



Umhverfis- og skipulagsráð
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 20. ágúst 2026
MSS26060100

Umsögn um 3. lið tillögu borgarfulltrúa Sjálfstæðisflokksins, Viðreisnar og Framsóknarflokksins um endurskoðun bílastæðamála í Reykjavík

Á fundi umhverfis og skipulagsráðs, dags. 24. júní 2026 var lögð fram að svohljóðandi bréf skrifstofu borgarstjórnar dags. 16. júní 2026 um tillögu *borgarfulltrúa Sjálfstæðisflokksins, Viðreisnar og Framsóknarflokksins*, sbr. 34. liður fundargerðar umhverfis og skipulagsráðs, dags. 24. júní 2026.

*Borgarstjórn samþykkir að fela umhverfis- og skipulagsráði að móta og afgreiða tillögur sem hafa það að markmiði að leysa úr fjölþættum áskorunum og vandamálum sem snúa að bílastæðamálum í Reykjavík. Leitast verði við að mæta þeim sjónarmiðum sem fram hafa komið frá íbúum og atvinnurekendum í borginni. Með samþykktinni felur borgarstjórn umhverfis- og skipulagsráði að móta og afgreiða tillögur sem snúa meðal annars að eftirfarandi breytingum:
...3. Reglur um hámarksfjölda bílastæða við nýbyggingar verði afnumdar og aukinn sveigjanleiki tryggður svo unnt verði að meta aðstæður í hverju tilviki fyrir sig.*

Tillögunni var vísað til umsagnar umhverfis- og skipulagssviðs á fundi umhverfis- og skipulagsráðs 24. júní 2026.

Umsögn:

Í tengslum við tillögu um afnám hámarksfjölda bílastæða í reglum Reykjavíkur um fjölda bíla- og hjólastæða var óskað eftir minnisblaði frá Eflu um möguleg áhrif og útfærslu breytingarinnar. Í minnisblaðinu kemur fram að óvíst sé að afnám hámarksfjölda bílastæða eitt og sér leiði til fjölgunar bílastæða, en jafnframt að með því falli niður eitt af þeim stjórnækjum sem ætlað er að styðja við markmið um breyttar ferðavenjur og skilvirka landnýtingu. EFLA leggur fremur til að skoðuð verði hækkun hámarksgilda og skýrari umgjörð um rökstuðning fyrir frávikum frá viðmiðunargildum.

Jafnframt er bent á að samkvæmt Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins er gert ráð fyrir að gildi kröfur um hámarksfjölda bílastæða á þróunarsvæðum Borgarlínu¹. Við mat á tillögunni er því mikilvægt að horfa til samræmis við gildandi stefnumörkun svæðisskipulagsins. Mikilvægt er að skýra og samræma og skilgreina forsendur og kröfur um rökstuðning þegar óskað er eftir öðrum stæðafjölda en viðmið reglna gera ráð fyrir, hvort sem um er að ræða fjölgun eða fækkun bílastæða.

¹ Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins, *Höfuðborgarsvæðið 2040*, breyting samþykkt í maí 2018, bls. 12-13 í https://www.ssh.is/static/files/storybook/SSK/Breytingar/borgarlinan_180525_ssk_tillaga_stadfest_undirritad.pdf



Við frekari vinnslu málsins er mikilvægt að lögð verði áhersla á að þróa skýrari umgjörð og matsviðmið fyrir ákvörðun stæðafjölda á hverju svæði fyrir sig, fremur en að horfa eingöngu til afnáms hámarksgilda. Skoða má samhliða hvort og þá hvernig hámarksgildum sé best fyrirkomið.

F. h. umhverfis- og skipulagssviðs

Bjarni Rúnar Ingvarsson

*Deildarstjóri samgangna
Umhverfis- og skipulagssvið*

Fylgiskjöl: Minnisblað Eflu um útfærslu tillögu um afnám reglna um hámarkskröfu bílastæða

MINNISBLAÐ

SKJALALYKILL

105260-MIN-001-V02

DAGS.

19.08.2026

SENDANDI

Daði Baldur Ottósson

VERKHEITI

Stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum

VERKKAUPI

Reykjavíkurborg

DREIFING

Bjarni Rúnar Ingvarsson

Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir

MÁLEFNI

Tillaga um afnám reglna um hámarkskröfu bílastæða

Samantekt

Borgarstjórn hefur falið umhverfis- og skipulagsráði að afnema reglur um hámarksfjölda bílastæða við nýbyggingar og endurnýjun byggðar, og auka sveigjanleika við mat á aðstæðum í hverju tilviki. Í þessu minnisblaði er lagt gróft mat á áhrif þeirrar breytingar og fjallað um leiðir til að útfæra hana.

Hámarksgildi er ekki talið vera sá þáttur sem ræður mestu um fjölda bílastæða í reynd. Kostnaður við uppbyggingu stæða, kröfur annarra stefnuskjala borgarinnar og rökstuðningur um að fjölga stæðum umfram viðmiðunargildi hafa meiri áhrif. Hækkun viðmiðunargilda fyrir íbúðarhúsnæði vorið 2026 hefur þegar aukið það svigrúm sem tillagan sækist eftir. Afnám hámarks eitt og sér mun því ekki endilega leiða til þess að fleiri bílastæði verði byggð, en það fellir jafnframt niður það stýritæki sem sett var til að styðja við markmið aðalskipulags um breyttar ferðavenjur. Þrjár tillögur eru settar fram:

1. Hámarksgildi verði hækkuð fremur en afnumin á svæði 1. Á svæði 2 kemur afnám til greina, en hækkun hámarksgilda er talin heppilegri leið þar sem hún heldur samræmi milli svæðanna. Á svæði 1, svæði innan samgöngu- og þróunarásum borgarinnar, er lagt til að hámark haldist en verði hækkað, enda stendur uppbygging Borgarlínu og annarra samgönguinnviða þar enn yfir og bílastæði sem byggð eru í dag standa út líftíma bygginganna. Enn fremur er gerð krafa um hámarksfjölda bílastæða á þróunarsvæðum Borgarlínu í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins.
2. Skilgreindar verði mótvægisáðgerðir til að rökstyðja fjölda bílastæða umfram viðmiðunargildi. Sveigjanleiki verði geti verið aukinn gegn því að innleiða skilgreindar mótvægisáðgerðir svo sem með aðskilnaði bílastæðakostnaðar frá íbúðum, tryggðu aðgengi utanaðkomandi að stæðum, innleiðingu samgöngustefnu og/eða, þar sem við á, ítarlegri umferðargreiningu. Umfang krafna taki mið af stærð frávíks frá viðmiðunargildi.
3. Rökstuðningur fyrir fjölda bílastæða verði samræmdur og settar fram skýrari forsendur. Útfæra þarf nánar hvaða þætti ber að leggja til grundvallar, hvort sem stæðum er fjölgað eða fækkað: aðgengi að almenningssamgöngum, framboð bílastæða í næsta nágrenni, áætlaðan fjölda starfsmanna og viðskiptavina við atvinnuhúsnæði, og áhrif samgönguinnviða sem eru í uppbyggingu.

Tillögurnar hér að ofan fela ekki í sér fullt afnám hámarks á öllum svæðum. Það er mat ráðgjafa að markmiðum tillögunnar, auknum sveigjanleika og því að regluverkið standi ekki í vegi fyrir uppbyggingu, verði náð með ofangreindum leiðum, án þess að fella niður þá takmörkun sem hámarksgildin fela í sér á þeim svæðum þar sem forsendur um breyttar ferðavenjur eru enn að byggjast upp. Verði engu að síður ákveðið að afnema hámarkið að fullu eiga tillögur 2 og 3 enn frekar við, enda verða viðmiðunargildin og rökstuðningur fyrir frávikum frá þeim þá eini ramminn sem settur er um fjölda bílastæða.

