

Fjölbreyttar samgöngur fyrir öll!

Málþing 18. september 2025
Ráðhús Reykjavíkur



Reykjavík



Vegagerðin



BETRI SAMGÖNGUR



Dagskrá málþings:

Ávarp borgarstjóra – Heiða Björg Hilmysdóttir

Nýtt leiðakerfi og þjónustuaukning Strætó – Sólrún Svava Skúladóttir, Strætó BS

Borgarlínustöðvar og aðgengi – Yngvi Karl Sigurjónsson, Yrki Arkitektar

Nýtt leiðakerfi landsbyggðarvagna og nýjungar – Hulda Rós Bjarnadóttir, Vegagerðin

ÁFRAM GAKK – Gönguvæn borg – Rebekka Guðmundsdóttir, Reykjavíkurborg

Hjólreiðaborgin Reykjavík – myndband

Drög að stefnu stjórnvalda um virka vegfarendur, Sigrún Helga Lund prófessor, form. starfshóps

Aðgengi fyrir öll utandyra – Berglind Hallgrímsdóttir, EFLA

Öryggisatriði og bætt flæði almenningssamgangna – Cecilía Þórðardóttir, Vegagerðin

Bylting fyrir blinda og sjónskerta, Hlynur Þór Agnarsson, f.h. Blindrafélagsins

Stuðningur vinnustaða við sjálfbærar samgöngur, Valur Elli Valsson, EFLA

Lokaorð – Dóra Björt Guðjónsdóttir, formaður umhverfis- og skipulagsráðs

Fundarstjórn – Gunnar Hersveinn



Ávarp borgarstjóra

Heiða Björg Hilmisdóttir



Reykjavík



Vegagerðin



BETRI SAMGÖNGUR





Leiðakerfisbreytingar 17. ágúst 2025

Sólrún Svava Skúladóttir
Samgönguverkfræðingur Skipulag/Leiðakerfi

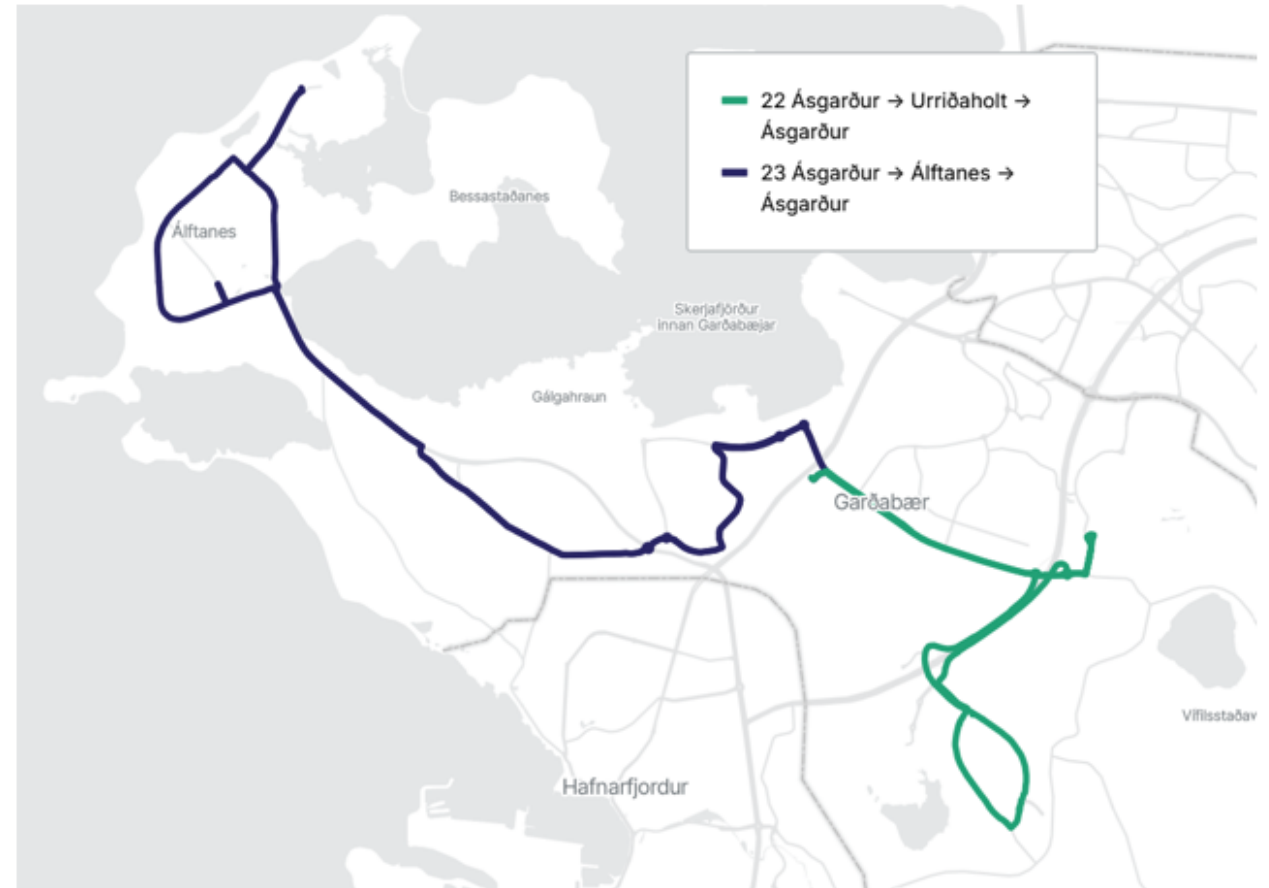


Leið 4 – Ný forgangsakrein á Kringlumýrarbraut og beinni akstursleið



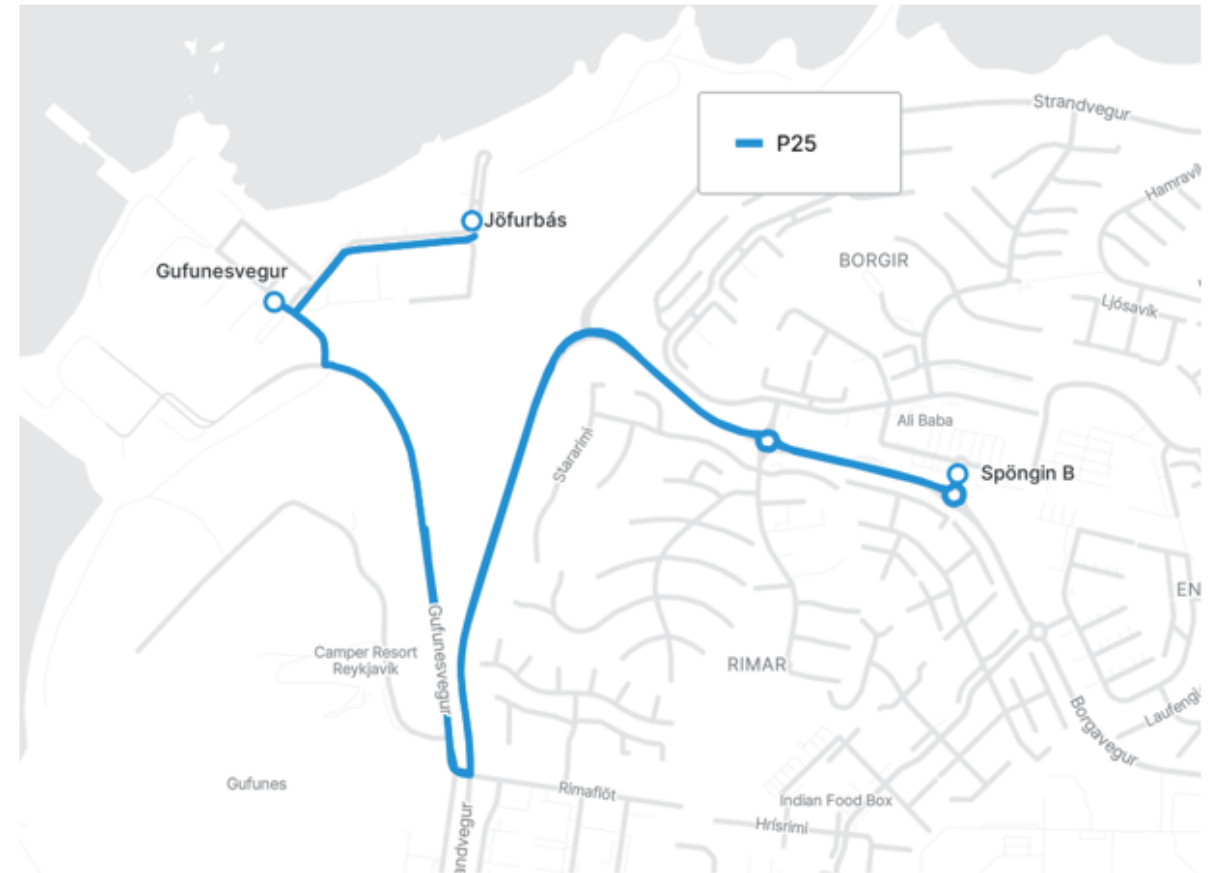
Pöntunarþjónusta hættir á leiðum 22 og 23

- Hætt verður með pöntunarþjónustu á leiðum 22 og 23 og í staðinn munu vagnarnir aka lengur á kvöldin
- Á leið 22 verður síðasta ferð kl. 22:14 og á leið 23 kl. 22:17



Leið 25 Gufunes: Breyting á pöntunarþjónustu

- Ferðum verður skipt í tvo leggi, annars vegar frá Spönginni að Gufunesi og hins vegar frá Gufunesi að Spöng
- Ferðir munu passa við aðrar leiðir í Spönginni í báðar áttir í staðinn fyrir einungis í aðra áttina eins og er í dag



