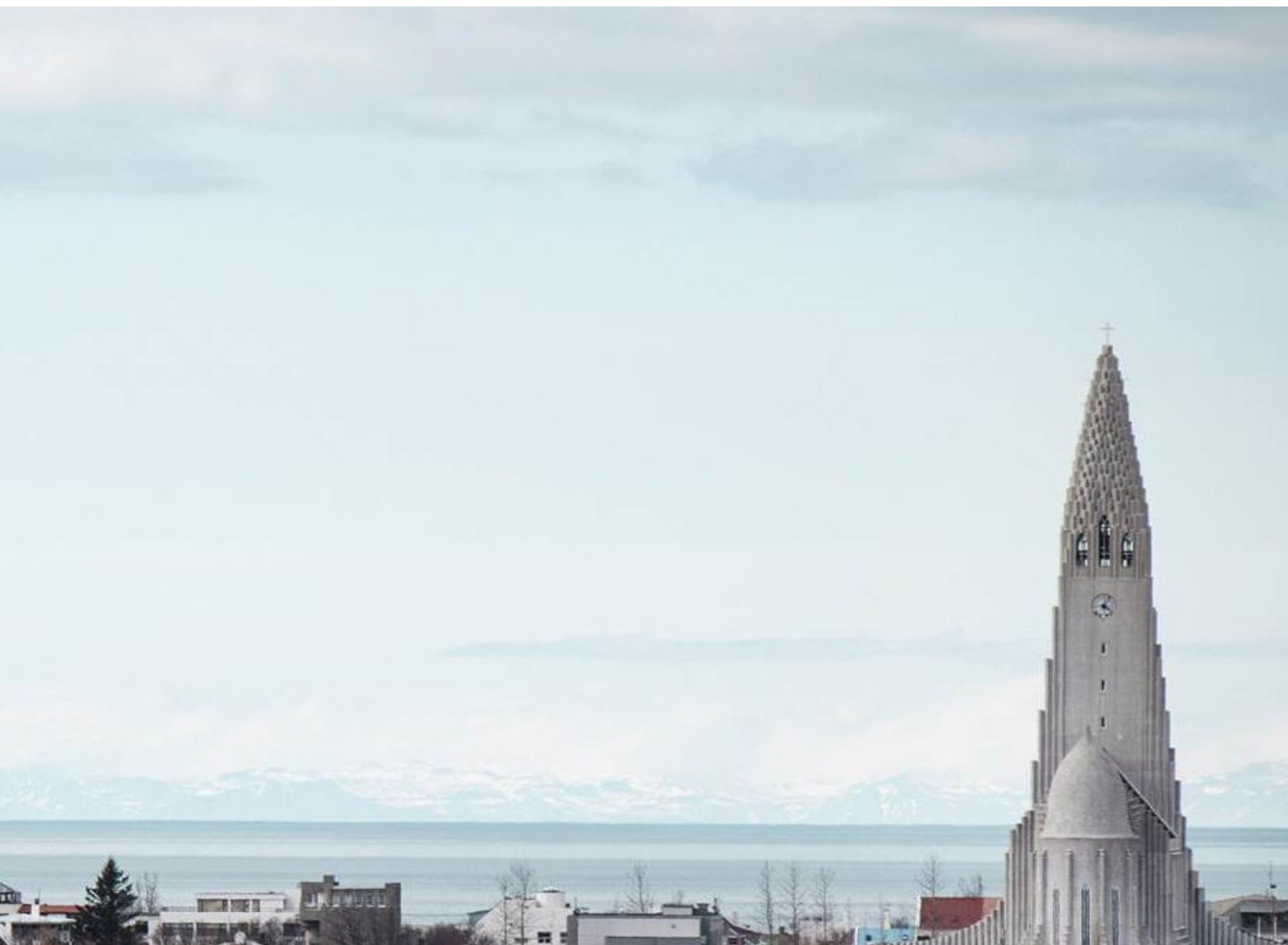




ÁLAGSDREIFING UMFERÐAR Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

09.03.2026





SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

112654-SKY-001-V01

SKÝRSLUNÚMER / SÍÐUFJÖLDI

01 / 29

VERKEFNISSTJÓRI / FULLTRÚI VERKKAUÐA

Ásdís Ólafsdóttir

VERKEFNISSTJÓRI EFLA

Daði Baldur Ottósson

LYKILORÐ

Álagsdreifing umferðar, ferðavenjur, umferðartafir.

STAÐA SKÝRSLU

- ☐ Í vinnslu
☐ Drög til yfirlstrar
☒ Lokið

DREIFING

- ☒ Opin
☐ Dreifing með leyfi verkkaupa
☐ Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Álagsdreifing umferðar á höfuðborgarsvæðinu

VERKHEITI

Álagsdreifing umferðar á höfuðborgarsvæðinu

VERKKAUÐI

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

HÖFUNDUR

Daði Baldur Ottósson
Valur Elli Valsson
Atli Freyr Þorvaldsson

ÚTDRÁTTUR

Verkefnið Álagsdreifing umferðar á höfuðborgarsvæðinu er unnið fyrir SSH í tengslum við Sóknaráætlun 2025–2029. Markmiðið er að draga úr umferðartöfum á annatímum til skamms tíma, bæta nýtingu núverandi innviða og auka hlutdeild vistvænna ferðamáta samhliða framkvæmdum Samgöngusáttmálans.

ÚTGÁFUSAGA

NR	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
01	Valur Elli Valsson	13.11.25	Ásdís Ólafsdóttir	28.01.26	Daði Baldur Ottósson	09.03.26
	Daði Baldur Ottósson	14.12.25	Berglind	26.02.26		
			Hallgrímsdóttir			

EFNISYFIRLIT

SAMANTEKT Á HELSTU TILLÖGUM	4
1 INNGANGUR	5
2 NÚVERANDI STAÐA, AÐGERÐIR OG FYRRI TILLÖGUR	6
2.1 Hvað er álagsdreifing umferðar?	6
2.2 Þróun bílaumferðar og íbúafjölda á höfuðborgarsvæðinu	6
2.3 Ferðavenjur	6
2.4 Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins	7
2.5 Loftslagsaðgerðir	9
2.6 Vinnustaðir	10
2.7 Sveitarfélög	12
2.8 Almenningsamgöngur	13
2.9 Skipulagsskýrslur fyrir tiltekin svæði	14
3 TILLÖGUR AÐ AÐGERÐUM	16
3.1 Mótun á tillögum – samráð við menntastofnanir og stærri vinnustaði	16
3.2 Tillögur að aðgerðum	16
4 HEIMILDASKRÁ	27

SAMANTEKT Á HELSTU TILLÖGUM

Markmið verkefnisins er að greina og móta sameiginlegar aðgerðir á höfuðborgarsvæðinu vegna álagsdreifingar umferðar um svæðið. Aðgerðirnar voru m.a. mótaðar með því að rýna eldri tillögur, stefnur og aðgerðir, og standa að samráði við fulltrúa menntastofnanna og vinnustaða. Lagðar eru til yfir 20 aðgerðir sem miða að því að dreifa álagi í umferð á höfuðborgarsvæðinu sem hægt er að innleiða innan næstu tveggja ára. Aðgerðirnar gera ráð fyrir samstarfi og samhæfingu ríkis, sveitarfélaga, opinberra stofnana, menntastofnana, Strætó bs., Vegagerðarinnar og vinnustaða á almennum markaði.

Aðgerðirnar eru eftirfarandi:

- Fleytitíð – hliðra opnunartímum skóla og stofnanna
- Framhalds- og háskólar
 - Útfæra framhalds- og háskólakort í strætó með skráningargjöldum
 - Skoða gjaldtöku
 - Fræðsla um hjólanotkun í skólum
 - Bæta hjólainnviði við skóla
 - Hvetja nemendur til að vera samferða
 - Standa að samráði við nemendur
 - Afla reglulegra gagna um ferðavenjur nemenda
- Vinnustaðir
 - Endurskoða samgöngusamninga
 - Draga úr umferð með fjarvinnu
 - Hvetja starfsmenn að vera samferða
 - Auðvelda vinnustöðum að bjóða upp á fjölbreytta samgöngustyrki
 - Afla betri gagna um ferðavenjur og innleiða samgönguáætlanir
 - Skoða gjaldtöku við opinberar stofnanir. Greina og upplýsa um kostnað bílastæða
 - Stuðla að aðgengilegum samvinnurýmum utan höfuðborgarsvæðisins
- Aðrar aðgerðir
 - Stuðla að aðgengi að deilibílum og -hjólum
 - Hvetja eða verðlauna vinnustaði og skóla sem sýna árangur
 - Skoða leiðir til að flýta fyrir forgangi strætó
 - Skoða hraðleiðir strætó
 - Stuðla að bættri stýringu bílastæða hjá sveitarfélögum
 - Bæta umferðarstýringu á stofnvegum
 - Bæta vinnuaðstöðu í landsbyggðarvögnum

Ekki er um tæmandi lista aðgerða að ræða, en þessar aðgerðir miða þó allar að því að dreifa álagi umferðar betur sem stuðlar að því minni töfum og bættu umferðarflæði m.a. með því að auka hlutdeild vistvænna ferðamáta.

1 INNGANGUR

Höfuðborgarsvæðið hefur á undanförunum árum verið í miklum vexti. Samhliða nýjum íbúðahverfum hefur íbúum fjölgað og nýir atvinnukjarnar risið sem hefur aukið álagið á samgöngukerfi svæðisins.

Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins, sem felur í sér umfangsmikla uppbyggingu samgönguinnviða, er viðbragð stjórnvalda við núverandi og framtíðar álagi á samgöngukerfið. Framkvæmdum samgöngusáttmálans mun þó ekki ljúka fyrr en um 2040 og á meðan á þeim stendur verður að reiða að mestu á núverandi samgöngukerfi. Eins má gera ráð fyrir að framkvæmdirnar muni hafa áhrif á flæði og aðgengi á framkvæmdatíma. Því er mikilvægt að grípa strax til aðgerða sem geta dregið úr og dreift álagi umferðar á höfuðborgarsvæðinu og bætt nýtingu núverandi samgönguinnviða.

Í ljósi þess hafa Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) sett af stað verkefnið „Álagsdreifing umferðar á höfuðborgarsvæðinu“. Verkefnið er eitt af áhersluverkefnum ársins 2025 í tengslum við Sóknaráætlun höfuðborgarsvæðisins 2025–2029 (SSH, 2025a). Verkefnið fellur undir flokkinn Umhverfis- og samgöngumál og hefur það að markmiði að greina stöðu, meta fyrri aðgerðir og skoða hvaða framtíðar úrræði gætu reynst árangursrík til að dreifa umferðarálagi á annatímum og styðja við vistvænar ferðavenjur.

Markmiðið með þessu verkefni er að setja fram tillögur að aðgerðum sem geta lagt grunn að því að uppfylla sett markmið um dreifðara bílaumferðarálag og stuðning við vistvænar ferðavenjur. Til að nálgast verkefnið var upplýsingum aflað um núverandi stöðu í samgönguáætlunum, ásamt því að taka saman og rýna eldri tillögur, hugmyndir, innlendar rannsóknir og aðgerðir sem lagðar hafa verið fram í málaflokknum. Þess að auki var haldin vinnustofa með 30 fulltrúum helstu hagsmunaaðila þar sem leiðir til að ná settum markmiðum voru ræddar. Á meðal þátttakenda voru fulltrúar frá sveitarfélögum, framhaldsskólum, háskólum, opinberum stofnunum/fyrirtækjum og stærri einkafyrirtækjum.

