

Júní 2025



Ferðasjóður ípróttafélaga Úttekt

Stjórnarráð Íslands

Mennta- og barnamálaráðuneytið

Útgefandi:

Mennta- og barnamálaráðuneytið

Ferðasjóður Íþróttafélaga

Nóvember 2025

mrn@mrn.is

www.mrn.is

Umbrot, texta- og gagnavinnsla:

Mennta- og barnamálaráðuneytið

©2025 Mennta- og barnamálaráðuneytið

Efnisyfirlit

Útdráttur.....	4
1. Ferðasjóður íþróttafélaga	6
1.1 Gögn	7
1.2 Þróun 2018 - 2024.....	7
1.3 Eftir landsvæðum	8
1.4 Ferðamáti.....	10
1.5 Meistaraflokkur	11
1.6 Kyn	12
1.7 Hlutfall eftir íþrótt	14
1.8 Niðurstöður og áframhald.....	15

Útdráttur

Með erindi frá Íþrótt- og Ólympíusambandi Íslands dags. 29.08.2023 var þess óskað að ráðuneyti mennta- og barnamála ynni úttekt á Ferðasjóði Íþróttafélaga sem gæfi mynd af stöðunni með tölulegum staðreyndum varðandi ferðakostnað Íþróttahreyfingarinnar.

Ferðasjóði Íþróttafélaga var komið á með þingsályktunartillögu nr. 789. á 132 löggjafarþingi. Styrkir hafa verið veittir frá árinu 2007 til Íþrótt- og ungmennafélaga í landinu vegna keppnisferða innanlands. Öll Íþrótt- og ungmennafélög innan vébanda Íþrótt- og Ólympíusambands Íslands hafa rétt til að sækja um styrk í sjóðinn, fyrir alla aldurshópa í viðurkenndum Íþróttagreinum innan ÍSÍ á skilgreind styrkhæf mót. Styrkir reiknast út frá fjölda keppenda og vegalengd ferðar auk þess sem notast er við upphæðarstuðul og landsbyggðarstuðul.

Meðfylgjandi úttekt á Ferðasjóði Íþróttafélag var unnin af Íþróttateymi ráðuneytisins út frá gögnum úr umsóknarkerfi ferðasjóðsins. Úttektin byggir á gögnum árána 2018-2024, en árið 2018 var farið að halda sérstaklega utan um kynskráningu. Á því tímabili voru 16.125 umsóknir sem uppfylltu úthlutunarreglur sjóðsins og úttektin byggir á.

Helstu niðurstöður sýna fram á að á tímabilinu hafa greiðslur úr ferðasjóði ekki haldið í við aukinn ferðakostnað. Skráður ferðakostnaður hefur aukist úr 473 m.kr. í 695 m.kr. á tímabilinu sem er rétt um 47% aukning. Greiðslur úr Ferðasjóði Íþróttafélaga hafa á sama tímabili dregist saman úr 127 m.kr. 2018 í 124 m.kr. árið 2024. Endurgreiðsluhlutfallið hefur því minnkað á tímabilinu, fór það úr 27% af skráðum ferðakostnaði árið 2018 í 18% árið 2024. Hafa ber í huga að ferðakostnaður Íþróttahreyfingarinnar er nokkuð vanmetinn eins og hann birtist í umsóknargögnum þar sem uppihald og gisting er t.a.m. ekki tekið fram. Þá er lágmarksferðalengd 150 km og í stærstu Íþróttagreinunum telst aðeins Íslandsmót vera styrkhæft.

Endurgreiðsluhlutfall eftir landsvæði er lægst á Suðurnesjum (15%), höfuðborgarsvæðinu (17%), Suðurlandi (18%) og Vesturlandi (19%). Þar á eftir kemur Austurland (28%), Norðurland vestra (35%), Norðurland eystra (36%) og hæst er endurgreiðsluhlutfallið á Vestfjörðum (37%).

Eitt af markmiðum með að koma Ferðasjóði Íþróttafélaga á var að auka öryggi keppenda á ferðalögum með því að fleiri ferðir séu farnar með rútu eða flugi en færri með fólksbílum. Á árunum 2008 til 2021 voru að meðaltali um 40% ferða farnar með rútum. Árið 2022 varð mikil breyting á algengi rútuferða, fór úr 38% af öllum ferðum 2021 niður í 29% 2022 og hefur hlutfallið haldist á þeim slóðum síðan.

Helstu niðurstöður sýna að úthlutanir Ferðasjóðs endurspegla vel hlutverk sjóðsins og ekki er óeðlileg skekkja varðandi undirþætti s.s. landshluta, afreksstig, kyn eða hvaða íþrótt um ræðir. Hins vegar hafa markmið um að ýta undir öruggari ferðamáta ekki náð fram að ganga, þar má gera ráð fyrir að lægra hlutfall af ferðakostnaði sem nú er styrkt hafi áhrif. Niðurstöður greiningarinnar sýna býsna skýrt að framlög til sjóðsins hafa ekki náð að fylgja auknum ferðakostnaði.