Mat á áhrifum í þessu minnisblaði byggir að hluta á reynslu af vinnslu samgöngumats fremur en tölulegu yfirliti. Til að styrkja forsendur væri æskilegt að taka saman yfirlit yfir fjölda bílastæða sem byggð hafa verið við nýjar íbúðabyggingar og hversu oft er byggt yfir eða undir viðmiðunargildum.

Inngangur

Borgarstjórn hefur falið umhverfis- og skipulagsráði að móta og afgreiða tillögur sem hafa það að markmiði að leysa úr fjölþættum áskorunum og vandamálum sem snúa að bílastæðamálum í Reykjavík. Leitast verði við að mæta þeim sjónarmiðum sem fram hafa komið frá íbúum og atvinnurekendum í borginni. Ein þeirra (liður 3) snýr að því að afnema reglur um hámarksfjölda bílastæða við nýbyggingar og endurnýjun byggðar og auka sveigjanleika til að meta aðstæður í hverju tilviki fyrir sig.

Í þessu minnisblaði er fjallað um þætti sem vert er að taka til skoðunar við það að afnema reglur um hámark bílastæða þ.e. leggja þarf gróft mat á áhrif þess sem og leiðir til að útfæra það. Ekki er aðeins horft til beinna áhrifa á samgöngur (breyttar ferðavenjur) heldur líka til áhrifa í víðu samhengi s.s. önnur markmið borgarinnar sem reglurnar styðja við svo sem eins og um gegndræpt yfirborð, gróður og vistlegt umhverfi.

Minnisblaðið er þannig uppbyggt að fyrst er fjallað um fyrri stefnumótun í tengslum við ákvarðanir sem snúa að fjölda bílastæða og hvernig fjöldi bílastæða er ákveðinn í dag. Í framhaldi er fjallað um möguleg áhrif af þessari tillögu og atriði sem lagt er til hafa til skoðunar við frekari útfærslu á henni.

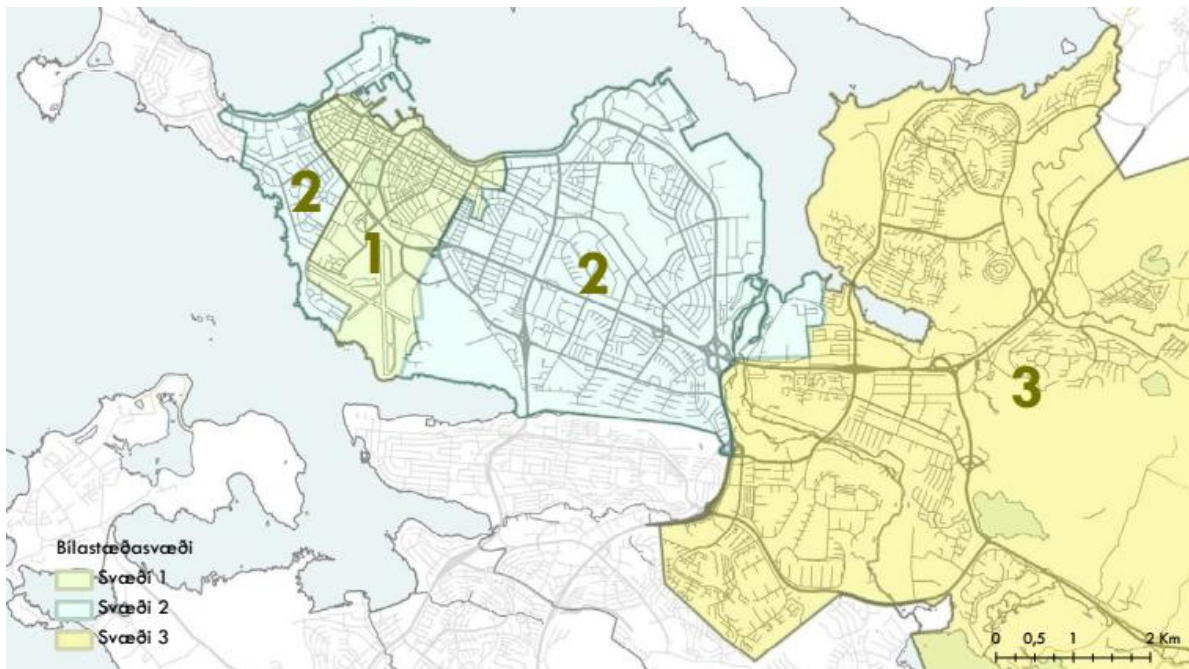
Fyrri stefnumótun í tengslum við fjölda bílastæða

Skipulagslög og byggingarreglugerð

Haustið 2010 samþykkti Alþingi ný skipulagslög og árið 2013 tók ný skipulagsreglugerð gildi á grundvelli þeirra. Þar voru felldar út lágmarkskröfur um fjölda bílastæða. Sveitarfélögum var þar með veitt aukið svigrúm til að útfæra bílastæðakröfur í skipulagsáætlunum og geta þannig heimilað færri bílastæði þar sem það á við, til dæmis við þéttingu byggðar. Hvorki skipulagslög¹ né byggingarreglugerð² kveða því á um tiltekinn fjölda bílastæða fyrir ólíka landnotkun. Aftur á móti er kveðið á um fjölda stæða fyrir hreyfihamlaða í grein 6.2.6. í byggingarreglugerðar. Almennt gildir því á Íslandi að fjöldi bílastæða er ákvarðaður á deiliskipulagsstigi.

¹ <https://www.reglugerd.is/reglugerdir/allar/nr/90-2013>

² <https://www.reglugerd.is/reglugerdir/allar/nr/112-2012>



MYND 1 Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er borginni skipt í þrjú svæði, með mismunandi viðmiðum um fjölda bílastæða.

Áður en núgildandi reglur um fjölda bíla- og hjólastæða voru mótaðar var í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010–2030 borginni skipt í þrjú svæði, með mismunandi viðmiðum um fjölda bílastæða, sjá mynd 1 og töflu 1.

TAFLA 1 Viðmið um fjölda bílastæða eftir svæðum samkvæmt aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

	SVÆÐI 1	SVÆÐI 2	SVÆÐI 3
Íbúðarhúsnæði	1 bílastæði/íbúð (hámark)	1 bílastæði á 120 m ²	1 bílastæði fyrir ≤ 80m ² 2 bílastæði fyrir > 80m ²
Námsmannaíbúð	0,2 bílastæði/íbúð	0,2 bílastæði/íbúð	-
Atvinnuhúsnæði	1 bílastæði á 50 m ² (hámark)	1 bílastæði á 50 m ² (hámark)	1 bílastæði á hverja 35 m ² verslunar og skrifstofuhúsnæðis. 1 bílastæði 50 m ² í öðru atvinnuhúsnæði.
Skólar	Eingöngu stæði fyrir starfsmenn og hreyfihamlaða		

Í aðalskipulaginu var fjallað um að draga þyrfti úr viðmiðum um fjölda bílastæða og að sérstaklega þyrfti að fækka þeim við nýbyggingar. Þar var einnig lagt til að settar yrðu kvaðir á fyrirtæki og stofnanir um gjaldskyldu bílastæða og að unnin yrði markviss áætlun um gjaldskyldu bílastæða í Reykjavík. Sú vinna var unnin af stýrihóp um stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum árið 2018, þar sem ein af afurðum stefnumótunarinnar voru *Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða*, sem hér er til umfjöllunar.

Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins eru ákvæði um þróun og uppbyggingu á þróunarsvæðum Borgarlínu, þ.m.t. kröfur um bíla- og hjólastæði. Þar kemur fram að gert er ráð fyrir að á þróunarsvæðum Borgarlínu verði gerðar kröfur um hámarks fjölda bílastæða og lágmarks fjölda hjólastæða. Er það gert með það að markmiði að aðstæður fyrir hjólandi verði með besta móti og að ekki fari óeskilega mikið landsvæði undir geymslu bifreiða, sem kemur niður á hversu auðvelt er að ganga á milli staða (SSH, 2018).

Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða

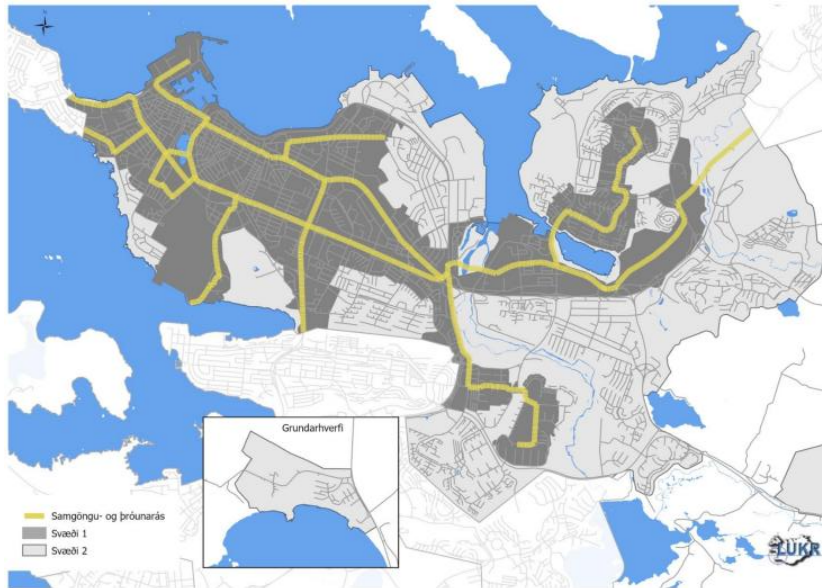
Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða lýsa kröfum um fjölda bíla- og hjólastæða, innan lóða, í Reykjavík vegna nýbygginga og/eða endurnýjunar byggðar. Reglurnar eru hluti af bíla- og hjólastæðastefnu aðalskipulags Reykjavíkurborgar og skal leggja til grundvallar við gerð hverfis- og deiliskipulags og við umsókn byggingarleyfa. Reglur þessar voru upphaflega samþykktar í skipulags- og samgönguráði 19. desember 2018 og í borgarráði 10. janúar 2019. Síðan þá hafa þær verið uppfærðar tvisvar, annars vegar uppfærsla sem var samþykkt í borgarráði 14. mars 2024 og hins vegar uppfærsla sem var samþykkt í borgarstjórn 21. apríl 2026.

Í greinargerð sem unnin var sem hluti af stefnumörkuninni var horft til þess að markmið reglnanna væri að:

- Nota bíla- og hjólastæðakröfur til þess að styðja við markmið borgarinnar um breyttar ferðavenjur
- Styðja við stefnur og aðra þætti sem draga úr þörf fyrir bílastæði
- Leita leiða til þess að aðskilja bílastæði frá íbúðum, og þar með auka framboð af íbúðum á viðráðanlegu verði
- Samnýta bílastæði
- Skipulag og stýring bílastæða sé sveigjanleg
- Styðja við innleiðingu raf- og deilibíla

Í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða voru helstu breytingar og þættir við ákvörðun bílastæða eftirfarandi:

- Kröfurnar urðu sveigjanlegri – fjöldi bílastæða var settur fram á bili en ekki sem einstakt hámarks- og/eða lágmarksgildi
 - Viðmiðunargildi er sett fram sem talið er endurspegla bílastæðapörf út frá markmiðum um breyttar ferðavenjur en það var útfært út frá samanburði við bílastæðakröfur í þeim erlendu borgum sem voru til skoðunar.
 - Í upphafi er ávallt miðað fjölda bílastæða skv. viðmiðunargildi. Í samgöngumati er mögulegt að rökstyðja fjölda bílastæða niður eða upp frá viðmiðinu, en aldrei skal fara yfir skilgreint hámark.
 - Engar lágmarkskröfur eru settar fram um fjölda bílastæða innan borgarmarka Reykjavíkur. Það er í takti við þróun erlendis þar sem borgir hafa skipt út lágmarkskröfum fyrir hámarkskröfur. Þó að ekki sé ráðlagt að byggja hvar sem er án bílastæða, þá þegar réttu forsendurnar eru til staðar, standa bílastæðakröfurnar ekki í vegi fyrir því að uppbyggingar- og skipulagsaðilar geti byggt húsnæði án bílastæða.
- Reglurnar tóku betur mið að staðsetningu og aðgengi að almenningssamgöngum. Reykjavíkurborg var skipt upp í tvö svæði sem hafa mismunandi viðmið og hámarkskröfur um fjölda bílastæða.
 - Svæði 1 er með lægri viðmið um fjölda stæða en hér er horft til svæða sem stefnt er sérstaklega að breyttum ferðavenjum. Af þeim sökum eru gerðar lægri kröfur um fjölda bílastæða:
 - Miðkjarni Reykjavíkur, miðsvæði/blönduð byggð, þéttingar- og háskólasvæði, og svæði á samgöngu- og þróunarásum borgarinnar.
 - Svæði 2 eru öll önnur svæði innan þéttbýlismarka sem ekki eru innan svæðis 1



MYND 2 Svæðaskipting í reglum um fjölda bíla- og hjólastæði. Svæði 1 er skilgreint eftir samgöngu- og þróunarsvæðum borgarinnar. Viðmið og hámarkskrafa um fjölda bílastæða byggist á þessari svæðaskiptingu.

- Samgöngumat var kynnt til leiks sem mikilvægur hluti af ákvörðun á fjölda bíla- og hjólastæða. Tilgangur samgöngumats er meðal annars að meta, með markvissum hætti, hvernig umsóknir um byggingarleyfi og deiliskipulagstillögur leitast við að ná markmiðum Reykjavíkurborgar um breyttar ferðavenjur á nýjum uppbyggingarsvæðum.
 - Í samgöngumati er lokafjöldi bílastæða ákvarðaður þar sem tekið er tillit til staðsetningu, aðgengi að almenningssamgöngum, samnýtingar bílastæða, tækifæra fyrir deilibíla/-hjól og innleiðingar samgöngustefnu, svo dæmi séu tekin.

Ferðavenjur, bílaeign og fjöldi bílastæða

Í aðalskipulagi Reykjavíkur til ársins 2040 er fjallað um mikilvægi breyttra ferðavenja og uppbyggingu Borgarlínu. Í greinargerð skipulagsins kemur fram markmið um breyttar ferðavenjur. Annars vegar er gert ráð fyrir breytttri forgangsörðun ferðamáta þar sem gangandi og hjólandi og aðrir samgöngumátar eru í forgangi. Hins vegar eru markmið um að hlutdeild akandi umferðar (af öllum ferðum) fari úr 75% niður í 50%. Í nýjustu ferðavenjukönnun meðal íbúa Reykjavíkur kemur í ljós að þessum markmiðum hefur verið náð í nokkrum hverfum Reykjavíkur, sjá töflu 2.

TAFLA 2 Ferðir íbúa í Reykjavík eftir fararmáta (óháð tilgang ferðar). Könnunin var framkvæmd haustið 2024 (Gallup, 2026).