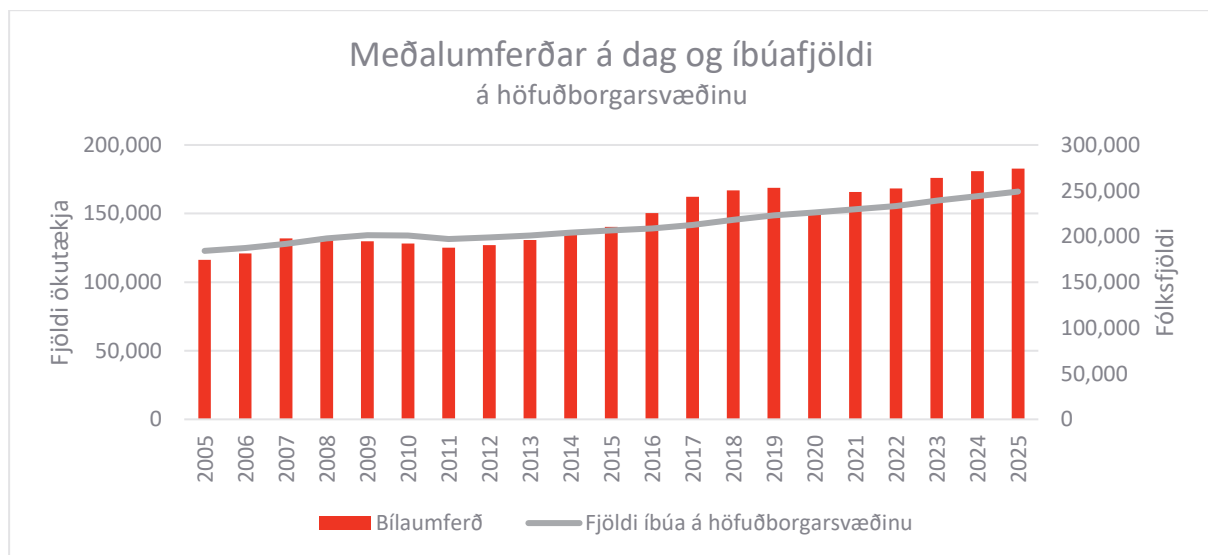
2 NÚVERANDI STAÐA, AÐGERÐIR OG FYRRI TILLÖGUR

2.1 Hvað er álagsdreifing umferðar?

Álagsdreifing umferðar (e. transportation demand management) eru aðgerðir, stefnur og verkefni sem miða að því að dreifa umferðarálagi, meðal annars með því að draga úr notkun einkabílsins. Mesta umferðarálagið er á háannatímum þegar fólk er á leiðinni til skóla og vinnu. Álagsdreifing umferðar snýr því að því að fá fleiri til að nota aðra ferðamáta en bílinn, fá fleiri til að ferðast utan mesta háannatíma, fækka bílferðum og jafnvel flytja eða dreifa áfangastöðum.

2.2 Þróun bílaumferðar og íbúafjölda á höfuðborgarsvæðinu

Umferðarpungi og íbúafjöldi á höfuðborgarsvæðinu hefur aukist jafnt og þétt frá árinu 2012 sé litið framhjá árunum þegar heimsfaraldurinn Covid stóð yfir á árunum 2020-2022 þegar dró úr umferð. Á sama tíma, eða á síðast liðnum 20 árum (frá árinu 2005) hefur íbúum á höfuðborgarsvæðinu fjölgað um nærri 65 þúsund manns. Þróun bílaumferðar og íbúa á höfuðborgarsvæðinu má sjá á mynd 1.

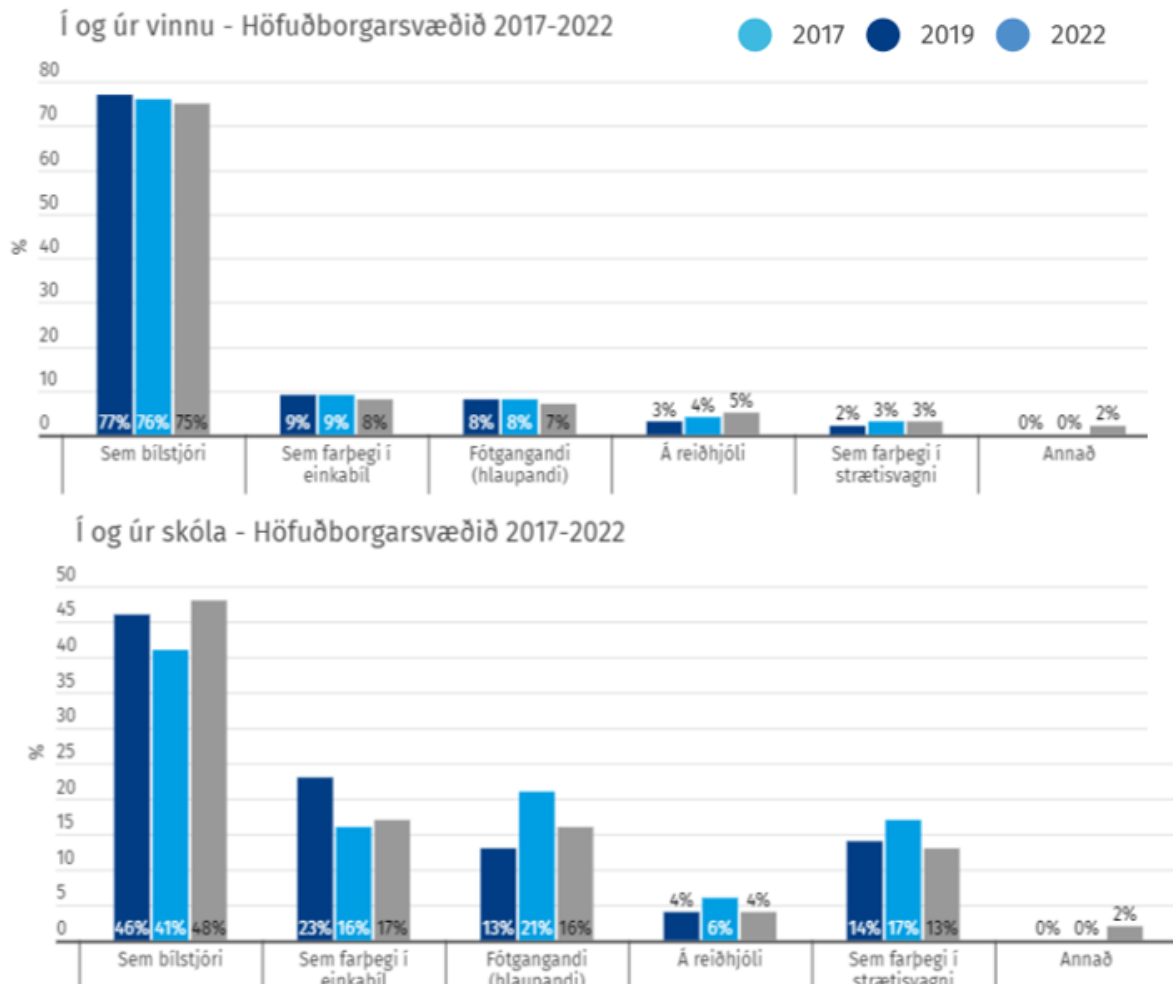


MYND 1 Þróun bílaumferðar á höfuðborgarsvæðinu í samanburði við fólksfjölgun. Bílaumferð er samanlögð summa ökutækja úr þremur lykil umferðarmælum (Vegagerðin, á.d). Gögn um íbúafjölda fengust af vef Hagstofu Íslands (Hagstofa Íslands, á.d).

2.3 Ferðavenjur

Í svæðiskipulagi höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040 er sett fram markmið um að hlutdeild almenningssamgangna (allar ferðir) verði a.m.k. 12% og að hlutdeild gangandi og hjólandi verði a.m.k. 30%. Það þýðir að hlutdeild akandi í öllum ferðum á höfuðborgarsvæðinu verði að hámarki 58%. Samkvæmt ferðavenjukönnun sem framkvæmd var árið 2022 fara íbúar á höfuðborgarsvæðinu akandi sem bílstjóri eða farþegi í 72% ferða, 5% ferða eru farnar með strætisvagni, og 20% ferða eru farnar gangandi og/eða hjólandi (og 4% ferða með öðrum hætti).

Þegar skoðaðar eru ferðir íbúa sem eru í vinnu á höfuðborgarsvæðinu (Gallup, 2022), þá mælast ferðir sem bílstjóri um 75% og í heildina eru farnar 83% ferðir með bíl þegar teknar eru með ferðir sem farþegar í bíl. Hlutfallið mælist lægra þegar ferðavenjur nemenda eru skoðaðar, eða 48% sem bílstjóri og 17% sem farþegi í einkabíl. Sjá má niðurstöður ferðavenjukönnunar íbúa höfuðborgarsvæðisins á árinu 2022 á mynd 2.



MYND 2 Ferðavenjur á höfuðborgarsvæðinu – samanburður á ferðamátavali hjá íbúum í vinnu (efra graf) og í skóla (neðra graf) á árunum 2017, 2019 og 2022 (Stjórnarráð Íslands, á.d.).

2.4 Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins

Ein mikilvægasta stefnumarkandi ákvörðun um þróun samgangna á höfuðborgarsvæðinu er Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins. Sáttmállinn var undirritaður árið 2019 og uppfærður árið 2024 (Innviðaráðuneytið, 2024). Í sáttmálanum sammæltust ríkið og sveitarfélög höfuðborgarsvæðisins um sameiginlega framtíðarsýn og fjármögnun á mikilvægum samgönguframkvæmdum til ársins 2040 Í sáttmálanum var lögð áhersla á fjóra meginþætti:

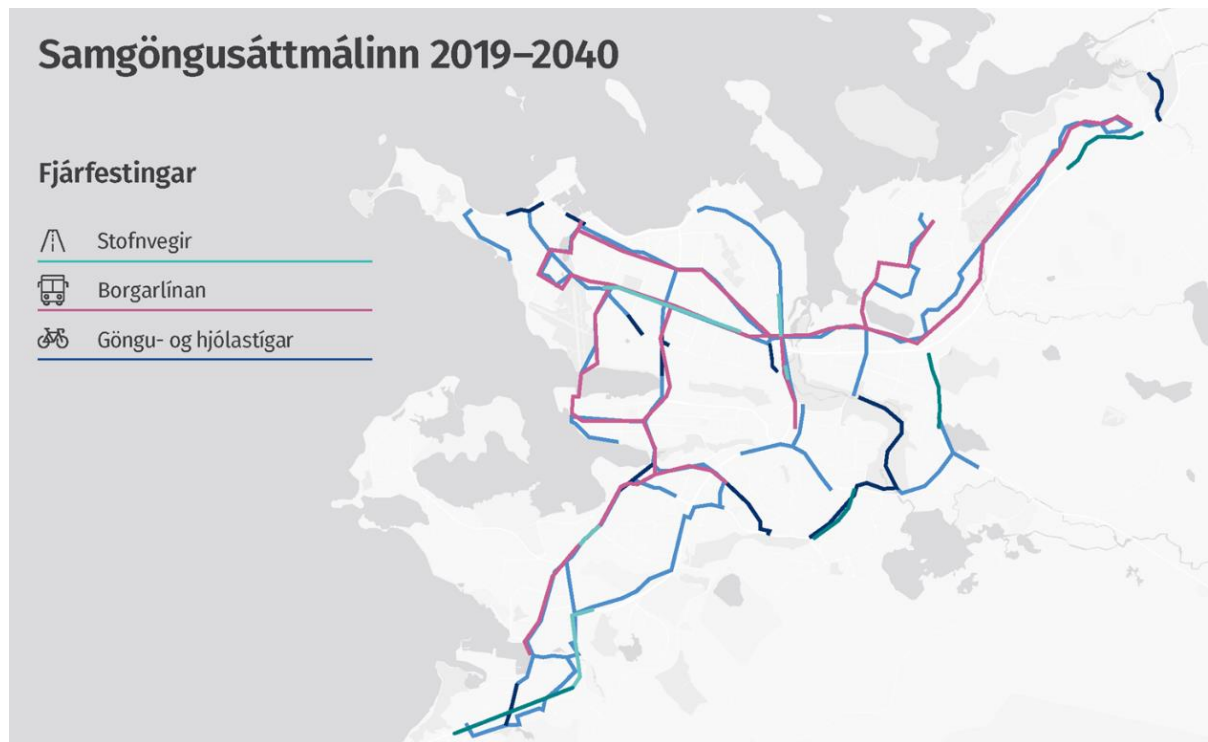
- Umfangsmiklar vegaframkvæmdir við stofnvegi á höfuðborgarsvæðinu til að bæta umferðarflæði og öryggi.

- Efla þjónustu almenningssamganga með aukinni tíðni og innleiðingu Borgarlínunnar, en um er að ræða hraðvagnakerfi, þar sem vagnar munu aka um í sérrými með forgangi á gatnamótum.
- Aukið umfang göngu- og hjólastíga á höfuðborgarsvæðinu, þar sem yfir 100 km af nýjum stígum verða lagðir á framkvæmdatímanum.
- Auknar fjárfestingar verða í tækjabúnaði til að bæta umferðarstýringu, aukið umferðarflæði og öryggi.

Þessar framkvæmdir hafa það að markmiði að bæta samgöngur allra ferðamáta á höfuðborgarsvæðinu og greining á samfélagslegum ábáta sýnir fram á aukið valfrelsi í samgöngum með tilkomu framkvæmdanna. Stofnvegaframkvæmdirnar og tækjabúnaðarfjárfestingarnar miða helst að því að bæta flæði og öryggi bílaumferðar á höfuðborgarsvæðinu. Borgarlínan miðar að því að gera almenningssamgöngur fljótlegri og áreiðanlegri en áður hefur sést á höfuðborgarsvæðinu. Þá miða fleiri hjóla- og göngustígar á höfuðborgarsvæðinu að því að gera virkar samgöngur fljótlegri, þægilegri, og öruggari.