1. Ferðasjóður íþróttafélaga

Hinn 3. júní 2006 var samþykkt þingsályktun þar sem ríkisstjórn var falið að skipa nefnd til að gera úttekt á kostnaði við ferðalög íþróttafélaga á viðurkennd mót og jafnframt var nefndinni falið að setja fram tillögur um hvort og þá hvernig skuli koma á sérstökum sjóði til að taka þátt í þeim kostnaði.¹ Athugun nefndarinnar leiddi í ljós að ferðakostnaður íþróttafélaga er mismikill, m.a. út af landfræðilegum ástæðum, og aðgengi þeirra að stuðningi fyrirtækja og einstaklinga er misjafnt. Nefndin leiddi að því líkum að ferðakostnaður íþróttafélaganna árið 2005 væri allt að 500 m.kr. vegna þátttöku í Íslands-, bikar- og meistaramótum. Niðurstaða nefndarinnar var að leggja til að komið yrði á fót ferðasjóði íþróttafélaga til að jafna aðstöðumun og efla íþrótt- og forvarnarstarf. Á fundi ríkisstjórnar þann 27. mars 2007 var ákveðið að koma á fót ferðasjóði íþróttafélaga í samræmi við tillögur nefndarinnar.²

Ferðasjóður íþróttafélaga hefur fengið árlegt framlag á fjárlögum Alþingis, allt frá árinu 2007, til úthlutunar til íþrótt- og ungmennafélaga í landinu vegna keppnisferða innanlands. Öll íþrótt- og ungmennafélög innan ÍSÍ hafa rétt til að sækja um styrk í sjóðinn, fyrir alla aldurshópa í viðurkenndum íþróttagreinum innan ÍSÍ á fyrirfram skilgreind styrkhæf mót.

Styrkir reiknast út frá fjölda keppenda og vegalengd ferðar auk þess sem notast er við upphæðarstuðul og landsbyggðarstuðul. Báðir stuðlarnir eru notaðir til að ná fram frekari jöfnun ferðakostnaðar. Upphæðarstuðullinn nýtist þeim félögum sem fara yfir ákveðna upphæð í útreiknuðum ferðakostnaði. Þau fá þrepaskipta hækkun eftir fyrirfram ákveðinni töflu sem byggir á upphæðum útreiknaðs ferðakostnaðar. Upphæðarstuðullinn miðar að því að koma til móts við umfang ferðalaga hjá stærstu félögunum á landinu sem fara með flesta og stærstu hópana til keppni. Landsbyggðarstuðull byggðir á fjarlægð helstu byggðarkjarna hvers íþróttahéraðs frá höfuðborginni og hefur þannig áhrif á reiknaða útgreiðsluprósentu af útreiknuðum ferðakostnaði úr sjóðnum. Stuðullinn er þrepaskiptur, út frá fjarlægðum frá höfuðborginni.

Ferðastyrkur er ekki reiknaður sem hlutfall af uppgæfnum ferðakostnaði í umsóknum heldur sem hlutfall af kostnaði sem reiknaður er út af ÍSÍ. Með öðrum orðum er ferðastyrkurinn hlutlaus gagnvart raunkostnaði ferðar og þ.m.t. þeim ferðamáta sem notast er við, þó fjöldi keppenda og vegalengd sé auðvitað beintengd raunkostnaði.

¹ <https://www.althingi.is/altext/132/s/1512.html>

² <https://www.stjornarradid.is/efst-a-baugi/frettir/stok-frett/2007/03/27/Ferdasjodur-ithrottafelaga/>

1.1 Gögn

Í úttekt þessari var notast við gögn Ferðasjóðs Íþróttafélaga frá árinu 2018 til og með ársins 2024. Árið 2018 var byrjað að safna upplýsingum um kyn þátttakenda með skýrum og áreiðanlegum hætti og var það því valið sem upphafsár. Þegar gögnin voru sótt var 2024 nýjasta úthlutunarár sjóðsins.

Gögnin telja 17.733 umsóknir, eða rúmlega 2.500 umsóknir árlega. 1.212 umsóknir uppfylltu ekki úthlutunarreglur sjóðsins og var því hafnað. Eftir standa því 16.125 umsóknir sem úttekt þessi byggir á. Þessi fjöldi umsókna gefur góða mynd af umfangi og mikilvægi sjóðsins og hversu mikil ferðalög fylgja íþróttaiðkun landsmanna.

1.2 Þróun 2018 - 2024

Heildarfjöldi ferða sem sótt er um og falla undir úthlutunarreglur Ferðasjóðs Íþróttafélaga hefur, eins og áður sagði, verið um 2.500 á hverju ári. Árin 2020 og að einhverju leyti 2021, skera sig úr og má þar greina umtalsverða fækkun ferða sem er til komið vegna Covid-19 faraldursins og viðbragða við honum, sjá nánar töflu 1 að neðan.

Fleiri keppendur og almennt hærra verðlag hefur bæði áhrif til aukins kostnaðar vegna hvernar ferðar sem farin er. Rétt er að taka fram að ferðakostnaður er tilgreindur af félögunum sjálfum og inniheldur aðeins kostnað vegna ferðamátans, en ekki kostnað vegna t.a.m. gistingar iðkenda og þjálfara eða uppihalds. Þó gistikostnaður sé ekki styrkhæfur er umsækjendum boðið að setja inn kostnað vegna gistingar í umsóknarkerfið en þar sem útfylling þess dálks er valkvæð má gera ráð fyrir að skráður kostnaður sé þar umtalsvert vanmetinn.