Leið 29 Kjalarnes: Aukin tíðni á pöntunarþjónustu

- Tíðni pöntunarþjónustu aukin umtalsvert
- Hálf tíma tíðni á virkum dögum frá 7 til 23
- 8 ferðir á laugardögum
- 6 ferðir á sunnudögum



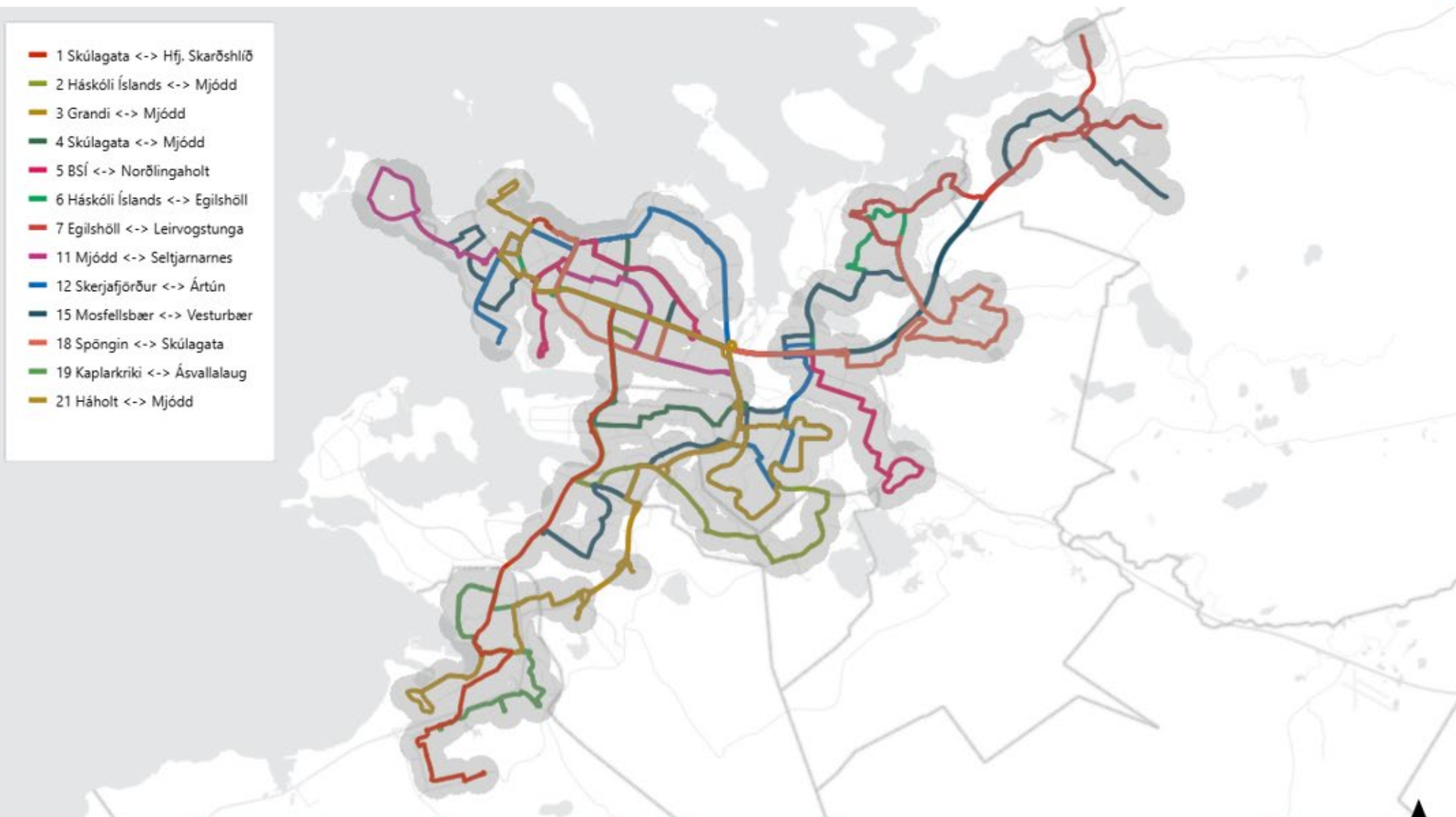


Þjónustuaukning – aukin tíðni og lengri þjónustutími

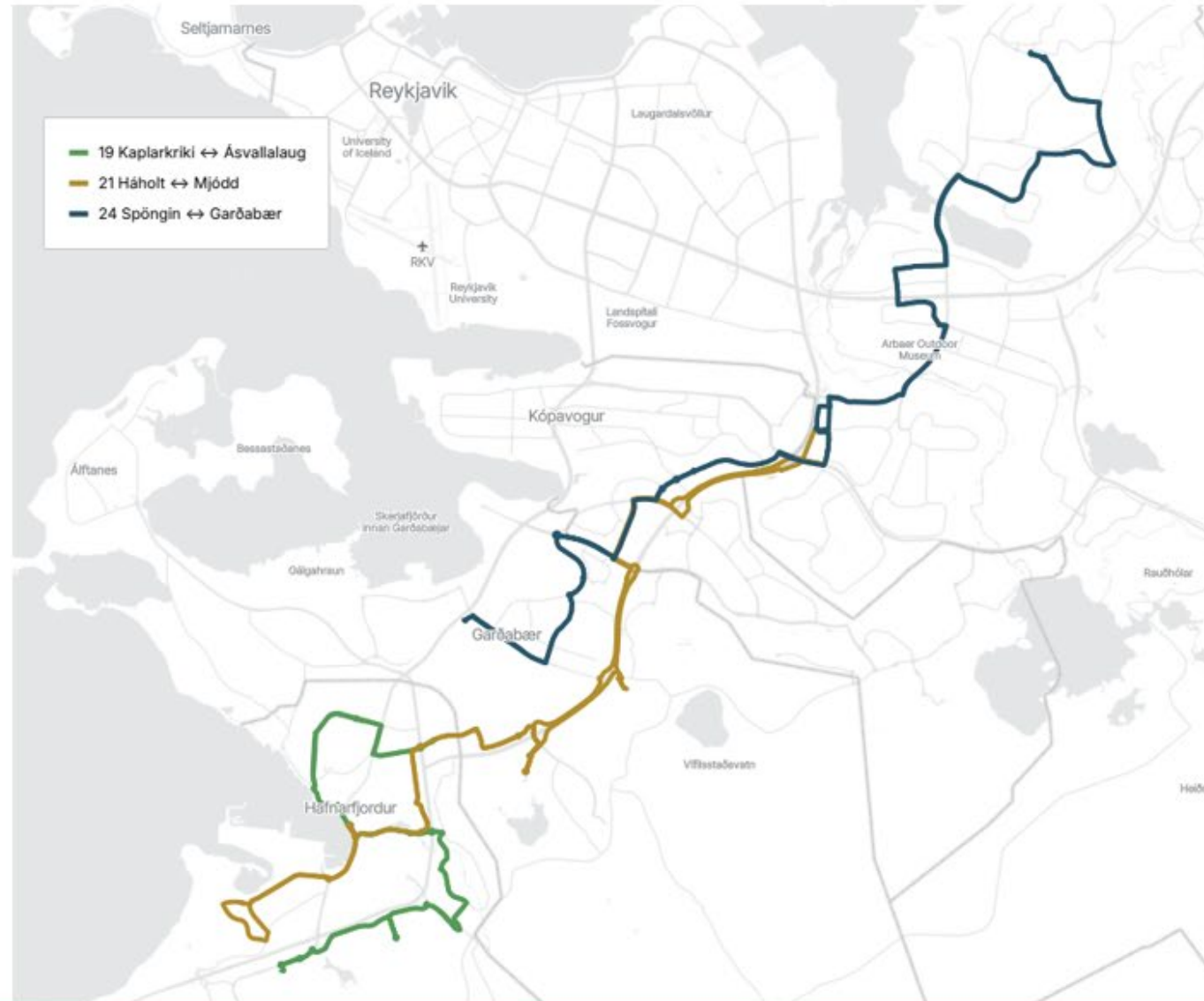
- Partur af Samgöngusáttmálanum og rekstraráætlun Strætó
- Skref í átt að Nýju leiðaneti og Borgarlínunni
- Skerðingar frá Covid tímum teknar til baka

Fleiri ferðir, styttri bið!

