



Viðtakandi: Borgarráð

Sendandi: Skrifstofa samgangna- og borgarhönnunar

Reykjavík, 28. apríl 2026

MSS24110133

Stefna og aðgerðaáætlun um gönguvæna borg 2036

Óskað er eftir að borgarráð vísi stefnu um gönguvæna Reykjavík 2036 til síðari umræðu í borgarstjórn.

Greinargerð: Stýrihópur um stefnu og áætlun um gönguvæna borg hefur lokið stöfum, hér með er því lögð fram stefna um gönguvæna Reykjavík 2036 og aðgerðaráætlun. Vinna stýrihópsins stóð frá september 2025 og samanstóð stýrihópurinn af eftirtöldum fulltrúum Dóra Björt Guðjónsdóttir formaður, Andrea Jóhanna Helgadóttir, Birkir Ingibjartsson, Jóhanna Dýrunn Jónsdóttir og Kjartan Magnússon. Með hópnum störfuðu eftirtaldir starfsmenn umhverfis- og skipulagssviðs Rebekka Guðmundsdóttir, Carl Henrik Larsson og Magnús Ársælsson, auk ráðgjafa og annarra starfsmanna sem komu að vinnunni í styttri tíma.

Hópurinn hittist reglulega á tímabilinu þar sem farið var yfir mismunandi hluta hennar og áherslur lagðar. Drög stefnunnar hafa verið kynnt í umhverfis- og skipulagsráði og rýnd af viðkomandi starfsfólki umhverfis- og skipulagssviðs. Drög stefnunnar voru kynnt í umhverfis- og skipulagsráði 15. apríl 2026, áður en þau voru kynnt almenningi í samráðsgátt borgarinnar. Drögin voru einnig kynnt í borgarráði 16. apríl 2026 og umræða fór fram um þau í borgarstjórn 21. apríl 2026.

Stefnan var til kynningar í samráðsgátt Reykjavíkur frá 20. apríl 2026 til 27. apríl 2026 og bárust 6 álit. Þau fylgja með hjálagt. Þótt innsend álit hafi verið almennt jákvæð er lögð rík áhersla á að framkvæmd og daglegt viðhald muni ráða úrslitum um hvort markmið „Gönguvænnar borgar 2036“ verði raunverulega að veruleika fyrir alla.

Verði erindið samþykkt er óskað eftir því að það verði áframsent til borgarstjórnar til frekari afgreiðslu.

Virðingarfyllst,
Rebekka Guðmundsdóttir
Deildarstjóri deild borgarhönnunar

Hjálagt: 1) Stefna og aðgerðaáætlun um gönguvæna Reykjavík 2036
2) Athugasemdir og álit úr samráðsgátt Reykjavíkurborgar.



Reykjavík

2036



Stefna um
gönguvæna
Reykjavík

Inngangur	3
Markmið	5
Gerð stefnu um gönguvæna Reykjavík	6
Gönguvæn Reykjavík	8
Flæði gangandi vegfarenda	9
Reykjavík í evrópsku samhengi	10
Ferðavenjur í Reykjavík	11

Frá formanni stýrihóps

Fyrsta stefna Reykjavíkurborgar um gönguvæna borg lítur nú dagsins ljós. Í fyrsta sinn setjum við fram heildstæða sýn og áætlun um stórauðna fjárfestingu í innviðum fyrir gangandi. Fyrir börnin okkar, öryggi þeirra og sjálfstæði. Fyrir mannlífið, tengslin, heilsuna og vellíðanina. Fyrir hreinna loft. Markmiðið er að fjölga gangandi og gera göngu að raunhæfum valkosti í daglegu lífi.

Í dag vilja um 25% ganga til vinnu, nær tvöfalt fleiri en gera það. Það sýnir að tækifærin eru til staðar. Fjárfesting í innviðum mótar val og því getum við byggt lífsgæðaborg, rétt eins og áður var byggð bílaborg.

Öryggi barna er sérstakt áhersluatriði og við viljum draga úr örærei sem gangandi mæta í dag hvort sem það er þegar gangstéttin er of þröng eða endar fyrirvaralaust, snjóhaugnum er plantað á miðja gangstéttina eða gangstéttin markar ekki styðstu leið milli staða.

Til hamingju Reykjavík. Áfram gakk!

Dóra Björt Guðjónsdóttir
formaður stýrihóps um gönguvæna borg



Inngangur

Ganga á að vera eftirsóknaverður og eðlilegur valkostur í daglegum ferðum íbúa.

Fyrsta stefna Reykjavíkur um gönguvæna borg markar skýra framtíðarsýn um borg þar sem gangandi vegfarendur eru í forgangi í daglegum samgöngum. Markmiðið er að skapa borgarumhverfi þar sem það að ferðast fótgangandi er öruggur, aðgengilegur og eftirsóknarverður valkostur fyrir öll, óháð aldri, getu eða búsetu. Að öll hafi raunhæft val um að ferðast um fótgangandi. Það eru fjölmargir kostir sem felast í því að fleiri velji að ganga, ekki bara fyrir samfélagið í heild heldur einnig fyrir einstaklinginn sjálfan og umhverfi hans. Því fleiri sem ganga, þeim mun meira eykst aðdráttarafli borgarinnar, enda eru gangandi vegfarendur óaðskiljanlegur hluti af öruggu og lífandi borgarlífi.