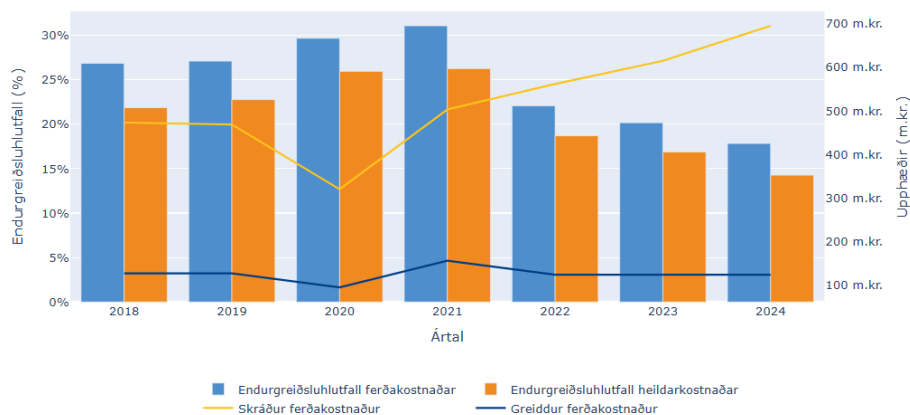
Tafla 1: Umsóknir í Ferðasjóð Íþróttafélaga árin 2018 - 2024

Ár	Fjöldi umsókna/ferða	Fjöldi keppenda	Ferðalög í km	Ferða-kostnaður	Meðal-ferðakostnaður
2018	2.514	39.154	1.766.631	472.871.537	188.095
2019	2.433	39.986	1.683.656	468.505.761	192.563
2020	1.639	27.357	1.040.816	320.145.340	195.330
2021	2.263	39.274	1.707.075	502.902.603	222.228
2022	2.457	42.031	1.884.356	561.184.180	228.402
2023	2.315	40.012	2.111.471	614.417.886	265.407
2024	2.504	43.109	2.378.848	694.680.725	277.428

Á mynd 1 hér fyrir neðan gefur að líta hvernig umsóknir í sjóðinn og útgreiðslur úr sjóðnum hafa þróast í krónum talið (h. ás) og hvert endurgreiðsluhlutfallið hefur verið á tímabilinu (v. ás). Endurgreiðsluhlutfall ferðakostnaðar er reiknaður sem greiðslur úr sjóðnum sem hlutfall af skráðum ferðakostnaði skv. umsóknum. Endurgreiðsluhlutfall heildarkostnaðar er reiknaður sem greiðslur úr sjóðnum sem hlutfall af skráðum ferðakostnaði að viðbættum skráðum kostnaði v. gistingar skv. umsóknum.

Endurgreiðsluhlutfallið eykst á Covid árunum þegar umsóknum fækkaði. Þá var hluta þess fjármagns sem ætlað var til úthlutunar árið 2020 flutt á milli ára og úthlutað vegna ferða ársins 2021.

Skráður ferðakostnaður hefur aukist úr 473 m.kr. í 695 m.kr. á tímabilinu, það er 222 m.kr. eða rétt um 47%. Greiðslur úr Ferðasjóði Íþróttafélaga hafa hins vegar á sama tímabili dregist saman um 3 m.kr., voru 127 m.kr. 2018 en 124 m.kr. 2024. Endurgreiðsluhlutfallið hefur því minnkað á tímabilinu, farið úr 27% af skráðum ferðakostnaði árið 2018 í 18% af skráðum ferðakostnaði 2024. Þegar tiltækum upplýsingum um kostnað vegna gistingar er bætt við hefur hlutfall endurgreiðslu farið úr 22% árið 2018 í 14% 2024. Raunverulegt hlutfall er þó að öllum líkindum nokkru lægra vegna vanmats á gistikostnaði sem áður var komið inn á.

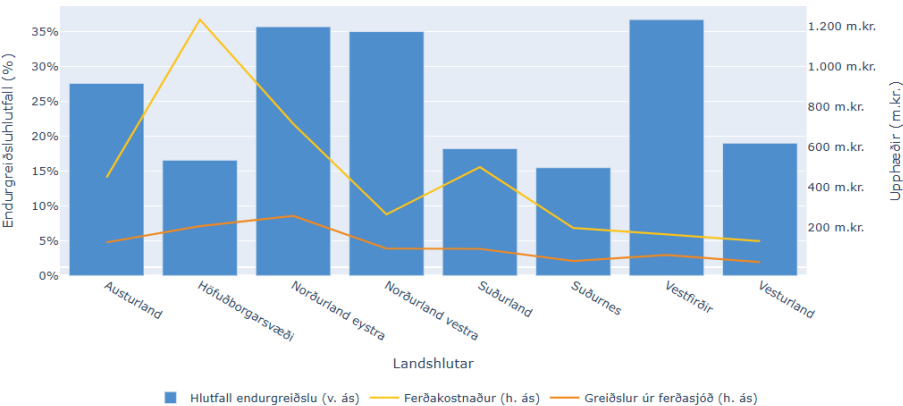


Mynd 1: Þróun endurgreiðslna og ferðakostnaðar 2018 – 2024. Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#).

