



Borgarráð

Reykjavík, 18. maí 2026

MSS25070080

## **Skýrsla starfshóps um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fatlaðs - og aldraðs fólks**

Lögð er fram til kynningar skýrsla starfshóps um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fatlaðs – og aldraðs fólks.

Starfshópurinn setur fram fjórar tillögur að breyttu skipulagi þjónustu og leggur mat á kostnað og tækifæri til samlegðar. Kostnaðarmat miðar við verðlag 2026 og eru tillögur settar fram með fyrirvara um „gæði“ gagna sem notuð eru til grundvallar. Starfshópurinn leggur jafnframt til að skipting umsýsluþóknunar milli sveitarfélaga sé endurskoðuð og telur eðlilegt að henni sé skipt í sama hlutfalli og skráð notkun akstursþjónustu, þannig að borgin greiði um 85 % í stað 95 % eins og nú er. Tillögurnar eru metnar út frá kostum og áskorunum en starfshópurinn tekur ekki afstöðu til þess hvaða leið skuli farin.

Eftirfarandi eru tillögur starfshópsins. Lagt er til að nýtt borgarráð taki afstöðu til þess hvaða leið verði valin:

1. Umsýsla akstursþjónustu færist til þjónustuvers Reykjavíkurborgar.
2. Stofnað verði nýtt félag í eigu sveitarfélaga sem sér um umsýslu vegna akstursþjónustu.
3. Starfsemi þjónustuvers færist sem deild í hið nýja félag, ASH ohf. sem sinnir eingöngu umsýslu vegna akstursþjónustu.
4. Stofnað verði dótturfélag („Pant ehf eða Pant ohf.“) í eigu ASH ohf. sem sér um umsýslu vegna akstursþjónustu.

Heiða Björg Hilmisdóttir  
borgarstjóri

Hjálagt:

1. Skilabréf – skýrsla starfshóps um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fatlaðs- og aldraðs fólks.
2. Skýrsla starfshóps um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fatlaðs- og aldraðs fólks.
3. Erindisbréf starfshóps um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og aldrað fólk í Reykjavík dags. 12. ágúst 2025



Heiða Björg Hilmisdóttir borgarstjóri

Reykjavík, 12. maí 2026

MSS25070080

Meðfylgjandi er skýrsla starfshóps um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fatlaðs- og aldraðs fólks.

Starfshópurinn var skipaður með erindisbréfi dagsettu 12. ágúst 2025 og var skipaður eftirtöldum einstaklingum:

- Katrín Harpa Ásgeirsdóttir, sem jafnframt var formaður hópsins, staðgengill skrifstofustjóra á skrifstofu málefna fatlaðs fólks, frá velferðarsviði.
- Einar Þórmundsson, sérfræðingur í fjármálum, frá velferðarsviði.
- Ólafur Steingrímsson, teymisstjóri á skrifstofu fjármálaþjónustu og ráðgjafar, frá fjármála- og áhættustýringarsviði.
- Þórunn Þórðardóttir, sérfræðingur í fjármálaþjónustu og ráðgjöf, frá fjármála- og áhættustýringarsviði.
- Haukur Þór Haraldsson, sérfræðingur fjármála- og rekstarþjónustu, frá skóla- og frístundasviði.

Starfshópurinn starfaði frá 1. september 2025 til 31. janúar 2026 og lagði upp með að funda vikulega til að ná samfellu í vinnuna. Starfshópurinn rýndi fyrirbyggjandi gögn um málaflokkinn og gerði hagsmunaaðilagreiningu sem lögð var til grundvallar samráði og samstarfi vegna vinnu hópsins. Leitað var ráðgjafar innan og utan borgarkerfisins hjá aðilum með sérþekkingu á viðfangsefninu og komu nokkrir álitsgjafir á fundi starfshópsins. Starfshópurinn heimsótti höfuðstöðvar Pant aksturs og tók viðtöl við starfsfólkið til að fá nánari innsýn í starfsemina. Aðrir aðilar til ráðgjafar og samstarfs voru sviðstjórar velferðarsviðs og fjármála- og áhættustýringarsviðs borgarinnar.

Vinna hópsins tafðist þar sem umbeðin gögn frá Pant bárust seint en upphaflega átti hópurinn að skila niðurstöðum 30. nóvember 2025. Því var óskað eftir viðbótarfresti til skila á tillögum og fékkst skilafrestur framlengdur til 31. janúar 2026. Eftir rýni sviðstjóra fjármála- og áhættustýringarsviðs og velferðarferðarsvið, var óskað eftir því að hópurinn ynni ítarlegri kostnaðargreiningu og því tók hópurinn vinnu upp að nýju og skilaði af sér 16. apríl 2026.

Í skýrslunni er stillt upp fjórum tillögum og þær metnar út frá kostum og áskorunum en ekki er tekin afstaða til þess hvaða leið skuli farin.

Virðingarfyllst,

Rannveig Einarsdóttir  
sviðsstjóri velferðarsviðs

Hjálagt:

Skýrsla starfshóps um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fatlaðs- og aldraðs fólks.

Erindisbréf starfshópsins.



Reykjavík

**SKÝRSLA STARFSHÓPS UM  
FRAMTÍÐARFYRIRKOMULAG  
AKSTURSPJÓNUSTU FYRIR  
FATLAÐ-OG ALDRAÐ FÓLK Í  
REYKJAVÍK**

---





## Efnisyfirlit

1.	Inngangur .....	3
2.	Starfshópurinn og vinna hans .....	3
3.	Núverandi þjónusta, reynsla síðustu ára og tækifæri til framfara .....	4
3.1	Núverandi þjónusta .....	4
3.2	Þjónustukannanir Pant og tækifæri til framfara .....	5
4.	Reglur Reykjavíkurborgar um akstursþjónustu .....	6
5.	Viðtöl og greiningar .....	7
5.1.	Hagsmunaðilgreining .....	7
5.2.	Viðtöl við starfsfólk Pant .....	8
5.3.	Greining á rekstri Pant .....	9
5.3.1	Samsetning og eðli rekstrarkostnaðar .....	9
5.3.2	Akstursþjónusta .....	10
5.3.3	Umsýsla með framkvæmd samnings .....	10
6.	Tillögur að breyttu skipulagi þjónustu .....	11
6.1.	Umsýsla þjónustu færir til þjónustuvers Reykjavíkurborgar .....	12
6.2.	Stjórnsýslueining í eigu sveitarfélaga .....	13
6.3.	Stofnun deildar innan nýs félags ASH ohf. ....	14
6.4.	Stofnun nýs einkahlutafélags eða opinbers hlutafélags í eigu ASH ohf. ....	15
6.5.	Samantekt tillagna .....	15
7.	Samningar; staða og framtíðarmöguleikar .....	17
7.1.	Samningar við akstursaðila .....	17
7.2.	Samningar við sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu .....	17
8.	Samantekt .....	18
9.	Fylgiskjöl .....	19



## 1. Inngangur

Þann 12. ágúst 2025 skipaði Heiða Björg Hilmisdóttir, borgarstjóri Reykjavíkur, starfshóp um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fyrir fatlað fólk- og aldrað fólk í Reykjavík.<sup>1</sup>

Fyrirhugaðar eru breytingar á rekstri Strætó bs., þar sem áætlað er að rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu flytjist yfir í nýtt rekstrarfélag, opinbert hlutafélag, í sameiginlegri eigu ríkis og sveitarfélaga og því ljóst að endurskoða þarf framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fyrir fatlað og aldrað fólk á því svæði.

Þjónustan, sem í dag er rekin undir vörumerkinu *Pant*, hefur um árábil verið mikilvægur þáttur í að tryggja jöfnuð, aðgengi og sjálfstæði þeirra sem þurfa stuðning og aðlögun til að geta nýtt almenningssamgöngur. Þrátt fyrir að í fyrirhuguðum breytingum á rekstrarumhverfi akstursþjónustu felist ýmsar áskoranir þá liggja jafnframt tækifæri í að endurskilgreina hlutverk, skipulag og rekstur þjónustunnar með gæði og framtíðarsýn að leiðarljósi.

Megin hlutverk starfshópsins er að greina núverandi þjónustu og reynslu síðustu ára og koma með tillögur að framtíðarskipan þjónustunnar með hliðsjón af þörfum ólíkra notenda og breyttu rekstrarumhverfi. Meta fyrirkomulag við rekstur þjónustuvers og tækifæri til samlegðar við aðra sambærilega starfsemi, rýna í gildandi reglur og samninga um akstursþjónustu við akstursaðila og önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu ásamt því að kanna grundvöll til samstarfs.

Í þessari skýrslu er dregin upp heildstæð mynd af stöðu akstursþjónustu *Pant* í dag og lagðar fram kostnaðarmetnar tillögur að breyttu fyrirkomulagi sem ætlað er að stuðla að faglegri, sjálfbærri og skilvirkri notendamiðaðri þjónustu á höfuðborgarsvæðinu þar sem leitast er við að tryggja jafnræði og samfellu í þjónustu á komandi árum.

Niðurstöður eru hugsaðar sem grunnur að ákvörðunartöku sveitarfélaga og sem leiðarljós við uppbyggingu akstursþjónustu í nýju rekstrarformi.

## 2. Starfshópurinn og vinna hans

Starfshópurinn skipuðu:

- Katrín Harpa Ásgeirsdóttir (formaður), skrifstofustjóri á skrifstofu málefna fatlaðs fólks (VEL).
- Ólafur Steingrímsson, starfandi skrifstofustjóri á skrifstofu fjármálaþjónustu- og ráðgjafar (FAS).

---

<sup>1</sup> Sjá fylgiskjal 1.



- Þórunn Þórðardóttir, sérfræðingur í fjármálaþjónustu og ráðgjöf (FAS).
- Einar Þórmundsson, sérfræðingur í fjármálum (VEL).
- Haukur Þór Haraldsson, sérfræðingur fjármála- og rekstrarþjónusta (SFS).
- Bryndís Snæbjörnsdóttir, sérfræðingur á skrifstofu málefna fatlaðs fólks (VEL).

Starfshópurinn starfaði á tímabilinu 01.09.2025 til 31.01.2026 og lagði upp með að funda vikulega til þess að ná samfellu í vinnuna.

