



BÍLASTÆÐALAUSNIR FRAMTÍÐAR – VIÐHORF SAMFÉLAGSINS

Byggt á viðtölum við fasteignapróunaraðila,
fasteignasala, bankastarfsmenn og íbúa á
þéttingarreitum

September 2026



Reykjavík

24550

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	14.09.2026	HS/HT	BS/ÁÓ	BS

Unnið af:

Herdís Sigurgrímsdóttir og Herdís Tómasdóttir
VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

**Unnið fyrir Reykjavíkurborg, með stuðningi Evrópusambandsins
og NetZeroCities.**

**Reykjavík**

Funded by
the European Union

**NET
ZERO
CITIES**

Efnisyfirlit

1	Inngangur – um verkefnið	3
2	Samantekt	4
3	Viðhorf til bílastæða í ljósi sögunnar	6
4	Fagaðilar á fasteignamarkaðinum	8
4.1	Fyrirkomulag viðtalsrannsóknar við fagaðila	8
4.2	Niðurstöður	8
4.2.1	<i>Viðhorf í samfélaginu og fagaðila byrja að breytast</i>	8
4.2.2	<i>Bílastæði þykja forsenda íbúðasölu</i>	9
4.2.3	<i>Gagnrýni á stefnu: of strangt, of hratt</i>	11
4.2.4	<i>Þróunaraðilar ekki fráhverfir öðru bílastæðafyrirkomulagi</i>	12
4.2.5	<i>Bílastæðaleiga: betri nýting og sveigjanleiki</i>	13
4.2.6	<i>Fæðing og vaxtarverkir leigumóðels</i>	13
4.2.7	<i>Réttlát umskipti: félagsleg áhrif stefnunnar</i>	14
4.2.8	<i>Þröngar skorður við íbúðabyggð getur haft ruðningsáhrif á bílastæðum verslunar og þjónustu</i>	14
5	Viðhorf íbúa til bílastæðalausna	15
5.1	Fyrirkomulag viðtalsrannsóknar við íbúa	15
5.2	Niðurstöður	16
5.2.1	<i>Nálægð við miðsvæði meginástæða búsetuvals</i>	16
5.2.2	<i>Mikilvægi þess að hafa val um ferðamáta</i>	17
5.2.3	<i>Bílakjallari sem veitir öryggi og frelsi</i>	18
5.2.4	<i>Aðgengi hefur bein áhrif á ferðamáta og hreyfanleika</i>	19
5.3	Lærdómur af íbúaviðtölum	21
6	Niðurstöður viðtalsrannsóknar	22
6.1	Aðgengi að bílastæði og breytt viðhorf	22
6.2	Bílastæðaviðmið og aðrir samgöngukostir	22
6.3	Búsetuval, bílaeign og ferðavenjur	22
6.4	Kostnaður, rekstur og nýting bílastæða	23
6.5	Svæðisbundin og félagsleg áhrif	23
6.6	Takmarkanir og næstu skref	23
7	Heimildaskrá	25

1 Inngangur – um verkefnið

Þessi skýrsla er ein af fjórum skýrslum og minnisblaði sem taka saman niðurstöður verkefnisins *Enabling City Transformations (ECT): Developing the Future of the Climate Neutral City*. Verkefnið var unnið í samstarfi Reykjavíkurborgar og VSÓ Ráðgjafar, með faglegri aðstoð NetZeroCities og fjármagnað af Evrópusambandinu í gegnum styrk sem Reykjavíkurborg fékk aðgang að á grundvelli loftslagsborgarsamnings borgarinnar.

ECT-verkefnið tengist markmiðum Reykjavíkurborgar um kolefnishlutlausla borg og þeirri umbreytingu sem þarf að eiga sér stað til að þeim verði náð. Samgöngur og ferðavenjur eru mikilvægur þáttur í þeirri þróun og ráðast meðal annars af skipulagi borgarinnar, aðgengi að ólíkum ferðamátum og hvötum sem hafa áhrif á ferðamátaval. Í verkefninu var sérstaklega horft til hlutverks bílastæða í þessu samhengi, enda getur framboð, staðsetning og útfærsla þeirra haft áhrif á ferðavenjur, landnotkun, uppbyggingu og kolefnisspor. Markmið verkefnisins var að auka þekkingu á þessum tengslum, vinna greiningar og leggja fram tillögur að verkfærum sem geta nýst Reykjavíkurborg við áframhaldandi stefnumótun. Viðfangsefnið var skoðað frá ólíkum sjónarhornum, meðal annars út frá reynslu og viðhorfum hagaðila, stefnumótun og stjórnækjum sveitarfélaga á norðurlöndum og umhverfisáhrifum mismunandi bílastæðalausna. Verkpættir verkefnisins tengjast innbyrðis og mynda saman grunn að ráðleggingum um áframhaldandi stefnumótun á sviði ferðavenju- og bílastæðamála.

Afrakstur verkefnisins er tekinn saman í fjórum skýrslum og minnisblaði:

- *Stefnumótun um breyttar ferðavenjur – greining á stefnu Reykjavíkurborgar og samanburður við norrænar borgir*: Heimildarýni á því hvernig mismunandi stefnur um bílastæði geta verið innleiddar með ólíkum hætti og rýni á gögnum sem liggja fyrir um áhrif á ferðavenjur. Greining á stefnu Reykjavíkurborgar um breyttar ferðavenjur og hlutverki bílastæðastefnu í því samhengi. Stefna Reykjavíkurborgar er borin saman við nálgun tveggja norrænna borga á svipaðri breiddargráðu, Þrándheims í Noregi og Umeå í Svíþjóð.
- *Bílastæðalausnir framtíðar – viðhorf samfélagsins*: Greining á viðhorfum til bílastæðalausna og breyttra ferðavenja, byggð á viðtölum við fasteignaþróunaraðila, fasteignasala, bankastarfsmenn og íbúa á þéttingarreitum. Markmiðið er að varpa ljósi á reynslu og sjónarmið ólíkra aðila og hvernig fyrirkomulag bílastæða getur haft áhrif á uppbyggingu, búsetu og ferðavenjur.
- *Bílastæðahús sem samgöngumiðja og kolefnisspor bílastæðalausna - Framtíðarhorfur og möguleikar bílastæðalausna*. Skoðuð er þróun í notkun bílastæðahúsa og hvernig þau hafa fengið nýtt hlutverk í skipulagi hverfa sem samgöngumiðja (e. mobility hub). Borið var saman kolefnisspor bílastæðahúss og bílakjallara. Einnig hvernig hringrásarhús geta haft áhrif á nýtingu bygginga sem og áskoranir sem oft liggja fyrir við hönnun bílakjallara.
- *Ferðavenjuspilið*: Minnisblað og gögn sem útskýra *Ferðavenjuspilið*, einfalt vinnustofumódel sem er sett upp og kynnt sem borðspil, þar sem þátttakendur eiga að velja saman aðgerðir til þess ná markmiði um breyttar ferðavenjur. Markmið spilsins er bæði að stýra umræðum, rannsaka viðhorf fólks til aðgerða en einnig er hægt að nýta það sem hluta af fræðslu og vitundarvakningu.
- *Ráðleggingar um stefnumótun um breyttar ferðavenjur*: Samantekt á helstu niðurstöðum verkefnisins þar sem dregnar eru saman ráðleggingar sem byggja á rannsóknum, greiningum og öðrum verkþáttum ECT-verkefnisins. Ráðleggingunum er ætlað að nýtast við áframhaldandi stefnumótun Reykjavíkurborgar um breyttar ferðavenjur og bílastæðamál.

2

Samantekt

Í þessari skýrslu er fjallað um viðhorf fagaðila og íbúa til bílastæðalausna við nýja íbúðauppbýggingu og hvernig fyrirkomulag bílastæða tengist fasteignapróun, búsetuvali og ferðavenjum. Viðtalsrannsóknin fór fram í tveimur áföngum. Í maí 2025 voru tekin viðtöl við fagaðila sem störfuðu við fasteignapróun, fasteignasölu og bankastarfsmenn. Í apríl og maí 2026 voru tekin viðtöl við 16 íbúa á þremur nýlegum þéttingarreitum í Reykjavík. Fyrri hluti rannsóknarinnar beindist einkum að eftirspurn eftir bílastæðum, áhrifum þeirra á söluvænleika íbúða og mismunandi kostum við uppbyggingu, fjármögnun og rekstur bílastæða. Síðari hlutinn beindist að ástæðu búsetuvals íbúa, ferðavenjum þeirra og reynslu af ólíkum bílastæðalausnum. Með því að leiða saman þessi sjónarhorn fæst heildstæð mynd af því hvernig bílastæði eru metin af þeim sem þróa, fjármagna og selja íbúðarhúsnæði og þeim sem þar búa.

Helstu niðurstöður rannsóknarinnar eru eftirfarandi:

- **Sveigjanlegur aðgangur að bílastæðum fremur en eignarhald**

Aðgangur að bílastæði þegar þörf krefur, virðist skipta bæði íbúa og fagaðila á fasteignamarkaði meira máli en eignarhald á tilteknu stæði. Viðhorf íbúa til leigustæða voru almennt jákvæð og fasteignasalar töldu kaupendur í auknum mæli hafa vanist því að bílastæði væru seld eða leigð sérstaklega. Sveigjanlegt fyrirkomulag getur gert heimilum kleift að laga aðgang að stæði að breyttum þörfum og komið í veg fyrir að þau beri kostnað af stæði sem þau nýta ekki.

- **Betri nýting með leigu og samnýtingu stæða**

Leigufyrirkomulag getur skapað meiri möguleika á samnýtingu en þegar stæði eru bundin við tiltekna íbúðir. Tækifæri til samnýtingar eru einkum á svæðum með blandaðri byggð, þar sem íbúar, starfsfólk og viðskiptavinir geta nýtt sömu stæði á mismunandi tímum sólarhrings. Samkvæmt viðtölum við fulltrúa banka hafa fasteignafélög sýnt áhuga á rekstri bílastæðahúsa, sérstaklega á miðlægum svæðum þar sem góð nýting getur styrkt rekstrargrundvöll þeirra. Líta mætti í auknum mæli á bílastæði sem sameiginlega innviði sem unnt er að stýra og samnýta fremur en að binda hvert stæði við einn notanda til lengri tíma.

- **Aðrir ferðamátar eflir samhliða breytingum á bílastæðaframboði**

Miðlæg staðsetning leiðir ekki sjálfkrafa til breyttra ferðavenja. Gæði göngu- og hjólaleiða, nálægð við þjónustu og áreiðanleiki almenningssamgangna ráða miklu um hvort fólk geti og vilji draga úr bílanotkun. Takmörkun bílastæða ætti því ekki að vera einangruð aðgerð heldur þarf hún að haldast í hendur við tímasettar umbætur á öðrum samgöngukostum. Nærumhverfið þarf að styðja við öruggar, þægilegar og skilvirkar ferðir án bíls svo að miðlæg staðsetning skili sér í breyttum ferðavenjum.

- **Ferðafrelsi og raunverulegt val um ferðamáta**

Minni bílanotkun fól að mati viðmælenda ekki endilega í sér að vera alfarið án bíls. Margir höfðu valið miðlæga búsetu til að geta gengið, hjólað eða notað almenningssamgöngur oft en vildu jafnframt hafa aðgang að bíl fyrir ferðir sem erfitt var að leysa með öðrum hætti. Stefnumótun um breyttar ferðavenjur ætti því fremur að miða að því að auka raunverulegt val fólks og draga úr nauðsyn daglegrar bílanotkunar en að gera ráð fyrir að íbúar miðlægra svæða verði alfarið bíllausir.