Yfirlit yfir verkefni samgöngusáttmálans má sjá á mynd 3 en nú þegar hefur verið lokið við þrjár af níu stofnvegaframkvæmdum, yfir 20 km af hjóla- og göngustígum hafa verið lagðir, og umtalsverð fjárfesting hefur átt sér stað í umferðarstýringu. Undirbúningur við fyrsta áfanga Borgarlínunnar er hafinn en gert er ráð fyrir því að fyrsti áfanginn verði kominn í gagníð árið 2031.

Sem hluta af fjármögnun samgöngusáttmála er gert ráð fyrir flýti- og umferðargjöldum á höfuðborgarsvæðinu. Slík gjöld myndu að öllu renna til samgangan á höfuðborgarsvæðinu en þau gætu í senn meðal annars dregið úr umferðarteppum og stutt við vistvænar ferðavenjur (Betri Samgöngur, á.d.). Um er að ræða svæðisbundin gjöld sem lögð verða á ökutæki sem aka inn og út úr ákveðnum svæðum á höfuðborgarsvæðinu, einkum á þeim tímum dags þegar umferð er sem mest.



MYND 3 Yfirlit yfir verkefni Sáttmála höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040 þar sem heildarfjárfesting á tímabilinu er áætluð 311 ma. kr. Hlutdeild í samgöngusáttmálanum skiptist þannig að stofnvega framkvæmdir eru 42%, Borgarlína/strætó 42%, hjóla – og göngustígar eru 13% og umferðarstýring, umferðarflæði og öryggisaðgerðir eru 3% (Innviðaráðuneytið, 2024).

2.5 Loftslagsaðgerðir

Á vef Umhverfisstofnunar má sjá yfirlit yfir helstu loftslagsmarkmið íslenska ríkisins. Þar kemur fram að stefnt sé að því að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda um 55% í tengslum við vegasamgöngur (Umhverfisstofnun, á.d.).

Í aðgerðaráætlun ríkisins í loftslagsmálum er lögð áhersla á þrjár meginstoðir til að ná þessu markmiði, það er; innviðir, breyttar ferðavenjur, og ökutæki.

- Varðandi innviði í aðgerðaráætluninni er horft til uppbyggingar á skilvirku neti hreinorkuáfyllingarstöðva.
- Í breyttum ferðavenjum er lögð áhersla á aukna notkun vistvænna samgöngumáta og deiliahagkerfislausna til að draga úr notkun einkabílsins. Aðgerðir til að ná þessu markmiði snúa að fjárhagslegum ívilnunum og uppbyggingu innviða sem styðja við vistvænar samgöngur.
- Varðandi ökutæki er stefnan að ná fram orkuskiptum í samgöngum og fækka ferðum einstaklinga með einkabílum. Fjárhagslegir hvatar, sem og letjandi aðgerðum, yrði beitt til að stuðla að hraðari orkuskiptum (Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum, á.d.).

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu hafa einnig lagt fram tillögur að loftslagsaðgerðum, en þar er sérstaklega fjallað um vegasamgöngur. Þar er það nefnt að vegasamgöngur er sá losunarflokkur sem sveitarfélögin geta haft mest áhrif á. Þar var lagt til að stuðla að skipulagi sem fækkar bílferðum og eykur hlutdeild vistvænna ferðamáta með þéttari byggð, þar sem atvinna og þjónusta væri vel tengd

við almenningssamgöngur og þétt göngu- og hjólastíganet (Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2024).

Að sama skapi hefur Reykjavíkurborg gefið út sína eigin loftslagsstefnu. Helstu áherslupáttar stefnunnar sem tengjast álagsdreifingu umferðar er markmið um þróun gönguvænna borgarumhverfis, þar sem uppbygging byggðar fer fram innan skilgreindra vaxtarmarka höfuðborgarsvæðisins. Samhliða er lögð áhersla á uppbyggingu almenningssamgangna og innviða fyrir hjólreiðar sem hvetja til breyttra ferðavenja og geta þannig dregið úr álagi í á vegakerfinu (Reykjavíkurborg, 2021).

2.6 Vinnustaðir

2.6.1 Samgöngustefnur

Rannsóknir sýna að samgöngustefnur vinnustaða hafa markvisst stuðlað að því að starfsmenn ferðist oftast vistvænt til og frá vinnu en ef slík stefna er fyrir hendi. Rannsóknir í Bandaríkjunum og Bretlandi sýna að hlutfall starfsmanna sem ferðast einir á einkabílum til og frá vinnu er talsvert lægra hjá fyrirtækjum sem hafa samgöngustefnu sbr. við fyrirtæki án samgöngustefnu (Cairns, o.fl. 2004, WSDOT 2017).

Í dag hafa samgöngustefnur verið innleiddar hjá einhverjum vinnustöðum (fyrirtækjum og stofnunum) á Ísland án beinnar aðkomu stjórnvalda. Á tímabili var hvati fyrir fyrirtæki að setja sér samgöngustefnu til þess að geta gert samgöngusamning við Strætó bs., en með því gátu fyrirtæki útvegað starfsfólki árskort í strætó á lægra verði.

Verkefnið *Græn skref* hefur aftur á móti verið sett fram fyrir ríkisstofnanir til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum af starfsemi sinni og efla umhverfisvitund starfsmanna. Stofnanir vinna að innleiðingu stefnu eftir fimm skrefum og snýr hluta aðgerðanna að samgöngum s.s. að bjóða upp á samgöngusamninga og hafa skipti- og sturtuadstöðu fyrir starfsmenn. Þá má nefna að í byggingum sem eru með Svansvottun eða BREEAM-vottun ber fyrirtækjum yfirleitt að vera með samgöngusamninga.

2.6.2 Samgöngusamningar vinnustaða

Samgöngusamningar eru samkomulag milli vinnuveitenda og starfsmanna sem miða að því að draga úr notkun einkabílsins í ferðum til og frá vinnu með fjárhagslegum hvötum. Starfsmenn geta því skuldbundið sig til að ferðast með sjálfbærum hætti til og frá vinnu – þá með strætó, hjólandi, gangandi eða hlaupandi sem dæmi – og vinnuveitandinn greiðir einstaklingum fyrir það. Í rannsókn EFLU frá 2019 kom fram að yfir 250 vinnustaðir buðu upp á samgöngusamninga fyrir starfsmenn sína (EFLA, 2019).

Árið 2025 námu skattleysismörk á samgöngusamningum 132.000 kr. á ári, eða 11.000 kr. á mánuði. Það er þó með þeim skilyrðum að starfsmaður skuldbindi sig til að ferðast vistvænt til vinnu í að minnsta kosti 80% tilfella. Vinnustaðir geta einnig boðið upp á 5.500 kr. mánaðarlegan styrk ef starfsmaður ferðast sjálfbært í að minnsta kosti 40% ferða sinna til og frá vinnu (Skatturinn, 2025).

Áhrif samgöngusamninga á umferðarflæði á höfuðborgarsvæðinu hefur aldrei verið rannsakað eitt og sér. Það má þó áætla að slíkir styrkir geti haft úrslitaáhrifin á val sumra einstaklinga á ferðamáta, eins og hefur komið fram í öðrum rannsóknum (Valur Elli Valsson, 2025). Einstaklingar sjá sér þá hag í því að skipta frá einkabílum í vistvænan samgöngumáta. Fyrir hvern einstakling sem gerir þetta fækkar bílum í umferðinni og flæði bílaumferðarinnar ætti að aukast, að því gefnu að mannfjöldaaukning á höfuðborgarsvæðinu sé ekki hraðari.

2.6.3 Hvatningarverkefni

Frá árinu 2003 hefur Íþrótt- og Ólympíusamband Íslands staðið heilsu- og hvatningarverkefninu „Hjólað í vinnuna“. Megin markmið verkefnisins er að vekja athygli á virkum ferðamáta sem heilsusamlegum, umhverfisvænum og hagkvæmum samgöngumáta. Þátttakendur eru hvattir til þess að hjóla, ganga, hlaupa eða nýta almenningssamgöngur til og frá vinnu í þrjár vikur í maí ár hvert. Starfsmenn vinnustaða hér á landi hafa tekið vel við sér því þátttakan hefur margfaldast frá því að verkefnið fór fyrst af stað (ÍSÍ, á.d - A).

2.6.4 Rafhjólaverkefni Reykjavíkurborgar

Árið 2018 var framkvæmt rannsóknarverkefni fyrir Reykjavíkurborg þar sem einstaklingum gafst kostur á að fá lánað rafmagnshjól í rúmlega mánuð án þess að þurfa að greiða fyrir (Höskuldur Kröyer, 2018). Mikill áhugi var á verkefninu og mun færri komust að en sóttu um.

Verkefnið hafði umtalsverð áhrif á ferðavenjur einstaklinga, sérstaklega á sjálfu lánstímabilinu. Þátttakendur upplifðu það hversu vel rafmagnshjól henta íslenskum aðstæðum, þar sem veðurfar og brekkur urðu minni hindrun og því væri hægt væri að byrja að hjóla fyrr á vorin og lengra inn í haustið (Höskuldur Kröyer, 2018).

Þátttakendur í verkefninu upplifðu jákvæð áhrif á bæði andlega og líkamlega heilsu þeirra á meðan verkefninu stóð. Eftir að verkefninu lauk höfðu 37,5% þátttakenda keypt sér rafmagnshjól, en aðeins 11,3% sögðust hafa engan eða lítinn áhuga á að eignast slíkt hjól. Þetta verkefni hafði þau áhrif að sumir þátttakendur sem áður keyrðu til og frá vinnu ákváðu eftir lánstímann að kaupa sér rafhjól (Höskuldur Kröyer, 2018) en ekki er vitað hvort mörg fyrirtæki eða stofnanir bjóða upp á þennan möguleika í dag.

2.6.5 Niðurgreiddar ferðir með deilisamgöngum til og frá vinnustöðum

Þó nokkrir vinnustaðir á höfuðborgarsvæðinu hafa gert samning við Hopp en ekki liggja þó til opinberar upplýsingar um hversu margir vinnustaðir hafa gert samning. Samningarnir fela það í sér að starfsfólk getur ferðast frítt á vinnutíma eða til að koma sér til og frá vinnu þegar það leigir sér Hopp deilirafhlaupahjól eða deilibíl. Stjórnendur fyrirtækja geta stýrt aðgangi, og valið hvar og hvenær megi nota farartækin (Hopp, á.d.). Þetta er enn önnur leið til að ferðast á milli staða á höfuðborgarsvæðinu. Rafhlaupahjólin nýta sér stígakerfi höfuðborgarsvæðisins og bæta þar af leiðandi flæði bílaumferðar á höfuðborgarsvæðinu. Hins vegar geta þau einnig haft letjandi áhrif á gangandi og hjólandi vegfarendur en þau geta skert aðgengi ef þau eru skilin eftir á stígum með ófullnægjandi hætti.

2.7 Sveitarfélög

2.7.1 Gjaldtaka á bílastæðum

Á höfuðborgarsvæðinu hefur það eingöngu tíðkast að tekið sé gjald fyrir bílastæði í miðbæ Reykjavíkur. Fyrir fólk sem starfar í miðbænum og keyrir til og frá vinnu á mestu álagstímunum gæti gjaldtakan haft umtalsverð áhrif á ferðavenjur. Það kostar til að mynda 1.250 kr. á dag – eða 25.000 kr. á mánuði – að leggja í bílastæðahúsið við Vesturgötu, miðað við að einstaklingur starfi 8 klst. vinnudag og borgi daglega í stæði (Reykjavíkurborg, á.d. – A). Mánaðarlegur kostnaður fyrir bílastæði í miðbæ Reykjavíkur er á breiðu bili, frá 9.500 kr. í langtímastæði í bílahúsi Reykjavíkur í Vitatorgi (Reykjavíkurborg, á.d. – B) upp í rúmlega 100.000 kr. fyrir þá sem leggja bílnum sínum á Hafnartorgi (Parka, á.d.).

Hafa ber í huga að umtalsverður fjöldi vinnustaða í miðbænum býður starfsfólki sínu annaðhvort upp á gjaldsfrjáls bílastæði eða greiðir bílastæðagjöld starfsmanna sinna (Valur Elli Valsson, 2025). Fólk upplifir þó gjaldtöku á bílastæðum sem mikla hindrun, eða letjandi hvata, við að keyra til vinnu – en það fer þó eftir hversu mikið það þarf að greiða fyrir stæði. Gjaldtaka á bílastæðum getur því haft áhrif á ferðamátaval einstaklinga, en það fer allt eftir því hversu samræmd gjaldtakan er milli vinnustaða og sveitarfélaga, sem og hversu hátt gjald er tekið.