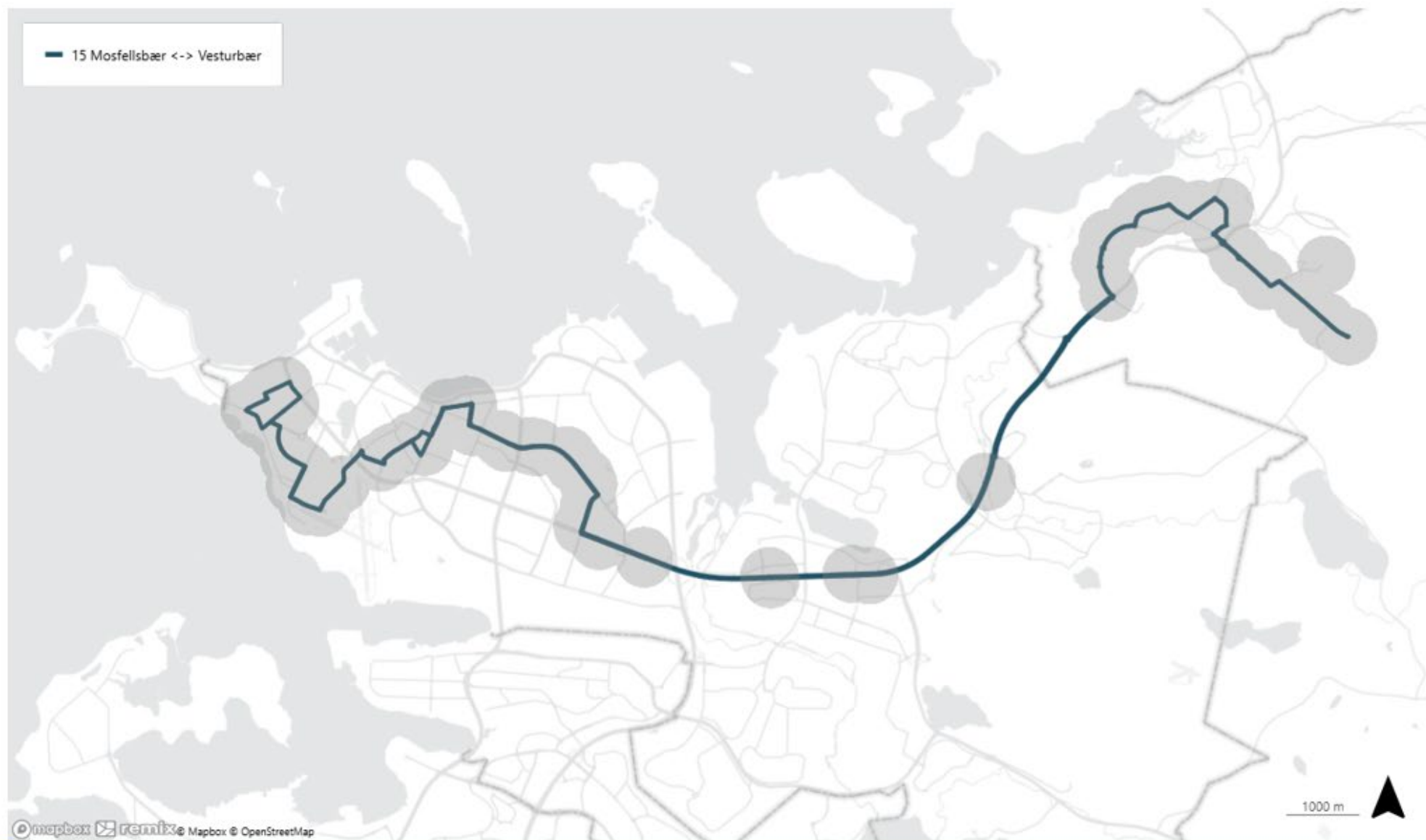
Lengri akstur á kvöldin á 13 leiðum



Tíðni aukin úr 30 mín í 15 mín á annatíma á leiðum 19, 21 og 24

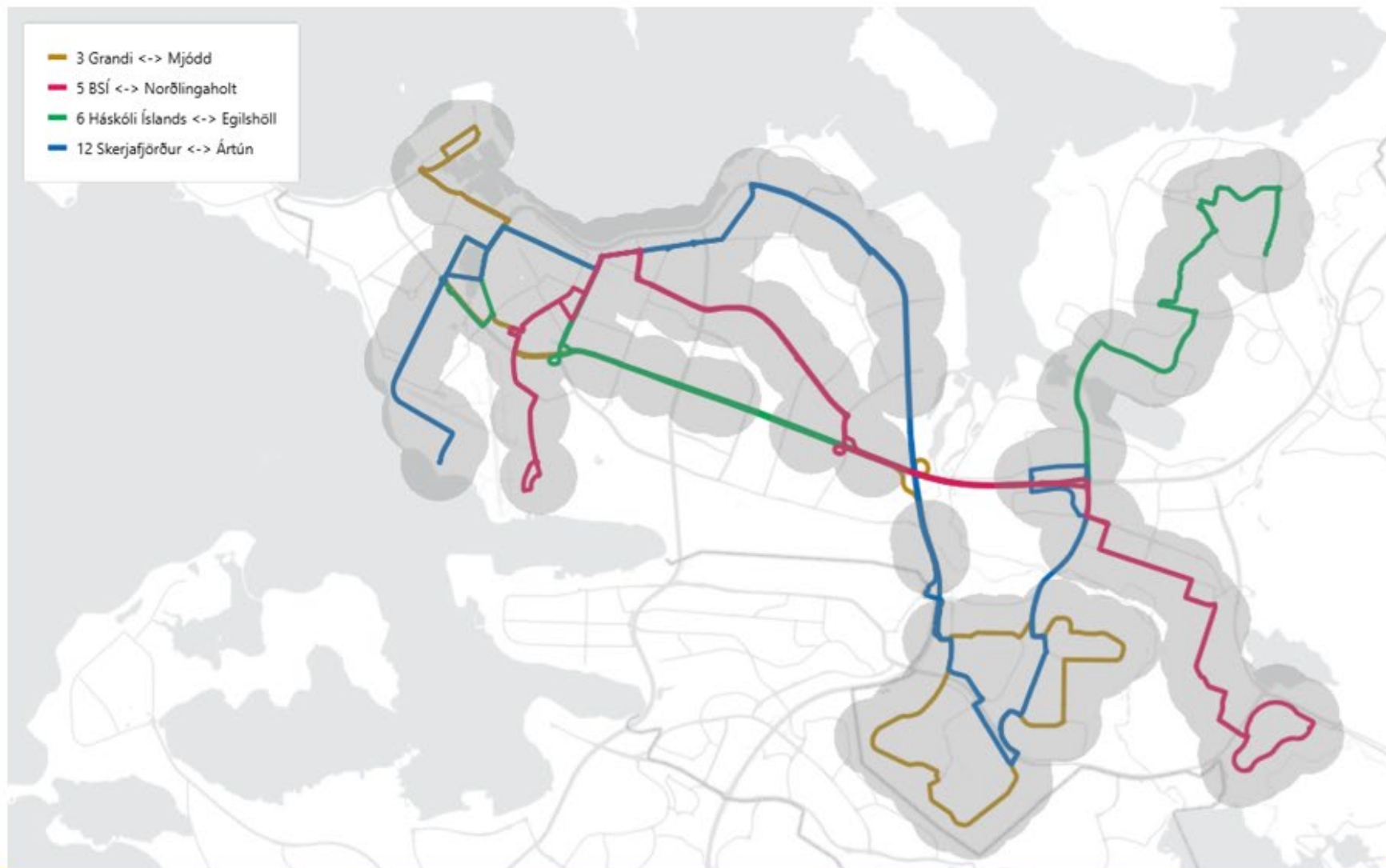


Tíðni aukin úr 30 mín í 15 mín á milli annatíma á leið 15



Tíðni aukin úr 15 mín í 10 mín á leiðum 3, 5, 6 og 12

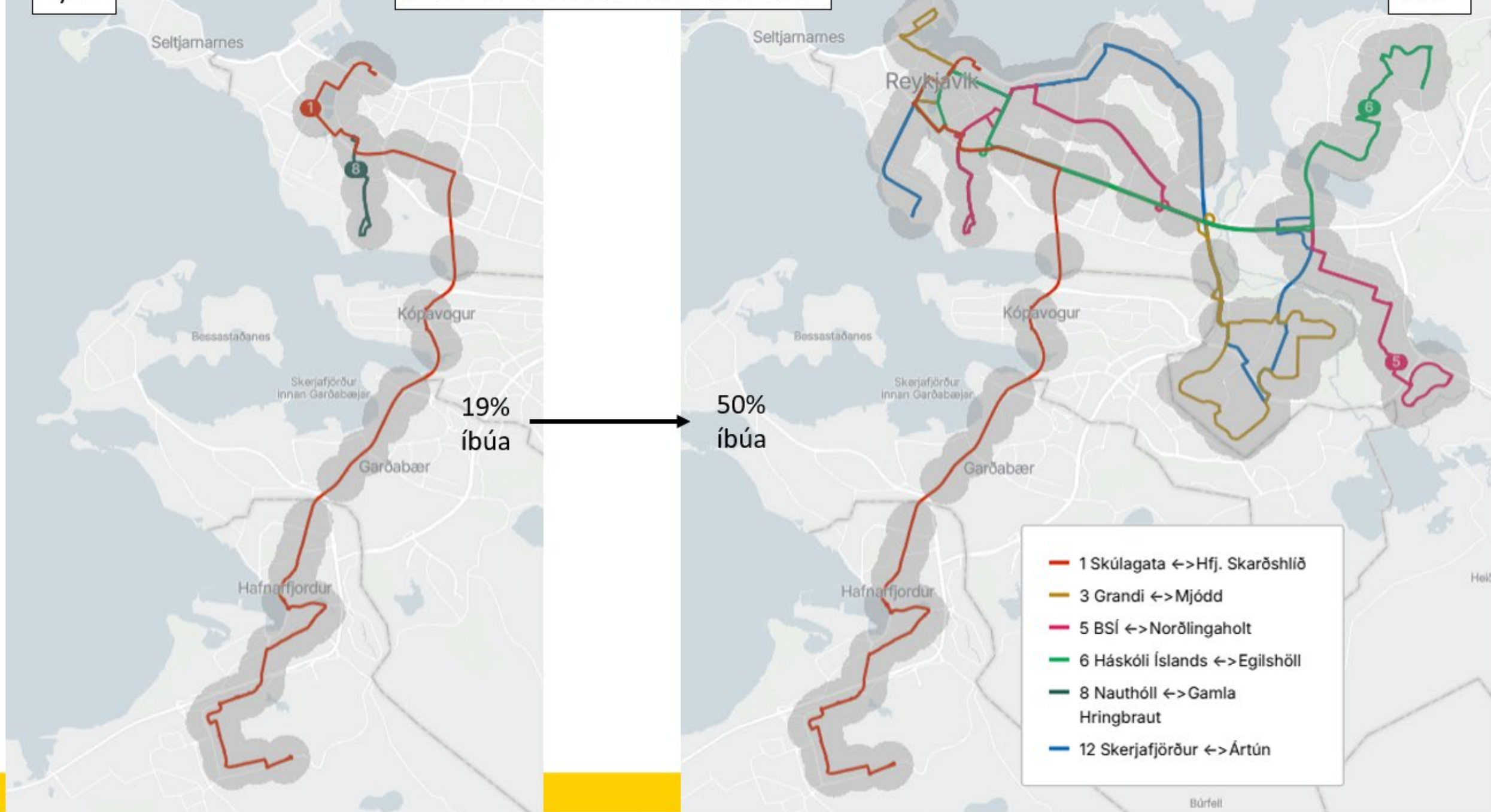
Auk þess sem tíðni verður aukin úr 30 mín í 15 milli annatíma á leiðum 3, 5 og 12