- **Bílastæðalausnir sniðnar að staðsetningu og þörfum íbúa**

Eftirspurn eftir bílastæðum er ekki einsleit. Viðtöl við fasteignasala og þróunaraðila benda til þess að erfiðara sé að selja stærri og dýrari íbúðir án tryggs aðgangs að stæði og að eldri kaupendur leggi almennt meiri áherslu á bílastæði en yngri kaupendur. Viðtöl við íbúa sýna á sama tíma að fyrirkomulag bílastæða getur vegið minna við búsetuval þegar gott aðgengi er að þjónustu, störfum og fjölbreyttum samgöngukostum. Bílastæðaviðmið ættu því að geta tekið mið af staðsetningu, íbúðasamsetningu, væntanlegum íbúahópum og aðgengi að öðrum ferðamátum.

- **Félagsleg áhrif bílastæðastefnu**

Í viðtölunum komu fram áhyggjur af því að stæðislausar íbúðir væru gjarnan minni eða ódýrari og að leiguíbúðum fylgdu síður bílastæði en eignaríbúðum. Takmörkuð gögn liggja þó fyrir um félagslega dreifingu þessara áhrifa. Ekki er sjálfgefið að tekjulægri heimili eða leigjendur hafi minni þörf fyrir bíl, enda getur þörfin ráðist af vinnutíma, staðsetningu og fjölda vinnustaða eða þörf fyrir að flytja verkfæri og búnað. Rannsaka þarf hvernig kostnaður og breytingar á aðgangi að bílastæðum dreifast milli samfélagshópa svo að stefnubreytingar bitni ekki sérstaklega á þeim sem hafa takmarkaða möguleika á að breyta ferðavenjum sínum.

- **Áhrif bílastæðaviðmiða á nærumhverfið**

Takmarkað framboð bílastæða innan nýrra uppbyggingarreita getur aukið eftirspurn eftir stæðum á nærliggjandi götum og við verslun og þjónustu. Viðmælendur lýstu óánægju nágranna og fyrirtækja þegar íbúar nýttu stæði sem ætluð voru öðrum notendum. Gögn rannsóknarinnar nægja ekki til að staðfesta umfang slíkra ruðningsáhrifa, en frásagnirnar benda til þess að meta þurfi bílastæðaframboð og stýringu út frá stærra svæði en einstökum byggingarreit. Jafnframt þarf að fylgjast með áhrifum gjaldtöku, tímamarka og annarra stýringaraðgerða á íbúa, fyrirtæki og viðskiptavinum.

- **Uppbygging sameiginlegra bílastæðahúsa**

Þróunaraðilar töldu almennt ekki nauðsynlegt að bílastæði væru eignarstæði í bílakjallara undir hverri byggingu. Sex af átta þróunaraðilum lýstu jákvæðri eða opinni afstöðu til bílastæðahúsa, en bentu jafnframt á hindranir á borð við óvissu um rekstur, fjármögnun, tímasetningu og kjör íbúa. Skipulagsbreytingar geta auk þess tafið framkvæmdir og aukið fjármagnskostnað. Til að greiða fyrir uppbyggingu sameiginlegra bílastæðahúsa þarf að gera ráð fyrir þeim snemma í skipulagsferlinu og skýra fyrirkomulag uppbyggingar, rekstrar, aðgangs og gjaldtöku.

3 Viðhorf til bílastæða í ljósi sögunnar

Bílastæði hafa verið umdeilt álitamál í tæp 100 ár, eða allt frá því bílum fór að fjölga á götum bæjarins. Fyrstu umfjöllunina er að finna í dálkinum Dagbók í Morgunblaðinu 22. desember 1929. Þar er sagt frá því að bæjarnefnd hafi fundað um það „hvar ætla eigi bílum stæði á götum og torgum bæjarins“ („Dagbók“, 1929, bls. 6). Hálfu öðru ári síðar, í Lesbók Morgunblaðsins 28. júní 1931, er fjallað um vandamálin sem fylgja bílaumferð og rýmisþörf kyrrstæðra bíla og baráttu yfirvalda til að koma skikki á stjórnleysið. Greinarhöfundurinn, sem skrifar undir upphafsstöfunum G.H., lýsir því að „stanslaus straumur“ af bílum fylli götur og geri umferð „erfiða og hættulega“ (G.H., 1931, bls. 2).

Við þetta bættist að einhvers staðar þurftu þessir fyrirferðarmiklu vagnar að standa að deginum og geymast á næturnar, en þeim hafði hvergi verið ætlaður staður í skipulagi bæjanna.

Það hefur víst víðast gengið eins og í Reykjavík, að fyrst hrófuðu menn upp alls konar lítilfjörlegum skútum yfir bílana, ef nokkur blettur var fánlegur til þess, en bæjarstjórnir og byggingarnefndir reyndu þó fljótt að koma þessum straumi í fastan farveg og finna ráð til þess að sjá bílunum borgið. (G.H., 1931, bls. 2)

Frá því á sjöunda áratug síðustu aldar var greiðfærni einkabílsins í forgangi í skipulagsmálum Reykjavíkurborgar. Í *Aðalskipulagi Reykjavíkur 1962-1983* var lögð áhersla á að greiða leið einkabílsins með sundurgreiningu gatnakerfisins, þannig að umferð ætti greiða leið eftir hraðbrautum en greindist síðan eftir tengibrautum milli hverfa og safnbrautum inn í hverfi. (Sveitarstjórnarmál, 1966).

Árið 1962 voru 103 fólksbílar á hverja þúsund íbúa og í forsögn aðalskipulagsins var gert ráð fyrir að hlutfallið yrði komið í 330 á hverja þúsund árið 1983 (Sveitarstjórnarmál, 1966). Þegar eldri hverfi höfuðborgarinnar byggðust upp var algengt að bílum væri lagt í götustæði. Með uppbyggingu fjölbýlishúsa frá sjöunda áratugnum varð hins vegar algengara að gera ráð fyrir afmörkuðum bílastæðum á lóðum þeirra.

Bílunum hélt áfram að fjölga og rýmisþörfin jókst. Eftir því sem bílum fjölgaði jókst rýmisþörf vegna bílastæða. Með tímanum varð algengara að koma bílastæðum fjölbýlishúsa fyrir í bílajakjöllurum með innangengi fyrir íbúa. Í *aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030* fékk þessi nálgun stuðning í opinberri bílastæðastefnu:

Lögð er áhersla á að bílastæði í miðborginni og á lykilþróunarsvæðum verði neðanjarðar, inni í byggingum eða með þeim hætti að sem minnst röskun verði á götumyndinni. (Reykjavíkurborg, 2014, bls. 29)

Frá aldamótum hefur enda grundvallarhugsun um samgönguskipulag tekið róttækum breytingum, frá því að nálgast samgöngur sem tæknilegt innviðamál, með megináherslu á greiðfærni bílaumferðar, yfir í breiðari nálgun á hvernig leysa megí ferðapörf samfélagsins á sem sjálfbærastan hátt (Banister, 2008). Viðhorf til bílastæðamála eru einnig að breytast bæði í fræðaheiminum og í stefnumótun, eins og sjá má í ágættri samantekt Litmans (2019).

Gamla bílastæðaviðhorfið	Nýja bílastæðaviðhorfið
„Bílastæðavandamál“ þýðir: of fá bílastæði.	„Bílastæðavandamál“ getur þýtt of fá bílastæði, léleg stýring á bílastæðum, lélegar upplýsingar og önnur vandamál sem hljóta af bílastæðum.
Því fleiri stæði, því betra.	Of mikill fjöldi stæða getur verið jafnskaðlegur og bílastæðaskortur.
Bílastæði eiga alla jafna að vera ókeypis. Fjármögnun bílastæða ætti alla jafna að vera óbein, gegnum skatt eða leigu.	Notandi bílastæðis á að bera kostnaðinn.
Fyrstur kemur, fyrstur fær.	Það ætti að stýra aðgengi að bílastæðum í þágu forgangshópa.
Bílastæðakröfur og- viðmið ættu að vera fastar, án undanþágu eða sveigjanleika	Bílastæðakröfur og- viðmið ættu að taka mið af aðstæðum og túlkast sveigjanlega.
Hefðbundnar lausnir eru ákjósanlegar.	Hvetja ætti til nýsköpunar og nýrra lausna. Ef aðgerðir reynast illa, eru það þó verðmætar upplýsingar.
Bílastæðastjórnun ætti einungis að nýta þar sem er of dýrt að fjölga stæðum.	Bílastæðastjórnun ætti að nýta víða, til þess að auka nýtni og koma í veg fyrir bílastæðavandamál.

Tafla 3.1 Gamla og nýja bílastæðamódelið. Heimild Litman (2019).

Árið 2024 er bílaeign á Íslandi ein sú hæsta í Evrópu, rétt um 640 fólksbílar á hverja þúsund íbúa (Eurostat, 2026). Íbúar í Reykjavík og á Seltjarnarnesi telja að hæfilegur fjöldi bílastæða við íbúð sé að meðaltali tæp 2 stæði á íbúð. Þó allnokkur munur sé á milli hverfa eru einungis fáir sem svara því til að hæfilegt sé að ekki fylgi bílastæði með íbúð (Húsnæðis- og mannvirkjastofnun, 2026).

Þrátt fyrir aukna áherslu á þéttingu byggðar og fjölbreyttari ferðamáta síðasta áratug er bílaeign enn mjög sterk samfélagsleg venja á Íslandi og líta margir á aðgengi að bíl sem grundvallar lífsgæði. Á sama tíma má sjá merki um breytt viðhorf, sérstaklega á miðlægum svæðum, þar sem hluti íbúa velur sér búsetu með það að markmiði að geta gengið, hjólað eða notað almenningssamgöngur í auknum mæli. Bílastæði eru því hluti af stærri umræðu um jafnvægi milli aðgengis að bíl og möguleika fólks til að geta dregið úr bílanotkun (Heinonen o.fl., 2021).

Niðurstöður rannsóknarverkefnis, sem einnig hefur fengið fjármögnun í gegnum loftslagsborgarsamning Reykjavíkurborgar, gefa til kynna að jafnvel þeir sem að jafnaði ganga, hjóla eða taka strætó velji samt sem áður margir hverjir að eiga bíl (Reykjavíkurborg, 2026). Sú ástæða sem flestir gefa upp fyrir bílaeigninni er sú að geta sinnt erindum eins og að fara í Sorpu eða sækja verslun og þjónustu í bílmiðuðum hverfum (t.d. fara í IKEA). Þeir sem vistvænastar ferðavenjur hafa, telja sig þannig geta lifað daglegu lífi án bílsins en að endrum og sinnum þurfi að grípa til bílsins fyrir þarfir sem ekki er auðvelt að sinna á strætó (Reykjavíkurborg, 2026).

Í stuttu máli hefur einkabílum fjölgað gífurlega í umhverfi okkar og geymsla einkabíla við íbúðarhús fengið sífellt stærri virðingarsess og viðameiri umgjörð. Í viðtölum verkefnisins kom fram að aðeins lítil hluti kaupenda gæti hugsað sér að kaupa íbúð án aðgengi að bílastæði. Íbúar lýstu þeim gæðum sem fælust í að geta gengið að bílnum hlýjum, þurrum og snjólausum.