2.7.2 Stýring bílastæða

Í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar kemur fram að draga þurfi úr viðmiðum um fjölda bílastæða, þar sem sérstaklega þurfi að fækka þeim á nýbyggingarreitum og setja kvaðir á fyrirtæki og stofnanir um að taka upp gjaldskyldu bílastæða. Þá skuli einnig vinna markvissa áætlun um gjaldskyldu bílastæða í Reykjavík. Síðan að aðalskipulagið var sett fram hefur Reykjavíkurborg sett fram stefnu um bíla- og hjólastæði sem samanstendur m.a. ef reglum um fjölda bíla- og hjólastæða, sem og verklagsreglur sem snúa að endurskoðun gjaldskrá og gjaldskyldutíma bílastæða á borgarlandi. Þessi endurskoðun á gjaldskyldu bílastæða í Reykjavík er ætlað að stuðla að því að bílastæðanýting á borgarlandi verði um 85% (Reykjavíkurborg, á.d. – C). Frá því að Reykjavík setti sér stefnu, hafa Kópavogur og Hafnarfjörður stofnað Bílastæðasjóð og nýlega (haustið 2025) setti Hafnarfjarðarbær fram sína eigin stefnu um bíla- og hjólastæði sem hluta af tillögu að nýju aðalskipulagi Hafnarfjarðar 2025-2040 (Hafnarfjörður, 2025). Akureyrarbær hefur einnig mótað sér stefnu og innleiddi gjaldskyldu árið 2021, en bærinn hefur rekið Bílastæðasjóð í lengri tíma.

2.7.3 Þétting byggðar

Í núverandi svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins eru dregin vaxtarmörk um byggðina (SSH, 2015). Með vaxtarmörkunum eru mörk þéttbýlis og dreifbýlis skýr og sporna gegn áframhaldandi úthverfamyndun. Nýrri byggð er fyrst og fremst beint að miðkjörnum sveitarfélaga og samgöngumiðuðum þróunarásum svo einstaklingar geti átt raunhæfa valkosti á því að nýta sér aðra ferðamáta en einkabílinn (SSH, 2015). Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa frá því að svæðisskipulagið var kynnt árið 2015 eingöngu byggt innan þessara vaxtarmarka.

2.8 Almenningsamgöngur

Mikil vinna hefur verið lögð í umbætur á almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu og nokkrar skýrslur/rannsóknir litið dagsins ljós þar sem lagðar hafa verið fjölda hugmyndir um hvernig megi bæta kerfi þeirra.

Í einni rannsókn var kannað hvaða þættir skipta mestu máli fyrir gæði almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og hvaða umbætur myndu líklega leiða til aukinnar notkunar (EFLA, 2019). Skýrslan lagði áherslu á að lagðar yrðu til aðgerðir sem geta bætt almenningssamgöngur til skamms tíma, svo sem með aukinni tíðni ferða, meiri áreiðanleika, fjölga sérakreinum og forgangi vagna á umferðarljósum.

Ein skýrsla var unnin af Strætó bs. og Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, þar sem kannað var hvort viðhorf nýrra notenda gagnvart strætó yrði betra eftir að hafa prófað þjónustuna (SSH, á.d.). Ástæðan fyrir vinnu skýrslunnar var sú að viðhorf fólks sem ekki notar þjónustu strætó er að jafnaði verri en viðhorf þeirra sem hana nýta. Þátttakendur fengu tvo farmiða með strætó og voru beðnir um að svara viðhorfsskönnun fyrir og eftir notkun. Jákvætt viðhorf til þjónustu strætó og viðmóti vagnstjóri jókst eftir þátttöku í verkefninu, en aksturslag og tíðni ferða var litið svipuðum augum. Aðrar helstu niðurstöður benda til þess að tækifæri fyrir einstaklinga, sem ekki eru reglulegir notendur, að prófa strætó getur breytt neikvæðu viðhorfi þeirra og hvatt til notkunar. Tillögur sem voru lagðar fram til að styðja við þetta verkefni voru meðal annars að bjóða frítt í strætó fyrir valda hópa (t.d. fjölskyldur á sumrin), auka sýnileika á háskólasvæðum í byrjun skólaárs, og vinna markvisst að bættri upplifun farþega samhliða því að efla markaðsstarf.

Önnur skýrsla sem unnin var fyrir Strætó bs. og gefin var út árið 2018 þar var fjallað um það hvernig bæta mætti almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Mikilvægustu þjónustubættirnar samkvæmt notendum strætó í þessari skýrslu sneru að aukinni tíðni ferða, bættu leiðakerfi og styttri ferðatíma (Strætó, 2018). Fjöldi fjölbreyttra tillagna voru lagðar fram (Strætó, 2018):

- Til að bæta aðgengi, áreiðanleika og gæði Strætó var horft til þátta eins og að auka tíðni ferða, sérstaklega á strætóleiðum með mikla notkun og jafnvel að kynna til leiks hraðtengingar milli stærstu stoppistöðvanna.
- Til að bæta ferðatíma var horft til þess að fjölga forgangsakreinum og forgangsljósum, fjölga sérrýmum, og fækka krókum og hringleiðum til að stytta leiðakerfið. Til að styðja við slíkt kerfi var það nefnt að skipulag byggðar þyrfti að vera samgöngumiðað með þéttri byggð í kringum stofnleiðir strætó.
- Til að bæta að bæta umgjörð og upplifun þeirra sem nota strætó var nefnt að uppfæra biðstöðvar þar sem þær væru hitaðar og hefðu rauntímaskilti. Eins ættu að vera upplýsingar um borð í vögnum um næstu stopp og tengingar við aðrar leiðir. Ennfremur var það nefnt að til að styðja við blandaða ferðamáta ættu að vera bíla- og hjólastæði við helstu stofnleiðir.
- Að lokum, var lagt til að auka gjaldskyldu á bílastæðum, sem og að draga úr framboði þeirra. Eins ættu fleiri vinnustaði að fræða starfsmenn sína um þær strætóleiðir sem stoppa í grennd við vinnustaðinn og lagt til fræðsluáttak til nemenda.

Í lok sumars 2025 jók Strætó bs. þjónustu sína á höfuðborgarsvæðinu. Fjórar leiðir færðust úr 15 tíðni á anna tíma yfir í 10 mín tíðni en með því fór hlutfall íbúa sem búa innan 400 metra frá stoppistöð með 10 mínútna tíðni á anna tíma úr 18% í rúmlega 50%. Auk þess var þjónustutími lengdur. Markmiðið með breytingunum er að bæta aðgengi íbúa að samgöngum með góðri tíðni og auka þannig notkun almenningssamgangna. Þjónustuaukningin er liður í Samgöngusáttmálanum og rekstraráætlun Strætó, auk þess að vera undirbúningur fyrir Nýtt leiðanet sem tekur gildi árið 2031 (Strætó bs. 2025).

2.9 Skipulagsskýrslur fyrir tiltekin svæði

2.9.1 Vatnsmýrarhópurinn

Háskóli Íslands (HÍ), Háskóli Reykjavíkur (HR) og Landspítalinn (LSH) eru þrír af stærstu vinnustöðum höfuðborgarsvæðisins. Þeir eru einnig staðsettir nálægt hver öðrum í Vatnsmýrinni og því er mikil aðsókn í Vatnsmýrina á álagstímum. Samstarfshópur Reykjavíkurborgar, HÍ, HR, og LSH kom fram með nokkrar hugmyndir að úrbótum fyrir samgöngur á svæðinu árið 2018 (Reykjavíkurborg, 2018). Samstarfshópurinn lagði áherslu á að skoða möguleikana á svokallaðri *fleytitíð*, þar sem vinnutími og kennslutími yrði dreifður betur yfir daginn til að draga úr álagi á háannatímum. Þetta var talið flókið verkefni og mikil áskorun, en jafnframt stórt tækifæri. Fleytitíð gæti veitt svipaðan ávinning og sveigjanlegur vinnutími, minnkað álag á samgöngukerfið og lágmarkað ferðakostnað fólks (Reykjavíkurborg, 2018).

Einnig var fjallað um forgang og sérreinar fyrir strætó á lykilleiðum til og frá Vatnsmýrinni, til að tryggja skjótan og áreiðanlegan almenningssamgöngukost. Meðal annarra hugmynda var innleiðing á svokölluðu *U-Pass* kerfi, þar sem strætókort yrðu innifalin í námsgjöldum háskólanema til að hvetja þá til að nýta almenningssamgöngur frekar en einkabílinn.

Að auki var bent á mikilvægi þess að skapa hvata fyrir samflot og deilibíla, t.d. með forgangi í bílastæði fyrir einstaklinga sem ferðast saman eða nýta deilibílafyrirtæki. Loks var lögð áhersla á samræmt kynningarefni þar sem bornar væru saman upplýsingar um ferðatíma, kostnað og aðra lykilþætti milli ferðamáta, með það að markmiði að efla vitund og hvatningu fyrir vistvænar samgöngur á svæðinu (Reykjavíkurborg, 2018).

2.9.2 Hvítá-Hvítá

Hvítár skýrslan fjallar um framtíðarhorfur alls suðvesturhorns landsins, frá Hvítá á Vesturlandi að Hvítá á suðurlandi – en u.þ.b. 80% þjóðarinnar búa þar (SSH, 2025a). Í skýrslunni var horft til þess hvernig samgöngum frá Akranesi, Selfossi, Hveragerði, og Reykjanesbæ til höfuðborgarsvæðisins verði háttað þar sem gert er ráð fyrir að íbúavöxtur þessara sveitarfélaga verði meiri en á höfuðborgarsvæðinu. Líklegt má þykja að hluti þessara íbúa muni sækja sér vinnu á höfuðborgarsvæðinu. Því er uppbygging á góðum almenningssamgöngum til, frá og innan höfuðborgarsvæðisins mikilvægur þáttur í að lágmarka að íbúar úr þeim sveitarfélögum nýti sér einkabílinn til að koma sér á milli staða.

Tillögurnar, eða áherslurnar, sem lagðar voru fram í skýrslunni sem snúa að samgöngum eru eftirfarandi:

- Þétt, samþætt og samgöngumiðuð byggðarþróun sem styður við skilvirka landnýtingu og sjálfbæra samgönguhegðun.
- Aukin áhersla á landsbyggðastrætó og miðlægar skiptistöðvar sem bjóða fólki að keyra að stöðvunum og nýta sér síðan almenningssamgöngur til að draga úr álagi á helstu inngangspunktum höfuðborgarsvæðisins.
- Mótvægisáðgerðir gegn aukinni umferð eru mikilvægar þar sem samgöngumannvirki muni ekki anna þeim umferðarvexti sem er gert ráð fyrir.
- Sameiginleg sýn sveitarfélaga á svæðinu mikilvæg til að sporna gegn ósamræmdri uppbyggingu, kostnaðarsamri innviðauppbyggingu, og auknu umferðarálagi.
- Til að efla vistvæna samgöngur og innviða fyrir hjólandi og gangandi eigi skipulag að taka mið af því að setja öryggi, heilsu og mannlíf frammar en ferðatíma.

3 TILLÖGUR AÐ AÐGERÐUM

3.1 Mótun á tillögum – samráð við menntastofnanir og stærri vinnustaði

Byggt á ofangreindri stöðu, aðgerðum og fyrri tillögum, voru teknar saman mögulegar aðgerðir til að stuðla að betri álagsdreifingu umferðar. Helstu tækifæri voru talin snúa að aðgerðum er snúa að fleytitíð (þ.e. opnunartíma stofnana), ferðavenjum nemenda og starfsmanna svo fátt eitt sé nefnt.

Til að móta betur tillögur að aðgerðum í samráði við stofnanir og fyrirtæki var haldin vinnustofa haustið 2025 með helstu hagsmunaaðilum. Um 30 fulltrúar frá stofnunum, fyrirtækjum, framhaldsskólum, háskólum og sveitarfélögum tóku þátt í vinnustofunni. Þar var fjallað um viðfangsefni verkefnisins, einkum hvernig mætti dreifa álagi umferðar á höfuðborgarsvæðinu með markvissari hætti. Umræður og tillögur sem fram komu á vinnustofunni vörpuðu ljósi á mögulegar aðgerðir sem gætu stuðlað að jafnari dreifingu bílabílaumferðar og aukinni notkun vistvænna ferðamáta. Jafnframt varpaði umræðan ljósi á tækifæri og áskoranir sem fylgja hverri aðgerð.