1.3 Eftir landsvæðum

Á mynd 2 má sjá ferðakostnað Íþróttafélaga eftir landsvæðum. Umtalsvert mestur kostnaður er á höfuðborgarsvæðinu enda ferðirnar flestar þaðan, sem og fjöldi keppenda. Endurgreiðsluhlutfallið er lægst á suðvesturhorni landsins. Þannig er hlutfallið á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Suðurlandi og Vesturlandi á bilinu 15-19% (lægst á Suðurnesjum, hæst á Vesturlandi). Endurgreiðsluhlutfallið er hæst á Norðurlandi vestra (35%), Norðurlandi eystra (36%) og Vestfjörðum (37%). Endurgreiðsluhlutfall Austfjarða er á milli þessara tveggja hópna eða 28%.

Endurgreiðsluhlutfall Austfjarða vekur athygli enda með hæstan landsbyggðarstuðul allra landsvæða sökum fjarlægðar frá höfuðborginni.



Mynd 2: Ferðakostnaður og greiðslur úr Ferðasjóði íþróttafélaga eftir landshlutum, 2018 - 2024. Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#).

Ef rýnt er nánar í tölur út frá svæðum má draga þá ályktun að lægra endurgreiðsluhlutfall Austfjarða sé tilkomið vegna hærri ferðakostnaðar. Kostnaður vegna hvernar ferðar sem farin var á Austfjörðum á tímabilinu var 355 þúsund krónur. Höfuðborgarsvæðið kemur þar næst á eftir með 238 þúsund krónur, sjá töflu 2.

Tafla 2: Umsóknir/ferðir eftir landsvæðum

Landsvæði	Fj. ferða	Km ('000)	Meðal-ferð í km	Fjöldi keppenda	Keppendur per ferð	Ferðakostn.	Kostn. per ferð	Kostn. per keppanda	Endurgreiðslu-hlutfall (%)
Austurland	1.244	1.377	1.107	18.515	15	445.665.642	358.252	24.071	28
Hfbsv.	5.120	3.594	702	88.605	17	1.231.478.364	240.523	13.899	17
Norðurland eystra	3.407	3.115	914	57.713	17	712.807.697	209.219	12.351	36
Norðurland vestra	1.552	1.136	732	21.825	14	261.784.124	168.675	11.995	35
Suðurland	2.134	1.416	663	40.688	19	497.428.813	233.097	12.225	18
Suðurnes	961	625	650	17.480	18	194.592.399	202.489	11.132	15
Vestfirðir	710	819	1.153	9.276	13	161.905.534	228.036	17.454	37
Vesturland	997	492	493	16.821	17	129.045.459	129.434	7.672	19

Áhugavert er að bera saman Austfirði annars vegar og Vestfirði hins vegar. Þetta eru þau tvö svæði með lengstu ferðalögin. Meðalferðalag frá Austfjörðum og til baka var 1.107 km en 1.153 km á Vestfjörðum. Þá voru að meðaltali 15 keppendur með í ferð frá Austfjörðum en 13 frá Vestfjörðum. Þrátt fyrir að þessar tölur séu sambærilegar var kostnaður við hverja ferð sem farin var frá Austfjörðum tæplega 40% hærri en hver ferð á Vestfjörðum.

Þegar notkun á mismunandi ferðamátum eftir landsvæðum er skoðuð kemur í ljós að Austfirðingar notast við flugsamgöngur í mun meira mæli en keppendur annarra landshluta, sjá töflu 3. Þannig var flogið í 22% tilvika á Austurlandi en ef frá eru talin höfuðborgarsvæðið (10%) og Suðurnes (9%) var tíðni flugferða á öðrum svæðum á bilinu 0 - 3%.

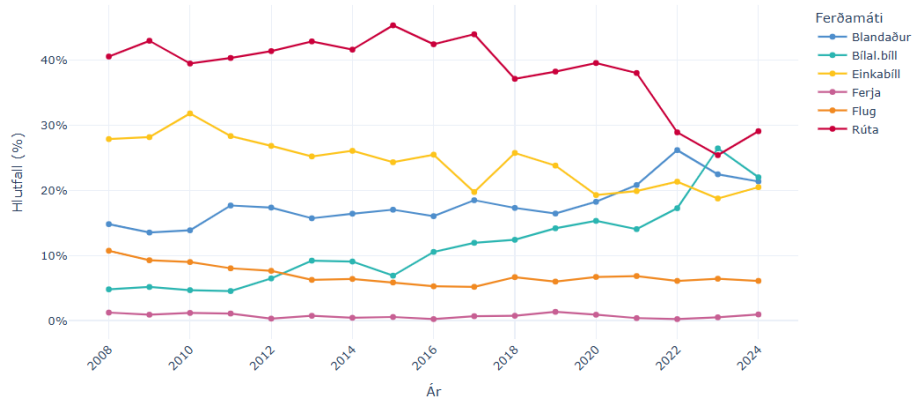
Tafla 3: Ferðamáti eftir landsvæðum

Ferðamáti	Austur-land (%)	Hfbsv. (%)	Norður-land eystra (%)	Norður-land vestra (%)	Suður-land (%)	Suður-nes (%)	Vest-firðir (%)	Vestur-land (%)
Blandaður	31	17	13	30	44	12	8	3
BílaL.bíll	18	11	25	15	4	29	73	3
Einkabíll	17	19	24	18	26	12	7	49
Ferja	0	2	0	0	1	1	0	0
Flug	22	10	2	0	3	9	2	2
Rúta	12	42	37	36	21	36	9	43