Reykjavík stendur frammi fyrir áskorunum sem tengjast mikilli bílanotkun, dreifðri byggð og veðurfarslegum aðstæðum, sérstaklega að vetri. Á sama tíma felast mikil tækifæri í áframhaldandi

þéttingu byggðar, bættum almenningssamgöngum og aukinni áherslu á virka ferðamáta. Með markvissum aðgerðum er hægt að styðja við breyttar ferðavenjur sem bæta lýðheilsu, draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna og styrkja borgarlíf.

Stefnan styður við Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 og aðrar lykilstefnur borgarinnar um sjálfbærar samgöngur og lífvænlegt borgarumhverfi. Hún er hluti af heildstæðri nálgun þar sem samspil landnotkunar, samgangna og borgarhönnunar skapar bættar aðstæður til að auka hlutfall gangandi vegfarenda. Við leitumst eftir því að nýta sem best gatnarými borgarinnar á skilvirkan hátt, bæta aðgengi fyrir öll og efla upplifun gangandi vegfarenda. Að ferðast fótgangandi á að vera eftirsóknarverður og eðlilegur valkostur í daglegum ferðum íbúa og annarra gesta borgarinnar.

Samgöngupíramídinn

Gangandi

Hjólandi

Almenningssamgöngur

Leigubílar

Deilibílar

Einkabílar

Markmið og stefna

Meginmarkmið stefnu um gönguvæna borg er að auka hlutfall ferða sem farnar eru fótgangandi, auka hvata til göngu og gera núverandi gangandi vegfarendum kleift að ferðast á öruggan og ánægjulegan hátt, óháð aldri, kyni eða færni. Því er náð með því að skapa öruggara, aðlaðandi, samfelldara og aðgengilegt net gönguleiða sem þjónar daglegri ferðapörf íbúa og gesta borgarinnar.

Markmið stefnunnar eru að:

- Tryggja að ganga sé raunhæfur og aðlaðandi kostur fyrir daglegar ferðir.
- Bæta öryggi, aðgengi og upplifun allra gangandi vegfarenda.
- Styðja við markmið borgarinnar um lýðheilsu, loftslagsmál og sjálfbæra þróun.
- Efla mannlíf, samfélag og styrkja grunnstoðir fyrir nærpjónustu.

Til að ná þessum markmiðum byggir stefnan á þremur megin viðfangsefnum:

1 Virkni og tengingar

Tryggja samfellt, skilvirkt og auðskilið net gönguleiða í Reykjavík sem tengir saman áfangastaði s.s. heimili, vinnu, skóla, íþróttir, þjónustu og almennings-samgöngur. Að það að ferðast fótgangandi stuðli að félagslegri sjálfbærni íbúa með þátttöku, jöfnu aðgengi og sterkari tengslum íbúa við nærumhverfi sitt. Öll eiga að hafa rými sem styður við þarfir þeirra.

Árangur: Allir hafa nægilegt rými til að mæta þörfum sínum. Íbúar ganga meira og finna sterkari tengsl sín á milli og við nærumhverfið sitt.

2 Öryggi og aðgengi

Skapa öruggt og aðgengilegt umhverfi fyrir gangandi vegfarendur með sérstakri áherslu á börn, eldri borgara og aðgengi fyrir öll. Öll eiga að geta upplifað sig örugg gangandi um borgina.

Árangur: Allir geta upplifað sig örugga á göngu um borgina.

3 Upplifun og gæði

Auka jákvæða upplifun af því að ferðast fótgangandi og auka gæði borgarrýmis með áherslu á mannvænt, fjölbreytt, grænt og skjólrikt umhverfi. Að ferðast fótgangandi á ekki eingöngu að vera hagkvæm leið á milli staða heldur einnig ánægjuleg, þægileg og eftirsóknarverð upplifun og að íbúar upplifi sig sem hluta af samfélagi, að tilheyra.

Árangur: Ganga er talin ánægjuleg, þægileg og eftirsóknarverð upplifun, sem jafnframt er hagkvæm leið til að komast á milli staða ásamt því að styrkja tilfinningu fyrir því að tilheyra.

22%

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er markmiðið að auka hlutfall gangandi í samgöngum borgarinnar með markvissum og fjölþættum aðgerðum sem stuðla að þægilegri og öruggari gönguleiðum. Hlutfall gangandi vegfarenda í öllum ferðum verði a.m.k. 22% árið 2030.

Gerð stefnu um gönguvæna Reykjavík

Borgarstjórn Reykjavíkur samþykkti 15. október 2024 sameiginlega tillögu um að skipa stýrihóp til að vinna að gerð stefnu og aðgerðaáætlunar um gönguvæna borg. Hlutverk stýrihópsins var að móta sýn og aðgerðir sem styðja við þróun Reykjavíkur sem frábærrar borgar fyrir gangandi vegfarendur með áherslu á aðgengi, öryggi, vellíðan og aukið hlutfall gangandi vegfarenda í ferðum innan borgarinnar, sem og að stytta og einfalda daglegar ferðir þeirra. Jafnframt var lögð áhersla á að vinnan myndi stuðla að bættu aðgengi fyrir öll. Stýrihópnum var falið að móta tillögu að stefnu og aðgerðaáætlun um gönguvæna borg með hliðsjón af hjólreiðaáætlun borgarinnar. Ákveðið var að vinna skýra stefnu sem gildir til ársins 2036 með skýrum markmiðum og skilgreindum aðgerðum til fimm ára. Þar sem ný hjólreiðaáætlun er á lokastigi var tekin sú ákvörðun að stefna um gönguvæna borg fylgi henni að formi og framsetningu. Með því er stuðlað að samræmi milli stefnuskjala.