Í framhaldinu voru tillögur að aðgerðum fullmótaðar. Lögð var áhersla á aðgerðir sem geta skilað árangri innan skamms tíma, sérstaklega á framkvæmdatíma verkefna samgöngusáttmáls.

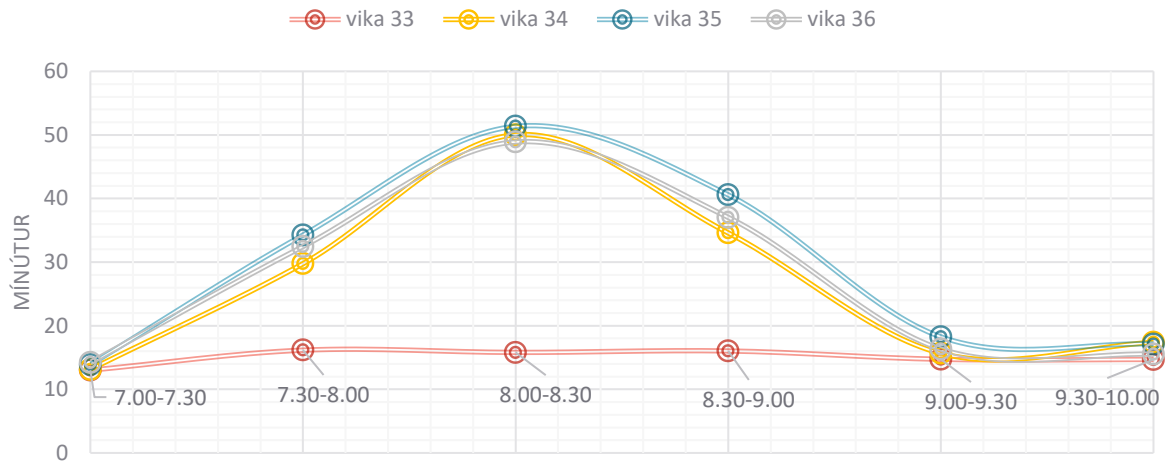
3.2 Tillögur að aðgerðum

3.2.1 Fleytitíð – hliðrun á opnunartíma skóla og stofnanna

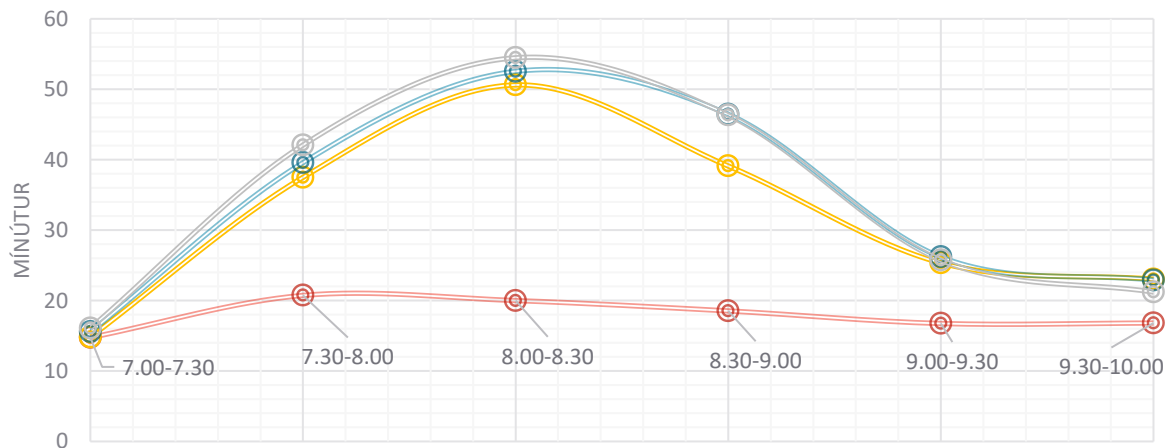
Fleytitíð snýr að því að dreifa betur vinnu- og kennslutíma yfir daginn til að draga úr álagi á háannatímum. Fyrri greiningar á áhrifum hliðrun vinnutíma í HÍ, HR og LSH sýndu að slíkt getur skilað ávinningi í dreifingu bílaumferðar á álagstímum (Reykjavíkurborg, 2018).

Í dag myndast töluverð bílaumferð á stofnvegakerfinu á skömmum tíma. Þetta er m.a. afleiðing af því að allir grunn-, framhalds- og háskólar á höfuðborgarsvæðinu hefjast á sama 20 mínútna tímabilinu frá kl. 8:10 til 8:30. Í greiningu á ferðatíma eftir völdum leiðum á höfuðborgarsvæðinu í átt að miðborg Reykjavíkur kemur í ljós ferðatími lengist umtalsvert þegar framhalds- og háskólar hefjast á haustin en þeir byrja að jafnaði viku áður en grunnskólar. Dæmi um breytingu á ferðatíma á þremur megin stofnvegum í átt að miðborg Reykjavíkur þ.e. eftir Hafnarfjarðarvegi frá Hafnarfirði, eftir Reykjanesbraut frá Kaplakrika, of eftir Vesturlandsvegi/Miklubraut frá Korpu, má sjá á mynd 4. Niðurstöður sýna að á einni viku frá því að skólar hefjast þá lengdist ferðatíminn yfir 30 mínútur á tveimur leiðum á tímanum kl. 8:00-8:30.

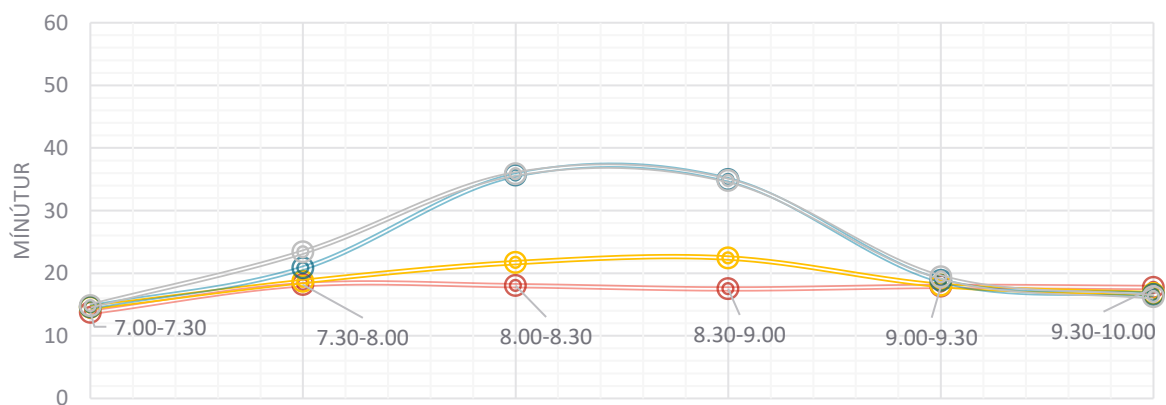
Ferðatími á leiðinni Hafnarfjörður-HÍ á virkum degi milli kl. 7:00 og 10:00



Ferðatími á leiðinni Korpa-HÍ á virkum degi milli kl. 7:00 og 10:00



Ferðatími á leiðinni Kaplakriki-Lauganes á virkum degi milli kl. 7:00 og 10:00



MYND 4 Ferðatími eftir þremur stofnvegum á höfuðborgarsvæðinu milli kl. 7 og 10 á virkum dögum frá vikum 33 til 36. Leiðirnar eru frá Hafnarfirði að HÍ, Korpu að HÍ og frá Kaplakrika að Lauganesi (eftir Reykjanesbraut/Sæbraut). Í viku 33 (12-14. ágúst 2025) mælist ferðatími lægstur á öllum leiðum. Í viku 34 (19-21. ágúst 2025) hefjast framhalds- og háskólar, og lengist ferðatími umtalsvert. Í viku 35 (26-29. ágúst 2025) hefjast grunnskólar, og ferðatími lengist eða helst sambærilegur í viku 36. Niðurstöður byggja á ferilgögnum úr ökutækjum og sýna ferðatíma í 85% tilvika. Gögn frá TomTom.

Misjafnt er hvenær stofnanir og fyrirtæki eru með opnunartíma hjá sér, en algengt er að þeir séu frá kl. 9:00-16.00. LSH er einn stærsti vinnustaður landsins en þar hefjast vaktir kl. 8:00 og ættu því starfsmenn þar að vera á ferðinn að öllu jafna á undan nemendum og starfsfólki menntastofnanna sem hefur jákvæð áhrif á umferðarálag í dag.

Í samráði verkefnisins komu fram ýmis sjónarmið um fleytitíð en meðal áskorana er almennt vilji fólks að breyta ferðavenjum þegar kemur að upphafi vinnudags eða skóla, en seinkun skóladags myndi að öllu jafna lengja dvöl nemenda í skóla síðdegis sem gæti skarast við frístundaiðkun sem þá þyrfti einnig að taka mið af slíkum breytingum. Eins voru nefndar áskoranir sem snúa að vinnutíma starfsfólks, en hliðrun á vinnudegi kennara gæti haft neikvæð áhrif á starfsánægju og ráðningar.

Niðurstaða samráðs var þó að mögulegt væri að skoða nánari útfærslur fyrir skóla og opinberar stofnanir, erfiðara væri hafa áhrif á opnunartíma fyrirtækja sem starfa í markaðsumhverfi. Tækifæri eru að skoða nánar aðgerð sem snýr að fleytitíð sem er innleidd í litlum, en markvissum skrefum. Hægt væri að útfæra fleytitíðina á marga vegu, til að mynda gætu vinnustaðir þar sem fjarvinna er möguleg hvatt starfsfólk sitt til að byrja eða enda vinnudaginn sinn í heimavinnu. Mikilvægt að fara varlega í útfærslu á fleytitíð og er þörf á nánara samtali við stofnanir.

Aðgerðir

3.2.1.1 Skoðun á hliðrun á opnunartíma framhalds- og háskóla

Lagt er til að stofnaður verði starfshópur á vegum SSH þar sem í sitja fulltrúar framhalds- og háskóla. Markmið hópsins væri að greina betur þær áskoranir sem í því felast að framhalds- og háskólar byrji fyrsta tíma kl. 8:45-9:00 í stað kl. 8:10-8:30. Samráð þyrfti að eiga við skólastjórnendur, kennara og nemendur.

Hagaðilar: SSH, Framhaldsskólar, Háskóli Íslands og Háskóli Reykjavíkur, Mennta- og barnamálaráðuneyti, Menningar-, nýsköpunar- og háskólaráðuneytið

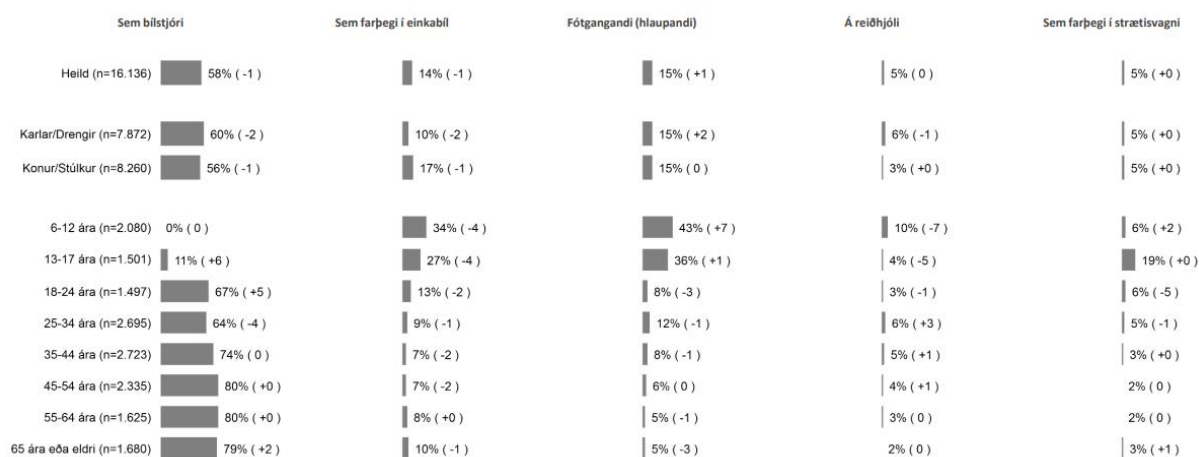
3.2.1.2 Skoðun á hliðrun opnunartíma stofnanna

Lagt er til að gerð verði samantekt á opnunartíma stofnanna og skoðuð áhrif þess að hliðra opnunartíma. Ekki er endilega beint samhengi á milli opnunartíma stofnanna og vinnutíma starfsfólks. Landspítalinn er einn stærsti vinnustaðurinn sem byggir á vaktakerfi en vaktir hefjast núþegar fyrr en á mörgum öðrum stofnunum og því ættu tækifæri frekar að felast í hliðrun á vinnutíma annarra stofnanna.