Starfshópurinn rýndi fyrirbyggjandi gögn um málaflokkinn og gerði hagsmunaaðilagreiningu sem lögð var til grundvallar samráði og samstarfi vegna vinnu hópsins. Leitað var ráðgjafar innan og utan borgarkerfisins hjá aðilum með sérþekkingu á viðfangsefninu. Á fundi starfshópsins komu m.a; Sturla Halldórsson, deildarstjóri Pant, Birgir Björn Sigurjónsson ráðgjafi og fyrrverandi fjármálastjóri Reykjavíkurborgar, Páll Björgvin Guðmundsson, framkvæmdastjóri SSH, Jóhannes Svavar Rúnarsson, framkvæmdarstjóri hjá Strætó bs. og Styrmir Erlingsson, framkvæmdarstjóri hjá velferðarsviði. Starfshópurinn heimsótti höfuðstöðvar Pant aksturs og tók viðtöl við starfsfólkið til að fá nánari innsýn í starfsemina. Aðrir aðilar til ráðgjafar og samstarfs voru sviðstjórar velferðarsviðs og fjármála- og áhættustýringarsviðs borgarinnar.

Vinna hópsins tafðist þar sem umbeðin gögn frá Pant bárust seint. Upphaflega átti hópurinn að skila niðurstöðum 30. nóvember 2025, en óskaði eftir og fékk skilafrest til 31. janúar 2026.

Efni skýrslunnar tekur mið af hlutverki og verkefnum hópsins sem tilgreind eru nánar í erindisbréfi, sjá fylgiskjal 1.

## 3. Núverandi þjónusta, reynsla síðustu ára og tækifæri til framfara

### 3.1 Núverandi þjónusta

Þann 1. janúar 2015 tók Strætó bs. yfir nær allan rekstur ferðaþjónustu fatlaðra á höfuðborgarsvæðinu. Við þessa breytingu gafst notendum kostur á að panta ferðir með tveggja tíma fyrirvara og þjónustutíminn lengdist. Í kjölfar endurskipulagningar á ferðaþjónustu fatlaðra innan Strætó bs. árið 2020 var farið að veita þjónustuna undir vörumerkinu Pant og samhliða var tekið upp heitið akstursþjónusta í stað ferðaþjónustu fatlaðra, bæði í opinberum gögnum, reglum og daglegu máli, til að skýra betur að um væri að ræða samgönguþjónustu en ekki félagslegt sérúrræði.

Þau sveitarfélög sem nú standa að Pant akstri eru Reykjavík, Garðabær, Mosfellsbær og



Seltjarnarnes, en Hafnarfjörður dró sig út úr samstarfinu um mitt ár 2020. Kópavogur hefur rekið sína eigin akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og ekki tekið þátt í sameiginlegri akstursþjónustu á höfuðborgarsvæðinu.

Núverandi fyrirkomulag akstursþjónustunnar tekur í stórum dráttum mið af almenningssamgöngum Strætó bs. og er rekin sem deild innan þeirrar einingar undir merkjum Pant. Rekstur Pant er þannig aðskilin frá rekstri Strætó bs. og skilar sjálfstæðu rekstraruppgjöri fyrir starfsemina. Kostnaður við rekstur Pant greiðist þannig að fullu af þeim sveitarfélögum sem eru í samstarfi um rekstur þessarar þjónustu.

Þjónustuver Pant er opið virka daga kl. 09:00 – 18:00 og um helgar milli kl. 10:00 – 14:00. Utan opnunartíma þjónustuversins er eingöngu hægt að fá svör við brýnum erindum, afpanta ferðir og panta stakar ferðir fram að hádegi næsta dag. Ekki er tekið við föstum ferðapöntunum eða pöntunum í hópferðir í síma utan opnunartíma. Ef ferð á að hefjast fyrir kl. 9:30 að morgni, þá þarf pöntun að hafa borist í síðasta lagi fyrir kl. 21:30 kvöldið áður. Ef ferð er afpöntuð með styttri fyrirvara en tveimur klukkustundum þá telst ferðin með í uppgjöri.

### 3.2 Þjónustukannanir Pant og tækifæri til framfara

Pant gerir árlega þjónustukönnun meðal notenda þjónustunnar, sú nýjasta er frá maí 2025<sup>2</sup>. Við rýni á þjónustukönnunum má greina helstu styrkleika og veikleika þjónustunnar.

#### Helstu styrkleikar:

- Heildaránægja notenda – 78% ánægja
- Áreiðanleg þjónusta og öryggi í akstri
- Gott viðmót starfsfólks
- Sveigjanleiki í pöntunum (stakar ferðir, fastar ferðir, hópferðir)
- Samræmd þjónusta á höfuðborgarsvæðinu

#### Helstu veikleikar:

- Lágt svarhlutfall í könnun (29,3%)
- Opnunartími þjónustuvera
- Stundvísi og tímasetningar mættu vera betri
- Pöntunarreglur geta dregið úr sveigjanleika

---

<sup>2</sup> <https://pant.is/wp-content/uploads/2025/08/THjonustukonnun-2025.pdf>



Greina má ýmis tækifæri til umbóta við rýningu á þjónustukönnunum m.a. þegar kemur að símsvörun og biðtíma, aðgengi að pant.is og opnunartíma þjónustuvers. Kannanirnar sýna að notendur nýta í auknu mæli möguleikann á að panta ferðir í gegnum vefsíðu Pant og er það vísbending um að notendahópurinn vilji geta leitað til Pant í gegnum snjalltæki og tölvur þar sem t.d. hægt er að panta og afpanta ferðir og fylgjast með hvenær bíllinn kemur.

Niðurstöður kannana sýna að neðangreindir þættir myndu leiða til betri þjónustu:

- Auka símsvörun á álagstímum til að stytta bið og bæta þjónustu.<sup>3</sup>
- Bæta aðgengi að Pant.is og þróun smáforrits sem gefur aukin tækifæri til sjálfsafgreiðslu.
- Greina þörf fyrir aukinn sérútbúnað/sérhæfingu til að mæta ólíkum þörfum notenda.<sup>4</sup>

## 4. Reglur Reykjavíkurborgar um akstursþjónustu

Í 29. gr. laga um félagsþjónustu sveitarfélaga er kveðið á um akstursþjónustu og byggja reglur Reykjavíkurborgar á þeim grunni. Um er að ræða þrjár mismunandi reglur eftir því hvort um er að ræða akstur fyrir grunnskólabörn, akstursþjónustu fyrir fatlað fólk eða akstursþjónustu fyrir aldraða.

Í gildi eru sameiginlegar reglur Reykjavíkurborgar, Garðabæjar, Mosfellsbæjar og Seltjarnarnesbæjar um akstursþjónustu við fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu, sem gefnar voru út 23. desember 2024.<sup>5</sup> Jafnframt eru í gildi sameiginlegar reglur um skólaakstur fatlaðra grunnskólabarna frá árinu 2014 en aðilar að þeim samningi voru sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu. Ekki eru til staðar sameiginlegar reglur um akstursþjónustu aldraðra en Reykjavíkurborg er með reglur sem samþykktar voru í borgarráði 22. mars 2018.<sup>6</sup>

Í reglunum er m.a. fjallað um aðgang að þjónustunni, pöntun ferða og þjónustutíma, gjaldtöku, öryggi og hæfni bílstjóra, umsóknir og kærur.

### Tillögur starfshóps

Starfshópurinn leggur til að reglur borgarinnar verði rýndar í framhaldi af þeim ákvörðunum sem teknar verða um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu. Mikilvægt er að tryggja að sjónarmið

<sup>3</sup> Lykilmælikvarðar felast í meðaltíma símtala og mikilvægt að setja mælanleg markmið út frá stöðunni

<sup>4</sup> T.d. er sérsamningur um akstursþjónustu fyrir blinda, sjá fylgiskjal 2

<sup>5</sup> <https://island.is/stjornartidindi/nr/71e1bbed-23b2-47a3-bc42-e9cc91e8c981>

<sup>6</sup> [https://reykjavik.is/sites/default/files/svid\\_skjol/VEL/reglur\\_reykjavikurborgar\\_um\\_akstursthjonustu\\_aldradra\\_-\\_7.5.2018.pdf](https://reykjavik.is/sites/default/files/svid_skjol/VEL/reglur_reykjavikurborgar_um_akstursthjonustu_aldradra_-_7.5.2018.pdf)



notenda komi fram í þeirri vinnu og að reglubreytingar verði unnar í samráði við viðeigandi hagaðila.

Hagsmunahóparnir eru mismunandi eftir því um hvaða reglur er að ræða.

- Velferðarsvið heldur utan um akstursþjónustu fatlaðs fólks og akstursþjónustu aldraðra og eiga viðeigandi fagskrifstofur reglubundið samráð við hagsmunasamtök þessara hópa.
- Skóla- og frístundasvið heldur utan um akstur fatlaðra grunnskólabarna, en umsóknarferli þeirrar þjónustu, byggt 22. gr. laga um grunnskóla nr. 91/2008 er ólíkt að því leyti að skólastjórnendur sækja um akstur fyrir nemendur sem á þurfa að halda, því þarf að fara aðrar leiðir við ná fram sjónarmiðum notenda varðandi þá þjónustu.

## 5. Viðtöl og greiningar

### 5.1. Hagsmunaðilagreining

Eftirfarandi hagsmunaaðilagreining var höfð til grundvallar við vinnu hópsins:

Hagsmunaaðili	Áhrif af breytingum	Rökstuðningur
Notendur akstursþjónustu (fatlað fólk, aldraðir)	Mikil	Þjónusta, þóttunarfyrirkomulag, áreiðanleiki og gæði þjónustunnar eru háð ákveðnu skipulagi og samræmdu verklagi. Mikil áhætta er á röskun ef breytingar eru illa undirbúnar og ekki vel innleiddar.
Velferðarsvið (VEL)	Mikil	Ber ábyrgð á þjónustu til fatlaðs og aldraðs fólks; reglur og þjónustuviðmið þurfa mögulega að endurskoðast í kjölfar breytinga.
Strætó bs. / Pant (núverandi rekstraraðili)	Mikil	Mögulegur flutningur þjónustuvers, breytingar á ábyrgð, kerfum og samrekstri getur haft veruleg áhrif á rekstur og hlutverk.
Starfsfólk Pant (þjónustuver + stoð)	Mikil	Flutningur á starfsemi í annað þjónustuver eða nýtt félag hefur mikil áhrif. Starfsumhverfi, ferlar og skipulag starfs gætu breyst.
Aðstandendur / forráðamenn fatlaðra grunnskólabarna	Miðlungs–Mikil	Umsóknarferli fer í gegnum skólastjórnendur; breytingar á skipulagi geta haft áhrif á aðgengi, ferla og upplýsingaflæði.
Skóla- og frístundasvið (SFS)	Miðlungs–Mikil	Sérstaða skólaaksturs gerir það að verkum að ferlar og hlutverk geta breyst við flutning þjónustu eða nýtt rekstrarform.
Nýtt félag um almenningssamgöngur	Miðlungs–Mikil	Gæti orðið nýr eigandi/ábyrgðaraðili þjónustunnar; þarf að móta stjórnskipan, ábyrgð, ferla og samninga. Áhrif verða mikil ef tillaga 6.2 eða 6.3 verður fyrir valinu.
Sveitarfélögin (Rvk, Garðabær, Mosfellsbær, Seltjarnarnes)	Miðlungs	Samningsrammi og kostnaðarskipting gæti breyst við nýtt fyrirkomulag.
Hagsmunasamtök (fatlaðs fólks, aldraðra, blindra o.fl.)	Miðlungs	Breytingar gætu haft áhrif á þjónustu og því mikilvægt að tryggja samráð.
Kópavogur og Hafnarfjörður	Lítill–Miðlungs	Breytingar gætu skapað tækifæri til samræmingar eða samstarfs.
Almennir ráðgjafar / samstarfsaðilar (SSH, ráðgjafar, Strætó-ytri)	Lítill–Miðlungs	Veita innsýn í framtíðarfyrirkomulag og umbreytingu, en verða ekki fyrir beinum áhrifum.
Almenningssamgöngukerfið (í heild)	Lítill–Miðlungs	Áhrif eru óbein; breytingar hafa áhrif á samlegð, skipulags- og innviðaskiptingu.
Akstursaðilar – Hópbilar hf / Hreyfill svf	Lítill–Miðlungs	Gildandi samningar gætu verið framseldir en gert er ráð fyrir því að núverandi ábyrgðaraðilar samninganna hjá Pant sinni áfram samningsstjórnun. Breytingar á skipulagi og ábyrgðaraðila gætu þó haft einhver áhrif á framkvæmd þjónustunnar.