1.4 Ferðamáti

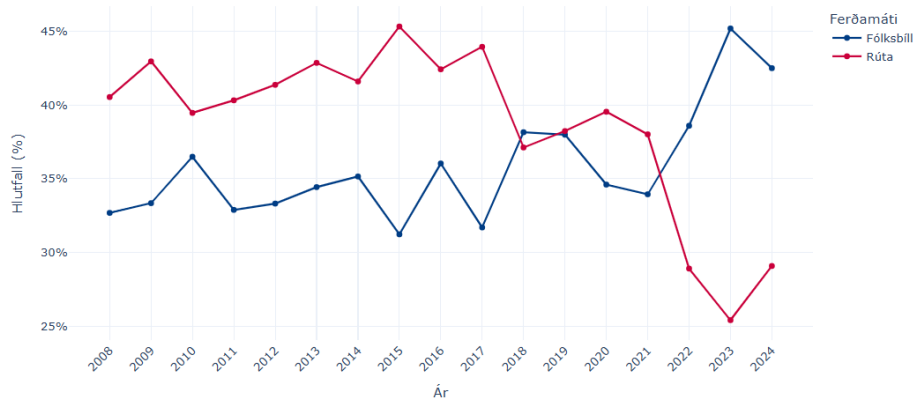
Áhugavert er að skoða ferðamáta nánar og hvernig þróunin hefur verið enda hefur eitt af markmiðum Ferðasjóðs íþróttafélaga alltaf verið að auka öryggi keppenda á ferðalögum með því að fleiri ferðir séu farnar með rútu eða flugi en færri með fólksbílum. Til að skoða þróunina nýtum við gögn alla leið aftur til ársins 2008.

Mynd að neðan sýnir þessa þróun. Lítil breyting hefur verið á hlutfalli ferða með flugvélum og ferjum síðastliðin 10 ár. Á árunum 2008 til 2021 voru að meðaltali um 40% ferða farnar með rútum. Árið 2022 verður mikil breyting á algengi rútuferða, fer úr 38% af öllum ferðum 2021 niður í 29% 2022 og hefur hlutfallið haldist á þeim slóðum síðan. Á sama tíma verður mikil aukning í notkun á bílaleigubílum, fer hlutfall notkunar þeirra úr 14% 2021 í 17% 2022 og 26% 2023 og var árið 2024 22%. Í raun má sjá nokkuð stöðuga aukningu í notkun bílaleigubíla seinustu 10 árin, en heldur minni notkun einkabíls að sama skapi.



Mynd 3: Hlutfall ferðamáta 2008 - 2024. Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#).

Á mynd 4 hér að neðan skoðum við annars vegar rútuferðir og hins vegar ferðir farnar með fólksbílum (bílaleigubíll + einkabíll) árin 2008 - 2024. Línurnar spegla hvor aðra svo að segja fullkomlega. Þetta þýðir að aukning í ferðum með fólksbílum þýðir fækkun rútuferða, og öfugt. Aðrir ferðamatár en rútuferðir virðist því ekki vera í samkeppni við fólksbílinn, nema að mjög litlu leyti.



Mynd 4: Hlutfall ferða með fólksbílum og rútum 2008 - 2024. Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#).

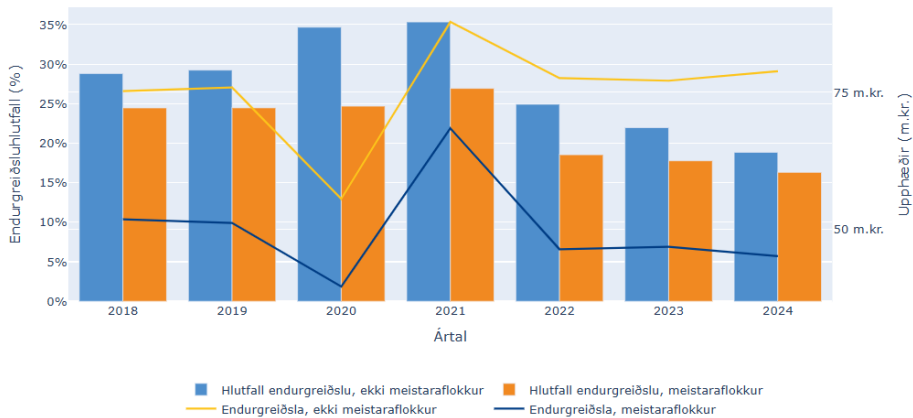
1.5 Meistaraflokkur

Þegar greiðslur úr Ferðasjóði Íþróttafélaga eru skoðaðar eftir því hvort um meistaraflokk eða aðra flokka er að ræða má sjá að lægra hlutfall ferðakostnaðar hefur fengist greitt vegna ferða meistaraflokka en annarra flokka á tímabilinu. Endurgreiðsluhlutfall meistaraflokka fer úr 24% af ferðakostnaði 2018 í 16% 2024, en fyrir aðra flokka fer hlutfallið úr 29% 2018 í 19% 2024.

