



FERÐAVENJUSPILID

Samráð og fræðsla um aðgerðir til að breyta ferðavenjum

September 2026



Reykjavík

24550

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	10.08.2026	HS	BS	HS

Unnið af:

Herdís Sigurgrímsdóttir
VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

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



Efnisyfirlit

1	Inngangur – um verkefnið	3
2	Samantekt	3
3	Kynning á vinnustofu	4
4	Aðgerðir og spilaspjald	7
5	Ritarahandrit	9

1 Innangangur – 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

Ferðavenjuspilið var þróað sem vinnustofumódel fyrir fagfólk í skipulags- og samgöngumálum, sem rammi utan um samtal þvert á fagsvið, sveitarfélög og hagaðila. Það eru fjölmargar breytur sem hafa áhrif á ferðavenjur og verkfærin sem hafa áhrif á þær eru í höndum ólíkra aðila. Í annríki hversdagsins er hættu á því að hver aðili noti þau verkfæri sem hann hefur við höndina en að ekki gefist næg færi á að móta og þróa heildarsýn.

Ferðavenjuspilið getur nýst sem *rammi utan um umræðu* þar sem aðilarnir sem eiga verkfærin geta rætt samhengi þeirra. Það getur verið *vettvangur samsköpunar og samstillingar*. Spilið nýtist einnig til *fræðslu og vitundarvakningar*, þar sem þátttakendur fá aukinn skilning á áhrifum hverrar aðgerðar. Ekki síst er hægt að nýta aðferðina til *rannsóknna*, þar sem lítið er á hvern spilahóp sem rýnihóp. Í handriti ritara eru rannsóknarspurningar, sem má aðlaga að hverju tilfelli. Með litlum breytingum er hægt að nota spilið til að beina sjónum að mismunandi þáttum, til dæmis:

- Tímalína: hvernig er hægt að stilla af verkfærin út frá komandi innviðum og samfélagslegum þroska? Hvaða verkfæri bera í sér mesta hættu á bakslagi? Hvenær og hvernig er rétt að fasa þeim inn? Þetta var meginviðfangsefni þegar spilið var spilað fyrst og mótur það hvernig því er lýst hér að neðan.
- Markhópar: hvaða markhópum ættu verkfærin að beinast að á hverjum tíma? Í hvaða röð bætast þeir við? Hvaða verkfæri eru almenn og hvar gagnast markhópahugsun mest? Hvernig breytist markhópahugsunin með bætum innviðum?

Spilið var prófað á vinnustofu í Borgartúni 10. júní 2026, með þátttöku fagfólks frá Reykjavíkurborg, Kópavogsbæ, Hafnarfjarðarkaupstað og Mosfellsbæ, einnig Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Betri samgöngum, Almenningsamgöngum höfuðborgarsvæðisins. Starfsfólk VSÓ Ráðgjafar stýrði vinnustofunni, bæði fundarstjórn og borðstjórn. Þátttakendur létu vel af vinnustofunni. Umræðan var fljót í gang og gekk vel. Á sumum borðum kviknaði keppnisskap. Þátttakendur voru ánægðir með að fá að taka þátt í óhefðbundinni vinnustofu, þar sem ekki væru gulir miðar.

Hlutverk ritara/borðstjóra er mjög mikilvægt – og sveigjanlegt. Rannsóknarspurningar ritara tryggja að samræmdar umræður fari fram á öllum borðum og hægt sé að kanna afstöðu hópanna til ólíkra þátta.

Dagskráin var sett upp sem tveggja tíma heild en kynningar á frumniðurstöðum verkefnisins tóku meiri tíma en ætlað var. Þegar til kastanna kom gafst ekki nema um 45 mín í vinnustofu og samantekt. Almennt náðu hóparnir að klára en gott hefði verið að gefa þeim meiri tíma til að ræða valkostina og meiri tíma fyrir rannsóknarspurningar ritara. Klukkutími til 75 mínútur hefði verið betra.