## 5.2. Viðtöl við starfsfólk Pant

Til að fá innsýn í störf og viðhorf starfsfólks í akstursþjónustu heimsótti starfshópurinn höfuðstöðvar Pant aksturs og tók viðtöl við starfsfólkið. Meðal annars var spurt um hvað starfsfólkið teldi mikilvægast að horft væri til við útfærslu þjónustu, hvort staðsetning þjónustuvers og hver tæki við rekstri þess skipti máli. Einnig var spurt um helstu áskoranir og tækifæri í rekstri og þjónustu.

Í dag eru að meðaltali 12 stöðugildi í þjónustuveri Pant. Starfsaldur er frá 1,5 ár upp í 11 ár, margt starfsfólk er búið að vinna þar lengi og starfsumhverfi og starfsandi virðist góður. Í viðtölum kom fram að reynsla, þjálfun og viðhorf starfsmanna og áreiðanleiki þjónustu var talið skipta mestu máli í gæðum þjónustunnar þar sem um er að ræða viðkvæman notendahóp.

Í viðtölum kom fram að ekki skiptir starfsfólkið höfuðmáli hvort það starfi hjá Reykjavíkurborg eða öðrum rekstraraðila ef starfsumhverfið helst sambærilegt við það sem nú er. Staðsetning þjónustuvers skiptir heldur ekki öllu máli svo framarlega sem starfsstaðurinn er aðgengilegur almenningssamgöngum. Starfsfólk er nokkuð í fjarvinnu en finnst mikilvægt að áfram sé gott að mæta á vinnustaðinn.

Þegar spurt var um helstu áskoranir og tækifæri í rekstri og þjónustu nefndu margir að þörf væri á meiri stöðugleika í fjölda leigubíla, sem keyra hverju sinni og að tryggja þyrfti betur að ökumenn virtu verklagsreglur og tækju tillit til ólíkra þarfa þjónustuþega Pant. Einnig nefndu margir að tölvubúnaður í þjónustuveri Pant hefði ekki haldið í við nýjustu tækni sem hefur haft neikvæð áhrif á þjónustuna meðal annars þannig að ferðir hafa dottið út. Tækifæri liggja því í að að skoða möguleika á nýju kerfi.

Fulltrúar í starfshópi upplifðu að núverandi starfsfólk Pant hafi mikinn metnað til þess að þjónusta myndi flytjast án truflunar, sama hver endanleg niðurstaða verði er varðar staðsetningu þjónustunnar og fyrirkomulag.



### 5.3. Greining á rekstri Pant

Við rekstrargreiningu Pant var notast við rekstraruppgjör félagsins 2023 og 2024, níu mánaða árshlutuppgjör 2025, fjárhagsáætlun Strætó bs, (Pant) 2026 og upplýsingar úr gæðahandbók Pant.

Til að varpa ljósi á samsetningu og eðli rekstrarkostnaðar var stuðst við samantekt frá fjármálastjóra Strætó, dags.16.01.2026, *Pant akstursþjónusta- kostnaðargreining og forsendur*.

Taflan hér að neðan sýnir rekstraruppgjör Pant árin 2023-2024 og níu mánaða uppgjör 2025.

Rekstraruppgjör Pant 2023-2025(9)			
	2023	2024	2025 (9)
<b>Rekstrartekjur</b>			
Tekjur vegna aksturs	1,630,466	1,822,159	1,478,243
<i>þóknun *</i>	204,151	217,688	174,989
<b>Rekstrartekjur samtals</b>	<b>1,834,617</b>	<b>2,039,847</b>	<b>1,653,232</b>
<b>Rekstrargjöld</b>			
Aðkeyptur akstur - verktakar	1,630,466	1,822,158	1,478,243
<i>Laun og launatengd gjöld</i>	150,138	169,844	160,726
<i>Starfsmannakostnaður</i>	7,434	5,849	4,612
<i>Rekstur tölvukerfa</i>	13,827	15,036	11,338
<i>Aðkeypt þjónusta</i>	421	1,425	852
<i>Húsnæðiskostnaður</i>	2,068	2,128	2,391
<i>Skrifstofukostnaður</i>	1,337	2,812	2,582
<i>Annar rekstarkostnaður</i>	4,110	4,562	1,594
<b>Rekstrargjöld samtals</b>	<b>1,809,801</b>	<b>2,023,814</b>	<b>1,662,338</b>
<b>Rekstrarniðurstaða fyrir fjármagnsliði</b>	<b>24,816</b>	<b>16,033</b>	<b>-9,106</b>
<b>Fjármagnsliðir</b>			
<b>Fjármagnsliðir samtals</b>	<b>-1,115</b>	<b>-829</b>	<b>-777</b>
<b>Rekstrarniðurstaða</b>	<b>23,701</b>	<b>15,204</b>	<b>-9,883</b>

\* *Tekjur vegna þóknunar koma frá sveitarfélögum sem aðilar eru að samningi um akstursþjónustu, sjá nánar í kafla 5.3.3 umsjála með framkvæmd samnings.*

#### 5.3.1 Samsetning og eðli rekstrarkostnaðar

Í samantekt frá fjármálastjóra Strætó bs. *Pant akstursþjónusta- kostnaðargreining og forsendur* segir;

*“Pant akstursþjónusta er hluti af starfsemi Strætó bs. og er hluti rekstrarkostnaðar sameiginlegur kostnaður sem skipt er á milli deilda samkvæmt fyrirfram skilgreindum forsendum. Sú skipting*



*endurspeglar nýtingu á sameiginlegum innviðum og þjónustu, en ekki að fullu þann kostnað sem myndi falla til ef þjónustan væri rekin sem sjálfstæð eining. Í núverandi fyrirkomulagi felst jafnframt ákveðin hagkvæmni, sem skilar sér í lægri einingakostnaði en ella. Greining á núverandi rekstrarkostnaði, sem byggir á samrekstri Pant og Strætó bs., getur því aðeins orðið grunnur að nýrri mögulegri rekstrarútfærslu en ekki fullnaðarmat á kostnaði við aðra mögulega útfærslu”.*

Skv. skýringum með rekstraruppgjörum á rekstrarniðurstaða að dekkja hlutdeild í yfirstjórn, lífeyrisskuldbindingar og aðrar skuldbindingar sem ekki er heimfært beint á félagið.

### 5.3.2 Akstursþjónusta

Aðkeyptur akstur er stærsti einstaki kostnaðarliðurinn í rekstri Pant akstursþjónustu. Aksturinn er keyptur af verktökum á grundvelli útboðs. Akstursþjónustan er veitt af tveimur aðilum, Hópbílum hf. og Hreyfli svf., samkvæmt gildandi samningum sem eru verðtryggðir. Aðkeyptur akstur er breytilegur kostnaðarliður sem tengist beint notkun og umfangi þjónustu.

Sveitarfélögin endurgreiða Strætó bs. (Pant) allan útlagðan kostnað vegna aksturs verktaka sem tengist akstursþjónustu. Kostnaður skiptist milli sveitarfélaga miðað við skráða notkun þjónustuþega. Árið 2024 var hlutdeild Reykjavíkurborgar í aðkeyptum akstri 85%.

### 5.3.3 Umsýsla með framkvæmd samnings

Umsýslukostnaður sveitarfélaga, þóknun til Strætó bs.(Pant), fer í að reka þjónustuver Pant. Þóknunin var 160 m.kr. árið 2021, og hefur hækkað árlega í samræmi við breytingar á launavísitölu og var 218 m.kr. árið 2024.

Kostnaður sveitarfélaga samkvæmt núgildandi samkomulagi skiptist þannig að Reykjavíkurborg greiðir 95%, Garðabæ og Mosfellsbær 2% og Seltjarnarnesbær 1%. Árið 2024 var hlutdeild Reykjavíkurborgar 206,8.m.kr. og hlutdeild annarra sveitarfélaga 10,3 m.kr. Ef kostnaði ársins 2024 hefði verið skipt milli sveitarfélaga miðað við skráða akstursnotkun, 85% hjá Reykjavíkurborg, hefði kostnaður borgarinnar verið um 185 m.kr. eða 22 m.kr. lægri.

#### *a) Laun og launtengd gjöld*

Launa- og launtengd gjöld er stærsti kostnaðarliður við rekstur þjónustuvers Pant. Samkvæmt upplýsingum frá stjórnendum sjá að meðaltali 12 stöðugildi í þjónustuveri um umfangsmikla þjónustu við notendur, skipulagningu ferða og samskipti við sveitarfélög. Auk stöðugilda í þjónustuveri áætla stjórnendur að 2,5 stöðugildi tengist stoðþjónustu sem unnin er af skrifstofu, þ.e. fjármálaþjónustu, almennri skrifstofuþjónustu og mannauðsþjónustu. Ekki er alveg ljóst á



skýringum fjármálastjóra Strætó bs. hvort umrædd stöðugildi eru inni í launakostnaði Pant, að fullu eða hluta.

*b) Annar rekstrarkostnaður*

Hluti af öðrum rekstrarkostnaði Pant er sameiginlegur kostnaður með Strætó bs. sem skipt er á milli deilda skv. fyrirfram skilgreindum forsendum. Um er að ræða liði eins og húsnæðiskostnað, starfsmannatengdan kostnað, rekstur tölvukerfa og aðkeypta þjónustu. Inni í kostnaðartölum Pant er ekki gert ráð fyrir öllum kostnaði sem tengist mögulegri uppbyggingu yfirbyggingar og stoðþjónustu eða langtímaskuldbindingum svo sem og lífeyris og orlofsskuldbindingum.