Fyrsti fundur stýrihópsins var haldinn 25. september 2025. Hópurinn kom saman 12 sinnum fram á vorið 2026. Í upphafi vinnunnar var leitað til samtakanna Walk21 til að styðja við stefnumótunina. Það reyndist farsæl ákvörðun að fá ráðgjöf frá Jim Walker og Carlos Canas Sanz en reynsla þeirra á sviði stefnumótunar um gönguvænar borgir veitti hópnum aukna þekkingu á mikilvægi gönguvænleika, ásamt lykiláherslum og aðgerðum á því sviði.

Hlutverk stýrihópsins var að móta sýn og aðgerðir sem styðja við þróun Reykjavíkur sem frábærrar borgar fyrir gangandi vegfarendur.

Helstu verkefni samkvæmt erindisbréfi

- Gera tillögu að stefnu og áætlun um gönguvæna borg og hvernig hægt sé að auka aðgengi, öryggi, vellíðan og hlutfall gangandi vegfarenda í ferðum innan borgarinnar og stytta og einfalda ferðir þeirra.
- Öruggar og aðgengilegar gönguleiðir barna í skóla og tómstundir verði sérstakt áhersluatriði vinnunnar.
- Mótun áætlunar um úrbætur á innviðum eins og gangstéttum, göngupverunum og ljósastýringu.
- Stefnumörkun um útfærslur göturýmris og göngupverana.
- Stefnumörkun um óskastíga.
- Yfirferð áætlunar um hraðalækkandi aðgerðir sem eftirfylgni hámarkshraðaáætlunar.
- Vinna við að bæta vetrar- og vorþjónustu á gönguleiðum.
- Leiðir til að auka öryggi og aðgengi gangandi við framkvæmdasvæði.
- Aðrar leiðir til að styðja við umferð gangandi vegfarenda í borginni.

Stýrihópurinn fékk jafnframt kynningar frá sérfræðingum innan og utan borgarkerfisins, meðal annars um vetrarþjónustu, viðhaldsaðgerðir á göngustígum, umferðaröryggi, hönnun göngupverana og gangbrauta, hönnun umferðarljósa sem og um þróun gönguvænnar lífsgæðaborgar. Vinnufundirnir voru haldnir með þátttöku sérfræðinga innan Reykjavíkurborgar, stýrihópsins og Jims Walker. Á fundunum var meðal annars fjallað um aðferðafræði stefnumótunar, árangursmælingar og tillögur að aðgerðum og mælikvörðum, auk þess sem rætt var hvernig best væri að nálgast verkefnið til að tryggja árangur þess.

Gönguvæn Reykjavík

Gönguvæn borg byggir á samþættri nálgun þar sem landnotkun, samgöngur og borgarhönnun styðja hvert annað. Þétt og blönduð byggð styttir vegalengdir og skapar forsendur fyrir því að fleiri geti valið að ganga í daglegum erindum sínum. Bætt landnotkun og breyttar ferðavenjur eru lykilatriði í loftslagsmálum í borgarsamhengi. Þar gegnir stefna um gönguvæna borg, ásamt hjólreiðaáætlun og stórbættum almennings-samgöngum, lykilhlutverki.

Í Reykjavík er hlutfall bílanotkunar mjög hátt í samanburði við aðrar evrópskar höfuðborgir á meðan hlutfall gangandi er lægra en víða annars staðar. Þetta endurspeglar sögulega þróun byggðar og skipulag samgangna í borginni. Með markvissum breytingum á borgarumhverfi er þó unnt að snúa þessari þróun við. Þétt og blönduð byggð styttir vegalengdir, lækkar samgöngukostnað og dregur úr umhverfisáhrif samgangna. Hún eykur einnig möguleika fólks á að ganga í stað þess að nota einkabílinn fyrir stuttar vegalengdir, en eftir því sem borgin þróast samkvæmt þessu skapast tækifæri fyrir aukið, öruggara og ánægjulegra umhverfi fyrir gangandi vegfarendur. Markmið borgarinnar er að flestir íbúar búi innan göngufjarlægðar frá daglegri nærþjónustu, grænum svæðum og almennings-samgöngum. Til þess þarf að byggja upp samfellt og vel tengt net gönguleiða þar sem forgangur fyrir gangandi vegfarendur er tryggður í allri hönnun gatna og almenningsrýma.

Göngugötur gegna lykilhlutverki í þessari þróun. Þær auka öryggi, styrkja borgarlíf og styðja við verslun og þjónustu. Reynsla af göngugötum í Reykjavík sýnir að þar sem aðstæður eru skapaðar fyrir gangandi vegfarendur eykst notkun rýmisins verulega og mannlíf eflist og styrkist.

50%

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 segir að hlutdeild almennings-samgangna í ferðum til og frá vinnu eigi að vaxa úr 4% í 12%, hlutdeild gangandi og hjólandi vaxi úr 19% í yfir 30% árið 2030 og hlutdeild þessara ferðamáta verði komin í yfir 50% árið 2040.