4 Fagaðilar á fasteignamarkaðinum

4.1 Fyrirkomulag viðtalsrannsóknar við fagaðila

Fyrri hluti þessarar rannsóknar fól í sér viðtöl við fagaðila sem þekkja fasteignamarkaðinn frá ýmsum hliðum, gegnum fasteignapróun, fasteignasölu eða fjármögnun fasteignaverkefna. Tekin voru viðtöl við einn og einn aðila í einu, þar sem einn til tveir fulltrúar þess aðila sátu fyrir svörum. Leitast var við að tala við aðila sem höfðu reynslu af þéttingarverkefnum við samgöngu- og þróunarása.

- Átta þróunaraðilar sem hafa unnið á þróunarreitum í Reykjavík og/eða við samgöngu- og þróunarása í nágrennasveitarfélögum.
- Starfsfólk á fyrirtækjasviði tveggja viðskiptabanka.
- Þrír fasteignasalar sem hafa selt íbúðir á þróunarreitum í Reykjavík.

Viðtalsbeiðnir voru sendar til fleiri aðila en ekki gáfu fleiri kost á sér. Viðtölin voru hálfstöðluð eftir flokkum viðmælenda. Viðtöl við fasteignasala snerust fyrst og fremst um að kanna þeirra sýn á það hver viðhorf íbúðakaupenda til bílastæða væru nú og hvort og þá hvernig þau hefðu breyst. Einnig var snert á þessu viðfangsefni í viðtölum við þróunaraðila en þar var einnig fjallað um mat þróunaraðilanna á mismunandi formi og fyrirkomulagi bílastæða, hvort þeir hefðu metið möguleikann á því að byggja bílastæðahús, frekar en bílakjallara, og einnig hvort leigufyrirkomulag bílakjallara hefði komið til greina, frekar en eignarstæði. Í viðtölum við bankastarfsmenn var meðal annars spurt um það hvort bílastæðaviðmið, -form eða -fyrirkomulag hefðu á einhvern hátt áhrif á ákvarðanatöku um lánveitingar. Einnig var spurt út í þróun bílastæðaleigu sem viðskiptahugmyndar og viðskiptaumhverfis á Íslandi.

Vert er að taka fram að viðtölin voru tekin sumar og haust 2025. Þegar þetta er skrifað, sumarið 2026, hafa aðstæður á húsnæðismarkaði gjörbreyst. Við lesturinn þarf að hafa í huga hvenær viðtölin voru tekin.

4.2 Niðurstöður

4.2.1 Viðhorf í samfélaginu og fagaðila byrja að breytast

Í viðtölum kom fram að viðhorf kaupenda hefði smátt og smátt breyst síðustu ár. Kaupendur hafi áður fyrr gert ráð fyrir því að bílastæði fylgdu með íbúð, án þess að þyrfti að semja eða borga sérstaklega fyrir það. Þetta hafi breyst í nokkrum skrefum á síðustu ca. 14 árum, með fjölbýlisverkefnum þar sem skorið er á tengslin milli íbúðar og bílastæðis, þau annað hvort seld sem sjálfstæðar einingar eða leigð.

Út frá samtölunum teiknaðist eftirfarandi gróf tímalína:

Tafla 4.1: Þróun útfærslu bílastæðalausna og viðhorfa kaupenda, byggt á viðtölum við fasteignasala og þróunaraðila.

Ártal	Útfærsla bílastæða	Viðhorf
Fyrir 2014	Bílastæði fylgdu iðulega með við íbúðakaup. Ekki þurfti að taka sjálfstæða ákvörðun um bílastæði. Oftast merkt stæði, þar sem íbúar gátu lagt á sama stað í hvert skipti.	Kaupendur gerðu ráð fyrir því að bílastæði fylgdu með íbúð án þess að sérstaklega þyrfti að semja um eða borga fyrir það.
2014	Fyrsta verkefnið þar sem bílastæði voru seld sér, ekki innifalin við íbúðakaup. Ennþá sérmerkt stæði þar sem íbúar gátu lagt á sama stað í hvert skipti.	Kaupendum brá, fannst sérstakt að þurfa að borga sérstaklega fyrir bílastæði.
2019	Fyrsta verkefnið þar sem bílastæði voru ekki seld, heldur leigð. Ekki sérmerkt stæði, nema í undantekningartilfellum.	Kaupendum brá, fannst sérstakt að þurfa að borga sérstaklega – og mánaðarlega – fyrir stæði.
2022	Fyrsta verkefnið þar sem bílastæði voru til sölu en seldust illa.	Margir kaupendur ákváðu að vera án bílastæðis í kjallara, þó það stæði þeim til boða. Sérstaklega ungir kaupendur og þeir sem keyptu minnstu íbúðirnar afþökkuðu stæði.
2025 – Tímasetning viðtala	Aðskilnaður stæðis og íbúðar er sífellt algengari.	Kaupendur hafa vanist hugmyndinni um að kaup eða leiga á stæði sé sérstök ákvörðun. Aðalatriðið í þeirra huga er að það sé stæði möguleiki á stæði.

Að sögn fasteignasala hafa flestir kaupendur í dag vanist hugmyndinni um að stæði séu seld sér eða til leigu. Þeir sögðu að fólk kippi sér ekki upp við það lengur að bílastæði væru seld sér eða til leigu; það mikilvægasta væri að það væri aðgengi að bílastæðum.

„Almennt er það í lagi ef verðið á mánaðarleigu er í lagi. Það virðist mjög misjafnt. Ég hef séð frá 15 þúsundum upp í 75 þúsund á mánuði.“ (Fasteignasali)

Nokkrir viðmælendur höfðu þá reynslu úr nýrri verkefnum, að færri íbúar en búist var við tryggi sér stæði til leigu eða eignar. Viðmælendur í þessum hluta verkefnisins vissu ekki fyrir víst hver ástæðan væri fyrir því að sumir veldu að tryggja sér ekki bílastæði samtímis íbúðinni. Í vangaveltum þeirra komu þó upp þrjár mögulegar útskýringar:

- Að fólk lifði bíllausum lífsstíl.
- Treyst væri á götustæði í nágrenninu.
- Fólk kaupir íbúð og setur beint í útleigu, sérstaklega ungt fólk að kaupa fyrstu eign. Ef það sæi ekki fram á að búa þar sjálft væri minni hvati til að kaupa stæði.

4.2.2 **Bílastæði þykja forsenda íbúðasölu**

Í viðtölum við fasteignapróunaraðila kom fram nokkur til mikil óánægja með bílastæða-stefnu Reykjavíkurborgar, nánar tiltekið þann hluta hennar sem takmarkar fjölda bílastæða við ný fjölbýlishús. Bæði fasteignasalar og þróunaraðilar sögðu formið á bílastæðunum skipta minna máli; aðalmálið væri að stæði væru fyrir hendi. Sá sem dýpst tók í árinna líkti stæðislausum íbúðum við það að afhenda kaupendum íbúðir án salernis.

Þó voru fleiri sem sögðu að stæðislausar íbúðir seldust líka, þó eitthvað dræmar og alls ekki yfir ákveðinni stærð.

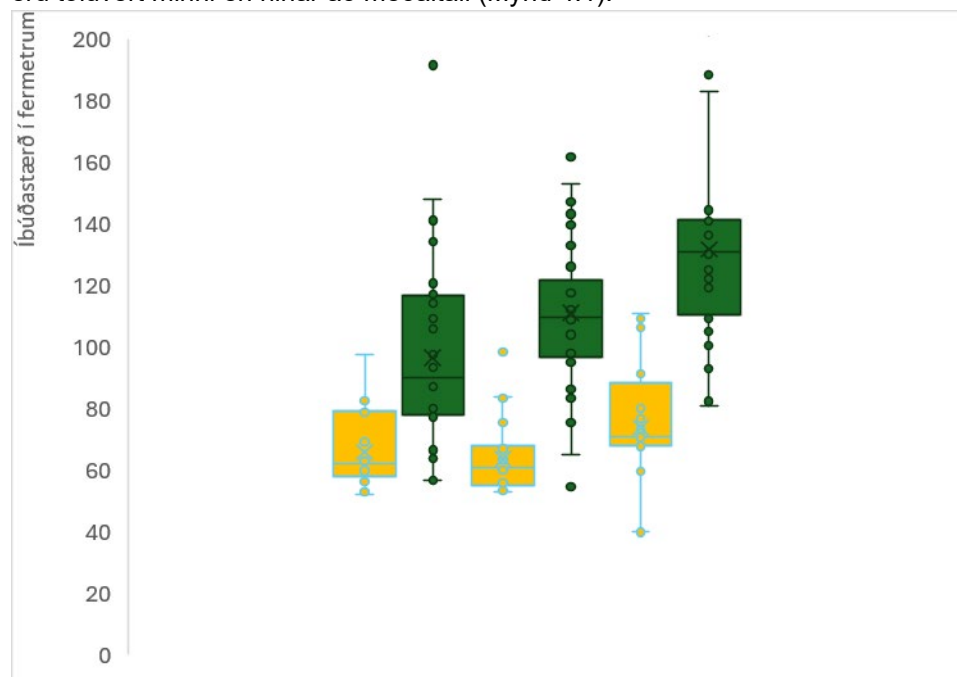
Fleiri tóku í sama streng og nefndu stærðarþröskuld á bilinu 80 til 100 fermetra, eða verðþröskuld við um 80-90 milljónir króna. Erfitt væri að selja íbúðir sem væru yfir þessum þröskuldum án þess að aðgengi væri að bílastæði.

Bæði próunaraðilar og fasteignasalar sögðu það hafa áhrif á sölu hvort bílastæði fylgdi með. Tregðan til að kaupa stæðislausar íbúð væri mikil hjá eldri kaupendum en yngri kaupendur væru frekar til í að kaupa íbúðir án stæða. Einnig virðast stærð og verð hafa áhrif.

„Ef þú ert með 10 kaupendur í kringum þrítugt þá eru þeir sem hafa mikinn áhuga á stæði og sjö sem eru til í að íhuga að kaupa íbúð án stæðis. Yfir fimmtugt snýst þetta við. Þá eru sjö sem þæla mikið í stæði en þeir sem væru tilbúnir að sleppa því. Við seljum fólki yfir sextugu nánast ekki íbúð nema henni fylgi stæði í bílakjallara. Þau nenna ekki að fara út að skafa.“ (Fasteignasali)

„Bílastæðalausnir íbúðirnar hafa ekkert endilega selst neitt verr. En það eru bara 50-70 fermetra íbúðir sem er hægt að selja án stæðis. Það þýðir ekki að selja 120 fermetra íbúð án stæðis.“ (Fasteignasali)

Lausleg skoðun á bílastæðum eftir stærð íbúða staðfestir það að stæðislausu íbúðirnar eru töluvert minni en hinar að meðaltali (Mynd 4.1).



Mynd 4.1: Stærðardreifing íbúða á þremur þéttingarreitum í Reykjavíkurborg eftir því hvort eignarstæði fylgir íbúð. Gul kassarit sýna íbúðir án eignarstæða og græn kassarit íbúðir með eignarstæði.

Aðilar í fasteignapróun sögðu bílastæði ekki skila gróða, nema að því leyti að þau liðkuðu fyrir sölu. Að öðru leyti væru próunaraðilar heppnir að fá upp í kostnað. Aðspurðir um hver byggingarkostnaður væri per stæði nefndu próunaraðilar tölur á bilinu 4-10 milljónir; algengast var verðbilið 7-8 milljónir króna á stæði í bílakjallara. Söluverð á stæði við nýbyggingar var á svipuðu róli. Lægsta verð sem var nefnt var 5 m.kr. og það hæsta 10 m.kr.

