (2018). What is the 'Just Transition'? *Geoforum*, 88, 74-77.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2017.11.016>
- Newell, P., & Mulvaney, D. (2013). The political economy of the 'just transition'. *The Geographical Journal*, 179(2), 132-140. <https://doi.org/10.1111/geoj.12008>
- Sigríður Ingibjörg Ingadóttir, Henný Hinz, & Þórunn Sveinbjarnardóttir. (2021). *Réttlát umskipti: Leiðin að kolefnislausu samfélagi*.
- Stjórnarráð Íslands. (2019). Ferðavenjukönnun 2019. Sótt af:
<https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur/samgonguaetlun/ferdavenjukonnun-2019/#hofudborgarsvaedid>
- Varða-Rannsóknastofnun vinnu- og atvinnuleysisáhrifa. (2025). Staða launafólks á Íslandi 2025. Sótt af:
https://www.rannvinn.is/files/ugd/61b738_8c3cc1cfecb34a9ca4a07fecce8c6d75.pdf