Ástæða þessa er að kostnaður við ferðir meistaraflokka er alla jafna umtalsvert hærri en kostnaður annarra flokka. Þannig er meðalferðakostnaður

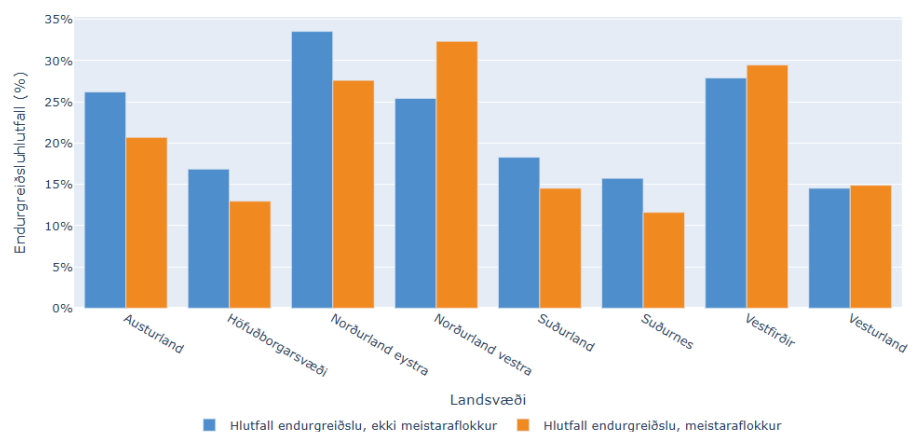
meistaraflokks á tímabilinu 304.001 kr. en meðalferðakostnaður annarra flokka 186.472 kr. Ferðir meistaraflokka eru einnig að meðaltali fjölmennari (19 keppendur í mfl. og 16 í öðrum) og lengri (861 km í mfl. og 739 km í öðrum flokkum).

Á mynd 5 má sjá hvernig ferðakostnaður og endurgreiðsluhlutfall meistaraflokks og annarra flokka hefur þróast á tímabilinu.



Mynd 5: Ferðakostnaður og endurgreiðsla eftir flokkum, 2018 - 2024. Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#).

Á mynd 6 má sjá endurgreiðsluhlutfall eftir svæðum og flokkum (meistaraflokkur og ekki meistaraflokkur). Norðurland vestra og Vestfirðir skera sig hér úr sem einu svæðin þar sem endurgreiðsluhlutfall meistaraflokks er hærra en annarra flokka. Það er að öllum líkindum til komið vegna þess að það eru einu svæðin þar sem ferðakostnaður á hvern keppenda er marktækt lægri hjá meistaraflokki en öðrum flokkum.

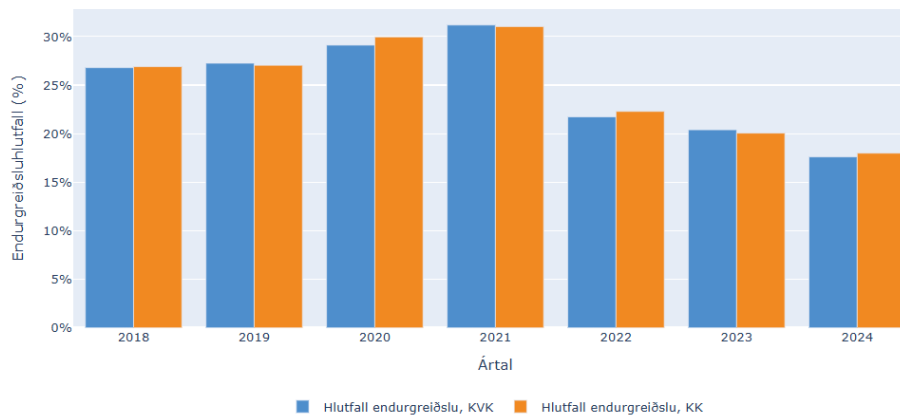


Mynd 6: Endurgreiðsluhlutfall eftir svæðum og flokkum, 2018 - 2024. Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#).

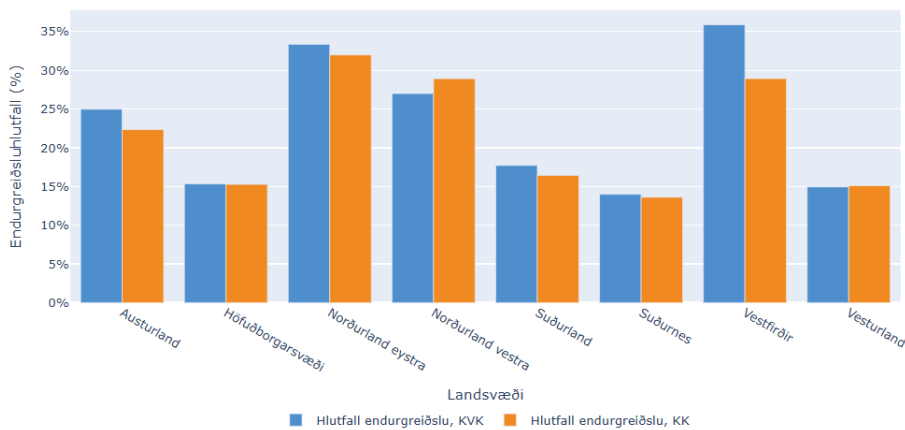
1.6 Kyn

Endurgreiðsluhlutfall ferðakostnaðar er jafnt milli kynja öll árin, sjá mynd 7. Meiri breytileiki kemur í ljós ef endurgreiðsluhlutfall kynja er skoðað milli

landshluta, þar sem Vestfirðir eru eini landshlutinn þar sem nokkur munur er á hlutfalli milli kynja, sjá mynd 8.



