



RÁÐLEGGINGAR UM STEFNUMÓTUN UM BREYTTAR FERÐAVENJUR

Niðurstöður rannsóknarverkefnis

September 2026



Reykjavík

24550

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	15.9.2026	ÁÓ/BS/CJK/HS/HT/LSD	BS/ÁS/HT	BS

Unnið af:

Ásrún Óskarsdóttir
Bryndís Skúladóttir
Christopher John Kane
Herdís Sigurgrímsdóttir
Herdís Tómasdóttir
Lilja Sigurrós Davíðsdóttir

VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

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



Efnisyfirlit

1	Inngangur – um verkefnið	3
2	Stefnumótun um bílastæði og breyttar ferðavenjur	4
2.1	Stefnumótun um breyttar ferðavenjur – greining á stefnu Reykjavíkurborgar og samanburður við norrænar borgir	4
2.2	Bílastæðalausnir framtíðarinnar – viðhorf samfélagsins	6
2.3	Bílastæðahús sem samgöngumiðja og kolefnisspor bílastæðalausna – Framtíðarhorfur og möguleikar bílastæðalausna	8
2.4	Ferðavenjuspilið	9

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 kolefnishlutlauslausa 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 vinnustofumodel 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 Stefnumótun um bílastæði og breyttar ferðavenjur

Hér eru settar fram ráðleggingar og tillögur um stefnumótun um bílastæði og breyttar ferðavenjur, byggt á niðurstöðum greininga og viðhorfskannanna sem unnar voru í samvinnuverkefni Reykjavíkurborgar og VSÓ Ráðgjafar. Nánari umfjöllum og niðurstöður má finna í skýrslum sem vísað er til í inngangi.

2.1 Stefnumótun um breyttar ferðavenjur – greining á stefnu Reykjavíkurborgar og samanburður við norrænar borgir

Í skýrslunni er fjallað um hvernig Reykjavíkurborg vinnur að breyttum ferðavenjum og hvaða stjórnþæki borgin hefur til að styðja við göngu, hjólréiðar og almenningssamgöngur og draga úr vægi einkabílsins. Áhersla er á bílastæðamál og hvernig bílastæðastýring getur unnið með öðrum aðgerðum borgarinnar. Skoðuð voru helstu stefnuskjöl Reykjavíkurborgar, rannsóknir á ferðavenjum og reynsla annarra borga af ólíkum stjórnþækjum í bílastæðamálum. Reykjavík er borin saman við Umeå og Þrándheim til að skoða hvernig borgirnar beita ólíkum aðgerðum og hvaða lærdóm Reykjavík getur dregið af reynslu þeirra. Út frá þeirri vinnu voru greind tækifæri til að þróa áfram stefnumótun Reykjavíkurborgar.

Helstu niðurstöður eru eftirfarandi:

- **Heildstæð bílastæðastefna**

Hægt er að þróa heildstæða bílastæðastefnu og aðgerðaáætlun sem tekur til ólíkra stjórnþækja í bílastæðamálum, en ekki eingöngu reglna um fjölda bíla- og hjólastæða og gjaldtöku á götustæðum. Almenningsbílastæðahús, „greiðsla í stað bílastæða“, göngugötur og leiðbeiningar um hvílustæði eru dæmi um stjórnþæki sem þegar eru til staðar í Reykjavík en eru ekki með skýrum hætti hluti af heildstæðri bílastæðastefnu sem miðar að því að styðja við breyttar ferðavenjur.

- **Samþætta bílastæðastefnu betur við uppbyggingu annarra ferðamáta**

Breytingar á framboði, gjaldtöku og fyrirkomulagi bílastæða sem skilgreindar eru í nýrri heildstæðri bílastæðastefnu mættu fylgja með skýrum hætti uppbyggingu Borgarlínu, Strætó og göngu- og hjólainnviða. Þannig væru raunhæfir valkostir um aðra ferðamáta til staðar þegar aðgengi einkabíls er takmarkað. Langtímaaðgerðir í bílastæðamálum gætu hafist strax, en sumar aðgerðir til skemmri tíma gætu átt betur við síðar, eftir því sem aðrir ferðamátar styrkjast.