Þess eru dæmi að endursöluverð stakra bílastæða sé allnokkuð hærri. Hæsta endursöluverð á stöku bílastæði sem nefnt var 25 milljónir króna. Hins vegar fundust ekki

gögn sem geta sagt nokkuð um söluverð eða endursöluverð bílastæða. Því er ekki hægt að vita sé almennt eða einangrað við dýrar íbúðir miðsvæðis.

Reynt var að grafast fyrir um það hvort og hvernig kostnaður bílastæða hefði áhrif á verðlagningu íbúða, hvort munur væri á verði íbúða eftir því hvort þeim fylgdi stæði eða ekki. Allir sem einn útskýrðu þróunaraðilarnir að verðlagning væri mun flóknari en svo og margt sem spilaði inn í, bæði fjöldi svefnherbergja og gæði eins og útsýni, birta og innra skipulag íbúðar.

Af því að bílastæði þykja forsenda sölu fylgdi því óþægileg óvissa fyrir þróunaraðila að reitur bílastæðahúss væri skilinn frá íbúðarhúsareitunum, eins og gert hefur verið á Veðurstofuhæð. Þannig hafa þróunaraðilar ekki vissu um og ekki áhrif á hvenær hægt verður að bjóða væntanlegum kaupendum upp á stæði eða á hvaða verði. Þar með skapast óvissa um lyklatríði fyrir söluvænleika þeirra íbúða sem þróunaraðilar hafa hug á að reisa.

„Það er svo margt sem við vitum ekki og fáum ekki svör við. Hver mun reka það? Hvaða kjör fá íbúar? Á að vera eitthvað hámarksgjald? Og hvenær verður það tilbúið?“ (Þróunaraðili)

4.2.3 **Gagnrýni á stefnu: of strangt, of hratt**

Viðmælendur sem starfa á fasteignamarkaði voru allir gagnrýnir á bílastæðaviðmið Reykjavíkurborgar. Jafnvel þeir sem höfðu jákvæðast viðmót til almennrar stefnu um breyttar ferðavenjur í aðalskipulagi Reykjavíkur voru ósammála því hvernig almenna stefnan er útfærð í bílastæðaviðmiðum.

Gagnrýnin virtist helst beinast að því að ströng bílastæðaviðmið við íbúðabyggð hefðu ekki bara áhrif á ferðavenjur heldur á bílaeign. Á meðan bílaeign í Reykjavík væri enn eins há og raun ber vitni og Borgarlína ekki komin í gagnið væri of snemmt að ganga hart fram í að takmarka bílastæði við íbúðabyggð niður fyrir eitt stæði á íbúð.

„Það eiga allir bíl og þeir ætla sér að eiga bíl. Það þýðir ekki að þeir séu alltaf að nota hann en þeir þurfa að geyma hann einhvers staðar.“ (Þróunaraðili)

Sumir viðmælendur töldu hættu á að hörð bílastæðaviðmið hefðu öfug áhrif og gætu í versta falli grafið undan markmiðum aðalskipulags með því að fæla kaupendur frá þéttingarreitum við samgönguása.

„Við ættum frekar að einbeita okkur að því að fólk hafi einn bíl frekar en tvo. Fólk vill alltaf eiga bíl. Ég er hlynntur þéttingu byggðar en við förum of hratt. Fólk velur frekar að búa fjær til að fá bílastæði.“ (Þróunaraðili)

Viðmælendur sem starfa á fasteignamarkaði voru allir gagnrýnir á bílastæðaviðmið Reykjavíkurborgar. Jafnvel þeir sem höfðu jákvæðast viðmót til almennrar stefnu um breyttar ferðavenjur í aðalskipulagi Reykjavíkur voru ósammála því hvernig almenna stefnan er útfærð í bílastæðaviðmiðum.

Gagnrýnin virtist helst beinast að því að ströng bílastæðaviðmið við íbúðabyggð hefðu ekki bara áhrif á ferðavenjur heldur á bílaeign. Á meðan bílaeign í Reykjavík væri enn eins há og raun ber vitni og Borgarlína ekki komin í gagnið væri of snemmt að ganga hart fram í að takmarka bílastæði við íbúðabyggð niður fyrir eitt stæði á íbúð.

„Það eiga allir bíl og þeir ætla sér að eiga bíl. Það þýðir ekki að þeir séu alltaf að nota hann en þeir þurfa að geyma hann einhvers staðar.“ (Þróunaraðili)

Sumir viðmælendur töldu hættu á að hörð bílastæðaviðmið hefðu öfug áhrif og gætu í versta falli grafið undan markmiðum aðalskipulags með því að fæla kaupendur frá þéttingarreitum við samgönguása.

„Við ættum frekar að einbeita okkur að því að fólk hafi einn bíl frekar en tvo. Fólk vill alltaf eiga bíl. Ég er hlynntur þéttingu byggðar en við förum of hratt. Fólk velur frekar að búa fjær til að fá bílastæði.“ (Þróunaraðili)

Nokkrir bentu á að framsetning á niðurstöðu bílastæðaútreiknings væri að vissu leyti villandi. Bílastæðahlutfall upp á 0,7 mætti skilja sem svo að 70 prósent íbúða gætu fengið eigið stæði en svo væri ekki. Af þessum kvóta færu einnig stæði fyrir hreyfihamlaða, gestastæði og ef til vill hleðslustæði fyrir rafbíla. Þegar upp væri staðið væru það færri íbúðir en hlutfallið gæfi til kynna sem gætu fengið eigið stæði.

4.2.4 Þróunaraðilar ekki fráhverfir öðru bílastæðafyrirkomulagi

Þróunaraðilar sem rætt var við voru flestir opnir fyrir að skoða annað fyrirkomulag á bílastæðum við íbúðabyggð en eignarstæði í kjallara. Mikilvægast var að það væru bílastæði:

„Við viljum ekkert endilega byggja bílastæði. Það er okkur ekki hjartans mál. En við erum að framleiða vöru og við þurfum að láta hana seljast. [...] Ef fólk kaupir bílastæðahús, þá byggjum við bílastæðahús.“ (Þróunaraðili)

Meirihluti þeirra þróunaraðila sem rætt var við sögðu að aðrar útfærslur en eignarstæði í kjallara hefðu verið ræddar við undirbúning verkefna, ýmist leiga frekar en eignarstæði eða hús á yfirborði frekar en kjallari. Þrír þróunaraðilar sögðust hafa metið hvort bílastæðahús væri raunhæfur kostur við kjallara í verkefni á þeirra vegum. Tveir af þeim höfðu valið að tryggja sér reiti þar sem krafa var um slíkt.

Tveir þróunaraðilar sögðust hafa íhugað hugmyndina um bílahús á yfirborði á reitum í undirbúningi. Hins vegar hefði það verið slegið út af borðinu út af fórnarkostnaði, þ.e.a.s. að tekjur af reitnum væru hærri ef hægt væri að nýta allt yfirborðið fyrir íbúðarhúsnæði. Bílastæðahús gæfi minna í aðra hönd en seldar íbúðir. Annar þessara aðila hafði kostnaðarmetið valkost með bílastæðahúsi en hinn fallið frá hugmyndinni án útreikninga. Þrír til viðbótar sögðust ekki hafa íhugað bílastæðahús vegna þess að þeir hafi verið að vinna með reit þar sem nýlegt deiliskipulag hafi þegar legið fyrir og ekki vit í að dvelja við skipulagsbreytingar meðan fjármagnskostnaður safnaðist upp. Afstaða þróunaraðila til bílastæðalausna er dregin saman á mynd 4.2.

Hefurðu borið saman kosti bílahúss vs kjallara?	Ef nei, af hverju ekki?	Vilji til að skoða í öðru verkefni?
Nei	Ástæða ekki gefin.	Sýna lítinn áhuga
Nei	Skipulag lá þegar fyrir. Hefði verið of dýrt að fara að breyta því.	Ekki fráhverf. Myndu meta og reikna út fyrir hvert verkefni fyrir sig.
Nei	Fórnarkostnaðurinn hefði verið of hár á þessum reit.	
Nei		
Já	Já, erum með þannig verkefni	Vilji til staðar.
Já		
Já		

Mynd 4.2: Vilji viðmælenda til að skoða önnur bílastæðamódel.

Sex af átta þróunaraðilum sem rætt var við tjáðu jákvæða eða opna grunnafstöðu til bílastæðahúsa og sögðust myndu meta kosti og galla í hverju tilfelli fyrir sig. Aðeins tveir sögðust lítið eða ekki opnir fyrir hugmyndum um bílastæðahús á yfirborði.

Þegar viðtölin voru tekin hafði Reykjavíkurborg nýverið samþykkt að hækka gatnagerðargjöld í bílastæðakjöllurum en lækka þau á bílastæðahúsum. Í sumum

viðtölum barst þessi hækkun í tal og var þá tekið fram að slíkar breytingar á gjaldskrá gætu breytt niðurstöðum kostnaðarmatsins á þá leið að kostnaðurinn við bílakjallara færi að nálgast eða yfirstíga fórnarkostnaðinn við bílastæðahús.

4.2.5 **Bílastæðaleiga: betri nýting og sveigjanleiki**

Fasteignasalar og sumir próunaraðilar sögðu flesta fasteignakaupendur vera farna að venjast hugmyndinni um bílastæðaleigu við íbúðarbyggð. Á heildina litið virtist leigufyrirkomulag ekki vera til mikillar fyrirstöðu þegar kæmi að sölu. Einhverjir kaupendur hefðu áhyggjur af verðþróun til framtíðar, það er að segja að ekki sé hægt að vita hvað stæðaleigan muni kosta til lengri tíma litið. Á móti bentu þó aðrir á þeir sem kaupir eignarstæði þurfi að borga bæði fjármagnskostnað af láni og rekstrarkostnað vegna stæðisins. Einn próunaraðili hafði eftir kaupanda að leiguverði á stæði á nýja staðnum væri á pari við rekstrarkostnað af eignarstæði á gamla staðnum sem legðist á hann gegnum húsfélagið.

Það mikilvægasta, enn og aftur, er aðgengi að bílastæði. Fasteignasali sem rætt var við sagði að það hefði verri áhrif á sölu ef staðsetning hefði orð á sér fyrir að þar væri sífellt fullt og kaupendur óttuðust að fá ekki stæði heima hjá sér, heldur en að verðmiðinn á leigustæðinu þætti hár. Þetta ætti þó helst við um endursölu á eignum þar sem kjallari er kominn í fulla nýtingu, sérstaklega í miðbæ Reykjavíkur.

Vísbendingar eru um að nýting leigustæða sé talsvert betri en eignarstæða en ekki gafst ráðrúm til að rýna í gögn þess efnis í þessu verkefni. Viðmælendur töluðu hins vegar um möguleikann á samnýtingu við atvinnuhúsnæði, þ.e.a.s. að á dagvinnutíma geti starfsfólk lagt í stæði íbúa sem aka sínum bílum til vinnu eða annarra erinda. Einnig var rætt um betri nýtingu íbúastæða. Alltaf eru einhverjir bílar í viðgerð, úti á flugvelli, uppi í sumarbústað eða í láni til vandamanna. Áhugavert væri að greina frekar gögn um nýtingu í samvinnu við rekstraraðila bílakjallara til þess að meta hvert nýtingarhlutfall íbúa er í raun. Líklegt er að niðurstaðan sé að leiga á bílastæðum geri samnýtingu mögulega, sem aftur dregur úr bílastæðapörf.