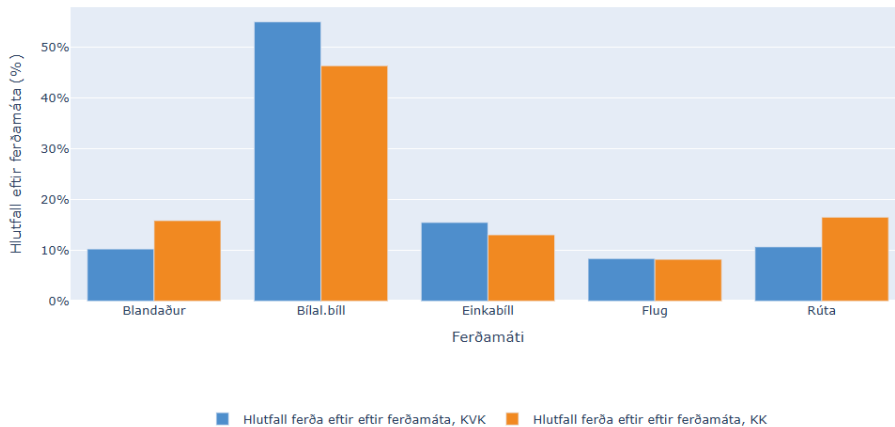
Mynd 7: Endurgreiðsluhlutfall eftir kyni, 2018 - 2024. Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#)



Mynd 8: Endurgreiðsluhlutfall eftir kyni og landshluta, 2018 - 2024. Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#).

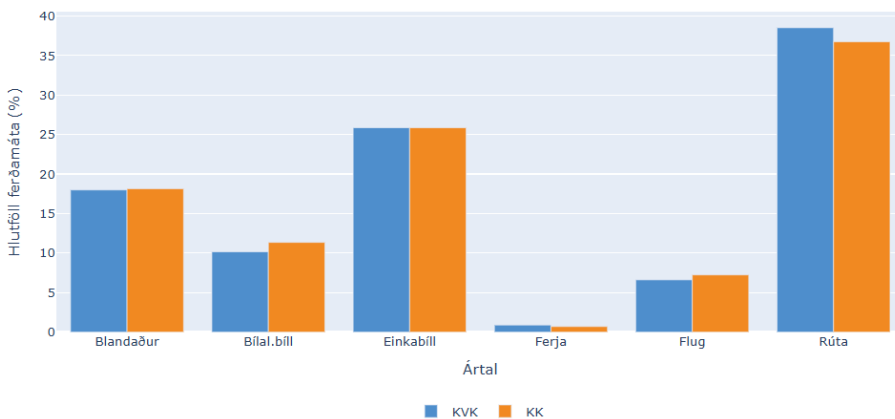
Á Vestfjörðum er kostnaður per keppenda í hverri ferð nokkru lægri meðal kvenna en karla. Þannig kostar hver ferð um 17 þúsund krónur per keppenda í karlaflokki en 15 þúsund krónur í kvennaflokki. Þetta er þó að meðaltali séu nokkuð fleiri karlkeppendur í hverri ferð (15) heldur en kvenkeppendur (10), en fleiri keppendur ættu alla jafna að leiða til hagkvæmari ferðamáta.

Sé ferðamáti kynja á Vestfjörðum skoðaður sérstaklega kemur í ljós að hærra hlutfall ferða karlaflokks eru farnar með blönduðum ferðamáta og rútu en hjá konum er stærra hlutfall ferða á bílaleigu- og einkabílum, sjá mynd 9.



Mynd 9: Hlutfall ferða á Vestfjörðum eftir ferðamáta og kyni, 2018 - 2024.
Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#).

Þegar ferðamátar kynja eru almennt bornir saman er ekki að merkja mikinn mun á ferðamátum sbr. mynd 10.



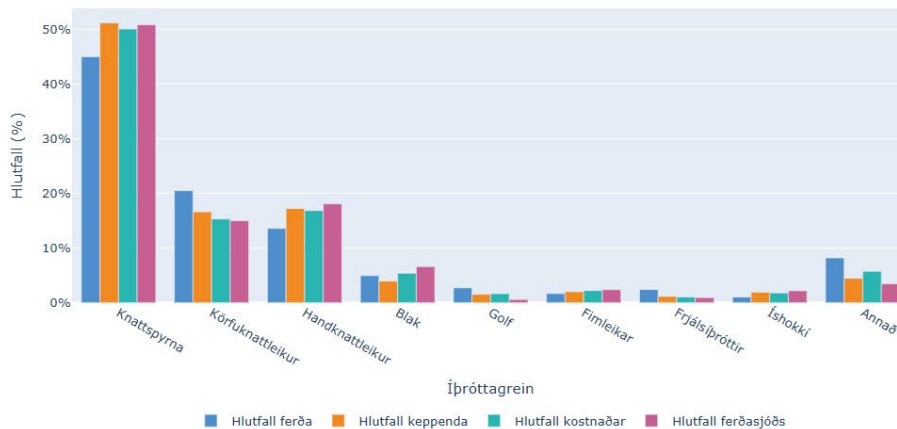
Mynd 10: Hlutfall mismunandi ferðamáta eftir kynum, 2018 - 2024. Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#).