Miðað við fyrirbyggjandi upplýsingar frá Strætó bs. (Pant) er ekki hægt að segja nákvæmlega til um hver heildar kostnaður er við rekstur þjónustuvers Pant eða hver skiptingin er milli einstakra kostnaðarliða en framlag sveitarfélaga í formi þóknunar er látið duga fyrir kostnaði.

## 6. Tillögur að breyttu skipulagi þjónustu

Drög að þjónustusamningi milli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og ríkisins við Almenningsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu ohf. (ASH) var lagður fyrir borgarráð 19 mars 2026. Í samningnum er gert ráð fyrir að hið nýja félag taki yfir allan rekstur almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu, sem Strætó hefur hingað til annast, en að rekstur þjónustuvers Pant sé undanskilinn. Í umsögn FAS um þjónustusamninginn segir; "*brýnt er að Reykjavíkurborg rýni vel þá valkosti sem eru til staðar og taki afstöðu til þess í hvaða farveg þjónusta Pant fari í nánustu framtíð*".

Starfshópurinn setur fram fjórar mögulegar tillögur að breyttu skipulagi þjónustu og leggur mat á kostnað og tækifæri til samlegðar. Kostnaðarmat miðar við verðlag 2026 og eru tillögur settar fram með fyrirvara um „gæði“ gagna sem notuð eru til grundvallar. Starfshópurinn leggur jafnframt til að skipting umsýsluþóknunar milli sveitarfélaga sé endurskoðuð og telur eðlilegt að henni sé skipt í sama hlutfalli og skráð notkun akstursþjónustu, þannig að borgin greiði um 85% í stað 95% eins og nú er.

Umfjöllun um einstakar tillögur er að finna í köflum 6.1- 6.4, og samantekt tillagna ásamt kostnaðarmati er í kafla 6.5.



#### Tillögur:

1. Umsýsla akstursþjónustu færist til þjónustuvers Reykjavíkurborgar.
2. Stofnað verði nýtt félag í eigu sveitarfélaga sem sér um umsýslu vegna akstursþjónustu.
3. Starfsemi þjónustuvers færist sem deild í hið nýja félag, ASH ohf. sem sinnir eingöngu umsýslu vegna akstursþjónustu.
4. Stofnað verði dótturfélag („Pant ehf eða Pant ohf.“) í eigu ASH ohf. sem sér um umsýslu vegna akstursþjónustu.

## 6.1. Umsýsla þjónustu færist til þjónustuvers Reykjavíkurborgar

Reykjavíkurborg tekur yfir rekstur þjónustuvers Pant og rekur sem hluta af eigin þjónustuveri. Gert er ráð fyrir því að PON reki þjónustuverið og umsýsla samninga við akstursaðila verði á forræði fjármálaskrifstofu PON, með stuðningi fjármálaskrifstofa SFS og VEL eftir þörfum.

#### Kostnaðar- og samlegðaráhrif

- **Húsnæði og aðstaða:** Þjónustuver rekið í húsnæði sem borgin hefur til umráða og núverandi aðstaða nýtt. Húsnæðiskostnaður sparast hjá Reykjavíkurborg og hugsanleg lækkun á öðrum rekstrarkostnaði vegna samlegðaráhrifa.
- **Stoðþjónusta og mönnun:** Nýtt er stoðþjónusta sem þegar er til staðar hjá Reykjavíkurborg, mannauðsþjónusta, fjármálaþjónusta og upplýsingatækniþjónusta. Til lengri tíma litið má gera ráð fyrir að meiri sveigjanleiki geti orðið í mönnun í þjónustuveri og að launa- og starfsmannakostnaður geti sparast.

#### Kostir

- Starfsemin færist nær þeim sem stýra þjónustunni og nær þjónustuþegum í Reykjavík.
- Styttri boðleiðir við ákvarðanatöku í Reykjavík.
- Aukin yfirsýn yfir rekstur í Reykjavík.

#### Áskoranir

- Reykjavíkurborg hefur ekki rekið almenningssamgöngukerfi sem skapar óvissu um framkvæmd.
- Fjarlægð við flotastýringu almenningssamgangna verður meiri.



- Breytingar og röskun fyrir núverandi starfsfólk Pant, starfsfólk þjónustuvers Reykjavíkurborgar og annarra sem munu sinna stoðþjónustu eins og PON.
- Önnur sveitarfélög sem hafa aðkomu að Pant, gætu upplifað að Reykjavíkurborg sé að taka yfir þjónustuna.

Tillaga 1 gefur möguleika á mestum samlegðaráhrifum og mestri hagræðingu fyrir Reykjavíkurborg en á móti kemur ákveðið óhagræði vegna röskunar á starfsemi sem fyrir er. Þessi leið getur falið í sér óbeinan kostnað vegna þjálfunar nýs starfsfólks auk þess sem slíkt getur valdið raski á þjónustu. Með hliðsjón af reynslunni af sameiningu akstursþjónustu á höfuðborgarsvæðinu er mikilvægt að gera sér grein fyrir þeirri áhættu sem felst í að umbylta þjónustunni.

## 6.2. Stjórnsýslueining í eigu sveitarfélaga

Stofnuð verði ný stjórnsýslueining (byggðasamlag) (t.d. Pant bs. ) um reksturinn, að fullu í eigu þeirra sveitarfélaga sem aðilar eru að samningi um akstursþjónustu. Gert er ráð fyrir að reksturinn sé aðskilinn annarri starfsemi sveitarfélaga og að ekki sé samnýting í rekstri með öðrum þjónustueiningum sveitarfélaga nema með sérsamningum.

### Kostnaðaráhrif

- **Stofnkostnaður:** Kostnaður við nýja kennitölu, hýsingu, ráðgjöf og innleiðingu.
- **Annar kostnaður:** Kostnaður við stjórnarsetu, stjórnun, húsnæði, stoðþjónustu (fjármálaþjónusta, mannauðsmál, upplýsingatækni o.fl.).

### Kostir

- Starfsemin færir nær þeim sem stýra þjónustunni, og nær þjónustuþegum þeirra sveitarfélaga sem aðilar eru að samningnum.
- Félagið rekið sem skýrt afmörkuð stjórnsýslueining.
- Styttri boðleiðir við ákvarðanatöku og aukin yfirsýn yfir rekstur.
- Möguleiki á að hanna þjónustuna eftir þörfum notenda án áhrifa frá almenningssamgöngum.



## Áskoranir

- Sveitarfélögin hafa ekki rekið almenningssamgöngukerfi ein og sér sem skapar óvissu um framkvæmd.
- Fjarlægð við flotastýringu almenningssamgangna verður meiri en ef starfsemin væri í sama félagi og aksturinn.
- Breytingar og röskun fyrir núverandi starfsfólk Pant.
- Aukin yfirbygging m.a. vegna stjórnunar sem getur hækkað heildarkostnað til lengri tíma.
- Takmarkaðir möguleikar til hagræðingar í rekstri.

Tillaga 2 gefur meira sjálfstæði en tillaga 1, en þar sem engin tækifæri eru til samlegðar er líklegt að kostnaður sveitarfélaga aukist frá því sem nú er. Líkt og í tillögu 1 getur tillaga 2 falið í sér óbeinan kostnað vegna þjálfunar nýs starfsfólks auk þess sem slíkt getur valdið raski á þjónustu.

## 6.3. Stofnun deildar innan nýs félags ASH ohf.

Þjónustuver akstursþjónustu verði rekið sem sér deild innan ASH ohf., flotastýring og akstursþjónusta falli undir sama stjórnkerfi og samlegð verði með rekstri almenningssamgangna.

### Kostnaðaráhrif

- Engar eða litlar breytingar á skipulagi og starfsmannahaldi.
- Hægt að nýta stoðþjónustu, húsnæði og annað með öðrum rekstri hins nýja félags.

### Kostir

- Góð nálægð við flotastýringu almenningssamgangna.
- Lítil röskun á fyrirkomulagi þjónustu og starfsmannahaldi.
- Samræmd þjónusta þar sem almenningssamgöngur og sértæk þjónusta fyrir fatlað og aldraða fólk eru hluti af sama kerfi.

## Áskoranir

- Óvíst er að stjórnendur ASH ohf. hafi vilja eða svigrúm til að taka verkefnið að sér.

Tillaga 3 gerir ráð fyrir svipuðu fyrirkomulagi og nú er hjá Strætó bs. (Pant) og því verði óverulegar breytingar á kostnaði fyrir sveitarfélögin og ætla má að hún feli einnig í sér lágmarksbreytingar á þjónustunni.



## 6.4. Stofnun nýs einkahlutafélags eða opinbers hlutafélags í eigu ASH ohf.

Stofnað verði nýtt sjálfstætt félag um reksturinn að fullu í eigu ASH ohf. Gert er ráð fyrir að reksturinn sé aðskilinn annarri starfsemi sveitarfélaga og engin samnýting verði í rekstri með öðrum þjónustueiningum þeirra nema með sérsamningum.

### Kostnaðaráhrif

- Stofnkostnaður: Kostnaður við nýja kennitölu, hýsingu, ráðgjöf og innleiðingu.
- Annar kostnaður: Kostnaður við stjórnarsetu, stjórnun, húsnæði, stoðþjónustu (fjármálaþjónusta, mannauðsmál, upplýsingatækni o.fl.).

### Kostir

- Nálægð og tenging við flotastýringu almenningsamgangna helst góð.
- Minni röskun á fyrirkomulagi og skipulagi þjónustunnar hvað varðar starfsfólk.
- Félagið rekið sem skýrt afmörkuð eining.
- Þjónustustig stöðugt ef vel tekst til með stjórnun og gæðamál.

### Áskoranir

- Aukin yfirbygging m.a. vegna stjórnunar sem getur hækkað heildarkostnað til lengri tíma.
- Takmarkaðir möguleikar til hagræðingar í rekstri.
- Óvíst er að stjórnendur ASH ohf. hafi vilja eða svigrúm til að taka verkefnið að sér.

Tillaga 3 er sambærileg við tillögu 2.

## 6.5. Samantekt tillagna

Laun og launatengd gjöld eru um 75% af heildarútgjöldum við umsýslu á Pant þjónustu. Áætluð útgjöld byggja á núverandi útgjöldum Strætó bs sem sannreynd voru m.v. sambærilega starfsmenn hjá borginni sem fá greidd laun samkvæmt samningum Sameykis. Stjórnunarkostnaður er mismunandi milli tillagna og gert ráð fyrir að kostnaður verði hærri ef þjónustan er starfrækt sem sjálfstæður lögaðili. Hvað varðar annan rekstrarkostnað þá gerir tillaga 1 ráð fyrir að starfsemin rúmist í húsnæði sem borgin greiðir fyrir nú þegar en í tillögum 2-4 er gert ráð fyrir að almennur rekstrarkostnaður verði sambærilegur við það sem nú er.