4.2.6 **Fæðing og vaxtarverkir leigumóðels**

Sumir próunaraðilar tjáðu efasemdir um praktískar hliðar bílastæðaleigu við íbúðarbyggð. Sumir sögðust ekki vilja standa í þannig rekstri sjálfir. Aðrir efuðust um rekstrargrundvöll yfir höfuð. Þó voru aðrir sem höfðu tröllatru á að mikil tækifæri væru í bílastæðaleigu hér eins og í nágrannalöndum okkar.

„Aðilar í fasteignapróun kunna bara ekki svona viðskiptapróun. Við kunnum að telja skráfur, ekki að setja upp svona viðskiptamódel og rekstur. Það er fullt af möguleikum og stærðarhagkvæmni þarna sem væri hægt að nýta.“ (Próunaraðili)

Þeir starfsmenn viðskiptabanka sem rætt var við tóku undir það og töldu að viðskiptamöguleikar felist í bílastæðaleigu. Þó ræddu þeir einnig um að mikil óvissa og áhætta myndi fylgja í byrjun og vaxtarverkir meðan fyrirtæki væru að ná stærðarhagkvæmni. Það myndi vera auðveldara fyrir þau fyrirtæki að fóta sig á nýjum markaði sem þegar ættu einhverjar slíkar eignir.

„Eins og með atvinnuhúsnæði yfirhöfuð; svona húsnæði er ekki meira virði en leigan sem fæst fyrir það. Það er mjög erfitt að renna blint í sjóinn. Hvaða skuldsetning gæti verið á svona húsnæði? Hvað verður hægt að greiða hratt af láni? Við eigum ekki mörg dæmi um einkarekin bílastæðahús. [...] Og þetta er sérstaklega erfitt í hverfi sem er að verða til, eins og uppi á Höfða. Hver verður notkunin, hversu hratt mun hún þróast?“ (Bankastarfsmaður)

Þeir staðfestu að sum fasteignafélög hefðu mikinn áhuga á að styrkja stöðu sína á þessum markaði: að eiga og reka bílastæðahús. Þó væri áhuginn mestur þar sem nýtingin væri tvöföld, að bílastæðin gætu þjónað viðskiptavinum verslunar og þjónustu yfir daginn en íbúum á kvöldin og næturnar.

„Að eiga eign sem er miðsvæðis og vel nýtt er ágætis fjárfesting. Að minnsta kosti tvö fasteignafélög hefðu áhuga á slíkum rekstri.“ (Bankastarfsmaður)

4.2.7 **Réttlát umskipti: félagsleg áhrif stefnunnar**

Upp kom í umræðu að lítið væri vitað um félagsleg áhrif bílastæðastefnunnar. Stæðislausar íbúðir eru keyptar í stórum þökkum af leigufyrirtækjum. Íbúðum sem eru að koma inn á leigumarkað fylgja því sennilega í minna mæli bílastæði heldur en eignaríbúðum. Þegar fram í sækir getur það leitt af sér stöðu þar sem leigjendur hafa síður aðgang að bílastæði en þeir sem eiga sína íbúð. Þegar opnum bílastæðum á götum borgarinnar fer að fækka getur það leitt af sér stöðu þar sem leigjendur hafa um færri samgönguvalkosti að velja en þeir sem eiga íbúð.

Samtöl við fagaðila gáfu ekki ástæðu til að ætla að bílaeign eða bílastæðapörf leigjenda væri lægri en þeirra sem eiga íbúð sem þau búa í. Þvert á móti kom fram að tekjulágir leigjendur gætu að einhverju leyti haft meiri þörf fyrir bílastæði en tekjuháir. Þeir væru oftast í störfum sem krefjast þess að þeir flytji verkfæri eða útbúnað með sér eða störfum þar sem þeir mættu ekki á fastan vinnustað, heldur á nýjan stað að hverjum morgni (t.d. ræstingum, iðngreinum). Til viðbótar við sinn einkabíl þurfa þeir með öðrum orðum einnig að finna pláss fyrir vinnubílinn yfir nóttina.

4.2.8 **Þröngar skorður við íbúðabyggð getur haft ruðningsáhrif á bílastæðum verslunar og þjónustu**

Tveir aðilar vísuðu í kannanir við viðskiptavinum (kaupendur eða leigjendur íbúða), þar sem aðgengi að bílastæðum var það atriði sem viðskiptavinir tjáðu mesta óánægju með. Í nokkrum samtölum var einnig rætt um óánægju nágranna vegna þess að íbúar sem ekki fyndu stæði heima fyrir legðu í laus stæði á götustæðum nágranna. Þar á meðal kvarta sumir verslunareigendur yfir því að íbúar leggi í stæði sem ætluð eru viðskiptavinum, sem getur orðið til þess að viðskiptavinir þurfi að leita annað.

Því var gert skóna að þröngar skorður um bílastæði við íbúðarbyggð gætu orðið til þess að fleiri verslunareigendur og þjónustuaðilar íhuguðu að taka upp gjaldskyldu á sínum bílastæðum til þess að hindra langtímastöður annarra en viðskiptavina. Í þessu samhengi voru meðal annars nefndir staðir eins og Skeifan og Múlarnir, Kringlan og Smáralind. Þetta virðist síðan hafa farið að raungerast í júní 2026, þegar Heimar tilkynntu að fyrirtækið myndi hefja gjaldskyldu á bílastæðum við Smáralind (Jónsdóttir, 2026). Fróðlegt verður að sjá hvort önnur svæði fylgi í kjölfarið.

5 Viðhorf íbúa til bílastæðalausna

5.1 Fyrirkomulag viðtalsrannsóknar við íbúa

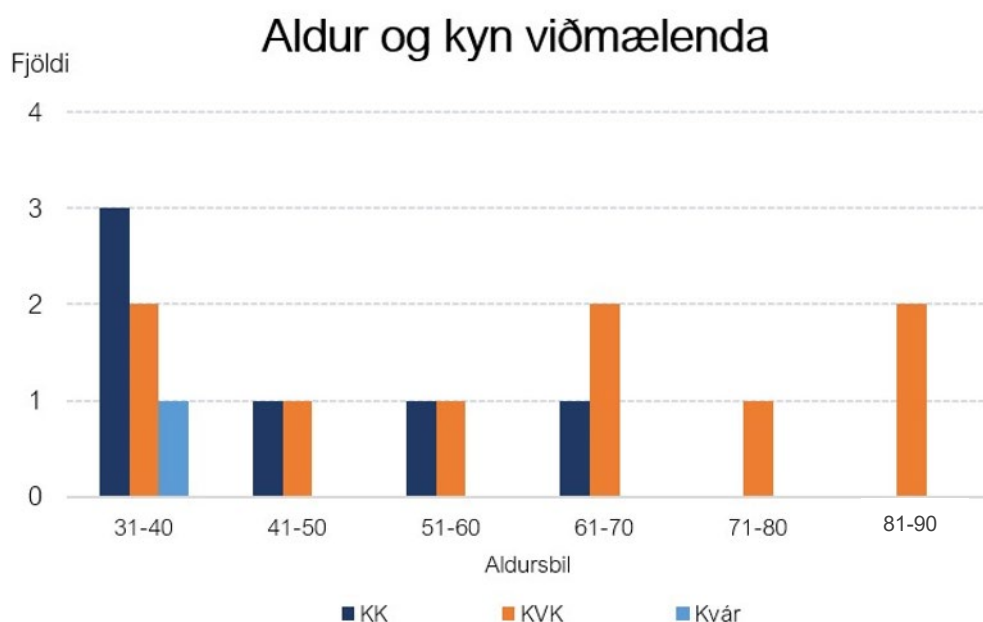
Seinni hluti rannsóknarinnar fólst í eigindlegri viðtalsrannsókn við íbúa á nýlegum þéttingarreitum í Reykjavík. Markmið rannsóknarinnar er að varpa ljósi á viðhorf íbúa til bílastæðamála við íbúðarhúsnæði og skoða hvernig staðsetning, aðgengi og fyrirkomulag bílastæða móta ferðavenjur þeirra og daglegt líf.

Val á viðmælendum miðaðist við íbúa sem höfðu nýlega flutt í íbúðir á miðsvæði Reykjavíkur í göngu- og hjólaferi við margvíslega vinnustaði, verslanir og þjónustu; að reitirnir hefðu gott aðgengi að almenningssamgöngum í dag og þegar Borgarlínan kæmi; og að íbúum stæði til boða að leigja bílastæði í bílakjallara í stað þess að kaupa þau sem hluta af fasteign.

Viðtölin byggðu á hálfstöðluðum viðtalsramma þar sem rætt var um ástæður búsetuvals, núverandi ferðavenjur, æskilegar ferðavenjur og þær hindranir sem viðmælendur töldu standa í vegi fyrir breyttum ferðavenjum. Einnig var rætt um bílanotkun viðmælenda og viðhorf þeirra til bílastæðalausna. Meginrannsóknarspurningar beindust að forsendum búsetuvals, hvernig þeir ferðuðust á milli staða, hvernig þeir kysu helst að ferðast ef aðstæður væru hagstæðar fyrir þá og hvaða þættir hefðu áhrif á bílæign og notkun bílastæða.

Viðtölin voru tekin í tveimur áföngum. Í fyrri áfanga var rætt við íbúa á Grensásvegi 1a og við Dalsmúla 1 (fyrsta áfanga Orkureits), en í þeim síðari við íbúa við Hallgerðargötu 1-23 og Borgartún 41-53 (oddatölur). Allir þátttakendur undirrituðu upplýst samþykki vegna þátttöku í rannsókninni og voru upplýstir um meðferð persónuupplýsinga. Til að tryggja trúnað eru allir viðmælendur nafngreindir með auðkennunum (ID) og engar persónugreinanlegar upplýsingar birtar.

Alls tóku 16 einstaklingar þátt í rannsókninni; níu konur, sex karlar og eitt kvár. Aldur þátttakenda var á bilinu 31-80 ára (sjá mynd 5-1). Allir þátttakendur, að einum undanskildum sem bjó í leiguhúsnæði, voru eigendur þess húsnæðis sem þeir bjuggu í.



Mynd 5-1 - Aldur og kyn viðmælenda.

Kóðun viðtalanna fór fram samhliða gagnasöfnun og hófst eftir fyrsta viðtal. Greiningin þróaðist stig af stigi eftir því sem fleiri viðtöl bættust við og voru kóðar endurskoðaðir og samræmdir við nýjustu gögn þar til metun náðist. Úr kóðunarferlinu mótuðust fjögur meginþemu sem lýsa helstu niðurstöðum rannsóknarinnar:

- Nálægð við miðsvæði sem meginástæða búsetuvals.
- Mikilvægi þess að hafa val um ferðamáta.
- Bílakjallari sem veitir öryggi og sveigjanleika.
- Miðlæg staðsetning hefur bein áhrif á ferðamáta og hreyfanleika.

5.2 Niðurstöður

5.2.1 Nálægð við miðsvæði meginástæða búsetuvals

Meginforsenda búsetuvals viðmælenda var aðgengi að þjónustu, samgöngum og grænum svæðum. Þessir þættir vögu þyngra en aðgengi að bílastæðum:

„Það var ekki bíllinn sem réði valinu heldur þessi staðsetning í borginni og þessi loforð um aðgengi að mörgum góðum hlutum og líka að vera tengdur við gróið hverfi. Mér finnst það skipta mjög miklu máli því að það er svo stutt að labba inn í gróið hverfi.“ (ID18, íbúi á Hallgerðargötu)

Viðmælendur lýstu kostum þess að búa miðsvæðis þar sem þjónusta og verslanir eru í göngufæri. Fyrir þá fólust lífsgæði í því að geta sinnt daglegum erindum án þess að þurfa að reiða sig á bílinn. Nálægð við fjölbreytta þjónustu skapaði aukið sjálfstæði í daglegu lífi þeirra. Bæði íbúar á Hallgerðargötu og Grensásvegi lýstu því hvernig staðsetningin hafi auðveldað þeim að sinna erindum og dregið úr akstri.