HVERFASKIPTING	BÍLSTJÓRI	FARPEGI Í EINKABÍL	FÓTGANGANDI	HJÓLANDI	STRÆTÓ
Vesturbær	47%	10%	28%	7%	7%
Miðborg	41%	11%	35%	5%	7%
Hlíðar	51%	11%	24%	5%	6%
Laugardalur	54%	12%	17%	9%	5%
Háaleiti	48%	14%	23%	7%	6%
Breiðholt	70%	10%	11%	1%	6%
Árbær	60%	12%	12%	4%	10%
Grafarvogur	67%	13%	11%	2%	5%
Úlfarsfell	67%	17%	13%	0%	1%
Kjalarnes	78%	15%	6%	0%	1%

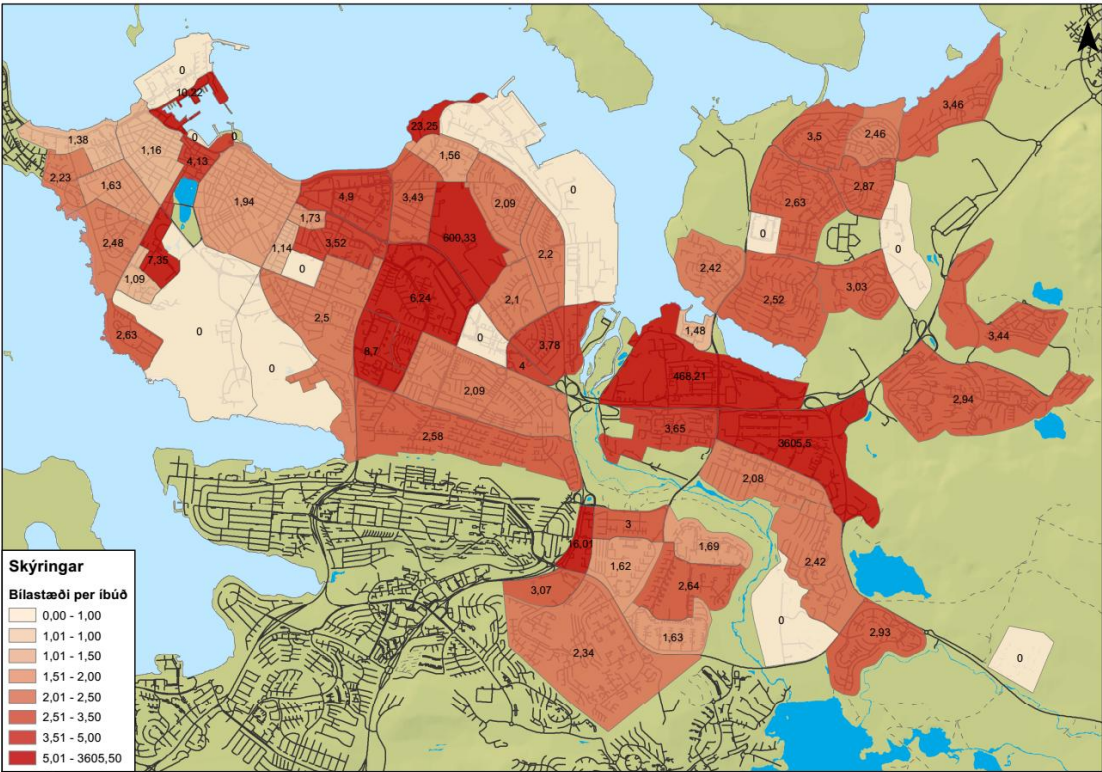
Í sömu ferðavenjakönnun er líka spurt um bílaeign á heimili. Þar kemur í ljós að í því færri ferðir sem farnar eru sem bílstjóri, því færri bílar eru að jafnaði á hverju heimili. Í miðborginni mælist hæsta hlutfall heimila sem ekki eiga bíl, eða 19%. Sjá töflu 3.

TAFLA 3 Fjöldi bíla á heimili eftir hverfum. Könnunin var framkvæmd haustið 2024 (Gallup, 2026).

HVERFASKIPTING	ENGINN	EINN	TVEIR	ÞRÍR	FJÓRIR EÐA FLEIRI	MEÐALTAL - BÍLAR
Vesturbær	11%	59%	25%	5%	2%	1,3
Miðborg	19%	60%	16%	5%	1%	1,1
Hlíðar	13%	63%	22%	1%	1%	1,2
Laugardalur	5%	59%	30%	3%	2%	1,4
Háaleiti	6%	52%	35%	7%	0%	1,5
Breiðholt	5%	38%	40%	10%	7%	1,8
Árbær	3%	45%	35%	10%	6%	1,7
Grafarvogur	2%	42%	40%	9%	7%	1,8
Úlfarsfell	1%	44%	37%	14%	4%	1,8
Kjalarnes	0%	40%	41%	5%	15%	1,9

Af þessu að dæma er ljóst að staðsetning íbúða innan Reykjavíkur hefur mikið að segja um ferðavenjur og bílaeign.

Framboð bílastæða er einnig misjafnt milli hverfa. Í stefnumótun um fjölda bíla- og hjólastæða voru gerðir útreikningar á því hversu mörg bílastæði eru í hverfum miðað við íbúafjölda, í ljós kom að fjöldi bílastæða (óháð eignarhaldi) á hverja íbúð var talsverður, sjá mynd 3. Taka ber niðurstöður þessar þó með ákveðnum fyrirvara, enda eru öll bílastæði tekin með í útreikninga, þ.m.t. innan lóða fyrirtækja og stofnana, sem ekki eru endilega aðgengileg íbúum.



MYND 3 Fjöldi bílastæða per íbúð óháð eignarhaldi. Til bílastæða teljast bæði bílastæði á einkalóðum og á borgarlandi árið 2018. Ljóst er að ekki eru öll stæði aðgengileg íbúum enda geta t.d. stæði verið á lóðum fyrirtækja. Hátt hlutfall bílastæða per íbúð skýrist mikið til af háu hlutfalli atvinnulóða innan sama hverfis.

Hvernig er fjöldi bílastæða ákvarðaður í dag?

Við framkvæmd samgöngumats eru ávallt gerðir útreikningar á fjölda bíla- og hjólastæða sem byggja á fyrirhugaðri samsetningu íbúða og stærð atvinnurýmis. Reiknað er út fjöldi bílastæða byggt á viðmiðunargildi eftir því hvort uppbygging er á svæði 1 eða 2. Hafi uppbyggingaraðili hug að byggja **færri** bílastæði en sem viðmiðunargildi kveður á um, þá er hægt að rökstyðja færri stæði með því að gera ráð fyrir samnýtingu bílastæða, útvega deilibílastæði, innleiða samgöngustefnu og/eða taka tillit til nálægðar við góðar almenningssamgöngur ef við á, sjá nánari útskýringar í töflu 4.

TAFLA 4 Möguleg fækkun bílastæða með tillit til samnýtingar stæða, deilibíla, nálægð við almenningssamgöngur og samgöngustefnu eins og því er lýst í reglum Reykjavíkurborgar um bíla- og hjólastæði.

ÞÁTTUR	ÚTSKÝRING
Fjöldi bílastæða	Upphaflegur fjöldi stæða reiknast út frá viðmiðunargildum sem taka mið af staðsetningu (svæði 1 eða svæði 2), samsetningu og stærð íbúða og atvinnurýmis.
Samnýting bílastæða	Miðar við áætlaða nýtingu bílastæða eftir tíma dags í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða (sbr. töflu í gildandi reglum).
Deilibílastæði (1 talsins)	Hægt er að fækka stæðum um 3-5 stæði fyrir eitt deilibílastæði. <i>(1 deilibílastæði * 3 til 5 fækkun) – 1 (frátekið stæði)</i>
Nálægð við góðar almenningssamgöngur	Skv. reglum borgarinnar þá má fækka stæðum um 10% vegna nálægðar við almenningssamgöngur með gott/hátt þjónustustig. Miðað er við 10% af reiknuðum fjölda bílastæða (viðmiðunarfjölda).
Samgöngustefna	Skv. reglum borgarinnar má draga úr bílastæðum sem nemur 10% ef innleidd er samgöngustefna. Hægt er að fækka um 15-20% ef stefnan er mjög margþætt. Miðað er við 10-20% af reiknuðum fjölda bílastæða (viðmiðunarfjölda).

Sé aftur á móti vilji til að byggja **fleiri** stæði en viðmiðin gera ráð fyrir, þá liggja ekki fyrir sambærileg reikniviðmið. Í slíkum tilvikum þarf því að færa sérstök rök fyrir áætlaðri bílastæðapörf og sýna fram á hvers vegna þörfin er meiri en viðmiðin gefa til kynna. Endanlegur stæðafjöldi er svo yfirleitt að lokum ákveðinn í samráði og með samþykki frá borgarstarfsmönnum á skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar.