Fyrir

Leiðir með 10 mín tíðni á annatíma

Eftir



Nýtt leiðanet

- **Nýtt leiðanet** er heildstætt framtíðarskipulag almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, þar með talið borgarlínuleiða.
- Það má segja að Nýtt leiðanet sé nokkurs konar aðalskipulag leiðakerfisins til ársins 2040.
- Gert ráð fyrir að Nýtt leiðanet taki gildi þegar framkvæmdir við fyrstu lotu Borgarlínunnar er lokið



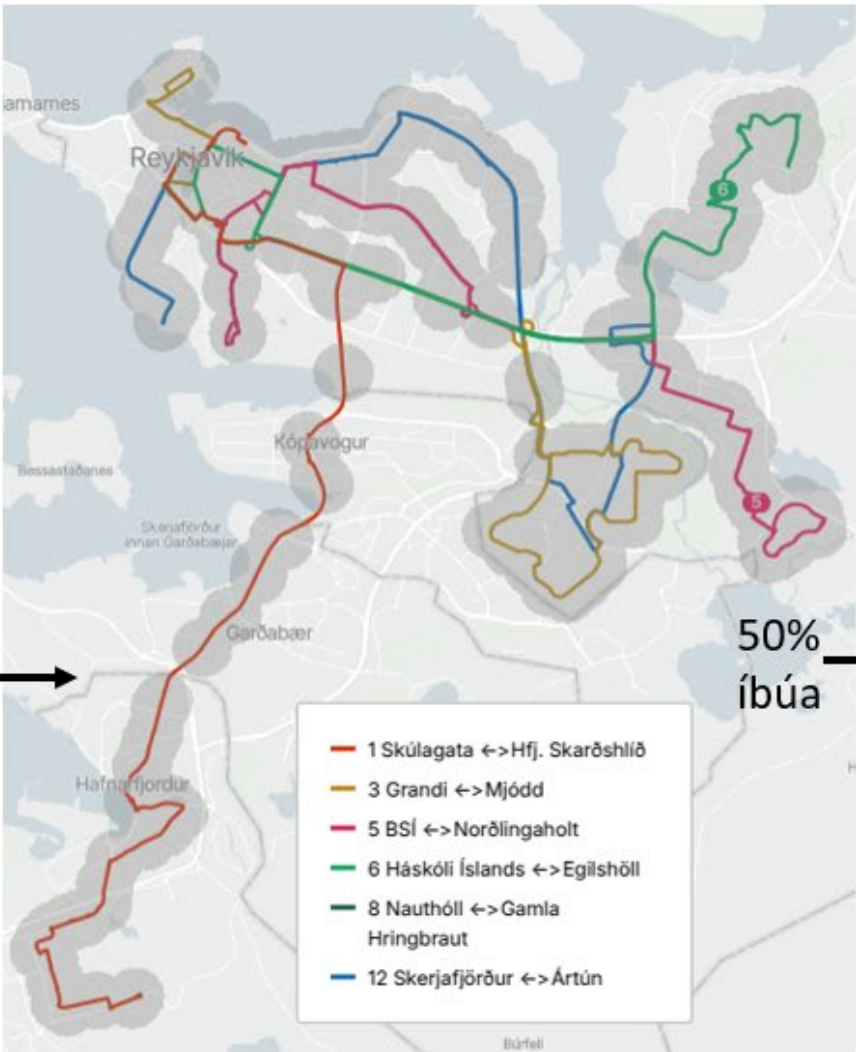
Fyrir 17.ágúst 2025



19% íbúa

10 mín tíðni á annatíma

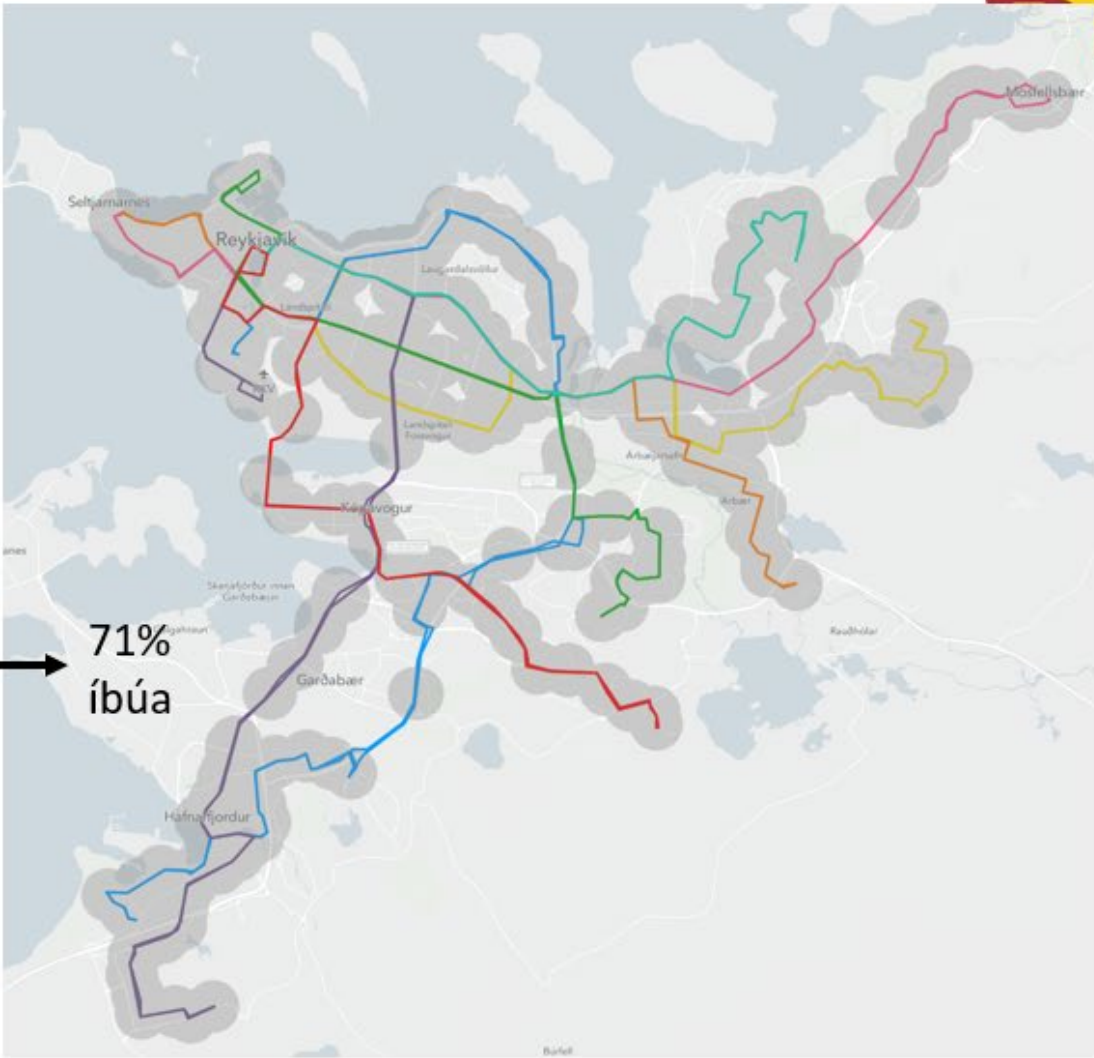
Eftir 17.ágúst 2025



50% íbúa

7 - 10 mín tíðni á annatíma

Nýtt leiðanet



71% íbúa

BESTA

LEIDIN



Borgarlínustöðvar og aðgengi

Ingvi Karl Sigurjónsson, Yrki Arkitektar



BORGARLÍNAN | Kynning



BETRI
SAMGÖNGUR

ARTELIA | MOE | GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT

Station Design



Fyrsta lota

Fyrstu borgarlínuleiðirnar

Stærsta breytingin í Nýju leiðaneti verður í kjölfar framkvæmda fyrstu lotu Borgarlínunnar þar sem myndast nýjar tengingar með brúm yfir Fossvog og Elliðaárvog. Áætlað er að þegar þeim framkvæmdum er lokið hefi fyrstu tvær borgarlínuleiðir akstur, frá miðborginni til og frá Vatnsenda annarsvegar og Eglishöll hinsvegar. Samtímis verður Nýja leiðanetið innleitt helldstætt.

Fyrsta framkvæmdalotan felst í að byggja sérymi, borgarlínubrautir, á um 14,5 km löngum kafla, frá Hamraborg í Kópavogi um miðborg Reykjavíkur að Ártúnshöfða.

Borgarlínuvagnar geta ekið á venjulegu gátnakerfi og því munu borgarlínuvagnarnir á leið A, keyra áfram frá Hamraborg í blandaðri umferð alla leið upp í Vatnsenda og leið B, mun aka frá Ártúnshöfða í blandaðri umferð að endastöð við Eglishöll.

Borgarlínuleiðirnar munu því í fyrstu lotu aka frá Vatnsenda alla leið í Eglishöll.



Styttri ferðatími

Uppbygging Borgarlínunnar og innleiðing á Nýju leiðaneti mun hafa þann ávinning að ferðatími almenningssamgangna mun styttest fyrir flesta. Ekki bara á borgarlínuleiðum heldur öllum leiðum sem nýta sérrýmið að hluta.

Sem dæmi um áætlaða styttingu ferðatíma má gera ráð fyrir að það muni taka 11 mínútum styttri tíma að ferðast frá Hamraborg til HR og frá Seltjarnarnesi að Krínglunni.

Sérrými fyrstu lotu munu einnig nýtast öðrum leiðum, stytta ferðatíma þeirra og greiða fyrir umferð.