Hjá sumum viðmælendum tengdist búsetuval möguleikanum á að geta lifað bíllausum lífsstíl eða draga úr notkun bílsins. Þar vó aðgengi að almenningssamgöngum þyngra en aðgengi að bílastæðum:

„Við áttum ekki bíl þegar við fluttum. Það var fint því að við vorum ekkert að reyna að kaupa bílastæði, en það var mjög mikilvægt að við kæmumst í strætó. Við vorum alveg bíllaus.“ (ID24, íbúi á Hallgerðargötu)

Fyrir viðmælendur var mikilvægt að hafa raunhæfa valkosti í samgöngum og geta sinnt daglegum erindum án þess að þurfa alltaf að stóla á bílinn. Viðmælendur sögðust hafa valið staðsetningu með það í huga að draga úr daglegri bílanotkun. Markmiðið var þó ekki endilega að hætta að eiga eða nota bíl heldur að hann yrði síður nauðsynlegur:

„Svo er auðvelt að komast til og frá og ég þarf að nota bílinn minna þar heldur en ef ég væri einhvers staðar inn í miðju íbúahverfi. Það var hugsunin. Upphaflega, sem sagt, að þurfa ekki að nota bílinn meira heldur en nauðsynlegt er.“ (ID16, íbúi á Grensásvegi 1)

Við val á búsetu fylgdu einnig væntingar um breyttar ferðavenjur þar sem staðsetningin bauð upp á fleiri samgöngukosti og þannig að vera minna háður bíl dags daglega. Samhliða nálægð við þjónustu og samgöngur lögðu margir viðmælendur áherslu á mikilvægi grænna svæða. Laugardalurinn var ítrekað nefndur sem einn helsti kostur beggja þéttingarreita:

„Náttúrulega bara þessi nálægð við tómstundir og Laugardalinn og þá er kannski líka valið frekar þarna heldur en kannski alveg einhvers staðar niðri í bæ... það var eiginlega bara steypa, þótt sjórinn væri, að þá var ekkert grænt svæði.“ (ID25, íbúi á Hallgerðargötu)

Frásögn ID25 endurspeglar hvernig búsetuval réðst ekki eingöngu af aðgengi að þjónustu og samgöngum heldur einnig af þeim lífsgæðum sem felast í nálægð við græn svæði og fallegt umhverfi.

5.2.2 **Mikilvægi þess að hafa val um ferðamáta**

Mikilvægi þess að geta valið á milli mismunandi ferðamáta eftir aðstæðum var eitt af skýrustu þemunum sem komu fram í viðtölunum. Viðmælendur lýstu samgöngum ekki eingöngu sem vali á milli bíls og annarra ferðamáta heldur frekar sem möguleikanum á að velja sér þann ferðamáta sem hentaði hverju sinni. Þeir lýstu því hvernig mismunandi ferðamátar gegna ólíkum hlutverkum í daglegu lífi og að sveigjanleiki væri mikilvægari en að vera bundinn einum ferðamáta:

„Ég myndi gjarnan vilja hafa valkostina. Það að geta valið hvort ég labba eða hjóla eða nota strætó... ég vil geta haft þetta val sem ég upplifi ekki að ég sé með í dag.“ (ID16, íbúi á Grensásvegi 1)

ID8 tók í sama strengi um mikilvægi þess að hafa raunverulegt val á milli mismunandi kosta og að bíllinn væri frekar notaður vegna aðstæðna fremur en persónulegrar óskar um að vera bundinn bílnum:

„Mér finnst mikill kostur að hafa þennan valkost... Ég keyri í vinnuna meira af því að ég þarf þess frekar en af því að ég vil það.“ (ID8, íbúi á Grensásvegi 1)

Ferðamataval mótast því ekki eingöngu af persónulegum óskum hvers og eins heldur einnig af þeim valkostum sem nærumhverfið og daglegt líf bjóða upp á. Viðmælendur lýstu því hvernig hver ferðamáti hefði sitt hlutverk. Göngur, hjólréiðar og almenningssamgöngur voru gjarnan nefndir sem ákjósanlegir ferðamatir fyrir dagleg erindi, en bíllinn gegnir mikilvægu hlutverki þegar um er að ræða lengri ferðir:

„Ég væri til í að nota örugglega hjól eða hopphjól svona mest. Strætó kannski næst mest og bíllinn væri bara gott að hafa svona til að nota ef ég þyrfti að fara einhverjar lengri vegalengdir.“ (ID15, íbúi á Grensásvegi 1)

Þótt margir viðmælendur nýttu sér virka ferðamáta og almenningssamgöngur í daglegu lífi var bíllinn og aðgengi að bíl mikilvægt við ákveðnar aðstæður. Fjölskylduaðstæður, lengri ferðir og tómstundir voru meðal þeirra þátta sem gáfu bílnum áfram mikilvægt hlutverk. Tveir viðmælendur lýstu því hvernig bíllinn varð mikilvægari eftir breytingar á fjölskylduhögum eða daglegum skyldum. Til dæmis sagði ID3 að bílanotkun hefði aukist eftir að viðkomandi hætti að vinna og við tók að sinna barnabörnum og foreldri. ID23 lýsti á svipaðan hátt því hvernig bíllinn væri fyrst og fremst notaður til að skutla barnabörnum eða fara í sumarbústað:

„Við erum stór fjölskylda þannig að það er erfitt að eiga ekki bíl... [þarf hann ekki] í þetta dagsdaglega... það er meira svona sem tengist út fyrir þessa daglegu rútínu [sem bíllinn er mikilvægur fyrir].“ (ID23, íbúi á Hallgerðargötu)

Aðspurðir um hvort þeim hugnast að skipta út einkabílum ef nægt aðgengi væri að deilibílum sögðust viðmælendur almennt vera opnir fyrir því, einkum þeir sem þegar nýttu sér fjölbreytta ferðamáta. Sögðu viðmælendur að deilibílar gætu hentað í stærri innkaupaferðir eða til að fara rétt út fyrir höfuðborgarsvæðið, t.d. á Selfoss.

Val á ferðamáta réðst jafnframt af aðstæðum hverju sinni. Þar eru tími, veður, skipulag dagsins og gæði samgöngukerfisins nefndir sem mikilvægir áhrifaþættir. Ferðamataval er

síbreytilegt eftir aðstæðum og velja einstaklingar sér mismunandi ferðamáta eftir því hvaða kostur hentar þeim best hverju sinni:

„Ég myndi segja tíminn og veðrið. Ég vil koma hratt í vinnuna sérstaklega. En svo ef veðrið er gott þá finnst mér rosalega gott að sleppa við trafikina. Ég get labbað heim þegar það er mjög gott veður, það er bara frábært.“ (ID24, íbúi á Hallgerðargötu)

Viðhorf viðmælenda til almenningssamgangna var almennt fremur jákvætt, þótt nokkur gagnrýni kæmi fram á núverandi strætókerfi. ID20 hafði til dæmis ferðast með strætó til og frá vinnu í tíu ár en ákvað að lokum að skipta yfir í bíl vegna þess sem hann lýsti sem óáreiðanleika kerfisins:

„Ég var nú ekki á bíl lengst af, sko, þá var ég held ég búinn að taka strætó örugglega í tíu plús ár. Og bara á endanum gafst ég upp, sko. Það var bara búið að raka svo þjónustunni saman. Tók saman einhverjar tvær vikur sko. Ég var búinn að vera seinn í vinnuna, held ég, alla dagana í röð, sko, tíu daga í röð af því að leið þrettán kom ekki á réttum tíma. Þá bara kom einn vagn eftir korter eða einmitt tengingin rofnaði alveg og maður sat fastur í Mjóddinni í grenjandi rigningu og snjó.“ (ID20, íbúi á Hallgerðargötu 1)

Frásagnir viðmælenda sýndu jafnframt að margir blönduðu saman mismunandi ferðamátum eftir aðstæðum í stað þess að treysta á einn ferðamáta:

„Ég er með svona samgöngusamning en ég fæ venjulega far í vinnuna, við nýtum bílinn saman, ég tek strætó heim. Svo hef ég af og til hjólað. Ef eitthvað kemur upp á að hann þarf bílinn þá tek ég bara strætó, það er ekkert mál.“ (ID24, íbúi á Hallgerðargötu)

Niðurstöðurnar benda því til þess að viðmælendur sækist síður eftir að treysta á einn tiltekinn ferðamáta fremur en raunverulegt ferðafrelsi. Fyrir þeim virðist mikilvægast að hafa raunverulegt val um það hvernig þeir ferðast hverju sinni.

5.2.3 **Bílakjallari sem veitir öryggi og frelsi**

Aðspurðir upplifðu viðmælendur að bílakjallari veiti þeim öryggi, sveigjanleika og þar af leiðandi aukin þægindi í daglegu lífi. Athyglisvert var að jákvætt viðhorf átti ekki einungis við þá sem nýta sér hann undir eigin bíl heldur einnig við einstaklinga sem áttu ekki bíla. Viðmælendur sögðu það að vita af möguleikanum gæfi þeim ákveðið öryggi til frambúðar. Virði bílakjallarans fælist ekki eingöngu í eigin notkun heldur einnig í því að geta tekið á móti akandi vinum og fjölskyldu þegar þau koma í heimsókn:

„Mér finnst mikilvægt að það séu stæði í húsinu, að það sé bílakjallari af því að ég fæ akandi vini í heimsókn.“ (ID7, íbúi á Grensásvegi 1)

Bílakjallarinn er ekki aðeins metinn út frá núverandi þörfum heldur einnig út frá þeim sveigjanleika og tækifærum sem hann veitir.

Viðhorf viðmælenda til leigubílastæða var heilt yfir mjög jákvætt. Aðeins örfáir þurftu að aðlagast hugmyndinni að geta ekki átt bílastæði en sögðu mikil þægindi fylgja því að enginn ábyrgð hvíli á íbúum um rekstur og umgengni. ID8 kjarnaði vel þá sýn að aðgangur að bílastæðum vegi meira en eignarhald þeirra og að mikilvægt væri að kostnaður við bílastæðin félli fyrst og fremst á þá sem nýta sér þau:

„Ef þú vilt nota bílastæði þá bara leigirðu bílastæði og ef þú hefur ekki þörf á því þá bara gerir þú það ekki... það væri alltaf vont í mínum huga

ef það er verið að þröngva [kostnaði] á einhvern.“ (ID8, íbúi á Grensásvegi 1)

ID12 sagði frá því hvernig leigufyrirkomulagið hefði gefið honum aukið fjárhagslegt frelsi og sveigjanleika. Áður en hann keypti íbúðina á Grensásvegi 1 hafi einnig komið til greina önnur þar sem þrjú eignarstæði fylgdu í kjallara en að honum hafi hugníst leigufyrirkomulagið betur:

„Ég get leigt þarna í örugglega 15 ár, ég verð dauður áður en það verður dýrara fyrir mig að leigja fyrir einn bíl heldur en að eiga og reka þrjú bílastæði í Kópavogi.“ (ID12, íbúi á Grensásvegi 1)

Einnig bentu viðmælendur á öryggi og fyrirsjáanleika sem fylgir því að hafa aðgengi að bílakjallara. Reynsla frá fyrri búsetustaðsetningu hafði mikil áhrif á hvernig viðkomandi metur bílakjallarann:

„Við bjuggum niðri við Hlemm þar sem við vorum með íbúðastæði og við gátum aldrei vitað hvar við værum að leggja í rauninni... þannig að þá var bílakjallarinn alveg ótrúlega heillandi.“ (ID17, íbúi á Hallgerðargötu)

Þar að auki voru dagleg þægindi sem fylgja því að vera með bílakjallara á veturna nefnd sem mikilvægur kostur hjá mörgum viðmælendum, það að þurfa til dæmis ekki að eyða 20 mínútum á dag í að skafa bílinn eða hita hann í kuldunum. Virði bílakjallara felst þannig ekki eingöngu í því að vera geymsla fyrir einkabílinn heldur líka í þægindum, sveigjanleika og öryggi sem þeir veita og þá sérstaklega í íslensku veðurfari. Sveigjanlegt fyrirkomulag, þar sem íbúar geta valið hvort þeir nýta sér bílastæði eða ekki, virðist falla vel að þeim fjölbreyttu ferðavenjum sem fram komu í viðtölunum.