- **Skýr nálgun á bílastæði við vinnustaði**

Sem hluta af nýrri bílastæðastefnu mætti leggja sérstaka áherslu á bílastæði við vinnustaði og setja fram skýra og fjölþætta nálgun á stýringu þeirra. Þetta er mikilvægur þáttur í aðgerðaáætlunum annarra norrænna borga. Samhliða slíkum aðgerðum þyrfti að koma í veg fyrir að bílastæðanotkun færist yfir á nærliggjandi götur, til dæmis með gjaldtöku og öðrum takmörkunum á götubílastæðum og markvissri nýtingu opinberra bílastæðahúsa. Í skýrslunni eru settar fram nokkrar leiðir sem Reykjavík gæti nýtt í þessum tilgangi.

- Þróa mætti samgöngusamninga áfram þannig að val um ókeypis bílastæði við vinnustað hafi skýran fjárhagslegan kostnað í för með sér. Setja mætti samræmdan ramma um slíka samninga og innleiða þá hjá vinnustöðum með hvötum og leiðbeiningum í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík, líkt og að einhverju leyti er þegar gert.

- Vinna mætti beint með einstökum vinnuveitendum að innleiðingu þeirra. Reynslan af „HjemJobbHjem“ í Þrándheimi sýnir að slík nálgun getur haft töluverð áhrif á ferðavenjur.
- Til lengri tíma mætti endurskoða núverandi kerfi „bílastæðagjalda byggingaraðila“ í Reykjavík, sem í þessari skýrslu er kallað „greiðsla í stað bílastæða“. Reynslan frá Umeå sýnir hvernig slíkt kerfi getur dregið úr framboði bílastæða við vinnustaði og veitt sveitarfélaginu meiri stjórnun á staðsetningu þeirra og gjaldtöku. Í skýrslunni er rökstutt að slík útfærsla gæti verið möguleg án þess að taka upp lágmarkskröfur um fjölda bílastæða.
- Setja mætti skýrari ákvæði um fjarlægð bílastæða frá byggingum. Við tiltekna tegundir svæða mætti til dæmis gera kröfu um að bílastæði væru að minnsta kosti jafn langt frá byggingunni og næsta biðstöð almenningssamgangna. Slíkt fyrirkomulag er meðal annars notað í Stavanger.

- **Ítarlegri reglur um gjaldsvæði**

Núverandi verklagsreglur um gjaldsvæði taka ekki með skýrum hætti tillit til þess að lítil nýting bílastæða innan gjaldsvæðis geti stafað af mikilli nýtingu ókeypis bílastæða á nærliggjandi svæðum. Reglurnar fjalla heldur ekki skýrt um það þegar gjaldtaka einkaaðila leiðir til þess að bílastæðapörf færist yfir á nærliggjandi götur. Þá er ekki skilgreint við hvaða aðstæður mætti fækka lítið nýttum bílastæðum og nýta rýmið í öðrum tilgangi. Með skýrari ákvæðum um þess atriði mætti nýta reglurnar betur til að styðja við breyttar ferðavenjur.

- **Stjórntæki sem mætti nýta til að fækka götubílastæðum**

Reykjavíkurborg hefur sett fram markmið um að fækka götubílastæðum en hefur ekki skilgreint með skýrum hætti hvaða stjórntæki eigi að nota til þess. Í þessari skýrslu voru eftirfarandi leiðir dregnar fram sem mætti skoða:

- Reglur um gjaldsvæði, eins og fjallað er um að ofan.
- Svæði þar sem aðeins er heimilt að leggja á sérstaklega merktum stæðum (s. parkeringsförbudsområde).
- Dagsetningastýring bílastæða (s. datumparkering) utan gjaldsvæða.
- Bílastæðasvæði fyrir íbúa (n. boligsoneparkering).
- Samgöngumiðjur (e. Mobilty hub) og minni samgöngustöðvar.
- Bílastæðum breytt í hvílustæði að frumkvæði íbúa.
- Göngugötur.

- **Samgöngumat og samgöngustefna í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða mættu vera nákvæmari**

Núverandi ákvæði um samgöngumat og samgöngustefnu mætti útfæra nánar á ýmsa vegu:

- Setja má skýrari viðmið eða dæmi um hvaða rök geti réttlætt fjölgun bílastæða umfram viðmiðunarfjölda. Nú eru til leiðbeiningar um hvað geti réttlætt fækkun bílastæða, en ekki fjölgun. Án skýrra viðmiða er hætt á að gert sé ráð fyrir fleiri bílastæðum en þörf er á.
- Eins og gert er í öðrum norrænum borgum mætti heimila fækkun bílastæða út frá nálægð við hjólaleiðir og/eða mikilvæga þjónustu í nærumhverfinu. Nú er fyrst og fremst horft til nálægðar við almenningssamgöngur í þessu samhengi.
- Í samgöngustefnu mætti tilgreina fleiri og fjölbreyttari aðgerðir. Hægt væri að hafa mismunandi lista yfir íbúðar- og atvinnuuppbyggingu og tengja hverja aðgerð við ákveðna fækkun bílastæða eftir því hversu áhrifarík hún er talin vera. Þannig

fengju byggingaraðilar meiri möguleika á fækkun bílastæða með því að velja áhrifaríkari aðgerðir. Umeå, Stokkhólmur og Gautaborg hafa hver sína aðferð til að útfæra slíkt fyrirkomulag. Meðal nýrra aðgerða sem mætti skoða eru:

- Upplýsingapakkar fyrir nýja íbúa eða aðra notendur byggingar um ferðamöguleika og samgönguúrræði sem standa til boða, ásamt reglulegri upplýsingagjöf um þau.
- Aðgangur að sameiginlegum rafhjólum eða nytjahjólum, möguleiki á að prófa þau í ákveðinn tíma og/eða stafrænt bókunarkerfi fyrir notkun þeirra.
- Gjaldfrjáls árleg hjólaþjónusta.
- Upplýsingaskjái sem sýna rauntímaupplýsingar um ferðir almenningsgangna á svæðinu.
- Sérstök aðstaða til móttöku og tímabundinnar geymslu á vörusendingum, svo sem húsgögnum og kælivörum.
- Sameiginleg vinnuaðstaða í íbúðarhúsnæði.
- Gjaldfrjáls kort í almenningsgöngur fyrir nýja íbúa eða notendur byggingar, ef samgöngusamningur á ekki við.
- Að bílastæði séu staðsett í að minnsta kosti 500 m fjarlægð frá byggingunni.
- Að kostnaður við bílastæði sé aðskilinn frá verði eða leigu húsnæðis.
- Að tekin sé upp gjaldtaka fyrir bílastæði.
- Endurbættir samgöngusamningar, eins og lýst er hér að framan. Ef þeir eru útfærðir með réttum hætti geta þeir gegnt sambærilegu hlutverki og gjaldtaka fyrir bílastæði við vinnustaði.

• Nota hvatningaraðgerðir til stuðnings við stærri breytingar

Fjárhagslegir hvatar, upplýsingagjöf og aðrar hvatningaraðgerðir geta stutt við breyttar ferðavenjur, einkum samhliða breytingum á samgöngukerfi, bílastæðafyrirkomulagi og uppbyggingu. Markvissast væri að beina slíkum aðgerðum að stöðum og tímabilum þar sem raunhæfir valkostir við einkabílinn eru til staðar og góðar forsendur eru fyrir breytingum á ferðavenjum. Dæmi um slíkar aðgerðir eru samgöngustyrkir, prufutímabil fyrir aðra ferðamáta, upplýsingar um ferðatíma á hjóli, viðburðir til að hvetja til vetrarhjólríða, styrkir til kaupa á búnaði fyrir vetrarhjólríðar eða nytjahjól og hvatningarpakkar fyrir fyrirtæki á borð við HjemJobbHjem í Noregi.

2.2 Bílastæðalausnir framtíðarinnar – viðhorf samfélagsins

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 tilteknar 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 oftari 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 bílarkjallara 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.

2.3 **Bílastæðahús sem samgöngumiðja og kolefnisspor bílastæðalausna – Framtíðarhorfur og möguleikar bílastæðalausna**

Bílastæðahús þekkjum við helst við verslanir og þjónustukjarna. Hérlandis er lítil reynsla af miðlægum bílastæðahúsum í íbúðahverfum. Erlendis er reynsla komin af því að fækka eða fjarlægja bílastæði úr íbúðagötum og hafa bílastæði miðlægt fyrir hverfi í bílastæðahúsi. Í þessum hluta ECT verkefnisins var vinnan þrífætt. Skoðað var hver þróunin hefur verið í byggingu bílastæðahúsa og hvernig þau hafa fengið nýtt hlutverk sem samgöngumiðja (e. mobility hub) í skipulagi hverfa, þ.m.t. dæmi um hús sem þjóna fjölbreyttari tilgangi en að hýsa bíla. Lagt var mat á muninn á kolefnisspori bílastæða annars vegar í bílarkjallara og hins vegar í bílastæðahúsi, út frá kolefnisspori á bílastæði og kolefnisspori á fermetra. Skoðuð voru hringrásar bílastæðahús, sem eru hönnuð þannig að hægt er að breyta þeim fyrir aðra notkun ef þörf á bílastæðum minnkar í framtíðinni. Einnig að skoða hvaða áskorunum hönnuðir mæta þegar hanna á bílarkjallara undir hús.