Við rökstuðning fyrir fjölgun bílastæða frá viðmiðunargildi upp að hámarkinu skipta þættir eins og staðsetning uppbyggingarinnar og aðgengi að almenningssamgöngum einna mestu máli. Eins er horft til áætlana/forsenda frá uppbyggingar- og þróunaraðilum, þá sérstaklega fyrir atvinnuhúsnaði þar sem tegund á atvinnustarfsemi, áætlun um fjölda starfsmanna og annarra þátta geta haft áhrif á bílastæðapörf.

Afnám á hámarksfjölda bílastæða - umfjöllun

Núverandi kröfur

Hér að neðan má sjá yfirlit yfir gildandi kröfur um fjölda bíla- og hjólastæða fyrir íbúðar- og atvinnuhúsnæði (mynd 4).

Tafla 1 Kröfur um fjölda bíla- og hjólastæða fyrir íbúðarhúsnæði. Fjöldi bílastæða fer eftir stærð íbúða.

KRÖFUR UM FJÖLDA BÍLA- OG HJÓLASTÆÐA Í REYKJAVÍK						
		BÍLASTÆÐI				HJÓLASTÆÐI
		SVÆÐI I		SVÆÐI II		SVÆÐI I og II
		Viðmið	Hámark	Viðmið	Hámark	Lágmark*
ÍBÚÐARHÚSNÆÐI		(stæði/íbúð)				
Fjölbýli/sérbýli ¹	1 herbergi	0,5	0,75	0,75	1	2
	2 herbergi	0,5	1	1	1,25	
	3 herbergi	0,75	1,5	1,5	1,75	
	4+ herbergi	1	1,5	1,5	1,75	
	Gestir	0,1 pr. íbúð		0,1 pr. íbúð		-
Námsmannaíbúðir ²	1-2 herbergi	0	0,2	0,2	0,5	1-2
	3 herbergi	0	0,2	0,2	1	2
	4+ herbergi	0	0,4	0,4	1	
Hjúkrunar- og dvalarheimili ³	Miða við 0,1 gestastæði pr. rúm. Fjöldi starfsmannastæða skal mæla hverju sinni.					

Tafla 2 Kröfur um fjölda bíla- og hjólastæða fyrir atvinnustarfsemi, skóla og aðra landnotkun.

KRÖFUR UM FJÖLDA BÍLA- OG HJÓLASTÆÐA Í REYKJAVÍK						
		BÍLASTÆÐI				HJÓLASTÆÐI
		SVÆÐI I		SVÆÐI II		SVÆÐI I OG II
		Viðmið	Hámark	Viðmið	Hámark	Lágmark*
ATVINNUSTARFSEMI						
Skrifstofubyggingar og iðnaður	Skrifstofa	1 á 200m ²	1 á 75m ²	1 á 75m ²	1 á 40m ²	0,5 - 3 á 100m ² A
	Iðnaður	1 á 300m ²	1 á 100m ²	1 á 100m ²	1 á 75m ²	0,2 - 0,6 á 100m ² A
	Vörugæmsla	1 á 1500m ²	1 á 360m ²	1 á 360m ²	1 á 240m ²	
Verslun ¹	Matvöruverslun	1 á 100m ²	1 á 65m ²	1 á 65m ²	1 á 40m ²	2 - 3 á 100m ² B
	Smærri verslun (<500 m ²)	1 á 200m ²	1 á 100m ²	1 á 100m ²	1 á 40m ²	
	Almenn verslun (>500 m ²)	1 á 100m ²	1 á 65m ²	1 á 65m ²	1 á 40m ²	
	Veitingastaður	1 á 100m ²	1 á 65m ²	1 á 65m ²	1 á 40m ²	
Hótel ²	Gististarfsemi	0,1 á herbergi	0,3 á herbergi	0,3 á herbergi	1 á herbergi	1 - 2 á 100m ² A

MYND 4 Kröfur varðandi fjölda bíla- og hjólastæða fyrir íbúðarhúsnæði (til vinstri) og atvinnuhúsnæði (til hægri) í Reglum um fjölda bíla- og hjólastæða Reykjavíkurborgar.

Rétt er að taka fram að þessar kröfur sem snúa að íbúðarhúsnæði voru uppfærðar nýlega (apríl 2026), þegar kröfum um fjölda bílastæða við íbúðarhúsnæði var breytt í fyrsta skipti³ frá 2019. Töluleg gildi voru aukin fyrir bæði viðmiðunar- og hámarksgildi, sjá yfirlit yfir breytingar í töflu 5. Helstu breytingarnar eru annars vegar þær að reglurnar leyfa núna að byggja fleiri en eitt bílastæði fyrir 3+ herb. íbúðir á svæði 1 (hámarkið fór úr 1 í 1,5) og hins vegar að viðmið fyrir 3 og 4+ herb. íbúðir á svæði 2 var hækkað í 1,5 bílastæði (viðmið fór úr 1 í 1,5).

TAFLA 5 Yfirlit yfir breytingar á kröfum um fjölda bílastæða við íbúðarhúsnæði.

ÍBÚÐARSTÆRÐ	SVÆÐI 1 (VIÐMIÐ)		SVÆÐI 1 (HÁMARK)		SVÆÐI 2 (VIÐMIÐ)		SVÆÐI 2 (HÁMARK)	
	Fyrri gildi	Ný gildi	Fyrri gildi	Ný gildi	Fyrri gildi	Ný gildi	Fyrri gildi	Ný gildi
FJÖLBÝLI/SÉRBÝLI								
1 herbergi	0,25	0,5	0,75	0,75	0,5	0,75	1	1
2 herbergi	0,5	0,5	0,75	1	0,75	1	1	1,25
3 herbergi	0,75	0,75	1	1,5	1	1,5	1,5	1,75
4+ herbergi	0,75	1	1	1,5	1	1,5	1,5	1,75
Gestastæði	0,1 stæði á íbúð (óbreytt)				0,1 stæði á íbúð (óbreytt)			

Viðmið og hámarkskröfur til atvinnuhúsnæðis hefur verið óbreytt frá því að reglurnar voru innleiddar árið 2019.

³ Reglurnar voru uppfærðar/leiðréttaðar smávægilega í umhverfis- og skipulagsráði 6. mars 2024 og í borgarráði 14. mars 2024. Meðal breytingar var að endurskoða skilgreiningu á mörkum svæða 1 og 2.

Möguleg áhrif af afnámi hámarks á fjölda bílastæða

Rannsóknir hafa sýnt fram á að framboð bílastæða hafi áhrif á ferðavenjur. Hátt framboð bílastæða getur haft margvísleg neikvæð áhrif, s.s. of mörg laus bílastæði, hærri húsnæðiskostnað, hærri bíleignar og meiri akstur (Gabbe, Pierce, & Clowers, 2017; Manville, 2013; Shoup, 1999). Í stefnumótun um fjölda bíla- og hjólastæða var horft til þess að takmarka fjölda bílastæða til þess að lágmarka neikvæð áhrif bílastæða og í senn vera liður í því að ná markmiðum Reykjavíkurborgar um breyttar ferðavenjur, þá sérstaklega á svæði 1, þ.e. eftir samgöngu- og þróunarásum borgarinnar.