5.2.4 Aðgengi hefur bein áhrif á ferðamáta og hreyfanleika

Líkt og fram kom í fyrri kafla höfðu margir viðmælendur valið búsetu með það í huga að draga úr bílanotkun. Viðtölin benda til þess að hjá mörgum hafi þær breytingar átt sér stað og að ferðavenjur hafi breyst eftir flutning. Þeir gengu meira, nýttu almenningssamgöngur oftar og notuðu aðra ferðamáta í ríkari mæli en á fyrri búsetustað. Fyrir suma fólust breytingarnar í breyttu viðhorfi til samgangna:

„Við losuðum okkur við báða gömlu bílana og fengum okkur rafmagnsbíl... síðan þá er ég bara fótgangandi, í strætó og var að kaupa mér hjól. Það varð bara svona breyting í hugsun.“ (ID12, íbúi á Grensásvegi 1)

Viðmælendur sem stóla alfarið á almenningssamgöngur sögðu breytingar á ferðavenjum tengjast auknum hreyfanleika sem hafi haft bein áhrif á þátttöku þeirra í félagslífi. Í tilfelli ID11 hafi fyrri búsetustaðsetning takmarkað ferðagetu á einhvern máta á meðan ný staðsetning gerði viðkomandi auðveldara að komast á milli staða og sinna daglegum erindum:

„Ég var farin að vera meira heima, fannst ég meira bundin þar sem ég bjó áður... það var bara einn vagn sem gekk þarna... og þetta var meira vesen. Þannig að núna hoppa ég bara, það er ekkert mál að hoppa í strætó.“ (ID11, íbúi á Grensásvegi 1)

Sambærileg reynsla kom fram hjá öðrum viðmælendum, bæði þeim sem treystu og treystu ekki á almenningssamgöngur. Þeir lýstu því að betra aðgengi hefði auðveldað þeim að komast á milli staða og aukið þátttöku þeirra í daglegu lífi. Til dæmis sagði ID3:

„Ég er farin að gera það meira [taka strætó] heldur en þar sem ég bjó í Kópavogi. Það var alveg skelfilegt að fara í strætó þaðan... Ég er að fara stundum í strætó núna, hitta vinkonur mínar eða einhverja.“ (ID3, íbúi á Orkureitnum)

Á svipaðan hátt lýsti ID25 því hvernig styttri vegalengdir og aukið aðgengi að miðsvæði Reykjavíkur hefðu styrkt félagslíf viðkomandi:

„Það var oft þannig að maður var kominn upp á Vatnsenda, þú nenntir því ekki að fara aftur upp í bílinn til að keyra, þú veist keyra heimsendann seinni partinn eftir vinnu, fara aftur á stað kannski tveimur tímum seinna til að fara á einhvern veitingastað að hitta einhverja vini, sem voru aftur 13 kílómetrar niður eftir... ég held að ég hafi aldrei gengið jafn mikið og eftir að ég flutti hingað.“ (ID25, íbúi á Hallgerðargötu)

Þótt niðurstöður viðtalsrannsóknarinnar bentu til þess að aukið aðgengi stuðli að breyttum ferðavenjum komu einnig fram dæmi um að nálægð ein og sér sé ekki nóg til að breyta ferðavenjum. Aðgengilegt og öruggt göngu- og hjólaumhverfi er forsenda þess að fólk nýti sér virka ferðamáta. ID16 lýsti því hvernig notkun bílsins hafi í raun og veru aukist hjá sér eftir flutning, þvert á vilja ID16:

„Ég er að nota bílinn miklu meira heldur en ég ætlaði mér. Af því að þetta er svolítið flókið, til dæmis þetta bara með að labba innan Skeifunnar. Umferðarmálin þarna í kring finnst mér erfið fyrir gangandi.“ (ID16, íbúi á Grensásvegi 1)

Að mati ID16 lá vandamálið ekki í vegalengdunum sjálfum heldur í því hvernig ID16 upplifði gönguumhverfið:

„Mér finnst ekkert mál að röltu þetta. Þetta er ekkert það langt. En þetta er bara verkefni að komast yfir. Ef ég ætla að fara í póstboxið sem er alveg hinum megin í Skeifunni... voða sjaldan gert ráð fyrir manni þarna. Og bílarnir eiga stundum mjög erfitt með að sjá að maður er þarna.“ (ID16, íbúi á Grensásvegi 1)

Niðurstöðurnar benda til þess að staðsetning ein og sér ríði ekki baggamuninn á ferðavenjum. Aðstæður í nærumhverfinu skipta einnig máli, svo sem gæði göngu- og hjóleiða og aðgengi að almenningssamgöngum. Þó góð staðsetning geti skapað forsendur fyrir breyttum ferðavenjum ráðast raunverulegar breytingar af því hvort umhverfið styðji við öruggar, þægilegar og skilvirkar samgöngur.

5.3 Lærdómur af íbúaviðtölum

Viðtölin sýna að staðsetning, samgöngukostir og fyrirkomulag bílastæða hafa samverkandi áhrif á ferðavenjur íbúa. Staðsetning miðsvæðis, þá nálægð við þjónustu, vinnustæði, almenningssamgöngur og græn svæði, var ein helsta forsenda búsetuvals viðmælenda. Bílastæði voru þá síður nefnd sem ráðandi þáttur en þrátt fyrir það hefur aðgengi að stæði áfram mikla þýðingu fyrir íbúa. Búseta var þá valin með það í huga að geta dregið úr notkun bílsins án þess að loka á aðgengi að honum. Nokkra lærdóma má taka úr viðtölunum sem teknir eru saman hér að neðan:

- Staðsetning ein og sér tryggir ekki breyttar ferðavenjur hjá íbúum.**
 Stuttar vegalengdir skapa aðeins raunverulegt aðgengi ef leiðirnar eru öruggar og greiðar fyrir gangandi vegfarendur. Ef íbúar upplifa gönguumhverfið sem óöruggt eða að almenningssamgöngur séu óreiðanlegar eykur það líkurnar á að þeir noti bílinn meira. Takmörkun bílastæða þarf því að haldast í hendur við umbætur á göngu- og hjólaleiðum og almenningssamgöngum á þéttbýlisreitum.
- Mikilvægt er að greina á milli bílaeignar og bílanotkunar.**
 Margir viðmælendur sögðust nota bílinn sjaldnar eftir flutning en töldu hann áfram mikilvægan í lengri ferðum, stórinna kaupum, fjölskylduerindum og frístundum. Hlutverk bílsins hefur þannig breyst, hann er síður sjálfgefinn ferðamáti í daglegum ferðum heldur einn af nokkrum valkostum. Markmið um breyttar ferðavenjur ættu að beinast að því að draga úr nauðsyn daglegrar bílanotkunar.
- Íbúar sækjast eftir ferðafrelsi fremur en að binda sig við einn tiltekinn ferðamáta.**
 Viðtölin sögðu okkur að íbúar búsettir miðsvæðis vilja geta gengið, hjólað eða tekið strætó eftir hentisemi án þess að missa aðgengi að einkabílnum ef aðrir kostir eru óhentugir. Ferðamataval réðst meðal annars af tíma, veðri, fjölskylduaðstæðum og hve flókin ferðin var. Fjölbreyttar og raunhæfir samgöngukostir eru mikilvægari en að einn ferðamáti sé gerður ráðandi.
- Aðgengi að bílastæði er íbúum mikilvægara en eignarhald þess.**
 Viðhorf til leigustæða voru jákvæð, enda getur leigufyrirkomulagið fært kostnað nær raunverulegri notkun og gert heimilum kleift að bregðast við breyttum þörfum. Íbúar sem ekki nýttu sér stæði kunnu að meta að þurfa ekki að greiða fyrir þau, en jafnvel bílalausir viðmælendur nefndu mikilvægi að hafa aðgengi að bílastæðum. Forsenda slíks fyrirkomulags er að framboð, verð og aðgangur að stæðum séu fyrirsjáanleg fyrir íbúa.
- Gott aðgengi getur haft viðtækari áhrif en breyttum ferðamáta.**
 Nokkrir viðmælendur nefndu aukið sjálfstæði, meiri hreyfingu og virkari þátttöku í félagslífi eftir flutning. Við mat á árangri þéttingar og samgöngubóta á ekki aðeins að horfa til fjölda bílferða heldur hvort fólk eigi auðveldara með að sækja þjónustu, sinna erindum og taka þátt í samfélaginu.

Niðurstöður íbúaviðtala sýna reynslu afmarkaðs hóps sem hafði sjálfur valið sér að búa miðsvæði í Reykjavíkurborg og var jákvæður gagnvart breyttum ferðavenjum. Þær eru ekki yfirfærnanlegar á alla íbúa Reykjavíkurborgar en sýna engu að síður að sveigjanlegt fyrirkomulag bílastæða getur stutt við minni bílanotkun, þá sérstaklega miðsvæðis, ef íbúar upplifa að þeir hafi raunhæft val um aðra ferðamáta.

6 Niðurstöður viðtalsrannsókna

Markmið rannsóknarinnar var að varpa ljósi á viðhorf til bílastæðalausna við nýja íbúðauppbýggingu og kanna tengsl þeirra við fasteignapróun, búsetuval og ferðavenjur. Rannsóknin byggðist annars vegar á viðtölum við fagaðila á fasteignamarkaði og hins vegar við íbúa á nýlegum þéttingarreitum í Reykjavík. Með því að leiða saman þessi sjónarhorn fæst mynd af því hvernig bílastæði eru metin af þeim sem þróa, fjármagna og selja húsnæði og þeim sem þar búa.

6.1 Aðgengi að bílastæði og breytt viðhorf

Niðurstöðurnar sýna að viðhorf til bílastæða eru að breytast. Kaupendur og fagaðilar virðast orðnir vanari því að bílastæði fylgi ekki sjálfkrafa með íbúð og að taka þurfi sérstaka ákvörðun um kaup eða leigu á stæði. Íbúarnir voru almennt jákvæðir gagnvart því að leigja stæði í stað þess að eiga það. Breytt viðhorf fela þó ekki í sér að eftirspurn eftir bílastæðum sé horfin. Aðgengi að stæði hefur áfram verulega þýðingu fyrir marga, þótt eignarhald þess skipti minna máli en áður.