1.7 Hlutfall eftir íþrótt

Mjög mismunandi iðkendafjöldi er eftir einstökum íþróttagreinum sem og fjöldi þeirra ferða sem farnar eru. Þannig fara t.d. álíka margir keppendur í knattspyrnuferðir á tímabilinu og keppendur í öllum öðrum íþróttum samanlagt. Á mynd 11 eru borin saman fern hlutföll milli þeirra 8 íþróttagreina sem flestar umsóknir áttu í Ferðasjóði Íþróttafélaga. Í fyrsta lagi má sjá umsóknir/fjölda ferða í hverri íþróttagrein sem hlutfall af heildarfjölda umsókna/ferða. Í öðru lagi fjölda keppenda sem hlutfall af öllum keppendum. Í þriðja lagi hlutfall af heildar ferðakostnaði. Í fjórða lagi það hlutfall af greiðslum úr Ferðasjóði íþróttafélaga sem hver íþrótt hlýtur.

Eins og sjá má af mynd 11 ræður fjöldi keppenda miklu um bæði kostnað og greiðslur úr sjóðnum. Þannig fara t.d. margir keppendur að meðaltali í hverja

ferð í knattspyrnu, handknattleik og íshokki. Minni breytileika er að finna í vegalengd keppnisferða milli íþróttagreina.



Mynd 11: Hlutföll eftir íþróttum, 2018 - 2024. Gagnvirka útgáfu má finna [hér](#).

1.8 Niðurstöður og áframhald

Í þessari umfjöllun hefur verið fjallað um útgreiðslur Ferðasjóðs Íþróttafélaga með almennum hætti auk þess að skoða nánar ákveðna undirþætti (landshluta, flokka, kyn, íþróttir) til að athuga hvort finna megi augljósa skekkju í úthlutunum. Í mjög stuttu máli virðist það ekki raunin.

Fjárframlag til Ferðasjóðs Íþróttafélaga hefur dregist saman síðustu árin á meðan allur ferðakostnaður hefur hækkað. Útgreiðslur hafa því lækkað, bæði sem hlutfall af ferðakostnaði en einnig að krónutölu. Þannig fékkst um 27% ferðakostnaðar endurgreiddur árið 2018 að fjárhæð 127 m.kr. en árið 2024 var hlutfallið 18% og endurgreiðslan 124 m.kr. Ef Ferðasjóður Íþróttafélaga hefði átt að endurgreiða sama hlutfall ferðakostnaðar árið 2024 og 2018 hefði útgreiðsla sjóðsins þurft að vera um 188 m.kr. Framlagið hefur ekki fylgt vísitölu og verðhækkunum og hefur þurft að mæta aðhaldskröfu.

Einn rökstuðningur fyrir því að koma á ferðasjóði var að ýta undir örugga ferðamáta, þ.e.a.s. flug- og rútuferðir þar sem stjórnandi farartækisins hefur það að atvinnu. Þróunin hefur aftur á móti verið önnur. Hlutfall flugferða hefur minnkað jafnt og þétt á tímabilinu og þá hefur hlutfall ferða á einka- og bílaleigubílum tekið fram úr rútuferðum seinustu árin. Verðhækkun á fargjöldum, minnkandi umfang sjóðsins, aukin ásókn í bílaleigubíla og hópferðabíla vegna aukins umfangs ferðaþjónustu hér á landi auk þess sem reikniformúla Ferðasjóðs Íþróttafélaga tekur ekki mið af ferðamáta eru allt ástæður sem hægt er að nefna sem skýringar.

Eins og áður sagði er ferðakostnaður aðeins einn hluti af kostnaði félaga, keppenda og þátttakenda í starfinu við ferðalög. Valkvætt er að skrá gistikostnað í umsóknirnar, þar sem sá kostnaður er ekki styrkhæfur. Eru því ófullnægjandi upplýsingar um gistikostnað vegna ferðalaga og einnig vantar

alveg upplýsingar um kostnað vegna upphalds bæði keppenda og þjálfara. Þá eru aðeins ferðir í tengslum við skilgreind mót styrkhæfar og má geta þess að í fjölmönnum hópíþróttum (blak, körfuknattleikur, handknattleikur og knattspyrna) eru einungis Íslandsmót styrkhæf. Enginn styrkur er veittur vegna ferða sem eru styttri en 150 km aðra leið. Stór félög í sveitarfélögum í kringum höfuðborgarsvæðið, sem senda fjölda keppenda til íþróttaviðburða fá því ekki neina styrki þó að keppendur á þeirra vegum fari margar ferðir til keppni. Einnig má nefna héraðsmót og æfingaleiki. Heildarkostnaður íþróttahreyfingarinnar vegna ferðalaga á keppnisviðburði er því nokkuð vanmetinn í þessum tölum.

Til athugunar hefur verið að reyna að ná utan um heildarkostnað íþróttafélaga vegna ferðalaga hjá íþróttahéruðum landsins og vitað er að til stendur að safna þeim upplýsingum af starfsfólki svæðisstöðva íþróttahéraðanna, á einu svæði hið minnsta.

Mögulegar afleiðingar aukins ferðakostnaðar eru ekki teknar fyrir í þessari samantekt. Með viðhorfskönnun meðal félaga og/eða iðkenda mætti mögulega reyna að svara þeirri spurningu. Mætti í því ljósi t.d. athuga hvort munur sé á þátttöku meðal keppenda eftir því hvort keppt sé heima eða að heiman, og hvort sá munur sé tilkominn vegna ferðakostnaðar. Einnig hversu stór hluti fjölskyldna telur ferðakostnað íþyngjandi og hve stórt hlutfall barna hættir íþróttaráttöku vegna kostnaðar.