Introduction



Figure 2

Map of Borgarlínan Lota 1

Stations and route of the Lota1 stage
The first stage for Borgarfljann is called Lota1 and consists of 26 stations between Krössamýrarborg and Hamraborg. The route passes through open landscapes as well as more enclosed urban structures and even the old city centre of Reykjavík.

New planting typologies

In order to create a diverse and interesting corridor it is recommended to use one of the following 5 tree planting typologies mixed with one of 4 low vegetation typologies for each section.

The tree planting typologies are:

1. Vegetation in paved areas
2. High stemmed trees in a row
3. High stemmed varied pattern
4. Trees and bushes, variation in sizes
5. Shrubs in groups, varied pattern

The low vegetation typologies are:

1. Cut grass
2. Meadow/Herbs and Nature grass
3. Perennials, bulbs and annuals
4. Stones with mosses and dwarf shrubs

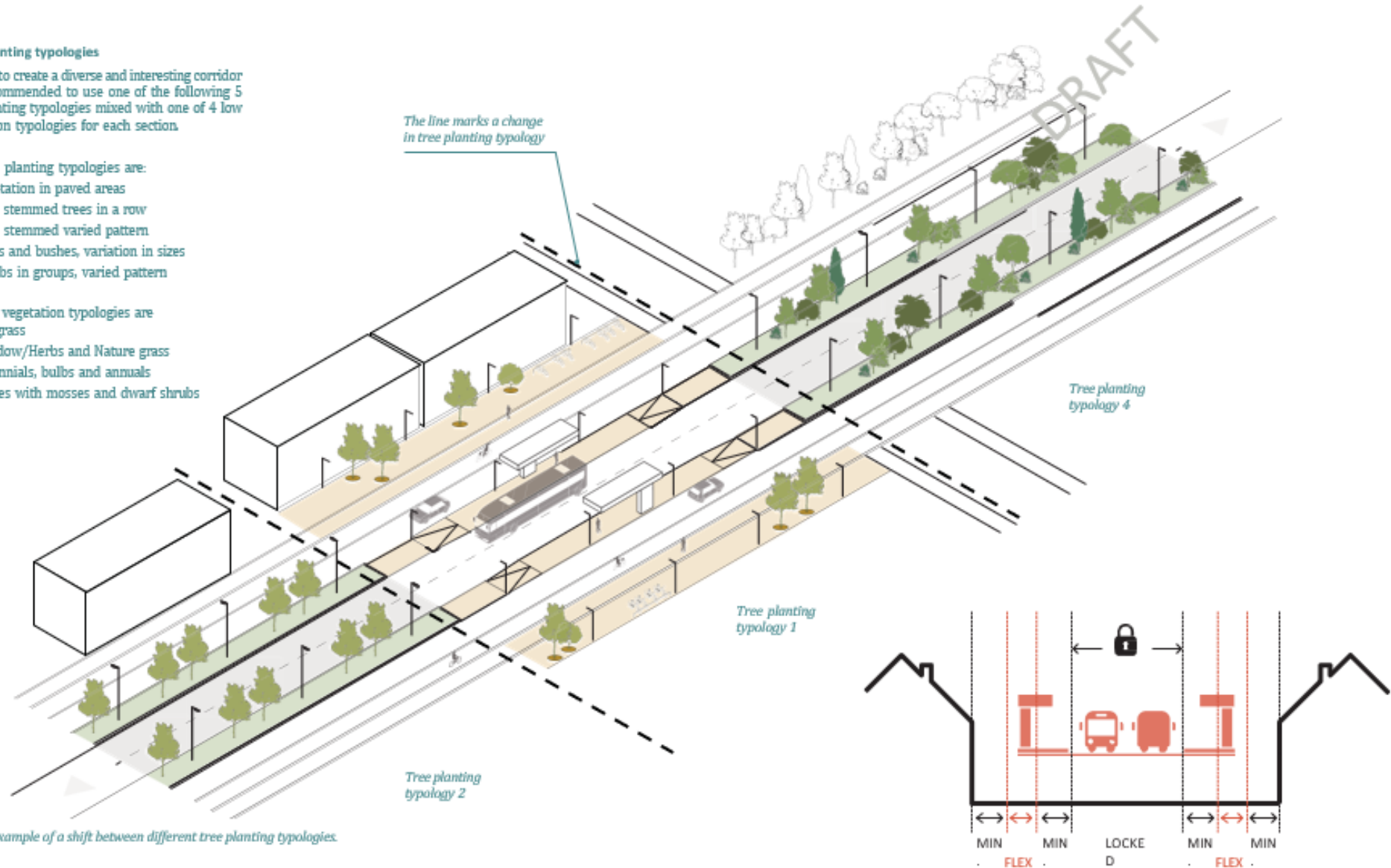
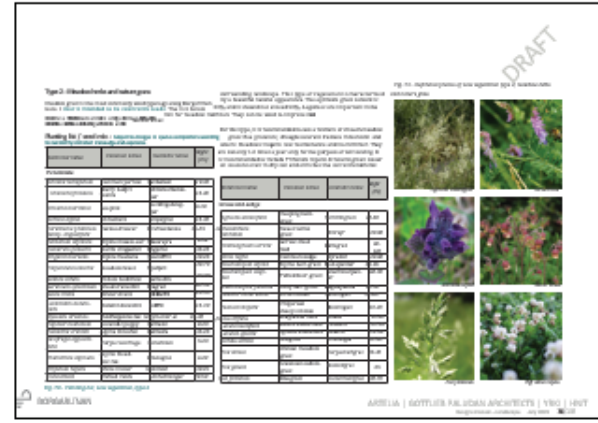
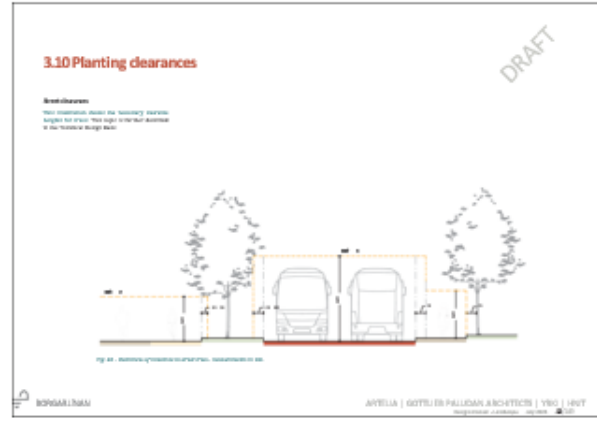
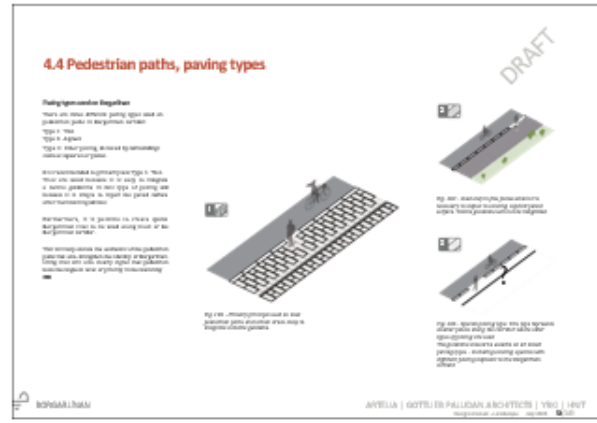
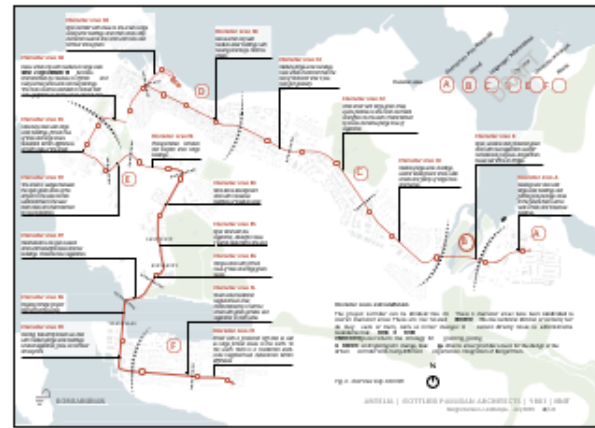
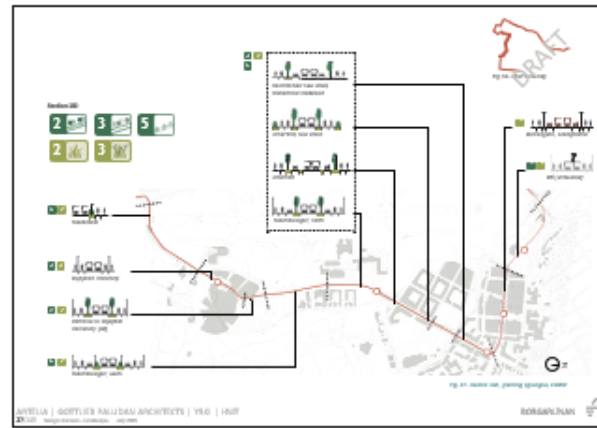


Fig. 7 - Example of a shift between different tree planting typologies.



4.1 Introduction

Introduction

This chapter addresses the design of the paved surfaces covering the following subjects:

- pedestrian paths
- bicycle paths
- BRT lanes
- Different types of kerbs
- Accessible city stations

It is recommended that there is a close connection between the paving material of the pedestrian paths and the surface of the station platforms.

It is expected that BRT lanes, general traffic lanes and bicycle paths are all paved with grey/black asphalt and is only described as a very general trend in this manual.