Að byggja á núverandi árangri Laugavegur göngugata

Undanfarin ár hafa göngugötur verið innleiddar í Reykjavík sem markvisst skref í átt að gönguvænni borg. Haustið 2026 bættust Austurstræti og Veltusund við sem göngugötur, sem styrkti enn frekar samfelldar göngutengingar í miðborginni. Reynsla borgarinnar sýnir að göngugötur hafa jákvæð áhrif á borgarlíf og notkun almenningsrýma. Samkvæmt reglulegum könnunum Gallups fyrir Reykjavíkurborg um viðhorf almennings til göngugatna hefur ánægja og skilningur borgarbúa aukist samhliða auknu flæði gangandi vegfarenda, sem endurspeglar hvernig bætt aðstaða leiðir til breyttrar hegðunar.

Göngugötur eru lykilþáttur í góðu borgarskipulagi og tengjast

markmiðum um sjálfbærni borga, lýðheilsu og lífsgæði sem sameina samgöngur og borgarhönnun. Þær auka öryggi gangandi vegfarenda, efla mannlíf og styðja við verslun og þjónustu. Á sama tíma draga þær úr hávaða og loftmengun.

Talningar á göngugötu Laugavegar sýna umfang þessara áhrifa. Um göngugötukaflann á Laugavegi frá Frakkastíg ganga að jafnaði um 10–20 þúsund manns á hverjum virkum degi en umferð um helgar getur farið vel yfir 25–30 þúsund og yfir 40 þúsund á stærstu dögnum. Þetta undirstrikar að þar sem rými er forgangsraðað fyrir gangandi vegfarendur eykst notkun þess verulega.



Hlutfall sem fer gangandi á venjulegum degi

23%

Reykjavík

36%

Helsinki

38%

Stokkhólmur

36%

Glasgow

40%

París

Reykjavík í evrópsku samhengi

Samkvæmt rannsóknum á lífsgæðum í evrópskum borgum er ganga algengur ferðamáti og í mörgum höfuðborgum ganga yfir 30% íbúa á dæmigerðum degi. Í borgum á borð við París, Stokkhólm og Helsinki er hlutfallið á bilinu 36 – 40%.

Í samanburði við þessar borgir er bílanotkun í Reykjavík mjög mikil en um 70% ferða eru farnar með einkabíl. Þetta endurspeglar bæði hversu dreifð borgin er og skipulag samgangna samhliða því en þetta bendir jafnframt til verulegs svigrúms til úrbóta.

Reynsla evrópskra borga sýnir að með þéttingu byggðar, bættum almenningssamgöngum og markvissri forgangsörðun gangandi vegfarenda er hægt að breyta ferðavenjum og auka hlutfall virkra ferðamáta.

Reykjavík hefur tækifæri til að fylgja þessari þróun og styrkja stöðu sína sem gönguvæn borg með því að bæta aðgengi, tengingar og gæði borgarrýmis.

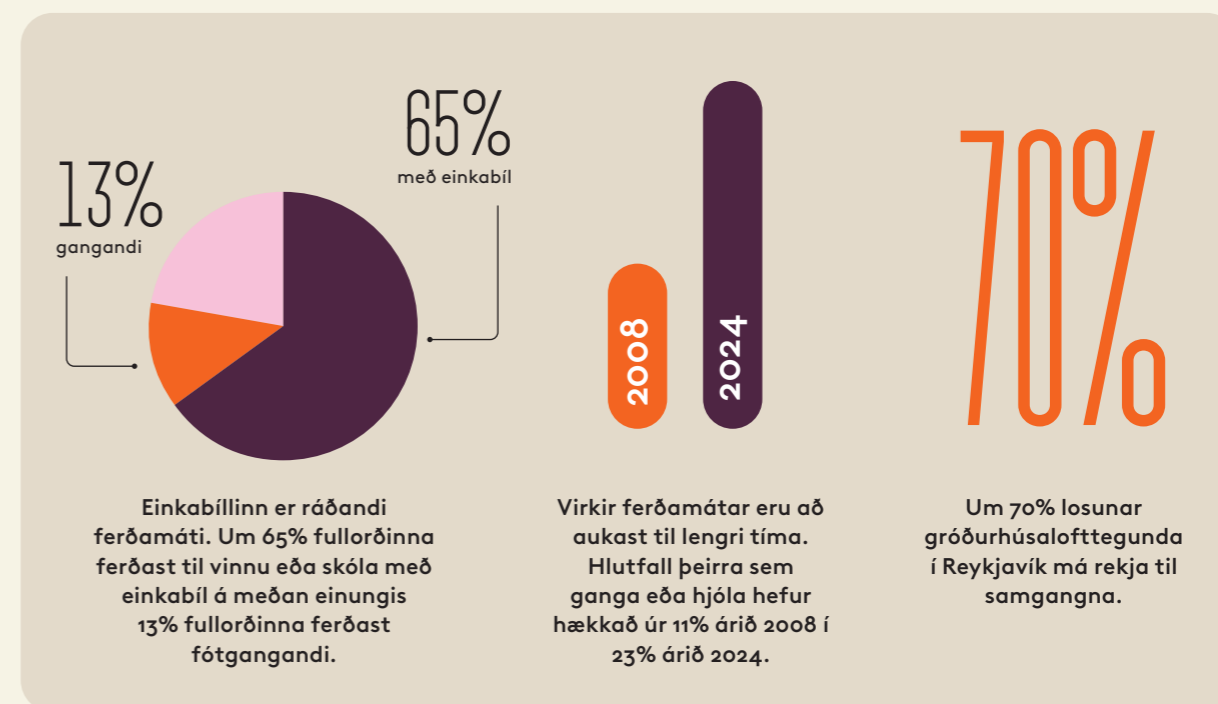
Framkvæmdastjórn Evrópu-sambandsins. (2023).
Report on Quality of life in European cities, 2023.