Reiknuð var hlutdeild sveitarfélaga í umsýsluþóknun miðað við núverandi samkomulag og miðað er við umfang aksturs 2024. Nokkur munur er á kostnaði fyrir Reykjavíkurborg, eða um 25-27 m.kr.á ári, því telur starfshópurinn ástæðu til að rýna núverandi skiptingu þar sem hlutdeild Reykjavíkur er 95% á meðan umfang aksturs er 85%.



Kostnaðarmat á verðlagi ársins 2026		Tillögur			
Rekstrarliðir		1	2	3	4
		Rvk	bs.	deild ASH	ohf/ehf ASH
<i>Rekstrarliðir byggja á rekstraruppgjöri Pant 2024</i>					
Laun og launatengd gjöld (12 stg)		180,000	180,000	180,000	180,000
Stjórnunarkostnaður		24,000	48,000	24,000	36,000
Starfsmannakostnaður		7,000	7,000	7,000	7,000
Rekstur tölvukerfa		20,000	20,000	20,000	20,000
Aðkeypt þjónusta		1,500	1,500	1,500	1,500
Húsnæðiskostnaður		0	2,500	2,500	2,500
Skrifstofukostnaður		2,500	2,500	2,500	2,500
Annar rekstrarkostnaður		4,500	4,500	4,500	4,500
<b>Samtals</b>		<b>239,500</b>	<b>266,000</b>	<b>242,000</b>	<b>254,000</b>
<i>Áætlað umsýslugjald 2026 byggir á áætlun Pant 2026</i>					
<b>Áætlað umsýslugjald fyrir 2026 *</b>		<b>250,000</b>	<b>250,000</b>	<b>250,000</b>	<b>250,000</b>
<b>Mismunur</b>		<b>(10,500)</b>	<b>16,000</b>	<b>(8,000)</b>	<b>4,000</b>
Umsýslukostnaður_ skipting sveitarfélaga		Tillögur			
1. Skipting skv. núgildandi amningi	hlutfall	1	2	3	4
Reykjavík	95%	227,525	252,700	229,900	241,300
Garðabær	2%	4,790	5,320	4,840	5,080
Seltjarnarnes	1%	2,395	2,660	2,420	2,540
Mosfellsbær	2%	4,790	5,320	4,840	5,080
<b>Samtals</b>	<b>100%</b>	<b>239,500</b>	<b>266,000</b>	<b>242,000</b>	<b>254,000</b>
2. Skipting m.v. raun notkun aksturs 2024	hlutfall	1	2	3	4
Reykjavík	85%	203,575	226,100	205,700	215,900
Garðabær	5%	11,975	13,300	12,100	12,700
Seltjarnarnesbær	2%	4,790	5,320	4,840	5,080
Mosfellsbær	8%	19,160	21,280	19,360	20,320
<b>Samtals</b>	<b>100%</b>	<b>239,500</b>	<b>266,000</b>	<b>242,000</b>	<b>254,000</b>
<b>Mismunur á 1. og 2. _Reykjavík</b>		<b>23,950</b>	<b>26,600</b>	<b>24,200</b>	<b>25,400</b>

Eins og taflan hér að ofan sýnir þá er ekki afgerandi munur milli valkosta 1-4.

Tillaga 1 hefur mestu samlegðaráhrif fyrir borgina og gefur mestu möguleika á hagræðingu en gera má ráð fyrir mestri röskun hjá núverandi starfsfólki þjónustuvers Pant og aukinni hættu á hnökrum í þjónustu. Að auki má gera ráð fyrir einhverri röskun hjá starfsemi þjónustuvers borgarinnar og á aksturþjónustu.



## 7. Samningar, staða og framtíðarmöguleikar

### 7.1. Samningar við akstursaðila

Í kjölfar útboða voru gerðir tveir samningar við akstursaðila, annarsvegar við Hópbíla hf. og hins vegar við Hreyfil svf. sem áttu hagkvæmstu tilboðin. Samningurinn við Hópbíla er vegna aksturs með sér útbúnum bifreiðum og er í gildi til 30. júní 2027, samningurinn við Hreyfil er einnig í gildi til 30. júní 2027 en með framlengingarheimild til 30. júní 2028.

Strætó bs. gæti, að fengnu samþykki núverandi samningsaðila, framselt gildandi samninga til nýs ábyrgðaraðila akstursþjónustunnar ef til stendur að ráðast í breytingar áður en samningarnir renna út. Einnig er ekkert er því til fyrirstöðu að bjóða út nýja samninga áður en núgildandi samningar renna út sem tækju þá gildi við nýjan ábyrgðaraðila að loknum núgildandi samningum.

Uppsagnarfrestur samnings með leigubifreiðum er þrjú mánuðir en ekki er tilgreindur uppsagnarfrestur í samningi með sérútbúnum bílum.

### 7.2. Samningar við sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu

Árið 2020 gerðu fjögur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu; Garðabær, Reykjavíkurborg, Seltjarnarneskaupstaður og Mosfellsbær með sér samkomulag um sameiginlega akstursþjónustu fatlaðs fólks á svæðinu og tók samkomulagið við af eldra samkomulagi frá 2014. Núgildandi samkomulag tekur m.a. á samræmingu þjónustu milli sveitarfélaga, stýringu og umsýslu verkefnisins og kostnaðarskiptingu milli sveitarfélaga. Samkvæmt 9. gr. samkomulagsins skulu tillögur af breytingum lagðar fyrir sveitarstjórnir þeirra sveitarfélaga sem eru aðilar af því.

Breytingar á samkomulagi milli þeirra sveitarfélaga sem hafa aðkomu að Pant akstri þarf að ræða á vettvangi Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH).

Á fundi stjórnar SSH þann 1. september 2025 var umræða um Pant akstursþjónustu og framtíð hennar með hliðsjón af stofnun nýs félags um almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Á fundinum var stjórn Pant akstursþjónustu falið að greina árangur af núverandi samstarfi, kosti þess og hagkvæmni ásamt því að skoða og meta þá sviðsmynd að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafi öll samstarf um þjónustuna.



Starfshópurinn fundaði með höfundum skýrslu Pant og fékk að sjá fyrirbyggjandi drög. Þar eru greinargóðar upplýsingar um kosti og hagkvæmni þess að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafi öll samstarf um þjónustuna.

## 8. Samantekt

Ljóst er að það þarf að fara í breytingar á rekstrarfyrirkomulagi Pant og framangreindar tillögur eru þær sem starfshópurinn taldi fýsilegar. Í sögulegu samhengi er mikilvægt að tryggja að allar breytingar verði vandlega útfærðar með það að leiðarljósi að tryggja áframhaldandi stöðugleika í þjónustunni.

Mikilvægt er að hafa í huga að Pant akstur heldur utan um almenningssamgöngur með viðeigandi aðlögun fyrir hóp sem ekki getur nýtt sér hefðbundnar almenningssamgöngur.

Því telur starfshópurinn mikilvægt að sú leið sem verður farin í framtíðarfyrirkomulagi byggi á þeirri hugmyndafræði sem lögð var til grundvallar þeim breytingum sem urðu þegar ferðaþjónusta fatlaðra varð að akstursþjónustu og Pant varð til.

Í viðtölum við starfsfólk Pant varð starfshópnum ljóst að í mannauðnum hjá Pant er mikil þekking, reynsla og innsæi í þarfir hópsins sem mikilvægt er að viðhaldist í breyttu fyrirkomulagi. Þrátt fyrir að gróft kostnaðarmat liggi fyrir og hagkvæmni ákveðna tillagna, er rétt að benda á óáþreifanlegan kostnað sem fallið gæti til ef breytingar á fyrirkomulagi heppnast illa, rask verður á þjónustu og ef þjálfa þarf upp nýtt og reynslulaust starfsfólk.



## 9. Fylgiskjöl

1. Erindisbréf starfshóps um framtíðar fyrirkomulag akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og aldrað fólk í Reykjavík.
2. Sérstillingur um akstursþjónustu fyrir blinda.
3. Rekstraruppgjör Pant akstursþjónustu, 30.09.2025.
4. Rekstraruppgjör Pant akstursþjónustu árið 2024.



Reykjavík, 12. ágúst 2025  
MSS25070080

## ERINDISBRÉF

### Starfshóps um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og aldrað fólk í Reykjavík

#### Ábyrgðaraðili:

Borgarstjórinn í Reykjavík

#### Inngangur:

Fyrirliggjandi eru breytingar á rekstri Strætó bs. þegar rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu flytjast yfir í nýtt rekstrarfélag fyrir almenningssamgöngur í eigu ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Strætó bs. sinnir í dag akstursþjónustu fatlaðs fólks og eldra fólks undir vörumerkinu Pant og er þjónustan undir sérstakri stjórn sem samsett er af fulltrúum sveitarfélaganna sem eiga aðild að akstursþjónustunni ásamt framkvæmdastjóra Strætó bs. Í ljósi fyrirliggjandi breytinga er nauðsynlegt að greina núverandi þjónustu og setja fram tillögur að skipulagi og umgjörð hennar í Reykjavík og áframhaldandi samstarf við önnur sveitarfélög um þjónustuna eftir atvikum.

#### Hlutverk:

Hlutverk hópsins er setja fram tillögur um framtíðarskipan akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og aldrað fólk þ.e. þjónustu Pant sem nú er starfrækt hjá Strætó bs.

#### Helstu verkefni/viðfangsefni:

- Greining á núverandi þjónustu, reynslu síðustu ára og tækifærum til framfara.
- Greina sérstaklega þarfir vegna akstursþjónustu fatlaðs fólks, vegna akstursþjónustu eldra fólks og vegna skólaaksturs fatlaðra nemenda.
- Gera tillögur að breyttu skipulagi þjónustunnar með hliðsjón af breyttum rekstri Strætó b.s.
- Greina fyrirkomulag við rekstur þjónustuvers og tækifæri til samlegðar við aðra sambærilega starfsemi.
- Rýna reglur borgarinnar varðandi akstursþjónustuna.
- Rýna stöðu samninga við akstursaðila og móta sýn á framtíðarrekstur.
- Rýna stöðu samninga við önnur sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um rekstur akstursþjónustu fatlaðs fólks og eldra fólks og kanna grundvöll samstarfs.