Hér að neðan fara gögn vinnustofunnar eins og hún var haldin 10. júní. Hugmynd og frumútgáfa ferðavenjuspilsins var hönnuð af Herdísi Sigurgrímsdóttir, með aðstoð og rýni starfsfólks hjá VSÓ Ráðgjöf og í samvinnu við Reykjavíkurborg. Fjárstuðningur kom frá Evrópusambandinu. Gögnin eru opin og fólk hvatt til að þróa og nota hugmyndina þar sem hún getur komið að gagni.

3

Kynning á vinnustofu

Hér fylgja talpunktar sem lýsa vinnustofumódelinu fyrir þátttakendum:

Ókei. Verkefnið ykkar núna er að breyta ferðavenjum. Tímalínan fyrir framan ykkur endar árið 2040, þegar Reykjavíkurborg hefur einsett sér að bílferðir verði minna en helmingur allra ferða.

Þið eigið að setja saman aðgerðapakka. Fyrsti aðgerðapakinn ykkar nær fram til ársins 2031, þegar áætlanir gera ráð fyrir því að fyrsta lota Borgarlínu sé komin í gagnid. Til að byrja með eigið þið að velja bílastæðastefnu við íbúðabyggð. Hvaða stefnu ætlið þið að velja þangað til fyrsta lota Borgarlínu er komin í gagnid? Þið hafið fullkomið ákvörðunarvald yfir öllum verkfærum sem geta haft áhrif á ferðavenjur, hvort sem þetta er á hendi ríkisins, sveitarfélaga, svæðisskipulags eða annarra aðila. Í þessum leik eru engir kjörnir fulltrúar. Það eina sem þið þurfið að hugsa út í er almenningsálitið, álit samfélagsins.

Það fyrsta sem þið gerið er að velja bílastæðaviðmið. Ætlið þið að halda því eins og það er núna í Reykjavík, hækka smá eða hækka verulega? Ástæðan fyrir því að við látum ykkur velja þetta fyrst er að það er megináhersla þess verkefnis sem við höfum verið að vinna.

Þegar það er búið, fáið þið fullt af öðrum aðgerðum að velja úr. Allar aðgerðirnar hafa fjárhagslegan kostnað, óvinsældastig og árangursstig. Hvert teymi má nota 10 kostnaðarstig og 10 óvinsældastig í hverri umferð. Þetta er ekki keppni um að hámarka árangursstigin heldur að setja saman besta aðgerðapakkan.

Fyrir tímabilið 2031 til 2040 gerist aftur það sama. Þið byrjið á að velja bílastæðastefnu. Hér bætist við valkosturinn um að lækka bílastæðaviðmiðið undir það sem er núna. Síðan fáið þið hinar aðgerðirnar. Aftur eigið þið að velja saman aðgerðapakka. Veljið þið sömu aðgerðir? Eða er að ykkar mati kominn tími á aðrar aðgerðir núna, fyrst að Borgarlínan er komin í gagnid?

Á öllum borðum situr ritari, sem ætlar að skrásetja umræðurnar ykkar eftir bestu getu. Við tökum upp umræðuna á öllum borðunum, til að hjálpa ritaranum að muna. Upptökunum verður eytt eftir á.

Það eru þrír jókerar:

1. Þið eruð með nokkur **auð spjöld**, þar sem þið getið bætt við aðgerðum. Þið ráðið líka kostnaði, áhrifum ofl. Þið eruð ofurstjórnsýsla, og megið bæta við aðgerðum sem eru á hendi ríkis, svæðisskipulags eða sveitarfélags.
2. Hópurinn GETUR komið sér saman um að **breyta stigum** á einstökum aðgerðum. Þá þarf samt að bóka þá tillögu hjá ritara OG það þarf að færa rök fyrir því af hverju þið teljið einhverja aðgerð áhrifaríkari eða minna óvinsæla. Samt – verið meðvituð um að tíminn líður. Ekki nýta allan tímann í að rökræða hvaða stig ættu að vera á hvaða aðgerð fyrir sig.
3. **Og svo er ein aðgerð sem er sér á báti: veggjöldin.** Þetta er óvinsælasta aðgerðin EN – ef þið veljið að nota veggjöld í fyrsta aðgerðapakkanum, fáið þið þremur fleiri kostnaðarstig í seinni aðgerðapakkanum.