Hagaðilar: SSH, Atvinnuvegaráðuneytið, Landspítalinn

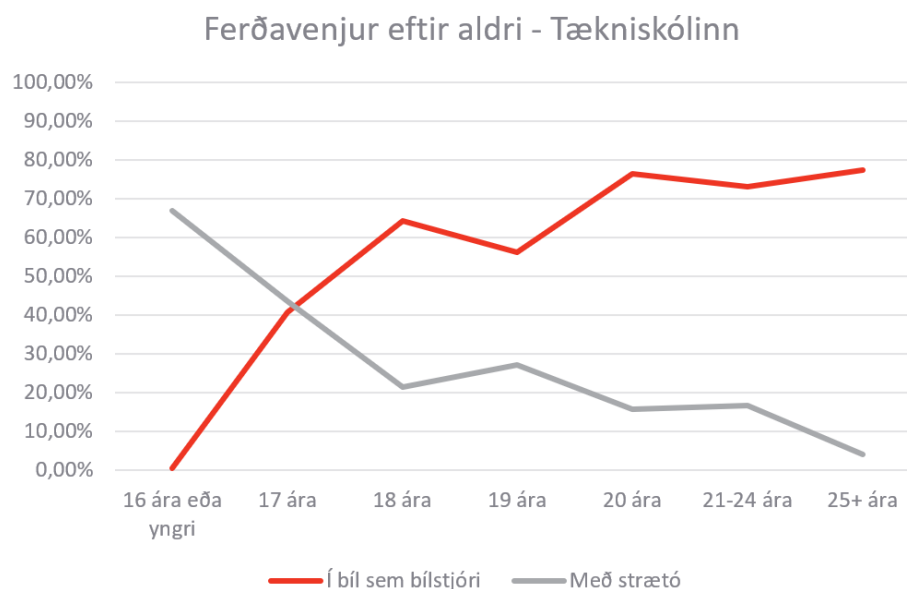
3.2.2 Framhalds- og háskólar

Flestir nemendur í framhaldsskóla byrja skólagönguna á því að nota virka ferðamáta eða fá far á bíl. Þetta má sjá í ferðavenjukönnun á höfuðborgarsvæðinu þar sem aðeins 11% á aldrinum 13-17 ára nota bíl, sem eru þá aðeins börn sem hafa náð 17 ára aldri, sjá mynd 5. Í sömu könnun má sjá að ferðavenjur breytast mjög mikið á skömmum tíma en hlutfall þeirra sem koma á bíl sem bílstjóri eykst í 67% á aldrinum 18-24 ára, en á þessum aldri er stór hluti í framhalds- og háskóla.



MYND 5 Ferðamatadreifing eftir kyni og aldri á höfuðborgarsvæðinu. Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins okt-nóv 2022. (Gallup, 2023).

Vöntun er á gögnum um ferðavenjur nemenda. Í ferðavenjukönnun frá Tækniskólanum sem framkvæmd var haustið 2025 má sjá dæmi um hvernig ferðavenjur breytast eftir aldri, sjá mynd 6.



MYND 6 Ferðavenjur eftir aldri í Tækniskólanum haustið 2025 (EFLA, 2025). Vert er að benda á að í Tækniskólanum er bæði bóknám og verknám, en nemendur í verknámi þurfa oft bíl á að halda vegna starfsþjálfunar s.s. í pípulaögnum.

Lagðar eru til eftirfarandi aðgerðir til að vinna að því að dreifa betur álagi en flestar þessara aðgerða snúa að því að breyta ferðavenjum hjá nemendum.

Aðgerðir

3.2.2.1 Útfæra framhaldsskóla- og háskólakort í strætó með skráningargjöldum

Lagt er til að útfært verði nemendakort í strætó sem fylgir skráningu nemenda á framhalds- og háskólastigi þar sem horft er til fyrirmynda erlendis s.s. frá Vancouver í Kanada (Translink, á.d.).

Í dag eru árskort Strætó bs. fyrir nemendur á 50% afslætti og kosta 56.000 kr. á ári eða um 6.250 kr. á mánuði. Þrátt fyrir það er kostnaður við strætó lítill samanborið við að eiga og reka bíl en kostnaður við reksturs bíls er áætlaður um 133.000 á mánuði fyrir nýja bifreið (FÍB, 2025) sem samsvarar rúmri 1,5 milljón á ári. Sé hægt að útfæra strætókort sem hluta af skráningargjöldum, þá má draga markvert úr kostnaði strætókorts á hvern nemenda. Yfirleitt eru innleiðing á slíku fyrirkomulagi útfært á þann hátt að rekstraraðili almenningssamgangna, Strætó bs. á höfuðborgarsvæðinu, verði ekki fyrir neinni tekjuskurðingu frá sölu fargjalda. Á móti kemur að nauðsynlegt er að auka fjármagn til Strætó samhliða þessari aðgerð til að geta annað aukinni notkun sem innleiðing getur haft í för með sér.

Talið er að þessi aðgerð geti stuðlað að aukinni notkun framhalds- og háskólanema á strætó líkt og dæmi sýna erlendis frá (Transport Canada, 2004). Aðgerðin er í senn fjárhagslegur hvati fyrir þennan hóp þar sem ráðstöfunartekjur námsmanna eru venjulega lægri en hjá fólki á vinnumarkaði. Langtímaáhrif á þessari aðgerð gæti líka verið jákvæð þar sem regluleg notkun strætó á menntagöngu ungs fólks gæti stuðlað að því að það haldi því áfram eftir útskrift.

Hagaðilar: Framhaldsskólar, Innviðaráðuneytið, Barna- og menntamálaráðuneyti, Menningar-, nýsköpunar- og háskólaráðuneytið, Betri Samgöngur ohf., Strætó bs./Almenningssamgöngur höfuðborgarsvæðisins ohf.

3.2.2.2 Skoða gjalddöku við menntastofnanir

Lagt er til að innleiðingu á gjalddöku bílastæða við menntastofnanir verði skoðuð. Háskóli Íslands innleiddi gjalddöku bílastæða á háskólasvæðinu árið 2025 (Háskóli Íslands, 2025). Nýta mætti niðurstöður úr þeirri innleiðingu til að meta hvaða áhrif slíkt getur haft á ferðavenjur.

Í dag er rekstur bílastæða útgjaldaliður hjá menntastofnunum en þar sem bílastæði eru að jafnaði gjaldsfrjáls þá fellur allur rekstrarkostnaðurinn á menntastofnunina, ekki notendur. Þetta þýðir að allir nemendur sem sækja menntastofnanir greiða fyrir bílastæði með einum eða öðrum hætti, óháð því hvaða ferðamáta þeir koma á.

Í rekstri bílastæða getur falist greiðsla á lóðargjöldum, málun, þrif, lýsing og snjómokstur. Ekki er hægt að sjá með auðveldum hætti hver útgjöld vegna bílastæða eru hjá fyrirtækjum og stofnunum, en í mati FÍB er áætlaður kostnaður vegna bílastæða um 50.000 kr. á ári. Fyrir skóla með 100 stæði getur kostnaður því verið allt að 5.000.000 kr/ári.

Skilgreina þyrfti gjaldtökuna vel og upphæðin má ekki eingöngu miða við rekstrarkostnað heldur einnig við áhrif gjaldtökunnar á ferðavenjur. Eins þarf að hafa í huga að tryggja sanngirni og aðgengi fyrir þá sem hafa ekki aðra raunhæfa samgönguvalkosti. Mögulegt er að tekjur af gjaldinu sé í sýnilegum mæli varið í uppbyggingu fyrir vistvænni ferðamáta s.s. strætó kort en fordæmi eru fyrir slíku erlendis frá (Brown, Hess and Shoup 2001).

Hagaðilar: Framhaldsskólar, Innviðaráðuneytið, Barna og menntamálaráðuneyti, Menningar-, nýsköpunar- og háskólaráðuneytið

3.2.2.3 Fræðsla um hjólanotkun í skólum

Lagt er til að staðið verði að sérstöku átaki sem snýr að fræðslu um hjólanotkun í framhalds- og háskólum. Samhliða því þarf að rannsaka betur ástæður þess sem búa að baka lágu hlutfalli framhaldsskólanema sem hjóla í skólann. Dæmi eru einnig um að framhaldsskólar bjóði upp á áfanga sem hvetur til þess að ganga eða hjóla í skólann.

Hjólanotkun í framhalds- og háskóla er ekki mikil, og sem dæmi mælist hjólanotkun hærri á höfuðborgarsvæðinu hjá þeim sem sækja vinnu, og þá má einnig sjá að notkunin er hærri hjá aldurshópum 25-54 ára, samanborið við 18-24 ára (Gallup, 2023) þar sem einungis um 3% mældust fara ferðir sínar hjólandi. Í samtölum á vinnustofu þessa verkefnis kom fram hjá forsvarmönnum framhaldsskóla að þeirra upplifun væri að það væri ekki „töff“ að hjóla í skólann og það virðist vera vandamál til lengri tíma á Íslandi (Mbl.is, 2013), en á því ári var hrint af stað átakinu Hjólum í skólann, sem var haldið árlega frá árinu 2013 (ÍSÍ, á.d. – B).

Hagaðilar: Framhaldsskólar, Innviðaráðuneytið, Barna og menntamálaráðuneyti, Menningar-, nýsköpunar- og háskólaráðuneytið

3.2.2.4 Bæta hjólainnviði við skóla

Byggt á samtölum á vinnustofu þessa verkefnis eru vísbendingar um að aðgengi og gæði hjólastæða sé mismunandi milli skóla. Ekki liggja fyrir upplýsingar um fjölda eða gæði hjólainnviða við menntastofnanir.

Lagt er til að allir framhaldsskólar að greini hver staða hjólastæða er hjá þeim í dag s.s. með því að rýna fjölda hjólastæða, staðsetningu þeirra, aðgengi að og frá þeim. Lagt er til að haft sé að leiðarljósi að allir skólar bjóði upp á góð og örugg hjólastæði, sem og aðstöðu til að skipta um föt eða fara í sturtu. Þessi aðgerð snýr að því að vinna að slíkum úttektum og skoða leiðir til þess að framhaldsskólar geti fjármagnar úrbætur þar sem þörf er á.

Hagaðilar: SSH, Framhaldsskólar, Menningar-, nýsköpunar- og háskólaráðuneytið

3.2.2.5 Hvetja nemendur til þess að vera samferða

Í ljósi þess að mikill fjöldi nemenda kemur á bíl í skólann, þá eru tækifæri til þess að stuðla að því að hvetja nemendur til að vera samferða í auknum mæli. Ein hagkvæmasta leiðin til þess er að sérmerkja stæði fyrir þá sem koma samferða en frátekin stæði fyrir þennan hóp gæti verið hvatning. Sé gjaldskylda þá myndi það vera hagur nemenda að deila slíkum kostnaði en

einnig væri hægt að hafa „samferða“ stæði gjaldfrjáls eða með afslætti. Lagt er til að skoðað verði hvernig hægt er að standa að og fylgja eftir slíkum hvata í samráði við framhalds- og háskóla.

Hagaðilar: SSH, Framhaldsskólar, Menningar-, nýsköpunar- og háskólaráðuneytið

3.2.2.6 Standa að samráði við nemendur

Í verkefninu kom í ljós að vöntun er á samráð við framhalds- og háskólanemendur til þess að greina hvaða úrbætur þarf að standa að til þess að stuðla að því að nemendur sjá hag sinn í að notast við aðra ferðamáta en einkabílinn. Lagt er til að komið sé á slíku samráði sem getur gefið mikilvægar upplýsingar um hvernig hægt er að byggja undir breyttar ferðavenjur.

Hagaðilar: SSH, Framhaldsskólar, Háskóli Íslands, Háskóli Reykjavíkur

3.2.2.7 Afla reglulegra gagna um ferðavenjur nemenda

Ferðavenjukannanir sem framkvæmdar eru á höfuðborgarsvæðinu eru ekki sundurliðaðar niður á framhalds- og háskólanemendur, og að auki eru 16 og 17 ára ungmenni í sama aldursflokki og grunnskólanemar frá 13 til 15 ára en ferðavenjur hjá einstaklingum geta breyst mikið á þessum árum þegar skipt er úr grunnskóla yfir í framhaldsskóla. Lagt er til að þessir hópar séu aðskildir í komandi könnunum á höfuðborgarsvæðinu til að geta greint betur hvernig ferðavenjur breytast milli skólastiga.