#### Starfshópin skipa:

Katrín Harpa Ásgeirsdóttir (formaður), staðgengill skrifstofustjóra á skrifstofu málefna fatlaðs fólks, VEL

Ólafur Steingrímsson, teymisstjóri á skrifstofu fjármálaþjónustu og ráðgjafar, FAS

Þórunn Þórðardóttir, sérfræðingur í fjármálaþjónustu og ráðgjöf, FAS

Einar Þórmundsson, sérfræðingur í fjármálum, VEL

Haukur Þór Haraldsson, sérfræðingur fjármála- og rekstarþjónusta, SFS



Reykjavík



**Starfsmaður/verkefnisstjóri starfshópsins:**

Bryndís Snæbjörnsdóttir, sérfræðingur á skrifstofu málefna fatlaðs fólks VEL

**Til ráðgjafar og samstarfs:**

Sviðsstjórar velferðarsviðs og fjármála- og áhættustýringarsviðs.

Sturla Halldórsson, deildarstjóri PANT, Strætó bs.

Skrifstofustjóri skrifstofu öldrunarmála.

Starfshópurinn vinni hagsmunaaðilagreiningu sem síðan verði lögð til grundvallar því samráði og samstarfi sem þarf að hafa vegna vinnu hópsins. Starfshópurinn leiti einnig ráðgjafar innan og utan borgarkerfis hjá aðilum með sérþekkingu á viðfangsefninu eftir því sem við á.

**Starfstímabil og skil:**

Starfshópurinn skili ábyrgðaraðila kostnaðarmetnum tillögum fyrir 30. nóvember 2025.

Heiða Björg Hilmisdóttir  
borgarstjóri



**Reykjavík**



Velferðarsvið Reykjavíkurborgar, kt. 530269-7609, Borgartúni 12-14, 105 Reykjavík, hér eftir nefnt velferðarsvið og Blindrafélagið, samtök blindra og sjónskertra á Íslandi, kt. 470169-2149, Hamrahlíð 17, 105 Reykjavík, hér eftir nefnt Blindrafélagið, gera með sér eftirfarandi

## Þ J Ó N U S T U S A M N I N G

um að Blindrafélagið taki að sér rekstur akstursþjónustu fyrir Reykvíkinga sem eru greindir lögblindir af Þjónustu- og þekkingarmiðstöð fyrir blinda, sjónskerta og daufblinda einstaklinga og geta ekki nýtt sér almenningssamgöngur vegna fötlunar sinnar.<sup>1</sup>

### 1. gr.

#### Grundvöllur og hlutverkaskipan

Samningur þessi kveður á um akstursþjónustu við blinda Reykvíkinga. Samningurinn byggir á 29. gr. laga um félagsþjónustu sveitarfélaga nr. 40/1991 með síðari breytingum, 20. gr. samnings Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks, leiðbeinandi reglum fyrir sveitarfélög um akstursþjónustu við fatlað fólk gefnum út af félagsmálaráðuneytinu og reglum fyrir sameiginlega akstursþjónustu við fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu, með síðari breytingum, sem samþykktar voru fyrst á fundi velferðarráðs Reykjavíkurborgar þann 12. febrúar 2020 og á fundi borgarráðs þann 20. febrúar 2020 og tóku upphaflega gildi 1. júlí 2020.

Velferðarsvið Reykjavíkurborgar tekur að sér að niðurgreiða kostnað vegna akstursþjónustu fyrir einstaklinga sem eru greindir blindir skv. 3. gr. laga um Þjónustu og þekkingarmiðstöð fyrir blinda nr. 160/2008, eru með lögheimili í Reykjavík og eru ófærir um að nýta sér almenningssamgöngur vegna fötlunar sinnar, í samræmi við ákvæði þessa samnings og ákvæði sameiginlegra reglna um akstursþjónustu fatlaðs fólks á höfuðborgarsvæðinu. Samningur þessi tekur til aksturs fyrir einstaklinga frá 18 ára aldri. Samningurinn tekur einnig til nýrra umsókna einstaklinga eldri en 67 ára að uppfylltum nánari skilyrðum í reglum fyrir sameiginlega akstursþjónustu við fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu. Akstursþjónusta samkvæmt samningi þessum gildir ekki um þá sem eru á stofnunum, s.s. á hjúkrunarheimilum og þurfa að leita þjónustu utan viðkomandi stofnunar, s.s. sérfræðilæknishjálpar, rannsókna og sjúkraþjálfunar, sbr. 14. gr. laga um málefni aldraðra nr. 125/1999. Um akstur barna yngri en 18 ára fer nánar samkvæmt 2. gr. í sameiginlegum reglum um akstursþjónustu fatlaðs fólks á höfuðborgarsvæðinu.

Í samræmi við ákvæði samnings þessa tekur Blindrafélagið að sér að veita akstursþjónustu til einstaklinga með lögheimili í Reykjavík sem eru blindir og geta ekki nýtt sér almenningssamgöngur vegna fötlunar sinnar. Tilgangurinn er að gera þeim kleift að leggja stund á nám, vinnu, sækja heilbrigðisþjónustu, hæfingu og

---

<sup>1</sup>Þjónustu- og þekkingarmiðstöð fyrir blinda, sjónskerta og daufblinda einstaklinga notar skilgreiningu um lögblindu sem byggir á viðmiðum Alþjóða heilbrigðisstofnunarinnar (WHO) um sjónskerðingu og blindu. Miðað er við að sjónskerpa mælist verri en 6/60 með bestu gleraugum og sjónsvið innan við 20 gráður.



endurhæfingu og taka þátt í tómstundum.

Notendur akstursþjónustu Blindrafélagsins eiga rétt á að nota almenna akstursþjónustu fatlaðs fólks í Reykjavík á grundvelli reglna fyrir sameiginlega akstursþjónustu við fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu. Blindrafélagið skal upplýsa notendur um að sú þjónusta standi til boða enda er gjald fyrir þá þjónustu sambærilegt og gjald fyrir almenningssamgöngur.

Til akstursþjónustu samkvæmt samningi þessum notar Blindrafélagið leigubifreiðar frá bifreiðastöðvum sem best kjör bjóða hverju sinni. Leigubifreiðarnar skulu uppfylla þær kröfur sem fram koma í gildandi lögum og reglugerðum hvað varðar farþegaflutninga og/eða leigubifreiðaakstur.

Blindrafélagið skal setja skilyrði um að þeir ökumenn sem annast akstur á grundvelli samnings þessa hafi ekki hlotið refsisdóm fyrir brot á ákvæðum XXII., XXIII. eða XXIV. kafla almennra hegningarlaga nr. 19/1940 með síðari breytingum. Hafi ökumaður gerst sekur um brot á ákvæðum laga um ávana- og fíkniefni nr. 65/1974 og/eða umferðarlögum nr. 50/1987, með síðari breytingum, skal meta áhrif þess á hæfni viðkomandi til að gegna starfi ökumanns.

Blindrafélagið skal hafa gilt rekstrarleyfi frá Gæða- og eftirlitsstofnun velferðarmála, sbr. 1. mgr. 10. gr. laga um félagsþjónustu sveitarfélaga nr. 40/1991.

## **2. gr.**

### **Þjónustusvæði**

Þjónustusvæði akstursþjónustu samkvæmt samningi þessum er Hafnarfjörður, Garðabær, Kópavogur, Reykjavík, Seltjarnarnes og Mosfellsbær. Þjónustusvæðið er skilgreint í þjónustulýsingu sameiginlegrar akstursþjónustu fatlaðs fólks á höfuðborgarsvæðinu.

## **3. gr.**

### **Umsóknir um akstursþjónustu**

Nýir umsækjendur skulu sækja um akstursþjónustu fatlaðs fólks með rafrænum hætti á heimasíðu Reykjavíkurborgar eða til miðstöðva Reykjavíkurborgar. Miðstöðvar Reykjavíkurborgar meta umsóknir umsækjanda og afgreiða þær í samræmi við skilyrði reglna fyrir sameiginlega akstursþjónustu við fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu. Umsækjandi getur veitt öðrum skriflegt umboð til að sækja um fyrir sína hönd. Miðstöðvum Reykjavíkurborgar er heimilt að óska eftir læknisvottorði þegar þörf er á nánari upplýsingum um fötlun umsækjanda. Umsókn skal metin á grundvelli möguleika umsækjanda til að nýta sér almenningssamgöngur og/eða aðra ferðamöguleika.

Gildistími samþykkrar umsóknar skal taka mið af þörfum hvers og eins en almennt er miðað við samþykkt til tveggja ára. Umsækjanda ber að upplýsa miðstöð Reykjavíkurborgar um breytingar á högum sínum. Ef um er að ræða verulegar breytingar á högum umsóknaraðila eftir að umsókn hefur verið samþykkt er miðstöð



Reykjavíkurborgar heimilt að endurskoða gildistíma samþykkis fyrir akstursþjónustu.

Notendur sem eiga samþykktu umsókn um akstursþjónustu með ferðaþjónustu Blindrafélagsins, sem samþykkt var af Blindrafélaginu á grundvelli eldri samnings á milli velferðarsviðs og Blindrafélagsins, þurfa ekki að sækja um að nýju hjá miðstöð Reykjavíkurborgar nema þjónustubörf þeirra breytist eða gildistími samþykkrar umsóknar lýkur.

Blindrafélagið skal gera sérstakan samning við hvern notanda um þjónustuna (sbr. fylgiskjal 1 með samningi þessum). Blindrafélaginu er aðeins heimilt að gera samning við þá sem hafa fengið samþykki fyrir akstursþjónustu fatlaðs fólks á miðstöðvum Reykjavíkurborgar og falla undir 1. gr. samnings þessa.

Ferð er skilgreind í reglum þessum sem akstur frá A til B innan þjónustusvæðis. Það telst ekki sem rof á ferð ef höfð er stutt viðkoma, þ.e. innan við tíu mínútur, á öðrum stað.

Í tilkynningu til Blindrafélagsins, um samþykkt á ferðaþjónustu til notanda, skulu koma fram upplýsingar um nafn, kennitölu, heimili, símanúmer og tölvupóstfang notandans.

#### **4. gr.**

##### **Skráning ferða**

Blindrafélagið leggur til rafræn kort fyrir hvern notanda til notkunar í leigubifreiðunum og/eða sérstök reikningseyðublöð í samráði við velferðarsvið sem nota skal af bílstjóra til að skrá hverja ferð.

Í skráningunni skal koma fram dagsetning, tími ferðar og með hvern er ekið.

Þegar notendur akstursþjónustu fatlaðs fólks dvelja tímabundið utan þjónustusvæðis akstursþjónustunnar og óska eftir akstursþjónustu þar sem þeir eru staddir er heimilt að veita þjónustu til þeirra ef fyrirliggjandi er samþykki frá miðstöð Reykjavíkurborgar. Samþykkt skal vera tímabundin, að hámarki í þrjá mánuði.