Ferðavenjur í Reykjavík

Samkvæmt niðurstöðum árið 2024 úr reglulegri könnun á ferðavenjum borgarbúa fyrir umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar er einkabíllinn enn ráðandi ferðamáti í Reykjavík, þrátt fyrir aukna áherslu á virka ferðamáta. Um 70% fullorðinna ferðast til vinnu eða skóla með einkabíl á meðan einungis 13% fullorðinna ferðast fótgangandi.

Þrátt fyrir þetta benda niðurstöðurnar til breytinga á viðhorfum. Hlutfall þeirra sem nota virka ferðamáta hefur hækkað til lengri tíma litið og mælist 23% meðal fullorðinna. Jafnframt segjast 25% vilja ganga til vinnu, sem er nær tvöfalt hærra en raunveruleg notkun. Þetta bendir til þess að verulegt svigrúm sé til að auka hlutfall gangandi með bættum aðstæðum. Hjá börnum hefur hins vegar dregið úr notkun virkra ferðamáta milli ára, sem er áhyggjuefni í ljósi markmiða um lýðheilsu og almennt sjálfstæði barna.

Niðurstöðurnar undirstrika að ferðavenjur mótast ekki eingöngu af vilja heldur einnig af aðstæðum í borgarumhverfinu. Til að fjölga ferðum gangandi vegfarenda þarf að bæta aðgengi, öryggi og samfellu gönguleiða og skapa aðstæður þar sem það að ferðast fótgangandi getur verið raunhæfur og samkeppnishæfur valkostur við einkabíllinn.



Leiðarljós stefnunnar

- **Forgangur gangandi í skipulagi og hönnun gatnarýmis.**
- **Samfella og tengingar milli heimila, þjónustu og samgangna.**
- **Öryggi og aðgengi fyrir öll, sérstaklega börn og viðkvæma hópa.**
- **Gæði borgarrýmis með áherslu á upplifun, gróður og vistlegt umhverfi.**

Aðgerðaráætlun 2026 – 2031

Aðgerðaráætlun þessi felur í sér raunhæfar aðgerðir sem munu stuðla að auknum og öruggari gönguvænleika í Reykjavík fram til ársins 2031. Aðgerðirnar fela í sér greiningu, hönnun og framkvæmdir þar sem þörfum gangandi vegfarenda er forgangsraðað. Markmiðið er að það verði eftirsóknaverður og eðlilegur valkostur fyrir íbúa og gesti að ferðast um borgina fótgangandi.

Aðgerðirnar krefjast þróunar á verklagi, verkfærum og þekkingargrunni sem styður við upplýsta ákvarðanatöku. Með greiningum aukum við heildstæða þekkingu á ferðum og þörfum gangandi vegfarenda til að tryggja jafnvægi milli samgöngumáta og stuðla að markvissri og skilvirkri uppbyggingu gönguleiða í borginni.

Aðgerðirnar munu m.a. bæta göngutengingar, aðstöðu, aðgengi og öryggi, og styrkja upplifun gangandi vegfarenda með auknum bæðum. Með þeim verða íbúum

og gestum Reykjavíkur veitt aukin tækifæri, þekking, hvati og sjálfstraust til að velja að fara um fótgangandi.

Reykjavík vex hratt! Vandað og aðgengilegt net gönguleiða sem tengir saman ný og eldri hverfi, almenningsamgöngur, garða og önnur almenningsrými styrkir borgina, ásýnd hennar og aðgengi. Með auknum gönguvænleika verður umhverfið skemmtilegra og áhugaverðara að fara um, lýðheilsa íbúa batnar og betra borgarumhverfi skapast fyrir öll!

1. Gangandi börn

- Samvinnuverkefni með skóla- og frístundasviði og grunnskólum í Reykjavík um að auka göngu barna til og frá skóla og frístundum ásamt því að auka fræðslu því tengdu. Stuðningur við verkefnið "göngum í skólann". Verkefni skulu m.a. fela í sér innleiðingu á tilraunaverkefni með sannreyndum aðferðum til hegðunarbreytinga og meta áhrif þeirra á hegðun og viðhorf í Reykjavík.
- Vinna greiningar sem tengjast því að auka rými og öryggi fyrir gangandi vegfarendur við skóla sem leiða til hönnunar á tímabundnum lausnum í greiningarskyni.

Ábyrgð: SFS. SABO. SFF.