Helstu niðurstöður sem horfa má til við skipulag bílastæða og bílastæðahúsa eru:

- **Kröfur í deiliskipulagi um bílahús ofanjarðar**

Skipulagsáætlanir leggja grunn að samgönguleiðum og bílastæðum í hverfum. Þar er því tækifæri til að sameina bílastæði í bílastæðahús. Horfa þarf heildstætt á skipulag hverfisins, akbrautir, göngu- og hjólaleiðir og tengja þær almenningssamgöngum. Samhliða þarf að styðja við fjölbreytta ferðamáta.

- **Greiðar og aðgengilegar leiðir milli bílastæðahúss og heimilis**

Huga þarf að því að hafa greiðar, aðgengilegar og aðlaðandi leiðir til að komast milli bílahúss og heimilis. Tryggja þarf að hægt sé að leggja hjólum og rafskútum í bílahúsi og að mögulegt sé að aka að íbúðarhúsum þó ekki sé mögulegt að leggja þar, t.d. ef flytja þarf stærri hluti. Með því að bjóða upp á leigu á rafmagnsflutningahjólum sem auðveldar íbúum að flytja vörur frá bílastæðahúsinu að heimili sínu, er vandinn við „síðasta spottann“ að hluta leystur.

- **Ávinningur íbúa af fækkun bílastæða við hús**

Með því að færa bílastæðin frá íbúðarhúsum er hægt að nýta svæði sem annars færi undir bílastæði við hús, í þágu íbúa með grænum svæðum, leiksvæðum og íþróttasvæðum. Ávinningur af breytingunni verður áþreifanlegur og lífsgæði í hverfinu verða betri.

- **Bílastæðahús verði samgöngumiðja**

Skipuleggja hverfið þannig að bílastæðahúsið verði samgöngumiðja (e. Mobility hub) með góðu aðgengi að almenningssamgöngum og að þar verði rými fyrir þjónustu svo íbúar geti nýtt ferðir í húsið til annars en að leggja bíl.

- **Tryggja aðgang að almenningssamgöngum**

Tryggja þarf aðgengi að almenningssamgöngum þegar fyrstu íbúar flytja inn í nýtt hverfi svo þeir festist ekki strax í að fara ferða sinna á einkabíl. Veita má íbúum afslátt eða ókeypis aðgang að almenningssamgöngum til reynslu í nýjum hverfum, til að fólk reyni hvernig er að nýta þær áður en það festist í viðjum vanans að nota bílinn.

- **Taka frá svæði fyrir „sýndarbílastæði“**

Það getur verið erfitt að fækka stæðum og dæmi eru um að tekið er frá svæði fyrir „sýndarbílastæði“ þar sem hægt verður að bæta við stæðum ef bílahúsin anna ekki þörf. Þangað til verði svæðið grænt svæði opið fyrir almenning. Með þessu móti er ekki lokað á það að stæðum fjölgi ef íbúar kalla eftir því.

- **Hringrásarhús sem breyta má fyrir aðra notkun**

Auðvelda þróunaraðilum að byggja hringrásarhús sem er mögulegt að breyta fyrir aðra notkun ef eftirspurn eftir bílastæðum minnkar.

- **Huga að kolefnisspori bílastæða**

Niðurstöður verkefnisins sýndu að kolefnisspor á hvert bílastæði er ívið lægra fyrir bílastæðahús, enda er það hannað til þess að hýsa bíla og pláss er vel nýtt. Skoðað var dæmi um frekar einfaldan bílakjallara en í mörgum tilfellum er hönnun og bygging kjallara flóknari og þá getur kolefnisspor á hvert stæði í kjallara hækkað.

2.4 Ferðavenjuspilið

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 hætta 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.

Öllum er frjálst að nýta Ferðavenjuspilið, en það getur nýst sem rammi utan um umræðu til að ræða samhengi aðgerða sem hafa áhrif á ferðavenjur. Það getur verið vettvangur samsköpunar og samstillingar. Spilið nýtist einnig til fræðslu og vitundarvakningar, þar sem þátttakendur fá aukinn skilning á áhrifum hvernar aðgerðar. Ekki síst er hægt að nýta aðferðina til rannsókna, þar sem lítið er á hvern spilahóp sem rýnihóp. Unnið er með rannsóknarspurningar, sem má aðlaga að hverju tilfelli.