#### **5. gr.**

##### **Tímamörk niðurgreiðslu**

Ferðir sem farnar eru utan tímabilsins frá kl. 06:30 til 24:00 á mánudögum til fimmtudaga, á föstudögum frá kl. 06:30 til 01:00, á laugardögum frá kl. 07:30 til 01:00 og á sunnudögum kl. 9:30 til 24:00 eru ekki niðurgreiddar af velferðarsviði og skal notandi greiða þær ferðir að fullu. Þjónustutími akstursþjónustu blindra samkvæmt samningi þessum fer eftir þjónustulýsingu í reglum fyrir sameiginlega akstursþjónustu við fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu og tekur breytingum samkvæmt þeim eða reglum sem kunna að koma í stað þeirra.



## 6. gr.

### Kostnaðarhlutdeild notenda

Blindrafélagið innheimtir af notendum þá kostnaðarhlutdeild sem í þeirra hlut kemur fyrir akstursþjónustu blindra. Grunnkostnaðarhlutdeild notanda skal fylgja staðgreiðslufargjaldi fullorðinna hjá Strætó bs. eins og það er hverju sinni. Við útreikning á kostnaðarþátttöku notenda skal notast við kostnaðarþrep og skal fyrsta þrep vera: startgjald + 25 km á dagtaxta (15. janúar 2025: 810 kr. + (4km x 465kr.)+(21km x 334kr) = 9684kr.) samkvæmt gjaldskrá leigubílastöðvar sem veitir þjónustuna á hverjum tíma. Annað kostnaðarþrep skal vera 2.000 kr. hærra en það fyrsta, þriðja kostnaðarþrep 2.000 kr. hærra en annað og svo koll af kolli. Kostnaðarhlutdeild notenda hækkar um sem nemur einu staðgreiðslufargjaldi Strætó bs. fyrir hvert kostnaðarþrep.

Dæmi:

Kostnaður ferðar: 2.500-9.684 kr. kostnaðarhlutdeild notenda: 670 kr.

Kostnaður ferðar 9.685-11.684 kr. kostnaðarhlutdeild notenda: 1.340 kr.

Kostnaður ferðar: 11.685 -13.684 kr. kostnaðarhlutdeild notenda: 2.010 kr.

Kostnaðarhlutdeild notenda skal breytast sjálfkrafa í samræmi við breytingar á fargjöldum Strætó bs. og gjaldskrá leigubílastöðvar.

Velferðarsvið Reykjavíkurborgar tekur að jafnaði ekki þátt í niðurgreiðslu fyrir ferðir notenda utan þjónustusvæðis eða utan tímabilsins sem tilgreint er í 5. gr. samnings þessa, sbr. þjónustulýsingu í reglum fyrir sameiginlega akstursþjónustu við fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu og skal Blindrafélagið innheimta allan kostnað vegna slíkra ferða af notendum.

Notendur skulu gefa Blindrafélaginu upplýsingar um fastar ferðir, t.d. vegna vinnu, skóla eða hæfingar til að Blindrafélagið geti leitað hagræðis við skipulagningu ferða. Notendur skulu leitast við að samnýta ferðir eins og kostur er, s.s. í tengslum við félagsstarf Blindrafélagsins. Þá er greitt eitt gjald fyrir hverja ferð.

Heildarfjárhæð samnings þessa skal ekki fara umfram 96.000.000 kr. Nái kostnaður velferðarsviðs vegna samnings þessa 96.000.000 kr. skulu samningsaðilar funda um stöðu samningsins.

## 7. gr.

### Kostnaður velferðarsviðs Reykjavíkurborgar

Velferðarsvið Reykjavíkurborgar greiðir kostnað vegna akstursþjónustunnar í samræmi við ákvæði samnings þessa, að frádreginni kostnaðarhlutdeild notenda, eins og hún er á hverjum tíma og afslætti leigubifreiðastöðvar. Reikningar frá Blindrafélaginu til velferðarsviðs Reykjavíkurborgar skulu vera á rafrænu formi.

Velferðarsvið Reykjavíkurborgar skal greiða umsýslu og þjónustugjald til Blindrafélagsins, sbr. ákvæði 3. mgr. 8.gr. samnings þessa.



## **8. gr.**

### **Umsjón, eftirlit og uppgjör**

Blindrafélagið annast samningagerð við notendur þjónustunnar (sjá fylgiskjal 1 með samningi þessum). Samningarnir skulu vera í samræmi við ákvörðun miðstöðva Reykjavíkurborgar, ákvæði samnings þessa og reglna fyrir sameiginlega akstursþjónustu við fatlað fólk á höfuðborgarsvæðinu. Jafnframt skal félagið kynna notendum þau atriði samnings þessa sem að þeim snúa. Blindrafélagið fer með alla umsjón þjónustunnar svo og eftirlit með henni.

Þá annast Blindrafélagið útreikning kostnaðar, innheimtu kostnaðarhlutdeildar notenda og ber ábyrgð á öllum greiðslum notenda.

Blindrafélaginu reiknast þjónustugjald sem nemur 25% af fargjaldi Strætó bs. fyrir hverja ferð sem ekin er á vegum þjónustunnar. Þjónustugjald þetta ber velferðarsviði að greiða félaginu við mánaðarlegt uppgjör.

Mánaðarlega skal Blindrafélagið skila fjármálaskrifstofu velferðarsviðs Reykjavíkurborgar yfirliti um þá akstursþjónustu sem samningur þessi fjallar um, ferðafjölda, heildarkostnað, afslátt og hlutdeild farþega. Í yfirliti þessu skal glögglega skilið á milli ferða notenda sem Reykjavíkurborg tekur þátt í að greiða samkvæmt ákvæðum samnings þessa og þeirra ferða sem notendum ber að greiða að fullu.

Blindrafélaginu er skylt að veita velferðarsviði og/eða aðila sem velferðarsvið tilnefnir, aðgang að öllum gögnum og bókhaldi varðandi akstursþjónustuna, hvenær sem velferðarsvið óskar eftir.

## **9. gr.**

### **Fræðsla**

Blindrafélagið skal reglulega standa fyrir námskeiðum fyrir þá bílstjóra sem starfa við akstursþjónustuna. Markmið námskeiðanna skal vera að auka skilning og hæfni bílstjóranna hvað þjónustuna varðar svo að þeir verði betur í stakk búnir til að veita fyrsta flokks þjónustu við að sinna blindum notendum hennar.

## **10. gr.**

### **Heimildir til ákvarðana samkvæmt samningi þessum**

Starfsmenn Blindrafélagsins taka ákvarðanir samkvæmt samningi þessum í umboði velferðarsviðs.

Ábendingum notenda varðandi akstursþjónustuna skal beina til Blindrafélagsins sem skal koma þeim áleiðis til velferðarsviðs.



## **11. gr.**

### **Þagnarskylda**

Varðveita skal með tryggilegum hætti þau gögn er varða persónulega hagi einstaklinga þannig að óviðkomandi aðilar fái þar ekki aðgang að þeim. Blindrafélagið er bundið þagnarskyldu um málefni einstaklinga í samræmi við gildandi lagaákvæði þar að lútandi. Þagnarskyldan helst þó svo að þjónustusamningi milli aðila ljúki og einnig ef starfsfólk þjónustusala lætur af störfum.

Við störf sín skuldbindur Blindrafélagið sig til að hlíta skilyrðum varðandi vernd persónuupplýsinga í samræmi við lög og reglur þar að lútandi.

## **12. gr.**

### **Vanefndir og riftun**

Verði uppi ágreiningur milli samningsaðila um efni samnings þessa og/eða telji aðilar samninginn vanefndan af hálfu gagnaðila, skulu velferðarsvið og Blindrafélagið leitast við að jafna ágreining sinn.

Ef um verulegar vanefndir á efni samnings þessa er að ræða geta aðilar rift honum fyrirvaralaust. Vanefnd samnings ber þó ávallt að tilkynna gagnaðila með sannanlegum hætti og gefa honum kost á að bæta úr. Lögmæt sjónarmið skulu ávallt vera skilyrði riftunar samningsaðila á samningi þessum.

## **13. gr.**

### **Force majeure**

Komi upp óviðráðanleg staða vegna ófyrirséðra ytri atvika (force majeure), t.d. vegna eldsvoða, farsóttar, verkfalla, náttúruhamfara, stríðsástands og hryðjuverka sem áhrif hefur á þjónustu samkvæmt samningi þessum skulu samningsaðilar meta stöðuna um framhald samningsins og ábyrgð hvors aðila samkvæmt samningnum.

## **14. gr.**

### **Ágreiningsmál**

Rísi mál út af samningi þessum má bera slíkan ágreining undir Héraðsdóm Reykjavíkur.

## **15. gr.**

### **Framsal samnings til þriðja aðila**

Samningsaðilum er óheimilt að framselja samning þennan til þriðja aðila.

## **16. gr.**

### **Breytingar á samningi**

Samningi þessum verður ekki breytt nema með skriflegu samkomulagi beggja aðila.

## **17. gr.**

### **Gildistími**

Samningurinn er tímabundinn og gildir frá 1. júní 2025 til 31. maí 2026.



Aðilar skulu koma saman tveimur mánuðum áður en samningur þessi rennur út og taka ákvörðun um framhald hans.

Samningur þessi er gerður í tveimur samhljóða eintökum og heldur hvor samningsaðili sínu eintaki.