Eins er lagt að allar menntastofnanir framkvæmi reglulegar ferðavenjukannanir meðal nemenda. Slíkar upplýsingar eru nauðsynlegar til að skilja betur mun á ferðavenjum milli framhaldsskóla og greina þörf á úrbótum.

Enn fremur eru ekki til opinberar upplýsingar um fjölda árskorta eða mánaðarkorta hjá Strætó bs. sem seld eru nemendum. Finna má upplýsingar um fargjaldtekjur en upplýsingar um sölu á fjölda korta í strætó eru ekki aðgengilegar. Lagt er til að Strætó bs. haldi sérstaklega utan um þessa tölfræði og að niðurstöður verði aðgengilegar öllum.

Hagaðilar: SSH, Barna- og menntamálaráðuneytið, Innviðaráðuneytið og Strætó bs.

3.2.3 Vinnustaðir

Leiða má líkur þess að ferðir til og frá vinnu er einn stærsti hluti bílferða á anna tíma á höfuðborgarsvæðinu í dag en megin tilgangur flestra ferða mælist vera ferðir til vinnu (Gallup, 2023). Til mikils er að vinna að til að dreifa bílaumferðarálagi vegna þessara ferða. Eins og fram kom í kafla 2, þá ferðast 75% vinnandi íbúa á höfuðborgarsvæðinu sem bílstjóri. Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins er mikilvægur liður til þess að byggja undir breyttar ferðavenjur með stórbættum almenningssamgöngum. Hins vegar þarf fleiri aðgerðir til, sérstaklega á meðan verkefni sáttmálans eru í undirbúningi og framkvæmd. Margar aðgerðir sem hér eru lagðar til eru sambærilegar og tilgreindar voru fyrir framhalds- og háskóla, en hagaðilar og útfærsla aðgerða getur verið önnur.

Aðgerðir

3.2.3.1 Endurskoða samgöngusamninga

Lagt er til að endurskoða samgöngusamninga. Samgöngusamningar hafa verið nær óbreyttir frá því þeir voru fyrst kynntir til sögunnar hér á landi. Það sem hefur breyst er að hægt er að bjóða upp á „hálfan“ samning þ.e. að 40% ferða séu farnar með vistvænum hætti, og þá hækka skattleysismörk samgöngusamninga árlega. Lagðar eru til tvær aðgerðir þ.e. hækkun skattleysismarka og auka sveigjanleika samninga.

Hækka skattleysismörk

Lagt er til að stjórnvöld kanni hvort hækka megi skattleysismörk samgöngusamninga eða þá að afnema þau að fullu. Út frá rannsókn sem unnin var í tengslum við samgöngur starfsmanna hjá vinnustöðum í miðborg Reykjavíkur (Valur Elli Valsson, 2025) kom það fram að fjöldi vinnustaða miði veitingu samgöngustyrkja við skattleysismörkin, og að enginn vinnustaður veiti styrki umfram þessara marka. Á sama tíma þótti stórum hluta starfsfólks núverandi upphæð og fyrirkomulag samgöngusamninga ekki vera nægilega mikill hvati til að hafa áhrif á ferðavenjur þeirra. Með hærri skattleysismörkum eða afnámi þeirra gefst þeim vinnustöðum, sem vilja geta boðið upp á veglegri samgöngustyrki, tækifæri til að gera það og þá mögulega haft meiri áhrif á ferðavenjur starfsfólks síns.

Hagaðilar: SSH, Innviðaráðuneytið og Fjármálaráðuneytið.

Auka sveigjanleika

Lagt er til að ráðist verði í að breyta fyrirkomulagi samgöngusamninga á íslenskum vinnumarkaði. Leggja þarf áherslu á að gera samgöngusamninga fjölbreyttari og sveigjanlegri svo að einstaklingar hafi hvata til að ferðast sjálfbært, óháð því hvort ferðast sé með vistvænum hætti í 40% eða 80% tilfella. Lagt er til að miða frekar við svipað fyrirkomulag eins og með bílastæði, þar sem horft er til daglegrar notkunar en ekki mánaðarlegrar áskriftar. Með fjölbreyttara fyrirkomulagi styrkja er til dæmis átt við að vinnustaðir gætu flokkað það að fara samferða til vinnu sem vistvænan ferðamáta.

Hagaðilar: Innviðaráðuneytið og Fjármálaráðuneytið.

3.2.3.2 Draga úr umferð með fjarvinnu

Þegar covid-heimsfaraldurinn stóð yfir sáust skýr merki um áhrif fjarvinnu á bílaumferðina en umferð dróst mikið saman. Eftir faraldurinn er auðveldara fyrir einhvern hluta vinnandi einstaklinga að vinna heima. Ljóst er að fjarvinna er liður í því að draga úr álagi á umferðina og geta því vinnustaðir dregið úr umferð með því að hvetja starfsfólk að vinna heima nokkra daga í viku eða mánuði.

Lagt er til að hvetja fyrirtæki og stofnanir til að setja sér fjarvinnustefnu þar sem horft er sérstaklega til þess að fjarvinna sé liður í því að draga úr bílaumferð. Fjarvinnustefna gæti verið hluti af samgöngustefnu fyrirtækja (sjá nánar aðgerð 3.2.3.5).

Hagaðilar: Fyrirtæki og stofnanir.

3.2.3.3 Hvetja starfsmenn að vera samferða

Litlar upplýsingar eru til um hversu hátt hlutfall starfsmanna hjá sama vinnustað eru samferða. Í vinnustofu verkefnisins kom fram að tækifæri væru til þess að auka hlutfall starfsmanna sem eru samferða til og frá vinnu. Hjá stærri vinnustöðum þar sem starfsmannafjöldi er 100 eða fleiri þá eru meiri líkur á að starfsmenn búi í sama hverfi/sveitarfélagi sem geta verið samferða.

Þessi aðgerð snýr að því að skoða hvaða hvata, fræðslu eða leiðbeiningar þarf til að stuðlað sé að því að fleiri starfsmenn verði samferða. Dæmi um hvata er ef samgöngusamningar geta boðið upp á að umbuna starfsmönnum fyrir að vera samferða með skattfrjálsum greiðslum.

Hagaðilar: SSH, Umhverfis- og orkustofnun (Græn skref), Fjármálaráðuneytið

3.2.3.4 Auðvelda vinnustöðum að bjóða upp á fjölbreytta samgöngustyrki

Lagt er til að útfæra fræðslupakka til vinnustaða svo hægt sé að bjóða starfsfólki upp á fleiri tegundir styrkja en samgöngusamninga. Sem dæmi gætu starfsmenn fengið styrki til kaupa á rafmagnshjólum eða jafnvel fá styrki í formi máltíðar á vinnustöðum. Einnig eru dæmi um að vinnustaðir bjóði upp á nokkrar fríar ferðir með strætó og/eða deilirafskútu. Eftir því sem valkostirnir verða fleiri, því meiri líkur eru á því að fleiri geti nýtt sér samgöngustyrkina.

Hagaðilar: SSH, Umhverfis- og orkustofnun (Græn skref)

3.2.3.5 Afla betri gagna um ferðavenjur og stuðla að innleiðingu samgönguáætlana

Mikilvægt er að vinnustaðir mæli reglulega ferðavenjur starfsmanna og geti þannig mótað samgönguáætlun sem miðar að því að hvetja starfsmenn til að ferðast með vistvænum hætti til og frá vinnu. Lítið er til um opinber gögn ferðavenjur hjá starfsmönnum eða upplýsingar um samgönguáætlanir fyrirtækja, en yfirleitt er ekki kvöð um eftirfylgni samgönguáðgerða eða reglulega mælingu á ferðavenjum.

Lagt er til að skoðað verði betur hvernig stuðla má að því að vinnustaðir skoði samgöngumál sín með reglulegum hætti, setji sér samgöngustefnu og skoði leiðir til að hvetja starfsmenn að ferðast með vistvænum hætti. Lögð er áhersla á útfæra leiðir svo að vinnustaðir með 100+ starfsmenn setji sér samgöngustefnu.

Hagaðilar: SSH, Umhverfis- og orkustofnun (Græn skref), Innviðaráðuneytið

3.2.3.6 Skoða gjaldtöku við opinberar stofnanir og upplýsa betur um kostnað bílastæða

Líkt og í tilfelli menntastofnanna, þá er lagt til að skoðað sé að taka gjald fyrir notkun bílastæða á vinnustöðum á höfuðborgarsvæðinu þar sem horft er til reynslu hérlandis og erlendis. Lagt er til að skoða hvernig æskilegt er að útfæra gjaldskyldu við opinberar stofnanir og skrifstofur sveitarfélaga en hægt er að miða við að gjaldskylda sé innleidd fyrir starfstöðvar með yfir 50 eða 100 starfsmenn. Mælt er til þess að gjaldtakan miðist við daglega notkun í stað mánaðarlegrar áskriftar og að upphæðin sé ekki of há, svo allir hópar samfélagsins hafi áfram kost á að ferðast með bíl, en hægt væri, til að mynda, að miða gjaldtökuna við rekstrarkostnað

bílastæðanna. Í lok þessarar aðgerðar skal liggja fyrir útfærsla á innleiðingu gjaldskyldu við opinberar stofnannir.

Hagaðilar: SSH, Innviðaráðuneytið, atvinnuráðuneytið og fjármálaráðuneytið.

3.2.3.7 Stuðla að aðgengilegum samvinnurýmum utan höfuðborgarsvæðisins

Mikill fjöldi fólks ferðast daglega frá nágrannasveitarfélögum til og frá vinnu. Dæmi er um að fyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu leigi skrifstofuaðstöðu fyrir starfsmenn í nágrannasveitarfélögunum svo þeir þurfi ekki að ferðast til og frá höfuðborgarsvæðinu. Slíkar aðferðir geta einnig fækkað ferðum. Lagt er til að gerð sé úttekt á hvort og hvernig sameiginlegar vinnustöðvar hafa verið útfærðar í sveitarfélögum næst höfuðborgarsvæðinu sem og greint hvernig hægt sé að útfæra slíkar stöðvar svo þær nýtist íbúum til að fækka bílferðum til höfuðborgarsvæðisins.

Hagaðilar: SSH og sveitarfélögin Akranes, Vogar, Reykjanesbær, Hveragerði og Árborg, Atvinnumálaráðuneytið

3.2.4 Aðrar aðgerðir

Hér er yfirlit yfir aðrar aðgerðir sem stuðla að álagsdreifingu umferðar. Aðgerðirnar ná bæði til skóla og vinnustaða, sem og annarra þátta, sem mótaðar voru út frá vinnustofu og vinnslu verkefnisins.

3.2.4.1 Stuðla að aðgengi að deilibílum og -hjólum

Lagt er til að skoðað verði hvernig tryggja megir gott aðgengi að deilibíl- og hjólum við allar menntastofnanir og opinberar stofnanir s.s. góðan sýnileika, staðsetningu og þjónustusvæði núverandi deilisamgangna. Aðgengi að deilibílum og – hjólum sem hægt er að leigja við skóla og vinnu er mikilvægur liður í að auka sveigjanleika nemenda og starfsmanna að ferðast með vistvænum hætti til og frá skóla/vinnu.

Hagaðilar: Framhaldsskólar, Innviðaráðuneytið, SSH, rekstraraðilar í deilisamgöngum.

3.2.4.2 Hvetja eða verðlauna vinnustaði og skóla sem sýna árangur

Dæmi er um í gegnum tíðina að einstök samtök, fyrirtæki eða stofnanir standi sig mjög vel í að hvetja nemendur og/eða starfsfólk til að ferðast með vistvænum hætti og standi að aðgerðum til að byggja undir breyttar ferðavenjur. Lagt er til að árlega séu veitt verðlaun til vinnustaða eða menntastofnunnar sem standa sig sérstaklega vel að draga úr bílaumferð á höfuðborgarsvæðinu.

Hagaðilar: SSH

3.2.4.3 Skoða leiðir til að flýta fyrir forgangi Strætó í umferðinni

Ekki er hjá því komist að ítreka mikilvægi þess að strætó geti verið í forgangi í umferðinni. Rauður þráður í samráði verkefnisins var að starfsfólki og nemendum þykir ekki hægt að treysta

á strætó á í höfuðborginni á annatíma. Lagt er til að sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin, Strætó bs. og Betri Samgöngur ohf. leiti allra leiða til að flýta fyrir forgangi í strætó og standi að tímabundnum aðgerðum meðan beðið er eftir uppbyggingu Borgarlínu. Síðastliðið sumar var byggð strætóakrein á Kringlumýrarbraut sem er sú fyrsta í fullri lengd (þ.e. yfir 100 metra) í sjö ár í Reykjavík en árið 2017 voru byggðar strætóreinar á Miklubraut til austurs við Klambratún og Rauðagerði.