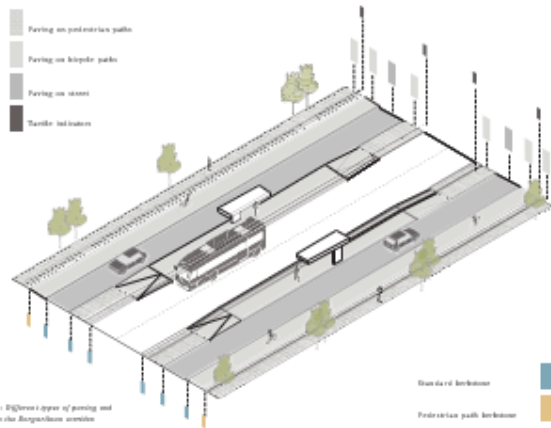


Fig. 16: Different types of paving and kerbs in the Borgarlinnan section

4.2 Pedestrian paths, overall approach



Fig. 18: Accessibility

1. Improve/strengthen accessibility

A continuous tactile guide line is introduced as a general new element in the pedestrian paths along Borgarlinnan. This improves accessibility and conditions for people who are visually impaired to move along the street.



Fig. 19: Character/identity

2. Character/identity of Borgarlinnan

A red-paved surface along most of the Borgarlinnan streets will strengthen the global identity and make more quickly aware of the proximity to the public transport system. Additionally, it will ensure the same level of comfort for pedestrians.

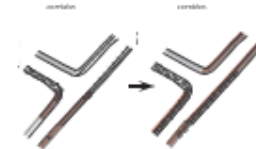


Fig. 17: materials

3. Use the four distinct materials

Today, the pedestrian paths throughout the city vary in surface material and layout. In general, it is proposed to use the same materials throughout the corridor. The material palette has been clearly coordinated with the surfaces on the station platforms in order to increase cohesion.

4.3 Pedestrian paths, accessibility

Tactile guidelines will strengthen identity

Today, visually impaired people use the guidelines that are naturally present in a street as well as the kerbs and the building facades. These natural guidelines are sometimes obstructed or placed in a way that could be a safety hazard.

To improve accessibility in the Borgarlinnan corridor it is recommended to use one type of tactile guideline throughout the side paving of the pedestrian paths. Such a line ensures that the user is always led to a safe crossing or to a place of interest. This new tactile guideline could become a recognizable part of the identity of Borgarlinnan. The proposed design of accessibility measures are in line with the landscape guidelines, although there are places where it may deviate slightly due to spatial constraints.



Fig. 110: Tactile guide line being used in the pedestrian path, section view, 20 cm width (Landscape)

Existing natural guidelines

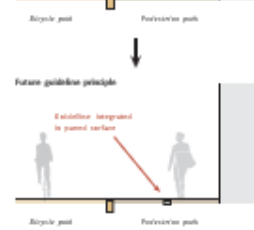
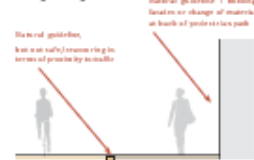


Fig. 111: Future guideline principle in pedestrian areas to improve accessibility and strengthen the existing guidelines for the visually impaired.

Crossing of minor side streets - continuous paths

In order to further improve accessibility for pedestrians and bicycles and to ensure that the tactile guide line is continuous, it is recommended that the tactile guide line is the paving of the pedestrian path will be interrupted.

This principle should be applied to all streets that cross the main street.

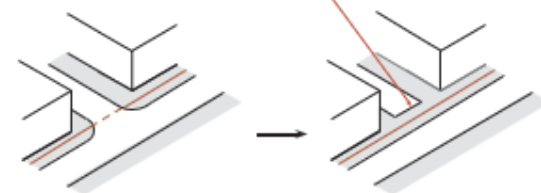


Fig. 112: By showing the pedestrian path to continue as interrupted across the side street, accessibility for pedestrians is improved.

DRAFT

Tile pattern

The transition pattern direction reinforces the orientation across the corridor, and it allows for good movement to adjacent urban spaces. Furthermore, it creates a contrast to the main longitudinal lines in the street profile (car lane, verge, BRT lane etc.). It is different to most of the existing tile paving along Borgarlínan, lane 1. It still creates a contrast between the old and the new and thus highlights the Borgarlínan corridor.

It is visually more consistent regarding paving movement than there are no long great tiles 1/2 and 1/3 tiles are avoided to show the pattern to avoid movement mixing of tiles.

The colour of the tiles are a warm light grey colour bringing a lightness to the experience of the street. The concrete is mixed with small granules of basalt stones to break up the surface and make the tiles less vulnerable to dirt and ice movement.

The space between the kerb and the guideline is 120 cm allowing for generous space for pedestrians to walk without having to walk on the guideline. Equally, the visually impaired are guided to stay at adequate distance from the bicycle path.

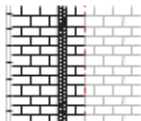


Fig. 109 - Plan of 20 x 60 tiles with 120cm gap



Fig. 108 - View of 30 x 60 tiles with 120cm gap between kerb and guideline

BORGARLÍNAN

ARTELIA | GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT

Design manual | Landscape July 2024 55/100

Colour combinations

Combination 1

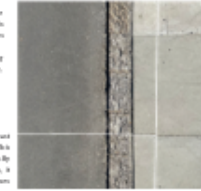
Light tiles + kerb and dark contrast guideline

Combination 1 consists of light warm tiles, granite kerb (a grey colour), and a dark guideline. This combination is visually light and rules and patterns accordingly for visually impaired pedestrians. It is recommended to use this combination along the Borgarlínan corridor as a general principle, except for in the inner city.

Combination 2

Light tiles and dark contrast guideline + kerb

Combination 2 consists of light tiles, dark contrast guidelines and dark kerbs to break stone. This combination is similar to combination 1 and equally provides visually impaired, but in this solution, it is possible to reuse the existing kerb kerbs in the inner city.



Combination 1: General preliminary recommendation

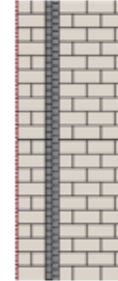


Fig. 112 - Combination 1

Combination 2: Preliminary recommendation for inner city

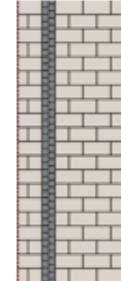


Fig. 113 - Combination 2

ARTELIA | GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT

Design manual | Landscape July 2024

BORGARLÍNAN

DRAFT

Tile pattern flexibility

It is important that the pattern used on the pedestrian path is flexible. The standard width of pedestrian paths in the Borgarlínan project are 2.5m and 3.0m, the recommended pattern mode will be both widths.

However, the existing conditions are not always straight which means that there are often need for adaptations.

Where the surroundings are not, without too many protrusions and old angles, it is recommended to just continue and adapt the regular paving tiles to the layout. When the existing conditions are more complex, it is recommended to use a smaller adaptation stones in the same material colour as the large paving tiles along the building.



Definition of 2.5m wide path

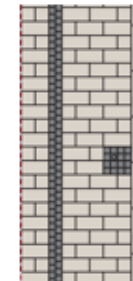


Fig. 114 - 2.5m wide path

Definition of 2.5m wide path

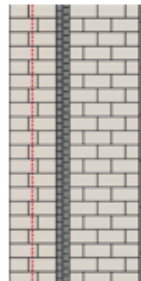


Fig. 115 - 2.5m wide path

Definition of 2.5m wide path

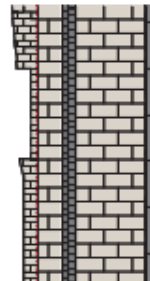


Fig. 116 - 2.5m wide path

BORGARLÍNAN

ARTELIA | GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT

Design manual | Landscape July 2024 56/100

4.6 Bicycle paths

Adaptation to adjacent urban spaces

The general width of the pedestrian path is 2.5 meters, which allows for a comfortable space for two people to pass each other and for wheelchair users, people with prams and other users to walk along and pass other people. It means the width is not the same everywhere and the BRT lane is necessary. In order to ensure safety and good accessibility, a new solution to the pedestrian path should be paved with the same surface material as the path themselves or the smaller adaptation stones.

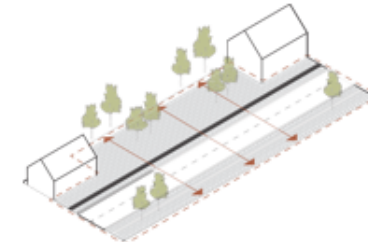


Fig. 117 - Example: the pattern of the tiles helps to maintain a wide and comfortable space for two people to pass each other and for wheelchair users, people with prams and other users to walk along and pass other people.

ARTELIA | GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT

Design manual | Landscape July 2024

DRAFT

Paving on bicycle paths

Bicycle paths should be as even and place as possible in order to ensure a high level of comfort for the users. It will therefore be possible to choose asphalt.

To highlight the bicycle path and to underline the BRT lane, it is possible to use a bicycle symbol in chosen place on the asphalt surface.

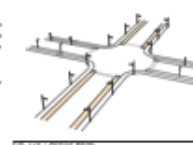


Fig. 118 - Bicycle path



BORGARLÍNAN

4.8 Accessibility at stations

Paved surface and accessibility at crossing near stations

The paved surface on the stations is designed to be the same tile dimensions, colour and texture but the pattern will be slightly different. The tiles on the stations will lay squared against each other and the tiles on the pedestrian paths will lay in an offset pattern in half tile lengths.

On the platforms the tactile indicators are made of tiles in a reddish hue. At the bottom of the ramp the guideline changes material to granite stones just like the rest of the pedestrian paths. The front edge of the paved surface towards the BRT lanes will have tactile indicators.



Fig. 128 - illustration of the tactile indicators at crossings by stations.

Design family | elements



Figure 10.

Inspirations

Iceland has a great number of days with little or no daylight. In the darkness, we long for the light. Especially during cold and dark times, humans are attracted to light and its perceived warmth.



Design family | elements



Figure 3. Historical and contemporary use of corrugated metal sheets

Historically, a great number of buildings in Iceland have been constructed using corrugated metal cladding. The material is practical in the local climate and easy to transport. The characteristic surface combines well with other materials to bring new design objects into interaction with local surroundings.