Reykjavík, 19. júní 2025

F.h. Blindrafélagsins

F.h. velferðarsviðs Reykjavíkurborgar

---

---

Pant akstursþjónusta  
Rekstraruppgjör 30.09.2025

Pant akstursþjónusta  
Hesthás 14  
110 Reykjavík

# Rekstraruppgjör 30.09.2025

1.1.-30.9.2025 1.1.-30.9.2024

## Rekstrartekjur

Tekjur vegna aksturs.....	1	1.478.243	1.302.331
Póknun.....	2	174.989	162.142
Rekstrartekjur samtals		<u>1.653.231</u>	<u>1.464.473</u>

## Rekstrargjöld

Aðkeyptur akstur - verktakar.....	3	1.478.243	1.302.331
Laun og launatengd gjöld.....	4	160.726	124.780
Starfsmannakostnaður .....		4.612	5.408
Rekstur tölvukerfa.....		11.338	11.434
Aðkeypt þjónusta.....		852	1.323
Húsnæðiskostnaður.....		2.391	1.603
Skrifstofukostnaður.....		2.582	2.105
Annar rekstrarkostnaður .....		1.593	1.687
Rekstrargjöld samtals		<u>1.662.337</u>	<u>1.450.671</u>

Rekstrarniðurstaða fyrir fjármagnsliði ( 9.106) 13.802

## Fjármunatekjur og (fjármagnsgjöld)

Vaxtatekjur.....		0	9
Vaxtagjöld, verðbætur og gengismunur .....		( 777)	( 632)
Fjármunatekjur og fjármagnsgjöld samtals		<u>( 777)</u>	<u>( 623)</u>

Rekstrarniðurstaða ( 9.883) 13.178

# Skýringar

## 1. Tekjur vegna aksturs

Framlag sveitarfélaga	Hlutfall	1.1-30.9.2025	1.1-30.9.2024
Reykjavíkurborg .....	82%	1.157.531	953.998
Garðabær .....	7%	97.701	93.833
Seltjarnarnesbær .....	1%	19.047	42.192
Mosfellsbær .....	10%	140.024	98.211
		<u>1.414.302</u>	<u>1.188.233</u>

### Fargjöld greidd af notendum

Reykjavíkurborg .....	84%	53.581	97.508
Garðabær .....	4%	2.860	5.196
Seltjarnarnesbær .....	10%	6.302	8.240
Mosfellsbær .....	2%	1.199	3.153
		<u>63.942</u>	<u>114.098</u>
Samtals		<u>1.478.244</u>	<u>1.302.331</u>

Sveitarfélögin endurgreiða Strætó bs aksturskostnað vegna aksturs umfram þau fargjöld sem notendur hafa greitt til viðkomandi sveitarfélags. Aksturskostnaði er skipt milli sveitarfélaga í hlutfalli við skráða notkun þjónustunnar.

## 2. Þóknun

	Hlutfall	1.1-30.9.2025	1.1-30.9.2024
Reykjavíkurborg .....	95%	166.239	154.035
Garðabær .....	2%	3.500	3.243
Seltjarnarnesbær .....	1%	1.750	3.067
Mosfellsbær .....	2%	3.500	1.797
		<u>174.989</u>	<u>162.142</u>

Þóknun telst m.a. vera vegna reksturs þjónustuvers, fræðslu, stjórnunar og eftirlits með verktökum, sem og reikningagerðar og innheimtu hjá sveitarfélögum og notendum þjónustunnar. Þóknunin hækkar í samræmi við breytinara launavísitölu og skiptist milli þeirra sveitarfélaga sem nýta þessa þjónustu miðað við ofangreinda skiptingu.

## 3. Aðkeyptur akstur - verktakar

	1.1-30.9.2025	1.1-30.9.2024
Hópbílar .....	833.381	730.063
Hreyfill .....	644.862	572.268
	<u>1.478.243</u>	<u>1.302.331</u>

## 4. Laun og launatengd gjöld

	1.1-30.9.2025	1.1-30.9.2024
Laun .....	135.786	101.080
Mótframlag í lífeyrissjóð .....	13.414	13.330
Tryggingagjald .....	7.191	7.074
Önnur launatengd gjöld .....	4.335	3.295
	<u>160.726</u>	<u>124.780</u>

# Pant akstursþjónusta Rekstraruppgjör 2024

Hesthás 14  
110 Reykjavík

# Rekstraruppgjör 31.12.2024

		2024	2023
<b>Rekstrartekjur</b>			
Tekjur vegna aksturs.....	1	1.822.159	1.629.653
Laun og launatengd gjöld - aðstoðarfólk í skólaakstri.....		0	813
Póknun.....	2	217.688	204.151
Rekstrartekjur samtals		<u>2.039.846</u>	<u>1.834.617</u>
<b>Rekstrargjöld</b>			
Aðkeyptur akstur - verktakar.....	3	1.822.158	1.630.466
Laun og launatengd gjöld.....	4	169.844	150.138
Starfsmannakostnaður .....		5.849	7.434
Rekstur tölvukerfa.....		15.036	13.827
Aðkeypt þjónusta.....		1.425	421
Húsnæðiskostnaður.....		2.128	2.068
Skrifstofukostnaður.....		2.812	1.337
Annar rekstrarkostnaður .....		4.562	4.110
Rekstrargjöld samtals		<u>2.023.814</u>	<u>1.809.802</u>
<b>Rekstrarniðurstaða fyrir fjármagnsliði</b>		<u>16.032</u>	<u>24.814</u>
<b>Fjármunatekjur og (fjármagnsgjöld)</b>			
Vaxtatekjur.....		9	10
Vaxtagjöld, verðbætur og gengismunur .....		( 837)	( 1.125)
Fjármunatekjur og fjármagnsgjöld samtals		<u>( 828)</u>	<u>( 1.115)</u>
<b>Rekstrarniðurstaða</b>		<u>15.204</u>	<u>23.699</u>

\* Rekstrarniðurstaða til að dekka hlutdeild í yfirstjórn, lífeyrisskuldbindingu, sem ekki er heimfært beint á Pant.

# Skýringar

## 1. Tekjur vegna aksturs

Framlag sveitarfélaga	Hlutfall	2024	2023
Reykjavíkurborg .....	80%	1.339.030	1.219.192
Garðabær .....	8%	129.080	115.823
Seltjarnarnesbær .....	2%	32.429	23.423
Mosfellsbær .....	10%	162.905	142.766
		<u>1.663.445</u>	<u>1.501.205</u>
Fargjöld greidd af notendum			
Reykjavíkurborg .....	85%	135.367	113.109
Garðabær .....	5%	7.252	5.567
Seltjarnarnesbær .....	2%	3.073	1.869
Mosfellsbær .....	8%	13.022	7.904
		<u>158.714</u>	<u>128.448</u>
Samtals		<u>1.822.159</u>	<u>1.629.653</u>

Sveitarfélögin greiða verktakakostnað, vegna aksturs umfram fargjöld frá notendum viðkomandi sveitarfélags. Aksturskostnaður skiptist milli sveitarfélaga miðað við skráða notkun.

## 2. Þóknun

	Hlutfall	2024	2023
Reykjavíkurborg .....	95%	206.803	193.943
Garðabær .....	2%	4.354	4.083
Seltjarnarnesbær .....	1%	2.352	4.083
Mosfellsbær .....	2%	4.178	2.042
		<u>217.688</u>	<u>204.151</u>

Þóknun telst m.a. vera vegna reksturs þjónustuvers, fræðslu, stjórnunar og eftirlits með verktökum, sem og reikningagerðar og innheimtu hjá sveitarfélögum og notendum þjónustunnar. Þóknunin hækkar í samræmi við breytingar á launavísitölu og skiptist milli þeirra sveitarfélaga sem nýta þessa þjónustu miðað við ofangreinda skiptingu.

## 3. Aðkeyptur akstur - verktakar

	2024	2023
Hópbílar .....	1.025.774	947.336
Hreyfill .....	796.384	682.316
	<u>1.822.158</u>	<u>1.629.653</u>

## 4. Laun og launatengd gjöld

	2024	2023
Laun .....	137.159	123.260
Mótframlag í lífeyrissjóð .....	18.048	15.539
Tryggingagjald .....	9.600	8.330
Önnur launatengd gjöld .....	5.037	3.009
	<u>169.844</u>	<u>150.138</u>



Reykjavík, 12. ágúst 2025  
MSS25070080

## ERINDISBRÉF

### Starfshóps um framtíðarfyrirkomulag akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og aldrað fólk í Reykjavík

#### Ábyrgðaraðili:

Borgarstjórinn í Reykjavík

#### Inngangur:

Fyrirliggjandi eru breytingar á rekstri Strætó bs. þegar rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu flytjast yfir í nýtt rekstrarfélag fyrir almenningssamgöngur í eigu ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Strætó bs. sinnir í dag akstursþjónustu fatlaðs fólks og eldra fólks undir vörumerkinu Pant og er þjónustan undir sérstakri stjórn sem samsett er af fulltrúum sveitarfélaganna sem eiga aðild að akstursþjónustunni ásamt framkvæmdastjóra Strætó bs. Í ljósi fyrirliggjandi breytinga er nauðsynlegt að greina núverandi þjónustu og setja fram tillögur að skipulagi og umgjörð hennar í Reykjavík og áframhaldandi samstarf við önnur sveitarfélög um þjónustuna eftir atvikum.

#### Hlutverk:

Hlutverk hópsins er setja fram tillögur um framtíðarskipan akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og aldrað fólk þ.e. þjónustu Pant sem nú er starfrækt hjá Strætó bs.

#### Helstu verkefni/viðfangsefni:

- Greining á núverandi þjónustu, reynslu síðustu ára og tækifærum til framfara.
- Greina sérstaklega þarfir vegna akstursþjónustu fatlaðs fólks, vegna akstursþjónustu eldra fólks og vegna skólaaksturs fatlaðra nemenda.
- Gera tillögur að breyttu skipulagi þjónustunnar með hliðsjón af breyttum rekstri Strætó b.s.
- Greina fyrirkomulag við rekstur þjónustuvers og tækifæri til samlegðar við aðra sambærilega starfsemi.
- Rýna reglur borgarinnar varðandi akstursþjónustuna.
- Rýna stöðu samninga við akstursaðila og móta sýn á framtíðarrekstur.
- Rýna stöðu samninga við önnur sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um rekstur akstursþjónustu fatlaðs fólks og eldra fólks og kanna grundvöll samstarfs.

#### Starfshópin skipa:

Katrín Harpa Ásgeirsdóttir (formaður), staðgengill skrifstofustjóra á skrifstofu málefna fatlaðs fólks, VEL

Ólafur Steingrímsson, teymisstjóri á skrifstofu fjármálaþjónustu og ráðgjafar, FAS

Þórunn Þórðardóttir, sérfræðingur í fjármálaþjónustu og ráðgjöf, FAS

Einar Þórmundsson, sérfræðingur í fjármálum, VEL

Haukur Þór Haraldsson, sérfræðingur fjármála- og rekstarþjónusta, SFS



Reykjavík



**Starfsmaður/verkefnisstjóri starfshópsins:**

Bryndís Snæbjörnsdóttir, sérfræðingur á skrifstofu málefna fatlaðs fólks VEL

**Til ráðgjafar og samstarfs:**

Sviðsstjórar velferðarsviðs og fjármála- og áhættustýringarsviðs.

Sturla Halldórsson, deildarstjóri PANT, Strætó bs.

Skrifstofustjóri skrifstofu öldrunarmála.

Starfshópurinn vinni hagsmunaaðilagreiningu sem síðan verði lögð til grundvallar því samráði og samstarfi sem þarf að hafa vegna vinnu hópsins. Starfshópurinn leiti einnig ráðgjafar innan og utan borgarkerfis hjá aðilum með sérþekkingu á viðfangsefninu eftir því sem við á.

**Starfstímabil og skil:**

Starfshópurinn skili ábyrgðaraðila kostnaðarmetnum tillögum fyrir 30. nóvember 2025.

Heiða Björg Hilmisdóttir  
borgarstjóri



**Reykjavík**