2. Innviðir og aðgengi

- Kortleggja skal og greina hvernig fólk gengur um borgina í dag og hvar er eftirspurn eftir bættum gönguleiðum. Greina skal sérstaklega aðstöðu við strætóstöðvar og fyrirhugaðar Borgarlínustöðvar, skoða hvar þarf að styrkja tengingar og bæta aðstöðu og aðgengi.
- Greina skal óskastíga í borgarlandi og þeir aðlagðir að göngustígakerfi borgarinnar þar sem við á til að skapa bætt aðgengi og til að stytta leiðir fyrir gangandi vegfarendur.
- Vinna skal hönnunarviðmið fyrir gangandi vegfarendur sem setja þarfir þeirra í forgang.
- Vinna skal greiningar á staðsetningu setaástöðu í almenningsrýmum borgarinnar til að uppfylla þarfir og aðgengi fyrir öll.
- Auka skal viðhald gangstíga fyrir gangandi vegfarendur. Viðhaldsáætlun skal kortlögð eftir tímabilum og forgangi og gerð opinber í vefsja fyrir almenning.

Ábyrgð: SABO. SFF.

3. Öryggi gangandi vegfaranda

- Innleiða skal aðgerðir til að lækka aksturshraða í íbúagötum og framkvæma aðgerðir sem tryggja að hraðinn sé ekki yfir hámarkshraða.
- Greina og bæta skal lýsingu á fjölförnum stígum

og undirgöngum, sérstaklega í nálægð við skóla, leikskóla og almenningsrými eins og torg og garða.

- Bæta skal öryggi og aðgengi á göngustígum í nálægð við hjúkrunar- og öldrunarheimili.
- Meta skal virkni núverandi göngupveranna, þar með talið undirganga, og móta umbótaáætlun til að tryggja öryggi. Forgangsraða skal þverunum sem eru innan við 400 m frá skólum.
- Greina skal möguleika á nýjum tæknilausnum fyrir umferðarljós sem eykur göngutíma og öryggi gangandi vegfarenda.

Ábyrgð: SABO. SFF.

4. Upplifun og upplýsingar

- Efla skal lífleg og aðgengileg göngurými með áherslu á gæði umhverfis, dvalarrými og menningarlegar áherslur.
- Öll göngurými skulu hönnuð með áherslu á skjól, sólrík setsvæði, gróður, vatn og aðra vistlega þætti sem auka dvalargildi og upplifun.
- Bæta skal leiðsögn um borgarrýmin með skiltum, kortum og stafrænum lausnum. Dæmi: Útbúa göngukort fyrir gesti í Reykjavík og skilgreina, merkja og kynna þrjár gönguleiðir sem tengja saman það besta sem borgin hefur upp á að bjóða á fæti.

Ábyrgð: SABO. SFF. S.BOR. MÍR.

5. Skipulagsáætlanir fyrir gangandi

- Í nýju skipulagi og við endurskoðun á skipulagi skal tengja lóðir við núverandi net stíga og stétta, þannig að ganga verður sjálfgefni fararmátinn.
- Snjósöfnunarsvæði, staðsetning þeirra og umfang skulu innleidd við skipulagsgerð.
- Skilgreina skal kröfur til innviða fyrir gangandi.
- Greina skal 15 mínútna gönguhverfi í borginni og styðja við skipulag sem byggir á nálægð.

Ábyrgð: SABO. BOR. SKIP.

6. Vetrarganga

- Styrkja skal forgangsröðun vetrarþjónustu með því að setja gangandi vegfarendur í fyrsta forgang, sérstök athygli vakin á forgang á gönguleiðir barna til og frá skóla og frístundum.
- Huga skal betur að snjósöfnunarsvæðum og umfangi þeirra. Snjósöfnunarsvæði skerði ekki aðgengi og öryggi gangandi vegfarenda, innleiddar skulu leiðbeiningar og kort um snjósöfnunarsvæði í Reykjavík.

Ábyrgð: S.BOR.

Við vinnslu verkefna í aðgerðaráætlun 2026–2031 skal leitast eftir samráði við einstaklinga, samtök og stofnanir sem láta sig varða mál um gangandi vegfarendur.

Skamm- stafanir skrifstofa og sviða Reykjavíkur- borgar

SABO: Skrifstofa samgangna og borgarhönnunar.

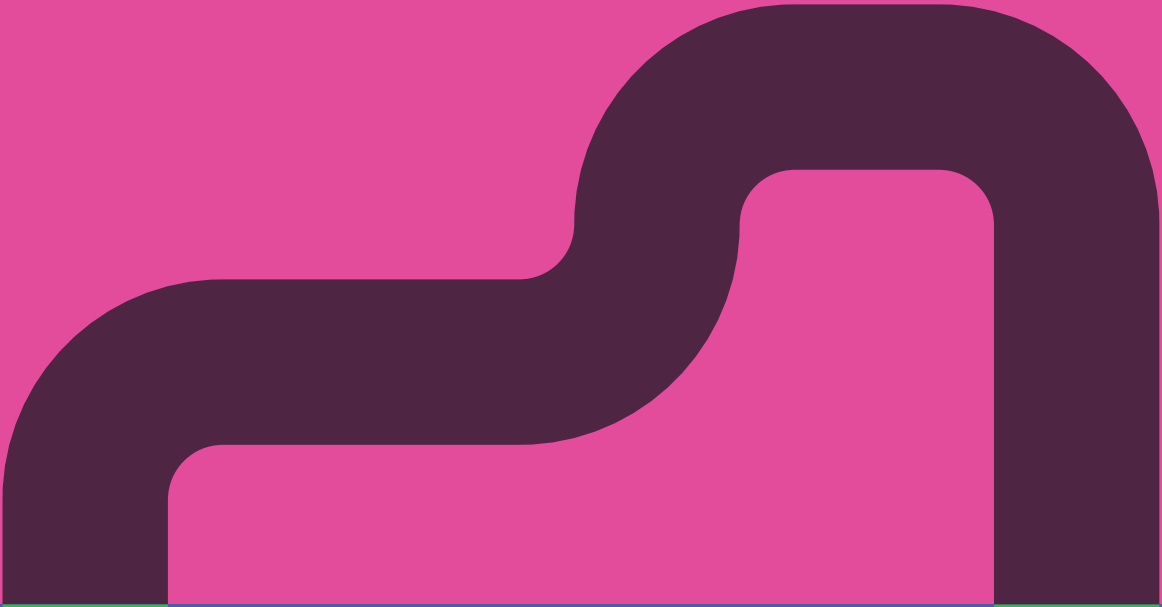
SFF: Skrifstofa framkvæmda og fasteignaþjónustu.