Figure 3.

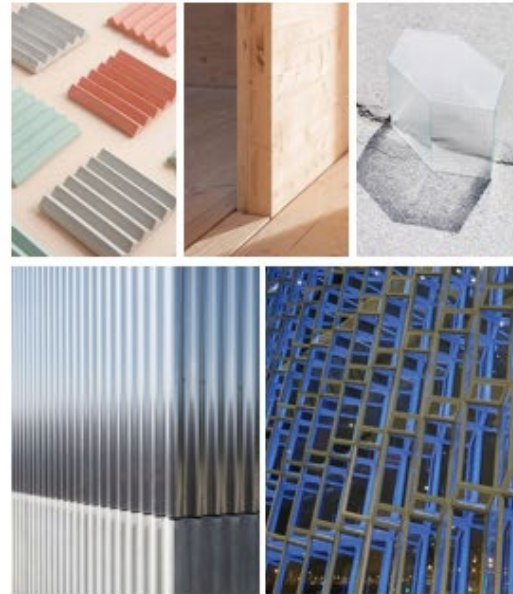


Figure 4. Local materials, warm colours, and lighting

Passengers waiting at the stations have time to view and appreciate materials, textures, colour and light. These design elements are important for the overall perception of the stations as being delightful, but also connect the stations to the surroundings, to nature and the urban context.

Figure 4.

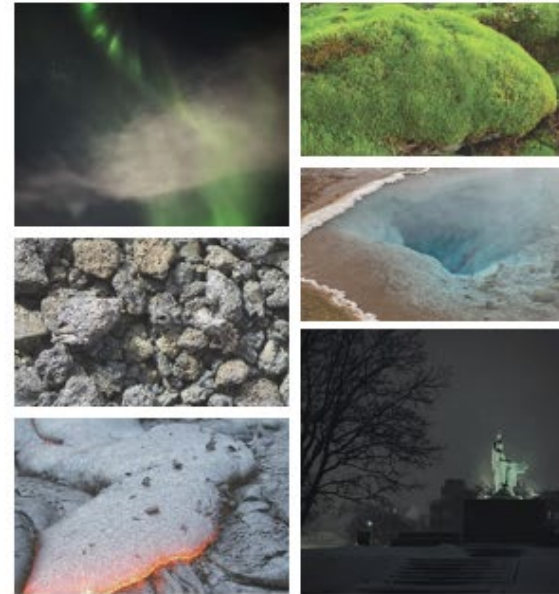


Figure 5. Inspiration

INSPIRATION

Figure 5.

Introduction

Preconditions

Technical Design Basis
The Technical Design Basis contains the design principles to be implemented in the Borgarlínan project.

Overall Design Strategy
The Overall Design Strategy sets out a frame and a direction for the design. The document should be read in relation to the Technical Design Basis, which sets out the main and secondary goals for the design solution.

Design manual / Landscape
The Design Manual for Landscape describes the design principles for guiding the urban and landscape integration of Borgarlínan.

Station program
Station site plans for all design elements on a platform, serving the stations. The program provides an overview of the total features for the entire Line 1 site.

MEP analysis
The document analysed three different approaches for a future approach to the station design:
1) "No design" 2) "Conceptual design" 3) "Detailed design"

Design Manual / Stations - 1st Draft
General design principles based on the Station Program were prepared and reviewed. The first design proposal was recommended for further design.

Cost estimate
An overall cost estimate for "Lightest" design solution presented.

Figure 4

ARTELIA | GOTTIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT

DESIGN MANUAL - STATIONS 2023-2024 010

Design family | elements

Design elements Program overview

Design elements
The diagram in this page illustrates the design elements that appear on the platform and provide a simplified overview of the main components of the station listed in Table 1.

The following will be part of the station
A platform for each direction of travel of the train. For increased accessibility, one or two ramps will be built depending on the access situation. Barriers along kerbs and bicycle paths. Platform heating for more comfort. Lighting of platform and canopy. Ticket validators based on access system. A canopy whose size is defined by the number of passengers. Benches for standing and sitting. Waste bins. A sign with large digital readable traffic information and a station code.

FUNCTIONAL AND TECHNICAL REQUIREMENT
The elements above illustrate the elements that are integrated into the station solution.

Figure 5

ARTELIA | GOTTIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT

DESIGN MANUAL - STATIONS 2023-2024 011

4.9 Kerbstones

About kerbstones along Borgarlínan
For this is a significant detail choice in a street profile. It can help distinguish between the use of different lanes and establish the prioritization of different modes. But it is also an aesthetic element with a materiality that can add quality to the streetscape.

It is proposed to use four overall types of kerbs:
 • Pedestrian paths / Close to buildings
 • Pedestrian paths / Street kerbstones
 • Pedestrian paths / Existing kerbstones
 • Street kerbstones / Existing kerbstones

allowing the kerbstones to be used in a way that is proposed to use the high-quality material stone kerbs along the pedestrian paths where they will have the most visual impact on the streetscape.

In the city centre it would be preferred to use the existing kerbstones and supplement with new kerbstones where needed. For the rest of Line 1 it is recommended to use new material kerbstones such as granite which has the look of a traditional kerbstones.

The material stones are more durable than concrete and more sustainable in production. However, the cost also needs to be balanced. In the preliminary design phase this balance between cost, durability, sustainability and aesthetics has been investigated and the most recommended solution is within the budget and will provide a good quality design prioritizing the parts of the streetscape that are most visible to users.

Further information is presented in the material catalogue from chapter 4.18.

Figure 17

ARTELIA | GOTTIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT

DESIGN MANUAL - LANDSCAPE July 2024 011-015

Design family | elements

Design elements Functional requirements

Technical solution
The technical solution is an essential element of a platform that includes both structure and lighting technology.

Figure 18

Technical solution
The technical solution is an essential element of a platform that includes both structure and lighting technology.

Figure 19

ARTELIA | GOTTIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT

DESIGN MANUAL - STATIONS 2023-2024 012

DRAFT

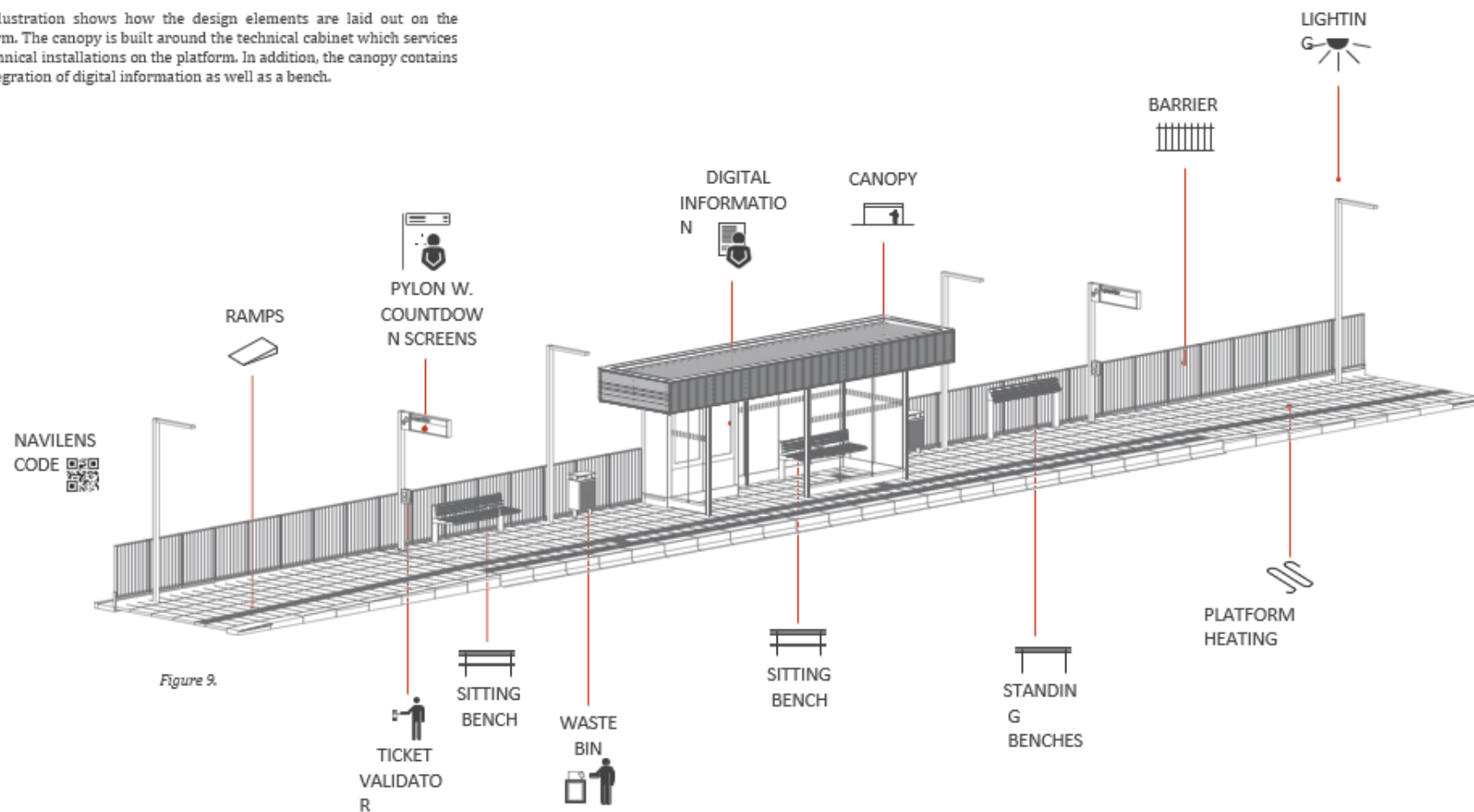


Fig. 135 - View of Borgarlínan corridor and station. Layout of station canopies have changed since the visualisation was made.