Hagaðilar: SSH, Strætó bs./Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu ohf., Betri samgöngur ohf. og Vegagerðin

3.2.4.4 Skoða hraðleiðir strætó

Í borgum erlendis tíðkast oft að til séu svokallaðar „express“ strætóleiðir sem aka aðeins á háannatíma. Þessar leiðir eiga það sameiginlegt að stoppa aðeins á megin stoppistöðvum og þannig stytta ferðatíma. Leið 55 er í raun dæmi um slíkt fyrirkomulag en leiðin ekur að mestu sömu leið og Leið nr.1 á anna tímum en stoppar á fáum stöðum – gæti því einnig verið tækifæri að skoða slíka útfærslu fyrir fleiri leiðir á höfuðborgarsvæðinu.

Hagaðilar: SSH, Strætó bs. og Vegagerðin

3.2.4.5 Stuðla að bættri stýringu bílastæða hjá sveitarfélögum

Stýring bílastæða getur haft jákvæð áhrif á umferðardreifingu. Í dag hafa Reykjavíkurborg, Hafnarfjörður og Akureyri sett sér stefnu við stýringu bílastæða. Lagt er til að öll sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu setji sér stefnu við stýringu bílastæða.

Hagaðilar: SSH

3.2.4.6 Bæta umferðarstýringu á stofnvegum

Meginleiðir um höfuðborgarsvæðið eru um stofnvegi þar sem fá eða engin umferðarljós eru á löngum köflum. Á anna tíma eru dæmi um að aksturslag ökumanna eitt og sér stuðli að umferðartöfum sem hægt væri að bæta með bættri umferðarstýringu. Í því felst helst skoðun á breytilegum hámarkshraða og ljósastýringu á aðreinum inn á stofnbrautir (e. ramp metering).

Hagaðilar: SSH og Vegagerðin

3.2.4.7 Bæta vinnuáðstöðu í landsbyggðarvögnum

Ávinningur getur falist í því að aðstaða í landsbyggðavögnum sé þannig að auðveldara sé fyrir farþega að vinna í vögnum á leið sinni til/frá höfuðborgarsvæðinu. Í því getur falist að rýmra sé milli nokkurra sætaraða svo hægt sé að vinna í fartölvu sem dæmi. Lagt er til að skoðað sé í samráði við Vegagerðina hvort það séu tækifæri til að bæta aðstöðu til vinnu í landsbyggðavögnum í framtíðinni.

Hagaðilar: SSH, Strætó bs. og Vegagerðin

4 HEIMILDASKRÁ

Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum (á.d.). *Ökutæki og innviðir*. Sótt þann 7. ágúst af slóðinni:

<https://www.co2.is/malaflokkar/s5-okutaeki-og-innvidir>

Betri Samgöngur (á.d.). *Flýti- og umferðargjöld á höfuðborgarsvæðinu*. Sótt þann 16. júní 2025 af

slóðinni: <https://betrisamgongur.is/flyti-og-umferdargjold-a-hofudborgarsvaedinu/>

Brown, J., Hess, D.B. & Shoup, D (2001). Unlimited Access. *Transportation* 28, 233–267.

<https://doi.org/10.1023/A:1010307801490>

Cairns, Sally & Sloman, L. & Newson, C. & Anable, Jillian & Kirkbride, A. & Goodwin, P.. (2004).

Smarter choices - changing the way we travel. The Influence of Soft Factor Interventions on Travel Demand. 2.

EFLA (2019). *Almenningssamgöngur – hvaða þættir skipta máli á höfuðborgarsvæðinu?* Sótt þann 19. júní 2025 af slóðinni:

[https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/almenningsamgongur_hofudborgarsv_thaettir_skipta_mali/\\$file/Almenningssamg%C3%B6ngur%20hva%C3%B0a%20%C3%BE%C3%A6ttir%20skipta%20m%C3%A1li%20%C3%A1%20h%C3%B6fu%C3%B0borgarsv%C3%A6%C3%B0inu.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/almenningsamgongur_hofudborgarsv_thaettir_skipta_mali/$file/Almenningssamg%C3%B6ngur%20hva%C3%B0a%20%C3%BE%C3%A6ttir%20skipta%20m%C3%A1li%20%C3%A1%20h%C3%B6fu%C3%B0borgarsv%C3%A6%C3%B0inu.pdf)

EFLA (2025). *Ferðavenjukönnun Tækniskólans 2025*. Unnið fyrir Skólastræti Tækniskólans ehf.

FÍB - Félag íslenskra bifreiðaeigenda (2025). *Rekstur bifreiða 2025*. Sótt þann 15. Janúar 2026 af

slóðinni: <https://www.fib.is/static/files/rekstrarkostnadur/rekstur-bifreida-januar-2025-bensin-og-rafbilar.pdf>

Gallup (2023). *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins, okt-nóv 2023*. Samgöngu- og

sveitarstjórnarráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin, Samgöngustofa og Isavia. Sótt þann 7. ágúst 2025 af slóðinni: https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/IRN/Ferdavenjukonnun-2022/4033670_HBS_280423.pdf

Græn skref (á.d.) *Græn skref*. Sótt þann 7. ágúst 2025 af slóðinni: <https://graenskref.is/graen-skref/>

Hafnarfjörður (2025). *Bíla- og hjólastæðastefna*. Aðalskipulag Hafnarfjarðar. Sótt þann 15. Janúar

2026 af slóðinni: <https://skipulagsgatt.is/files/32dbb265-daf8-4be3-80be-6daad52e4a46>

Hagstofa Íslands (á.d.) *Talnagrunnur – Mannfjöldi eftir byggðakörnum 1998-2025*. Sótt þann 19. október 2025 af slóðinni:

https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar_mannfjoldi_2_byggdir_Byggdakiarnar/MAN030101.px/

Háskóli Íslands (2025). *Frétt – Gjaldskylda hefst á bílastæðum Háskóla Íslands*.

<https://hi.is/frettir/gjaldskylda-hefst-a-bilastaedum-haskola-islands-18-agust>

Hopp (á.d.). *Fyrirtækjareikningar*. Sótt þann 26. júní 2025 af slóðinni: <https://support.hopp.bike/en/collections/187258-fyrirtækjareikningar>

Höskuldur Kröyer (2018). *Tilraunaverkefni með rafhjól í Reykjavík – Lokaskýrsla fyrir árið 2018*. Sótt þann 19. júní 2025 af slóðinni: https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/lokaskýrsla_rafhjol_2018_-_lokautgafa.pdf?fbclid=IwAR1JBQczmQwdGqfA2T2fNyRwJr49QvbgwLaJ87DZtNi-IJkYpD1PdOqZ6cU

Innviðaráðuneytið (2024). *Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins*. Sótt þann 18. júní 2025 af slóðinni: <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur/samgonguaaetlun/samgongusattmali-hofudborgarsvaedisins/>

ÍSí - Íþrótta- og Ólympíusamband Íslands (á.d. - A). *Hjólað í vinnuna – um okkur*. Sótt þann 18. júní 2025 af slóðinni: <https://hjoladivinnuna.is/um-hjolad/>

ÍSí - Íþrótta- og Ólympíusamband Íslands (á.d. - B). *Hjólum í skólann – um okkur*. Sótt þann 18. júní 2025 af slóðinni: <http://www.hjolumiskolann.is/um-hjolum/>

Parka (á.d.). *Bílastæði*. Sótt þann 20. júní 2025 af slóðinni: <https://parka.app/bilastaedi>

Reykjavíkurborg (2021). *Aðgerðaáætlun Reykjavíkurborgar í loftslagsmálum*. Sótt þann 7. ágúst 2025 af slóðinni: https://reykjavik.is/sites/default/files/rvik_loftslagsaaetlun2021-2025_final.pdf

Reykjavíkurborg (á.d. – C). *Bíla- og hjólastæðastefna*. Sótt þann 20. júní 2025 af slóðinni: <https://reykjavik.is/stefnur/bila-og-hjolaetaedastefna>

Reykjavíkurborg (2018). *Tillögur samstarfshóps Reykjavíkurborgar, Háskóla Íslands, Háskólans í Reykjavík, og Landspítala um bættar samgöngur í Vatnsmýrinni*. Sótt þann 16. júní 2025 af slóðinni: https://reykjavik.is/sites/default/files/svid_skjol/VEL/matsedlar/2018/vatmsmyri.pdf

Reykjavíkurborg (á.d. – A) *Vesturgata*. Sótt þann 20. júní 2025 af slóðinni: <https://reykjavik.is/vesturgata>

Reykjavíkurborg (á.d. – A) *Vitatorg*. Sótt þann 20. júní 2025 af slóðinni: <https://reykjavik.is/vitatorg>

Mbl.is (2023). *Frétt – Þykir ekki nógu „töff að hjóla*. Sótt þann 20. júní 2025 af slóðinni: https://www.mbl.is/frettir/innlent/2013/09/12/ykir_ekki_nogu_toff_ad_hjola/

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (á.d.) *Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu – nýir notendur*. Sótt þann 19. júní 2025 af slóðinni: <https://www.ssh.is/is/verkefni/soknaraaetlun/ahersluverkefni-soknaraaetlunar-2020-2024/almenningsamgongur>

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2025a). *Sóknaráætlun höfuðborgarsvæðisins*. Sótt þann 16. júní 2025 af slóðinni: https://www.ssh.is/static/files/soknaraaetlun/2025-2029/soknaraaetlun_hofudborgarsvaedisins_2025-2029.pdf

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2025b). *Hvítá-Hvítá*. Sótt þann 16. júní 2025 af slóðinni: https://www.ssh.is/static/files/Skyrslur/Soknaraaetlun2024/hvita-hvita_lokaeintak_16052025.pdf

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2024). *Innleiðing loftslagsstefnu höfuðborgarsvæðisins*. Sótt þann 7. ágúst 2025 af slóðinni: https://www.ssh.is/static/files/soknaraaetlun/2020-2024/Loftslagsstefna/loftslagsstefna_hofudborgarsvaedisins_tillogur_adgerda_mai_2024.pdf

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2015). *Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040*. Sótt þann 18. júní 2025 af slóðinni: https://eldri.ssh.is/images/stories/Hofudborgarsvaedid_2040/HB2040-2015-07-01-WEB_Undirritad.pdf

Skatturinn (2025). *Skattmat*. Sótt þann 18. júní 2025 af slóðinni: <https://www.skatturinn.is/einstaklingar/tekjur-og-fradraettir/skattmat/>

Strætó bs. (2018). *Efling almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu – tillögur til úrbóta*. Sótt þann 16. júní 2025 af slóðinni: <https://www.straeto.is/media/2021/10/mannvit-efling-almenningssamgangna-a-hofudborgarsvaedinu-tillogur-til-urbota.pdf>

Strætó bs. (2025). *Frétt – Þjónustuaukning strætó*. Sótt þann 20. ágúst 2025 af slóðinni: <https://www.straeto.is/notendaupplysingar/frettir/thjonustaukning-straeto-hefst-17-agust>

Stjórnarráð Íslands (á.d.). *Ferðavenjukönnun 2022*. Innviðaráðuneytið. Sótt þann 16. júní 2025 af slóðinni: <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur/samgonguaaetlun/ferdavenjukonnun-2022/#hofudborgarsvaedid>

Translink (án. dags). *U-Pass BC*. Sótt þann 16. júní 2025: <https://www.translink.ca/transit-fares/u-pass-bc>

Transport Canada (2004). *Universal Transit Passes in Canada*. Urban Transportation Showcase Program. Case Study 25. Sótt þann 5. ágúst 2025 af slóðinni: https://publications.gc.ca/collections/collection_2012/tc/T41-1-25-eng.pdf

Umhverfisstofnun (á.d.). *Loftslagsmarkmið*. Sótt þann 5. ágúst 2025 af slóðinni: <https://ust.is/umhverfisstofnun/innra-umhverfisstarf/loftslagsmarkmid/>

Valur Elli Valsson (2025). *Workplace support for sustainable commuting: Case study of central Reykjavík*. Sótt þann 19. júní 2025 af slóðinni: <https://kth.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1967986&dswid=1681>

Vegagerðin (á.d.). *3 lykilteljar á höfuðborgarsvæðin 2026*. Sótt þann 20. Febrúar 2026 af slóðinni: <https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/gagnasafn/umferdartolur/tolfraedi-umferdar/3-lykilteljarar-a-hofudborgarsvaedinu-2025>

WSDOT (2017). CTR partnerships help people and the transportation system. Sótt þann 20. september 2025 af slóðinni: https://app.leg.wa.gov/ReportsToTheLegislature/Home/GetPDF?fileName=2017CTR_Report_cc6e5f5a-b10f-44b7-8304-fd65ba28133f.pdf