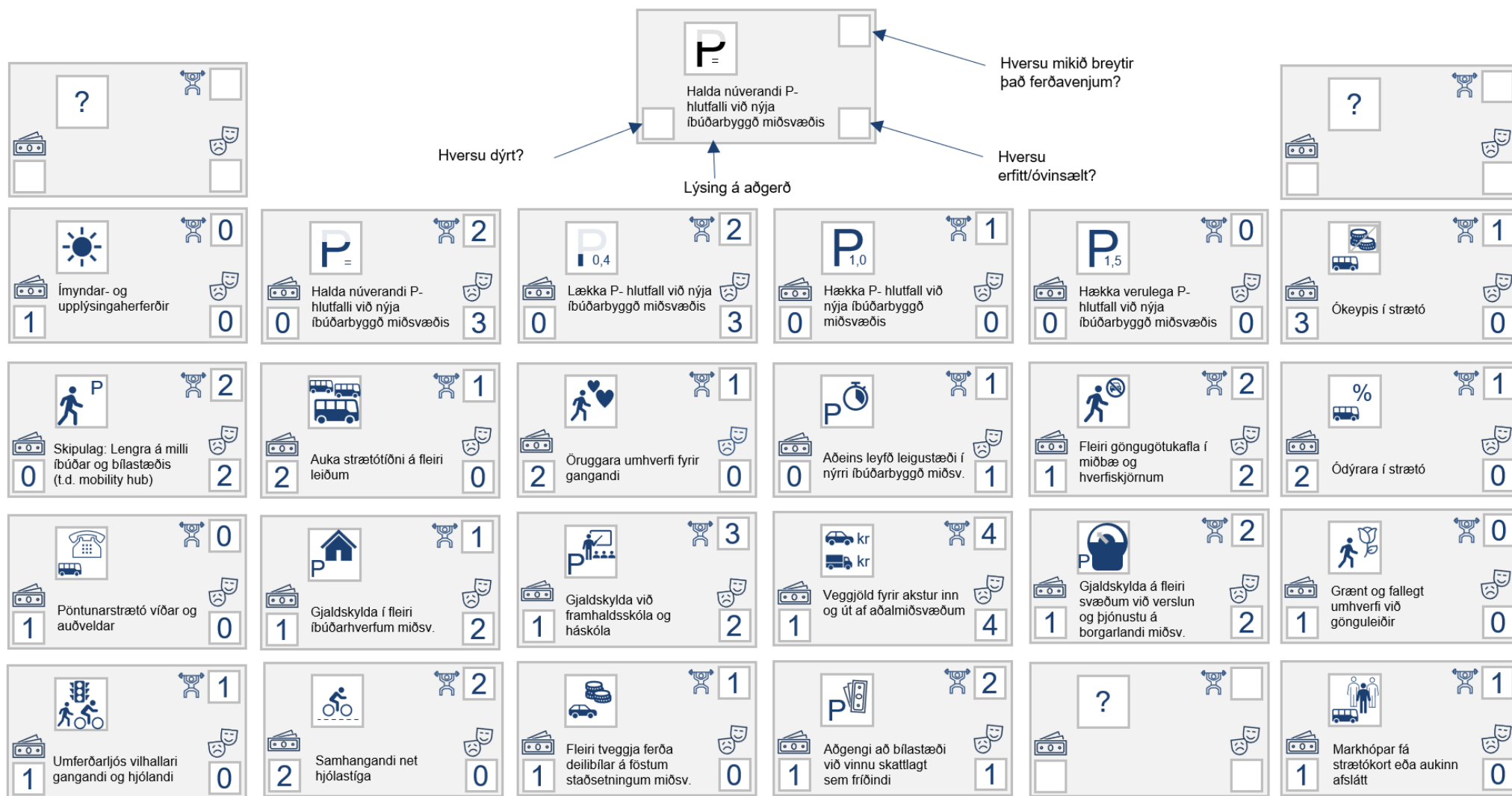
Stigagjöfin er ekki hávísindaleg - augljóslega, þar sem skalinn er frá núll upp í þrjá. Þetta er allt gert til þess að fá ykkur til þess að rökræða mismunandi aðgerðir. En, þó hún sé ekki hávísindaleg, þá styðjumst við samt við bestu gögn sem við höfum fundið um áhrif af mismunandi aðgerðum.