Erfitt er að leggja mat á það hver áhrifin eru af því að afnema að fullu hámark, þ.e. hvort það megi búast við því að byggð verði fleiri bílastæði. Frá því að reglur um fjölda bíla- og hjólastæða voru innleiddar, hefur sjaldan verið byggt upp í hámark svo afnám eða hækka hámarksgildi eitt og sér mun ekki endilega leiða til þess að fleiri bílastæði verði byggð. Fyrir þessu eru nokkrar ástæður:

- Uppbyggingaraðilar eru meðvitaðir um kostnað þess að byggja bílastæði og vilja almennt ekki byggja fleiri bílastæði en þörf er á. Hvert bílastæði neðanjarðar kostar yfir fimm milljónir og kostnaður verður hærri því fleiri hæðir sem þarf að fara neðanjarðar.
- Að óbreyttu, þá þurfa skipulagshönnuðir/uppbyggingaraðilar að halda áfram að rökstyðja bílastæðapörf ef byggð eru færri eða fleiri bílastæði en það sem tölulegt viðmið kveður á um. Það er því ekki sjálfsagt að bæta við framboði bílastæða án þess að fullnægjandi rökstuðningur liggi fyrir.
- Taka þarf tillit til annarra reglugerða sem geta haft áhrif á útfærslu bílastæða og þar með fjölda stæða. Sem dæmi kemur fram í borgarhönnunarstefnu að hlutfall gróðurþekju í hverfum þarf að vera að lágmarki 30% og lögð áhersla á útfærslu blágrænna ofanvatnslausna. Þessi atriði hafa bæði áhrif á það landrými sem getur farið undir bílastæði, hvort sem er ofanjarðar eða neðanjarðar, en einnig eru atriði sem snúa að hönnun bílakjallara t.d. fullnægjandi jarðvegsþykkt ofan á bílakjallara og áhrif bílakjallara á innsigsetu jarðvegs.

Með núverandi fyrirkomulagi hefur það líklega meiri áhrif á bílastæðafjölda að breyta tölulegu viðmiðunargildi eins og nýlega var breytt fyrir íbúðarhúsnæði. Með afnámi á hámarki þarf að skoða betur hvaða rökstuðningur (gögn og upplýsingar) þarf að vera á bak við ákvörðun um fjölda bílastæða umfram viðmið.

Samspil á uppbyggingu Borgarlínu og þéttingareita

Í dag gætir tímabundinnar spennu í eftirspurn eftir bílastæðum. Á fjölda skipulagsreita stendur uppbygging yfir eða er nýlokið, og þar hefur fjöldi bílastæða hefur verið ákvarðaður út frá viðmiðum svæðis 1. Kröfurnar byggja meðal annars á aðgengi að hágæða almenningssamgöngum (s.s. Borgarlínu) en enn í dag er nokkuð í land að fyrsta lota Borgarlínu fari í rekstur og að tíðni ferða verði aukin, og þá getur liðið annar áratugur þar til lokið hefur verið við uppbyggingu á öllum lotum Borgarlínu. Það ætti því ekki að koma á óvart að eftirspurn eftir bílastæðum á þessum uppbyggingarreitum er meiri nú en hún kann að verða síðar. Áhrif þessa tímabils á skipulag/uppbyggingu geta verið að:

- minni eftirspurn er eftir íbúðum sem ekki fylgja með bílastæði
- íbúar sem ekki hafa aðgengi að stæðum innan lóðar leiti að stæðum við götukant eða á nálægum lóðum
- uppbyggingaraðilar veigri sér við að fara í uppbyggingu ef þeir telja skort á bílastæðum hafa áhrif á uppbyggingaráform sín.

Í mörgum tilfellum þarf að gera þessu tímabilsástandi betur skil í samgöngumati. Það væri hægt með því að skoða betur hvert framboð er af nálægum stæðum á lóðum og við götukant, og gera sérstakar ráðstafanir ef þörf er á, til að nýta betur það framboð sem fyrir er í stað þess að byggja of mörg stæði innan uppbyggingarreitsins.

Horfa þarf sérstaklega til uppbygginga á svæði 1 með ofangreint í huga. Rannsóknir erlendis hafa sýnt að borgir hafa byggt of mörg bílastæði (þá sérstaklega við íbúðarhúsnæði) nálægt góðum almenningssamgöngum. Þá eru dæmi t.d. frá Vancouver, San Francisco og Seattle, að verið sé að leita leiða til þess að „opna“ bílastæði sem eru ónotuð í bílajakjöllum en það getur verið snúið þar sem hönnun og aðgengi að bílajakjöllum gerir almennt ekki ráð fyrir utanaðkomandi aðilum, þarf því að endurskoða aðgengi að kjöllum m.t.t öryggis.

Ef það er vilji uppbyggingaraðila að auka framboð bílastæða á lóðum á svæði 1 er mikilvægt að horfa til leiða til að samnýta bílastæði, sem og að tryggja að bílastæði geti verið aðgengileg öllum í framtíðinni, líka þeim sem búa eða starfa utan þeirrar lóðar sem um ræðir.

Auka sveigjanleika

Helsta álitafnið við framkvæmd þess að afnema hámark er hvað telst fullnægjandi rökstuðningur fyrir fleiri bílastæðum en viðmiðunargildi kveður á um. Í tilviki íbúðarhúsnæðis er matið tiltölulega einfalt liggi samsetning íbúða fyrir, þ.e. stærðir og fjöldi. Í tilviki atvinnuhúsnæðis er það mun flóknara, enda liggur fyrirhuguð starfsemi, og þar með fjöldi starfsmanna og aðsókn gesta, sjaldnast fyrir á deiliskipulagsstigi. Ein leið til þess að auka sveigjanleika án þess að ítarlegur rökstuðningur liggi fyrir stæðafjölda (og þar með í valdi uppbyggingaraðila að ákveða bílastæðapörf) er að setja enn meiri áherslu á mótvægisáðgerðir og greiningu á mögulegum áhrifum viðbótarbílastæða (umfram viðmið). Dæmi um slíkar mótvægisáðgerðir/greiningar sem Reykjavíkurborg gæti farið fram á eru eftirfarandi:

- *Aðskilnaður bílastæða frá íbúðum.* Aukinn bílastæðafjöldi þýðir aukinn framkvæmdakostnaður. Mikilvægt er að reyna að útfæra bílastæði á þann hátt að notendur greiði fyrir stæðin frekar en kostnaður dreifist á alla, óháð notkun viðkomandi. Það er gert með því að aðskilja bílastæði frá íbúðum og atvinnulóðum sé það möguleiki. Í núverandi reglum um fjölda bíla- og hjólastæða er hvatt til þessa en ein leið væri að gera það að kröfu. Sérstaklega er mikilvægt að horfa til íbúðarbyggðar þar sem aðgengi að bílastæðum hefur bein áhrif á íbúðarverð og með aðskilnaði er tryggt að kaupendur sem vilja bílastæði greiði sem því nemur.
- *Aðgengi að bílastæðum til framtíðar.* Mikilvægt að tryggja að bílastæði geti samnýst í framtíðinni. Sérstaklega þarf að líta til þess á hönnunarstigi ef stæði eru neðanjarðar. Það er hægt að útfæra aðgengi að bílajakallara á þann hátt að hann sé opinn (eða geti verið opnaður), svo gestir og aðrir utanaðkomandi aðilar geti nálgast bílastæðin.
- *Innleiðing á samgöngustefnu.* Að öllu jafna skapa fleiri bílastæði meiri bílaumferð. Ef stefnt er að uppbyggingu fleiri bílastæða en sem nemur viðmiðunargildi, þá gæti Reykjavíkurborg farið fram á að innleidd sé samgöngustefna og aðgengi að deilibílum sé tryggt, rétt eins og þarf að gera í þeim tilvikum þegar byggð eru færri bílastæði en viðmiðunargildi segir til um. Skuldbinding á innleiðingu á samgöngustefnu getur falið í sér að:
 - Niðurgreiða eða útvega strætókort til íbúa/starfsmanna til nokkurra ára
 - Tryggja aðgengi að deilibílum þ.e. bæði deilibílastæði og rekstur deilibíls
 - Tryggja aðgengi / niðurgreidda passa að deilihjólum og -rafskútum til nokkurra ára
 - Bæta hjólaaðstöðu þ.e. útvega fleiri og stærri hjólastæði, hjólaskápa, viðgerðaraðstöðu og veðurvarin gestahjólastæði.