SFS: Skóla- og frístundasvið.

S.BOR: Skrifstofa borgarlands.

SKIP: Deild skipulagsmála.

MÍR: Menningar- og íþróttasvið. Borgarsögusafn



WALK21 LEADING
THE WALKING
MOVEMENT

Innsend álit úr samráðgátt um gönguvæna borg 2036: Stefna og aðgerðaráætlun

20.4.2026

1 - Vilborg Kristín Oddsdóttir

ég geng daglega til og frá vinnu og nánast allt annað sem ég fer og vill hrósa því að þessi áætlun sé gerð. Það eru tvær hindranir sem ég vill minnst á

snjómokstur á stígum; það þarf að vera skírt fyrir verktaka hver klárar að hreynsa snjó td ef sá sem hreinsar gönguleið A og A+ sem þverar minni stíga þá er alltaf skilin eftir hrúga inná þann stíg og svo kemur jafnvel annar verktaki og hreynsar minni stíga og skilur eftir sig hrúu á þeim stærri. held að þetta í se svona þar sem um mismunandi verktaka er að ræðað

það þarf líka að setja upp fleirri ruslatunnur á gögnuleiðum eru of fáar og þær sem eru eru ekki tæmdar nægilega oft

svo eru það þessi hræðilegur gatnamót sem við sem erum að fara yfir á stórau gatnamótum að of oft þá er bílar að hreynsa gatnamót og aka yfir á grnu gönguljósi veit ekki hversu oft ég hef kyft barnai frá bíl sem sýnir ekki neitt tillit þetta er eitthvað sem verður að laga ef þið viljið að börnin verði örug í umferð þetta er sérlega slæmt á gatnamótum Háaleitsbrautar og Kringumýrarbrautað

20.4.2026

2 - Agnieszka Narkiewicz-Czurylo

Þörf er á lagabreytingu – skylda ætti að leggja á eigendur fasteigna að moka snjó af gangstéttum sem liggja að eignum þeirra. (vakna snemma og moka) Ef eigendur eru ekki tilbúnir til að sinna því sjálfir, ætti að vera hægt að kaupa slíka þjónustu.

Borgin ætti í forgangi að moka snjó af biðstöðvum strætó og gangstéttum að skólum. Til slíkra verka mætti kalla til atvinnulausa sem þiggja bætur.

Veðurspár liggja fyrir, og það ætti að vera nægur fyrirvari að tilkynna um þörf á snjómokstri með 24 klukkustunda fyrirvara. Hægt væri að kalla fólk til vinnu samkvæmt lögheimili þess og láta það vinna nálægt heimili sínu, svo ekki þurfi að ferðast til vinnu.

Nóg væri að stofna teymi þar sem einn aðili stýrir snjómoksturshópi í nágrenni við tiltekinn skóla. Þannig myndi eitt teymi starfa við hvern skóla.

Einn manneskja gæti haft umsjón með skipulagningu, úthlutun verkfæra (skóflur) og efna (sand og salt). Þessir einstaklingar, sem verður kallað, þiggja atvinnuleysisbætur – greiðsla fyrir viðbúnað til að taka að sér vinnu, en ekki fyrir að sitja heima.

23.4.2026

3 - Guðrún Hannele Henttinen

Ég hef rekið fyrirtæki í Síðumúla í tæplega 10 ár og hef oft fundið fyrir þörfinni á því að gera göturnar Ármúla og Síðumúla notendavænni fyrir bæði gangandi og hjólandi vegfarendur.

Það hefur engin breyting átt sér stað, mér vitanlega, síðan þessar götur voru hannaðar upprunalega, þá eingöngu fyrir bílaumferð.

Gangandi vegfarendur þurfa að ganga á oftast upphækkuðum gangstéttum fyrir framan hvert hús og síðan skáskjóta sér þvert yfir þéttsetin bílastæði á milli húsa. Það eru engar gangstéttir við þessar götur, þó að þær séu báðar óvenju breiðar. Á veturna torveldu nokkur snjófjöll, sem þau sem moka bílastæði skilja eftir, för margra.

Er ekki kominn tími til að gera eitthvað í málinu? Þessar götur eru þéttsetnar verslunum, og fjöldi þeirra sem koma á fæti eða á hjóli fjölgar stöðugt enda hefur átt sér stað mikil þétting íbúðahúsa á þessu svæði.