Sumar aðgerðir fá núll í áhrif. Það er ekki af því að þær hafi í raun engin áhrif, heldur af því að þær eru taldar hafa lítil mælanleg áhrif á ferðavenjur einar og sér. Gróðursetning, til dæmis, getur gert umhverfið ánægjulegra fyrir gangandi vegfarendur en telja má að hún sé að litlu leyti afgerandi fyrir val á ferðamáta. Sama má segja um auglýsingarherferðir og leiki sem geta haft skammvinn áhrif en til þess að þau séu langvinn þurfa líklegast aðrir þættir að vinna með þeim.

Mikilvægt: þetta geta samt verið afgerandi aðgerðir sem hluti af einhverjum aðgerðapakka sem þið eruð að vinna að. Þær hnika ekki miklu einar og sér en geta verið mikilvægur stuðningur við aðrar aðgerðir.

Sumt eru aðgerðir sem hafa sennilega ekki teljandi áhrif á ferðavenjur en geta haft önnur áhrif. Pöntunarstrætó getur bætt ferðafrelsi fólks í ystu úthverfum en hann breytir sennilega ekki mörgum ferðum úr bílferðum í almenningssamgöngur. Þær ferðir hefðu mögulega ekki verið farnar annars. Aðrar aðgerðir hafa kannski áhrif á efnahagslegt réttlæti eða eru góðar af öðrum ástæðum. En akkúrat hér í dag eru það ferðavenjurnar sem þið eigið að einblína á.

Aðgerðir og spilaspjald





**Aðalskipulag,
Svæðisskipulag:**
Þétting og
samgönguásar

Strætó:
Aukin tíðni

Skipulag byggðar:
Þétting í fyrirrúmi

Borgarlína:
Áætluð lok 1. lotu

Markmið:
Hlutfall einkabíls af öllum
ferðum ekki yfir 50%

2014 2015

2031

2040

5 Ritarahandrit

Ritarahandritið var sett upp þannig að auðvelt væri að glugga í það á meðan á vinnustofunni stæði. Allir ritarar fengu prentað handrit til hliðsjónar á vinnustofunni. Fundarstjóri fylgdist með tímanum og minnti ritara á rannsóknarspurningarnar.

Spássíur voru þrengdar fyrir prentun þannig að keyrslan á vinnustofunni væri öðru megin en bakgrunnur, markmið og hlutverk ritara væru hinum megin.

Að auki var farið yfir vinnustofumódelið og hlutverk ritara með öllum sem áttu að taka það hlutverk að sér. Hér fylgir handritið:

....

Allra fyrst: spyrja hópinn um leyfi fyrir símaupptöku.

Ef já, setja upptöku af stað. Ef nei, allt í góðu, takið extra góða punkta.

Fyrsti hluti - 2026

Látið hópinn hafa bílastæðavalkosti

Hópurinn velur bílastæðahlutfall fyrir 2026.

Látið hópinn hafa hina valkostina

- ráðleggja hópnum að dreifa úr miðunum
- þið eruð með rissblöð með öllum valkostunum fyrir þá sem þurfa annars að lesa á miðana á hvolfi
- hvetjið fólk til að skrifa inn nýjar aðgerðir á jókeraspjöldin
- minnið fólk á að það getur breytt vægi

Ef hópurinn á erfitt með að komast af stað í umræður:

- „Þið getið byrjað á að ræða hvort séu einhverjir ferðamátar sem þið viljið setja í forgang, eða einhverjir markhópar sem ykkur finnst mikilvægir.“

Rannsóknarspurningar þegar hópurinn er búinn að velja:

- Hvaða ferðamáta lögðuð þið mesta áherslu á? Af hverju?
- Hvort lögðuð þið meiri áherslu á að gera vistvæna ferðamáta betri, eða að gera einkabílinn minna samkeppnishæfan sem ferðamáta?