Hingað til hefur verið á reiki hvað telst fullnægjandi samgöngustefna og hvernig tryggt er að samgöngustefna sé að fullu innleidd. Skoða þarf því sérstaklega hvernig tryggja má innleiðingu samgöngustefna og að þeim sé framfylgt. Hægt er að horfa til fyrirmynda erlendis frá t.d. frá Vancouver sem nýlega einfaldaði regluverkið sitt með þeim hætti að uppbyggingaraðilar geta nú valið þrjár leiðir til að mæta slíkum kröfum (City of Vancouver, 2025), sjá samantekt í viðauka.

- *Ítarlegri greining á áhrifum bílaumferðar vegna fleiri bílastæða.* Út frá umfangi uppbyggingar er yfirleitt metið hversu ítarlega þarf að standa að mati á umferðarsköpun. Ein leið væri að skoða sérstaklega hvað aukinn bílastæðafjöldi umfram viðmið skapar mikla viðbótarbílaumferð þannig að hægt sé að leggja betra mat á viðeigandi mótvægisáðgerðir. Veita þarf atvinnuuppbyggingu sérstaka athygli þar sem umferðarsköpun er að jafnaði hærri fyrir atvinnuhúsnæði en íbúðarhúsnæði (Skarphéðinsson, Yeoman, Guðmundsdóttir, & Hauksson, 2024).

Samhliða skoðun á því hvað þarf til að auka sveigjanleika til að byggja fleiri bílastæði, þá er rétt að hafa í huga hvort sambærilegar leiðir eru færar til þess að auka sveigjanleika að byggja færri bílastæði (m.v. gefnar leiðir til þess að fækka stæðum sbr. töflu 4) t.d. í tilfellum þar sem uppbyggingaraðili vill standa að uppbyggingu án bílastæða.

Tillögur og næstu skref

Tillaga borgarstjórnar felur í sér að afnema reglur um hámarksfjölda bílastæða við nýbyggingar og endurnýjun byggðar og tryggja meiri sveigjanleika við ákvörðun á fjölda þeirra. Umfjöllunin hér að framan bendir til þess að markmiðum tillögunnar megi ná með hækkun hámarksgilda og skilgreindum mótvægisáðgerðum, án þess að hámarkið sé afnumið að fullu, einkum á svæði 1, þar sem uppbygging samgönguvinnviða stendur enn yfir. Tillögurnar hér á eftir taka mið af því. Verði engu að síður ákveðið að afnema hámarkið að fullu eiga tillögur 2 og 3 um mótvægisáðgerðir og samræmdan rökstuðning enn frekar við:

1. *Hækka hámarksgildi frekar en að afnema hámarksgildi að fullu, þá sérstaklega á svæði 1*
Nýlega voru viðmiðunargildi hækkuð fyrir íbúðarhúsnæði fyrir bæði svæði 1 og 2. Það þýðir að hægt er að byggja fleiri bílastæði um alla borg án þess að sérstakur rökstuðningur liggi fyrir. Mikilvægt er að gera greinarmun á þessum svæðum þar sem svæði 1 er á samgöngu- og þróunarás Reykjavíkurborgar sem og á þróunarsvæði Borgarlínu í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins þar sem gerð er krafa um hámarksfjölda bílastæða. Þegar skoðaðar eru nýlegar niðurstöður úr ferðavenjukönnun, þá sést að íbúar í miðbænum fara fleiri ferðir með vistvænum hætti og eiga færri bíla en í öðrum hverfum, en þar er gott aðgengi að þjónustu og verslun, sem og góðum almenningssamgöngum, eins stefnt er að á svæði 1.
 - Lagt er til að skoðað frekar að hámarksgildi sé hækkað á svæði 1. Með því móti er enn skýr skipting milli svæða 1 og 2 en í senn stuðlað að meiri sveigjanleika, líkt og markmið tillögu borgarstjórnar stefnir að. Það er einnig í samræmi við ákvæði í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins.
 - Hægt er að afnema hámark á svæði 2 en lagt er til að skoða líka þann möguleika að hækka hámark á því svæði frekar en að afnema það að fullu.
 - Hvort sem hámark er afnumið eða hámarksgildi hækkuð, þá er mikilvægt að rýna betur í hvað telst fullnægjandi rökstuðningur fyrir fleiri bílastæðum, þ.e. umfram viðmiðunargildi.
2. *Auka sveigjanleika gegn skilgreindum mótvægisáðgerðum*
Ein leið til þess að auka sveigjanleika er að leyfa uppbyggingu á fleiri bílastæðum gegn því að innleiða mótvægisáðgerðir sem eru til þess fallnar að draga úr neikvæðum áhrifum þess á umferð og nýtingu mannvirkja. Tillögur að slíkum mótvægisáðgerðum eru háðar aðstæðum hverju sinni en geta verið eftirfarandi:
 - *Aðskilja kostnað bílastæða frá íbúðum* – með þessari mótvægisáðgerð er stuðlað að því að íbúar kaupi ekki fleiri bílastæði en þeir vilja, með tilheyrandi kostnaði.
 - *Tryggja að öll bílastæði geti verið aðgengileg utanaðkomandi* – með þessari mótvægisáðgerð er stuðlað að því að ekki verði ónotuð bílastæði innan lóðar (t.d. neðanjarðar)
 - *Innleiða samgöngustefnu* – hér eru lagt til að útfæra nokkrar leiðir að fyrirmynd Vancouver sem uppbyggingaraðilar geta valið sér sem mótvægisáðgerð.

- Ítarleg umferðargreining á áhrifum viðbótarbílastæða – byggt á auknum fjölda bílastæða umfram viðmið, geta borgarstarfsmenn óskað eftir ítarlegri umferðargreiningu til að meta hvort þörf sé á frekari mótvægisáðgerðum.
- 3. *Samræma rökstuðning fyrir fjölda bílastæða og setja fram skýrari forsendur*
Mikilvægt er að útfæra betur hvaða atriða ber að taka tillit til þegar fjöldi bílastæða er áætlaður, hvort sem er til lækkunar eða hækkunar. Það þýðir tvennu: samræmi milli uppbyggingaráforma eykst og mat borgarinnar á umsóknum verður einfaldara og gagnsærra. Líkt og er í núverandi reglum, þá eru nokkrar skilgreindar leiðir til þess að lækka bílastæðafjölda – hægt er að útfæra sambærilegar leiðir til hækkunar sem dæmi. Lagt er til að taka til skoðunar og útfæra með nákvæmari hætti eftirfarandi þætti:
 - *Aðgengi að almenningssamgöngum*
 - Rýna betur í núverandi aðgengi að almenningssamgöngum, leggja betra mat á hvað telst gott aðgengi m.t.t. staðsetningar og tíðni ferða. Hægt er að horfa til PTAL mælikvarða sem notast er við í London (Transport for London, á.d.).
 - *Aðgengi að nálægum bílastæðum*
 - Rýna betur hvernig aðgengi er að nálægum bílastæðum hefur áhrif á sveigjanleika á fjölda stæða t.d. eru bílastæði í grennd við reitinn sem geta tekið við umfram eftirspurn.
 - *Varpa betri sýn á áætlaðan fjölda starfsmanna og viðskiptavina við atvinnuhúsnæði*
 - Líkt og stærðir íbúða gefa góða vísbendingu til um líklegan íbúðafjölda, þá er æskilegt að sambærileg viðmið séu sett fram fyrir fjölda starfsmanna/viðskiptavina við atvinnuhúsnæði t.d. skrifstofur. Slík viðmið geta aðstoðað við að meta bílastæðapörf. Hægt er að notast við viðmið í leiðbeiningum um vinnuumhverfi frá FSR.
 - *Breyttar ferðavenjur m.t.t. bættra samgönguinnviða*
 - Með áframhaldandi uppbyggingu bættra hjólainnviða og Borgarlínu eftir samgöngu- og þróunarás borgarinnar verða til forsendur fyrir breyttum ferðavenjum, líkt og þekkest nú þegar í og kringum miðborgina. Við mat á uppbyggingaráformum er æskilegt að meta bílastæðapörf fyrir og eftir uppbyggingu á bættum samgönguinnviðum. Útfæra þarf betur hvenær og hvernig tekið er tillit til aðstæðna meðan uppbygging samgönguinnviða á sér stað, t.d. með tímabundnum heimildum sem mögulega þarf að endurskoða ef ekki er farið af stað með uppbyggingu í lengri tíma.