Sameiginleg niðurstaða beggja hluta rannsóknarinnar er að aðgengi að bílastæði vegi almennt þyngra en eignarhald þess. Leigufyrirkomulag getur mætt breytilegum þörfum heimila og gert íbúum kleift að bæta við eða segja upp stæði þegar fjölskylduaðstæður eða bílæign breytast. Þeir sem ekki nýta stæði þurfa jafnframt ekki að bera kostnað af óþarfa aðstöðu. Aðgengi að bílakjallara veitir einnig öryggi og fyrirsjáanleika vegna veðurfars, heimsókna og hugsanlegra breytinga á þörfum heimilisins.

Eftirspurn eftir stæðum er þó mismunandi eftir kaupendahópum og tegund íbúða. Að mati fagaðila geta minni íbúðir frekar selst án stæða, en erfiðara er að selja stærri og dýrari íbúðir án tryggs aðgangs að bílastæði. Eftirspurn virðist einnig meiri meðal eldri kaupenda en yngri. Við mat á bílastæðapörf þarf því að taka mið af samsetningu íbúðarhúsnæðis, staðsetningu og þeim samgöngukostum sem raunverulega eru fyrir hendi.

6.2 Bílastæðaviðmið og aðrir samgöngukostir

Fagaðilarnir voru almennt gagnrýnir á lág bílastæðaviðmið við nýja íbúðauppbýggingu. Þeir töldu að innleiðing þeirra hefði að sumu leyti gengið hraðar en uppbygging annarra samgöngukosta. Að mati sumra gæti takmarkað framboð stæða dregið úr áhuga ákveðinna kaupendahópa á þéttingarreitum og orðið til þess að þeir leituðu eftir húsnæði fjær miðsvæðum. Rannsóknin staðfestir ekki að slík tilfærsla hafi átt sér stað, en sjónarmiðin sýna mikilvægi þess að breytingar á bílastæðaframboði haldist í hendur við uppbyggingu raunhæfra valkosta við einkabílinn.

6.3 Búsetuval, bílæign og ferðavenjur

Íbúarnir völdu sér fyrst og fremst búsetu á þéttingarreitunum vegna staðsetningar húsnæðisins og nálægðar við verslun og þjónustu, vinnustaði, almenningssamgöngur og græn svæði. Fyrirkomulag bílastæða var almennt ekki ráðandi þáttur í búsetuvali þeirra. Margir höfðu væntingar um að búseta miðsvæðis gerði þeim kleift að ganga, hjóla eða nota almenningssamgöngur oftar. Hjá stórum hluta viðmælenda virðast þær væntingar að einhverju leyti hafa gengið eftir.

Minni bílanotkun jafngilti þó ekki minni þörf fyrir að eiga eða hafa aðgang að bíl. Bíllinn gegndi áfram mikilvægu hlutverki í lengri ferðum og hefur hlutverk hans frekar breyst en horfið. Í stað þess að vera sjálfgefinn ferðamáti varð hann einn af nokkrum valkostum sem nýttur var þegar aðrir ferðamátar hentuðu síður.

Niðurstöðurnar undirstrika mikilvægi þess að greina á milli bílæignar og bílanotkunar. Takmarkað framboð stæða getur haft áhrif á möguleika heimila til að eiga bíl, en staðsetning húsnæðis og gæði annarra samgöngukosta ráða miklu um hversu oft hann er notaður. Miðlæg staðsetning dugar þó ekki ein og sér. Göngu- og hjólaleiðir þurfa að vera öruggar og beinar og almenningssamgöngur áreiðanlegar. Þar sem þessar forsendur voru ekki fyrir hendi var líklegra að bíllinn yrði fyrir valinu, jafnvel þegar vegalengdir voru stuttar.

6.4 Kostnaður, rekstur og nýting bílastæða

Próunaraðilar áætluðu byggingarkostnað stæðis í bílajakjallara á bilinu 4–10 milljónir króna og nefndu flestir 7–8 milljónir króna. Þeir töldu stæðin almennt ekki skila sjálfstæðum hagnaði, þótt þau gætu auðveldað sölu íbúða. Tölurnar endurspeglar mat viðmælenda á þeim tíma sem viðtölin voru tekin og geta breyst eftir byggingarkostnaði, vöxtum og markaðsaðstæðum.

Sex af átta próunaraðilum lýstu jákvæðri eða opinni afstöðu til sameiginlegra bílastæðahúsa. Fram komu þó hindranir á borð við óvissu um rekstur, fjármögnun, tímasetningu uppbyggingar og fjárhagsstöðu íbúa. Sameiginleg bílastæðahús geta verið raunhæfur valkostur, en til þess þurfa ákvarðanir um staðsetningu, uppbyggingu, rekstur og aðgengi að liggja fyrir snemma í skipulags- og próunarferlinu.

Leigufyrirkomulag getur einnig skapað forsendur fyrir betri nýtingu, þar sem stæði sem ekki eru bundin við tiltekna íbúð geta nýst fleiri en einum notanda. Samnýting getur einkum átt við þar sem íbúðir, vinnustaðir, verslun og þjónusta eru í nálægð hvert við annað. Frekari gagna er þó þörf til að meta raunverulega nýtingu og umfang slíkrar samnýtingar.

6.5 Svæðisbundin og félagsleg áhrif

Takmarkað framboð stæða innan nýrra þéttingarreiða getur haft áhrif á nærliggjandi götur og bílastæði verslunar og þjónustu. Gögn rannsóknarinnar nægja ekki til að staðfesta umfang slíkra ruðningsáhrifa, en frásagnir viðmælenda benda til þess að meta þurfi framboð og stýringu bílastæða út frá stærra svæði en einstökum byggingarreit.

Félagsleg áhrif bílastæðastefnu þarfnast einnig frekari rannsóknar. Stæðislausar íbúðir, eða íbúðir þar sem ekki er hægt að tryggja aðgengi að bílastæði í sameiginlegum bílajakjallara í leigufyrirkomulaginu, virðast að jafnaði vera minni eða ódýrari og leiguíbúðum kann síður að fylgja bílastæði en eignaríbúðum. Tekjulægri íbúar verið háðir bíl vegna vinnu, óreglulegs vinnutíma, flutnings á búnaði eða breytilegra vinnustaða. Ekki ætti því að gera ráð fyrir að tekjulægri heimili eða leigjendur hafi minni þörf fyrir bílastæði en aðrir hópar.

6.6 Takmarkanir og næstu skref

Rannsókn þessi er eigindleg og byggist á viðtölum við afmarkaðan hóp fagaðila og 16 íbúa á þremur nýlegum þéttingarreitum í Reykjavík. Niðurstöðurnar eru því ekki tölfræðilega yfirfæranlegar á alla borgarbúa, kaupendahópa eða uppbyggingarreiti. Íbúahópurinn var jafnframt fremur einsleitur og takmarkaður. Viðmælendur bjuggu á nýlegum þéttingarreitum með ýmis sameiginleg einkenni, höfðu sjálfir valið sér búsetu miðsvæðis og margir höfðu áður búið erlendis í borgum þar sem bíllinn er metinn sem lúxusvara. Nokkrir viðmælendur höfðu einnig haft áhuga á að draga úr bílanotkun áður en þeir fluttu. Þessi reynsla og afstaða kann að hafa mótað viðhorf þeirra til þéttingar, ferðamáta og sveigjanlegra bílastæðalausna. Niðurstöðurnar endurspeglar því fyrst og fremst reynslu þessa hóps en veita ekki heildstæða mynd af viðhorfum íbúa á ólíkum þéttingarreitum borgarinnar.

Viðtölin við fagaðila voru tekin sumarið og haustið 2025 og endurspegla aðstæður á fasteigna- og fjármálamarkaði á þeim tíma. Þær aðstæður höfðu breyst þegar skýrslan var unnin árið 2026, sem kann að hafa áhrif á afstöðu markaðsaðila og mat þeirra á fýsileika einstakra lausna.

Þrátt fyrir þessar takmarkanir varpa niðurstöðurnar ljósi á viðfangsefni sem mikilvægt er að rannsaka og fylgjast áfram með. Næstu skref ættu einkum að felast í því að:

- Framkvæma viðtalsrannsókn meðal íbúa á fjölbreyttari þéttingarreitum í Reykjavík, þar sem tekið verði mið af ólíkri staðsetningu, gerð byggðar, búsetuformi, félagshagfræðilegri stöðu og aðgengi að samgöngum, svo fá megi heildstæðari mynd af viðhorfum og reynslu íbúa,
- safna gögnum um nýtingu leigustæða, eignarstæða og sameiginlegra bílastæðahúsa og bílakjallara á mismunandi tímum sólarhrings,
- kanna tengsl bílastæðaframboðs við bílaeign annars vegar og raunverulega bílanotkun hins vegar,
- fylgjast með mögulegum ruðningsáhrifum á nærliggjandi götur og bílastæði verslunar og þjónustu,
- greina félagsleg og fjárhagsleg áhrif bílastæðastefnu á ólíka hópa, meðal annars leigjendur, tekjulægri heimili, eldra fólk og hreyfihamlaða,
- þróa skýr rekstrar- og fjármögnunarlíkön fyrir sameiginleg bílastæðahús og kanna forsendur samnýtingar stæða,
- tryggja að ákvarðanir um staðsetningu, uppbyggingu, rekstur, aðgengi og gjaldtöku bílastæðahúsa liggi fyrir snemma í skipulags- og þróunarferlinu,
- samræma breytingar á bílastæðaframboði við tímasettar umbætur á göngu- og hjólaleiðum og almenningssamgöngum.

7 Heimildaskrá

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Dagbók. (1929, 22. desember). *Morgunblaðið*, bls. 6.
<https://timarit.is/page/1218799?iabr=on#page/n5/mode/2up/search/dagb%C3%B3k>
- Eurostat. (2026, 31. júlí). *Passenger cars in the EU*. Statistics Explained.
<https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/25886.pdf>
- G. H. (1931, 28. júní). [Um bíla og bílastæði]. *Lesbók Morgunblaðsins*, 25. tölublað, bls. 2.
<https://timarit.is/page/3269951?iabr=on#page/n1/mode/2up/search/lesb%C3%B3k>
- Heinonen, J., Czepkiewicz, M., Árnadóttir, Á., & Ottelin, J. (2021). Drivers of car ownership in a car-oriented city: A mixed-method study. *Sustainability*, 13(2), 619.
<https://doi.org/10.3390/su13020619>
- Húsnæðis- og mannvirkjastofnun. (2026). *Könnun um skipulags- og búsetuóskir Íslendinga: Niðurstöður*. https://hms-web.cdn.prismic.io/hms-web/aedHpMBOoF08xKrz_skipulags_og_busetuoskir_nidurstodur.pdf
- Jónsdóttir, E. H. (2026, 23. júní). Gjaldtaka hefst á bílastæðum við Smáralind. *RÚV*.
<https://www.ruv.is/frettir/innlent/2026-06-23-gjaldtaka-hefst-a-bilastaedum-vid-smaralind-479237>
- Litman, T. (2019). *Parking requirement impacts on housing affordability*. Victoria Transport Policy Institute. <https://www.vtpi.org/park-hou.pdf>
- Reykjavíkurborg. (2014). *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010–2030*.
https://reykjavik.is/sites/default/files/skjol_thjonustulysingar/20140527_ar_a5_isl_vef.pdf
- Reykjavíkurborg. (2026). *Tilraunaborgir: The Pilot Cities Project: Stutt samantekt úr skýrslu 2026 um flokkun og samgöngumál*. <https://reykjavik.is/sites/default/files/2026-09/Samantekt%20NZC%20Tilraunaborgir.pdf>
- Sveitarstjórnarmál. (1966, 1. desember). 6. hefti.
<https://timarit.is/page/5984848?iabr=on#page/n3/mode/2up>