24.4.2026

4 - Tómas Oddur Eiríksson

Eg geng mikid um miðborgina. Það vangar göngustíg meðfram Hlíðarfæti milli Valshverfis og Flugvallar, þar mætti líka gróðursetja og fegra umhverfi meðfram flugvallargirðingu. Einnig hefur gangstétt við Hofsvallagötu verið í niðurníslu í mörg ár, orðið hættulegt að ganga á sumum köflum. Þá þarf að bæta lýsingu milli hringtorgs við Njarðargötu og inn í Hljómskálagarð.

27.4.2026

5 - Stefán Hjaltalín Vilbergsson

Meðfylgjandi er umsögn ÖBÍ réttindasamtaka.

27.4.2026

6 - Morten Lange

Stefnan og aðgerðaráætlun lita mjög vel út og það er gott að hafi verið leitað í smiðju walk21 / Jims Walkers.

Mig langar að nefna þrennt sem mætti kannski bæta við (veiti innbástur að endurbættu skjali)

1. Leitast verði eftir að vinna með samtökum sem láta sér mál gangandi varða, og helst bjóða þá til samtals um aðgerðir og þróun verkefna stefnunnar. Til dæmis bjóða LHM, ÖBÍ og Samtök um bíllausan lífsstíl að ræða lausnir sem gagnast gangandi fólki, notenda hjólastóla og þess háttar, notenda almenningsamgangna og hjólreiða.

2. Að því leyti sem hagsmuni gangandi og akandi virðast stangasta á skuli spyrja gagnrýnna spurninga um viðtekin "sannindi" um hvað það sé sem í raun sem gagni fólki sem aka bíl. Einnigspyrja hvað sé sem er þjóðhagslega hagkvæmt þegar lýðheilsa - bæði líkamleg og andleg - loftmengun, hljóðmengun, raunveruleg sjálbær þróun (sbr heimmarkmið SB) og fleiri eru teknir með í matinu.

3. Einnig bjóða hópa og einstaklinga sem kunna að vera neikvæðir út í fyrirhuguðum breytingum til samtals, og láta þá hlýða á frasögn með myndir eða myndskreið um svipaðar breytingar í öðrum borgum, þar með talið borgir með mikill snjókoma, ásamt spjall við sérfræðinga. Kannski er hægt að ná tengsl við fólki sem var neithvætt fyrir breytingum, sem til dæmis búðareigendur, en snésrust hugur þegar reyndin varð að nærumhverfið varð mun betri og verzlun jókst.

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 27. apríl 2026

Umsögn ÖBÍ réttindasamtaka um mál nr. 3/2026- „Gönguvæn borg 2036. Stefna og aðgerðaráætlun

ÖBÍ réttindasamtök (ÖBÍ) leggja áherslu á að við útfærslu áætlunar um Gönguvæna borg 2035 sé sérstaklega komið til móts við þarfir fatlaðs fólks. Það er eðlilegt og sjálfsagt að hvetja borgarbúa til útivistar en kerfin mega ekki vera útilokandi. Borgin þarf að vera gönguvæn fyrir okkur öll.

Stefna og aðgerðaáætlun Reykjavíkurborgar um Gönguvæna borg 2036 er ágæt, en tryggja verður að framkvæmd hennar fylgi sömu áherslum. Áætlanir og framkvæmdir fara ekki alltaf vel saman.

Aðgengi að gönguleiðum og útivistarsvæðum þarf að vera auðvelt með tilliti til aðkomu bifreiða og almenningssamgangna. Gönguleiðir þurfa að vera með föstu og sléttu undirlagi. Bekkir og tyllur þurfa að vera til staðar með jöfnu millibili. Hreyfihamlað fólk ræður illa við mikinn halla og því er æskilegt að jafna hæðarmun þar sem því er við komið. Því ættu bílastæði hreyfihamlaðra heldur aldrei að vera staðsett í halla.

Frágangur við gönguveranir þarf að vera sléttur. Þegar kantur eða rauf er við niðurtekt upp á gangstétt telst hún ekki aðgengileg hreyfihömluðu fólki. Snjómokstri hefur verið ábótavant og þegar helstu gönguleiðir eru ekki ruddar, t.d. að biðskýlum, verður fatlað fólk áfram háð einkabílnum.

Gönguljósabúnaður þarf að gefa frá sér hljóðmerki og auðvelda blindu og sjónskertu fólki að fara sinnar leiðar án aðstoðar. Leiðarlínur og athyglissvæði þurfa að vera til staðar á gönguleiðum.

Öryggisins vegna er ekki ráðlegt að slökkt sé á götuljósum fyrr en eftir kl. 8:30 á morgnana yfir veturinn, það er að segja eftir að hringt hefur verið inn í fyrsta tíma í grunnskólum.

Fram kemur að stýrihópurinn hafi notið ráðgjafar sérfræðinga utan og innan borgarkerfisins, en ekki er minnst á samráð við notendur. Í mannréttindaráði borgarinnar starfar

samráðshópur um málefni fatlaðs fólks innan mannréttindaráðs sem ekki var leitað til í ferlinu. Lagt er til að leitað verði til hópsins varðandi útfærslu aðgerðaráætlunar 2026-3030.

Ekkert um okkur án okkar.

Með vinsemd og virðingu,



Alma Yr Ingólfssdóttir
formaður ÖBÍ



Stefán Vilbergsson
verkefnastjóri ÖBÍ