Önnur atriði

Endurskoða þarf reglur um bíla- og hjólastæði til að breyta eða afnema hámarksfjölda bílastæða. Verði gerðar breytingar, eru samhliða því tækifæri til að breyta eða skerpa á nokkrum atriðum í reglunum sem snúa að útfærslu bílastæða og vinnslu samgöngumats.

- Reynsla við vinnu samgöngumats sýnir að aukin þörf er á að meta áhrif uppbyggingar á framkvæmdatíma á samgöngur. Vinna á framkvæmdatíma getur haft veruleg áhrif á samgöngur t.d. með skerðingu á akstursleiðum og lokun gönguleiða. Lagt er til að fjallað verði ítarlegar um áhrif framkvæmdatíma.
- Borgarhönnunarstefna Reykjavíkur var samþykkt í lok árs 2025. Stefnan hefur áhrif á útfærslu bílastæða svo sem vegna gróðurs og blágrænna ofanvatnslausna. Tækifæri eru að fjalla betur um áhrif þessarar stefna og annarra sambærilegra leiðbeininga SSH og Skipulagsstofnunar þ.e. Mannlíf, byggð og bæjarrými.
- Í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða er vísað í leiðbeiningar um hönnun bílastæða sem ekki hafa verið gefnar út. Tækifæri eru að ljúka þessum leiðbeiningum til þess að samræma hönnun bílastæða sem getur komið inn á hönnunarstærðir og útfærslu rampa/aðkomu í bílajakallara. Í dag er enn að jafnaði stuðst við erlenda staðla.

Heimildaskrá

- City of Vancouver. (2025). *Bulletin - Transportation Demand Management for Developments*. Vancouver. Sótt frá <https://guidelines.vancouver.ca/bulletins/bulletin-transportation-demand-management-for-developments.pdf>
- Gabbe, C., Pierce, G., & Clowers, G. (2017). Parking policy: the effects of residential minimum parking requirements in Seattle. *Land Use Policy*, 91, 104053.
- Gallup. (2026). *Ferðir íbúa Reykjavíkur*. Innviðaráðuneytið, Samtök Svetiarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin & Betri Samgöngur.
- Manville, M. (2013). Parking requirements and housing development: Regulation and reform in Los Angeles. *Journal of the American Planning Association*, 79 (1), 49-66.
- Metro Vancouver. (2012). *The Metro Vancouver Apartment Parking Study, Technical Report*. Metro Vancouver.
- Shoup, D. (1999). The trouble with minimum parking requirements. *Transportation research part A: policy and practice*, 33 (7-8), 549-574.
- Skarphéðinsson, A., Yeoman, A. R., Guðmundsdóttir, H. S., & Hauksson, R. G. (2024). *Ferðavenjur í blandaðri byggð – greining á RÚV-reit*. Reykjavík: EFLA. Sótt frá https://www.vegagerdin.is/media/2025/09/nr_1800_1010_ferdamyndun-i-blandadri-byggd.pdf
- SSH. (2018). *Svæðisskipulagið Höfuðborgarsvæðið 2040 - Tillaga að breytingu á svæðisskipulagi - Samgöngu- og þróunarásar fyrir hágæðakerfi almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu - Borgarlína*. Samtök sveitarfélagana á höfuðborgarsvæðinu. Sótt frá https://www.ssh.is/static/files/storybook/SSK/Breytingar/borgarlinan_180525_ssk_tillaga_stadfest_und_irritad.pdf
- Transport for London. (á.d.). *PTAL Query - WebCAT 3.0*. Transport for London. Sótt frá <https://experience.arcgis.com/experience/4c88d5310df34e21bcb3a50ae9c0a159/page/PTAL-Query?intcmp=26162>

TDM PLAN STANDARDS

- **Plan A: Transit Passes**
 - **Kröfur til uppbyggingaraðila**
 - Uppbyggingaraðili þarf að fjármagna almenningssamgöngur fyrir íbúa eða starfsmenn í gegnum Compass for Developments kerfi TransLink. Ekki er heimilt að greiða peningagreiðslu í stað þessa fríðinda.
 - **Íbúðarhúsnæði**
 - Greiða framlag sem samsvarar einu mánaðarkorti fyrir hvert íbúðarhúsnæði.
 - Bjóða íbúum kortin að lágmarki tvisvar á ári.
 - Skyldan gildir í 3 ár frá því að byggingin fer í notkun.
 - **Atvinnuhúsnæði**
 - Greiða framlag sem samsvarar einu mánaðarkorti fyrir hverja 111 m² atvinnuhúsnæðis.
 - Bjóða starfsmönnum þátttöku reglulega í 3 ár.
- **Plan B: Bicycle Infrastructure Package**
 - **Kröfur til uppbyggingaraðila**
 - Þetta plan felst nær eingöngu í því að byggja upp betri hjólaaðstöðu en lágmarkskröfur kveða á um.
 - **Kröfur sem gerðar eru til hjólaðstöðunnar**
 - **Fleiri hjólastæði:** 30% fleiri „Class A“ hjólastæði en lágmarkskröfur gera ráð fyrir.
 - **Fleiri hjólaskápar:** 20% stæðanna að vera í læstum hjólaskápum (lockers).
 - **Fleiri stór hjólastæði:** 10% stæðanna þurfa að vera „oversized“ fyrir farmhjól, hjólakerrur og önnur stærri hjól.
 - **Veðurvarin gestahjólastæði:** Öll „Class B“ hjólastæði þurfa að vera vel varin gegn regni. Ekki nægir að hafa þau í bílageymslu neðanjarðar. Oft þarf að setja yfirbyggingu, hjólaskápa eða staðsetja þau í anddyri.
- **Plan C: Shared Mobility Package**
 - Kröfur til uppbyggingaraðila
 - Þetta er umfangsmesta leiðin og sameinar þrjár mismunandi aðgerðir.
 - **1. Deilibílar**
 - Uppbyggingaraðili þarf að:
 - Útvega 1 deilibíl fyrir hverjar 80 íbúðir, eða
 - 1 bíl fyrir hverja 6.000 m² atvinnuhúsnæðis.
 - Auk þess þarf að:
 - Útvega sérstakt deilibílastæði.
 - Gera formlegan samning við borgina (Statutory Right-of-Way).
 - Tryggja að stæðið sé frátekið fyrir deilibíla út líftíma byggingarinnar.
 - Að fyrir liggi viljayfirlýsing frá viðurkenndum deilibílapjónustuaðila um rekstur þjónustunnar í að minnsta kosti 3 ár.
 - **2. Mobi deilihjól**
 - Uppbyggingaraðili þarf að:
 - Kaupa *Mobi All Access* deilihjólpassa fyrir íbúa eða starfsmenn.

- Bjóða þá reglulega í 3 ár.
- **3. Almenningsamgöngustyrkir**
 - Uppbyggingaraðili þarf að:
 - Kaupa mánaðarkort í almenningssamgöngur. Rekstraraðili almenningssamgangna í Vancouver er með sérstaka leið til þess fyrir uppbyggingaraðila (<https://www.translink.ca/about-us/doing-business-with-translink/compass-for-developments>)
 - Bjóða þau íbúum eða starfsmönnum í 1 ár.