Annar hluti - 2031

Látið hópinn hafa bílastæðavalkosti

Hópurinn velur bílastæðahlutfall fyrir 2031.

Rannsóknarspurning:

- Hafa forsendurnar fyrir bílastæðahlutfalli við íbúðabyggð eitthvað breyst, nú þegar Borgarlína er komin í gagnið?

Látið hópinn hafa hina valkostina

Ykkar inngangur: „Þið sjáið að nú er fyrsta lota Borgarlínu komin í umferð. Þið þurfið að íhuga hvort það breytir einhverju. Veljið þið nákvæmlega sömu aðgerðir eftir sem áður? Eða er eitthvað sem ykkur finnst tímabært að taka í notkun núna, sem var ekki áður?“

- Þau endurtaka leikinn

Rannsóknarspurningar þegar hópurinn er búinn að velja:

- Hvað breyttist, frá fyrra tímabilinu?

- Nú þegar Borgarlína er mætt, eru einhver verkfæri sem er þá hægt að taka í gagnið, sem var ekki tímabært áður?

Tilgangur og markmið

Við erum að kanna hvernig fagfólk í skipulags- og samgöngumálum sér fyrir sér aðgerðir til að breyta ferðavenjum. Við höfum sérstakan áhuga á því hvað breytist (ef eitthvað) þegar Borgarlína er komin í gagnið. Eru einhverjar aðgerðir sem eru fyrst fýsilegar eftir að hágæða almenningssamgöngur eru komnar? Líka: hvaða ferðamáta leggur fólk mesta áherslu á? Og hvaða markhópa? Af hverju?

Hlutverk ritara

Ritarar eru hlutlausir. Þið takið ekki þátt í samtalinu nema til að gefa leiðbeiningar, svara spurningum hópsins eða spyrja hópinn spurninga um þeirra val. Þið þurfið að lágmarki að spyrja hópinn rannsóknarspurninganna. Þið megið spyrja hópinn fleiri spurninga, út frá samtalinu. Það er bæði til að kortleggja álit hópsins og til að hjálpa hópnum í sínum vangaveltum.

Ykkar hlutverk er líka að vaka yfir því hvort einn eða tveir þátttakendur stýri samræðunum. Þurfa aðrir aðstoð við að komast inn í umræðurnar? Það er á ykkar ábyrgð. Allar raddir eiga að hafa aðgang að samtalinu. Auðvitað má fólk þegja, ef það vill ekki taka orðið, en það á ekki að vera af því það kemst ekki að.

Fólk má setja inn aðgerðir sem því dettur í hug á jókermiðana (með spurningamerkjum). Oft segir fólk eitthvað eins og: „Það þyrfti að vera aðgerð þar sem...“. Grípið það og hvetjið fólk til að skrifa það á miða. Við viljum fá þessar hugmyndir inn.

Fólk má líka breyta tölugildunum. Segið þeim endilega að gera það. Það er hluti af umræðunum sem við viljum fá.

Tímasetningar

Fundarstjóri ber aðalábyrgð á tímasetningum og minnir hópana á þegar þarf að fara yfir í næsta fasta og rekur á eftir ákvörðunum. Þið fylgið síðan eftir á ykkar borði.

Hópar mega vera sneggri en tímaplan. Ef hópur er búinn að velja valkosti og búinn að svara spurningum, er hægt að afhenda næsta fasa, jafnvel þó ekki sé farið að reka á eftir.

Ef hópur er leiftursnöggur og búinn að öllu löngu á undan hinum, má taka auka rannsóknarspurningar til að halda þeim uppi á spjalli. Ef það dugir ekki, mega þau læðast í kaffi fram að samantekt.