Design family | elements

Design elements overview

The illustration shows how the design elements are laid out on the platform. The canopy is built around the technical cabinet which services all technical installations on the platform. In addition, the canopy contains an integration of digital information as well as a bench.



Station Design

Colours and materials



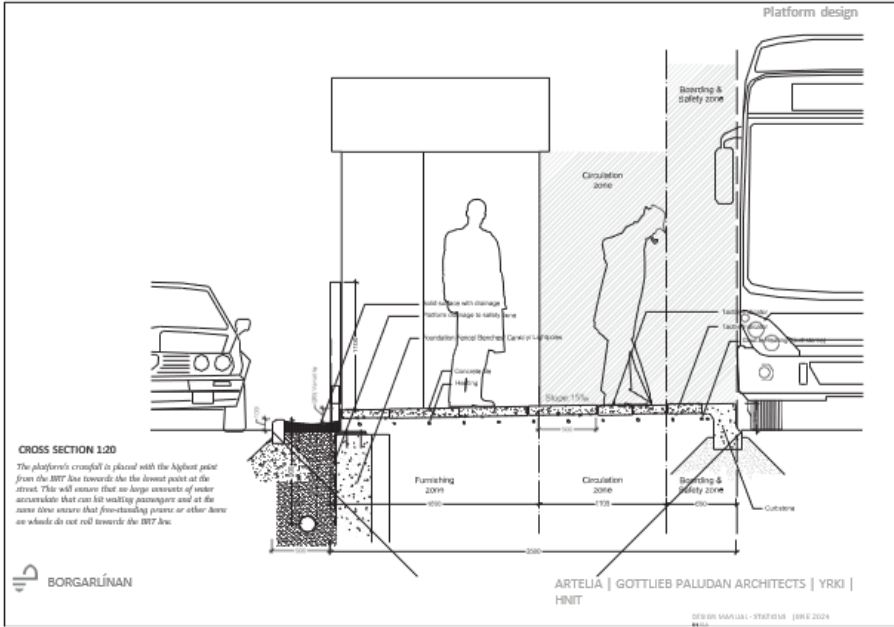
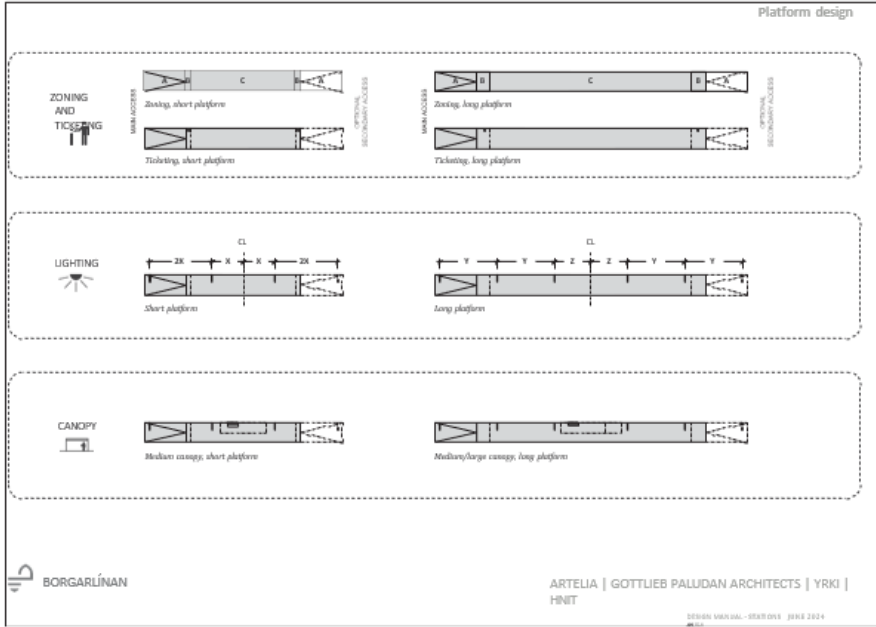
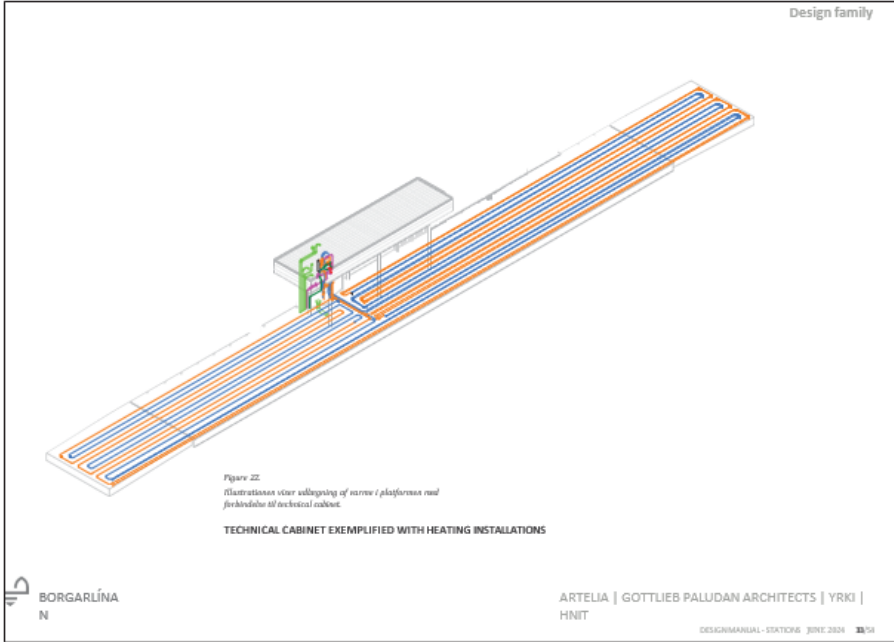
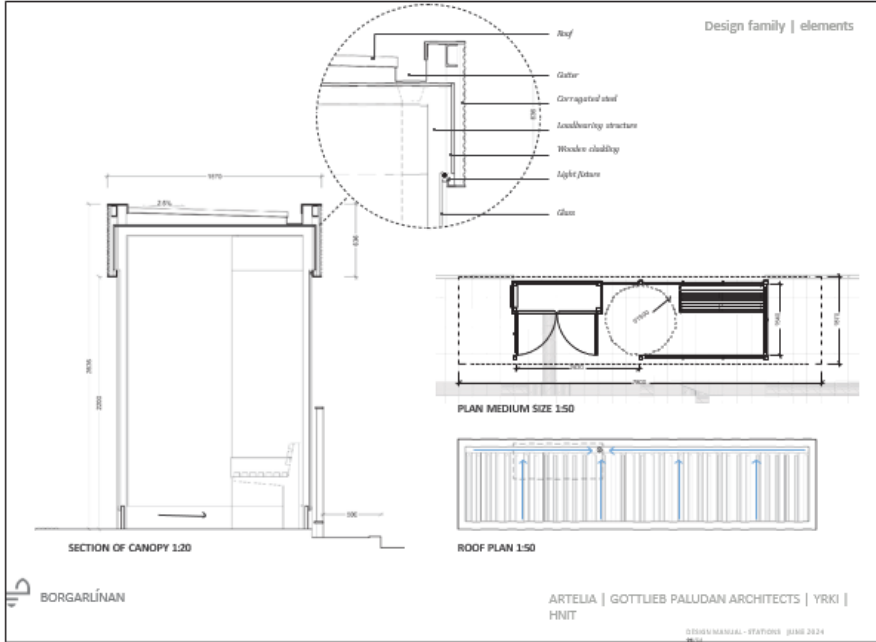
- Orange
- Galvanised steel
- Wood
- Stainless steel
- Warm "Sienna" Pavement
- Dark brown tactiles
- Graphics











Platform design

Platform | materials and colours

The platform pavement choice is based on preliminary analysis and investigations of relevant manufacturers. The focus has been on daily operation and durability as well as an aesthetic coherence between the platform surface, the station design elements and the choices made in the landscape project.

The paving is used day and night in all kinds of weather. As passenger safety is high priority a high level of slip resistance is paramount to the design choices.

Preliminary investigations have led to a concrete tile in a 'stone' look, with the appearance of a light-colored sandstone. The surface could either have an aggregate of visible stones or a relatively large size or be an industrially manufactured brushed surface.

The next phase of the project will go deeper into these details and coordinate further with the landscape project.

The tactile paving tile is made of fibre concrete in a grey-brown color to contrast with the rest of the paving. Form, dimensions and colour comply with the applicable standards in the field.

Figure 35

ARTELIA | GOTTUEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKJ | HNT

BORGARLÍNAN

24/04

DRÖN MARGALD - STATION 2019-2024

Platform design

Platform | Technical

Build-up method

In deciding the strategy for the platform build-up, several factors were considered. These factors include design, construction and cost.

The design factors considered for each option focus on the visual identity and the life-cycle of the material. The investigation aimed at determining how long the visual identity will last.

The construction factors considered include the on-site construction time needed for each build-up and the need for repairs over time caused by wear and tear or possible construction errors.

Electricity and water

In-ground cable ducts are laid along the platform for the electrical installations. This water and cleaning water is led off over the rear edge of the platform to the safety area between the platform and the street eliminating costly drainage on the platform build.

Heating and safety

The ground cross-section of the platform on the next page shows the distribution of the platform from SET lane to street/bicycle path or pedestrian roadway.

The platform is located to ensure simple and safe operation, offering optimal comfort for travellers. The heating layout ensures the platform to be heated from the front edge at the rear edge of the integrating elements to the platform.

The platform such as heating station elements requiring electricity like lighting poles and ticket validator.

The rearward slope ensures that e.g. people do not accidentally roll towards the SET lane.

ELECTRICITY

Figure 36

WATER

Figure 37

ARTELIA | GOTTUEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKJ | HNT

BORGARLÍNAN

24/04

DRÖN MARGALD - STATION 2019-2024

Design family

Fence

The fence is considered a transitional element between the raw landscape and the floor platform. The polished surface of the fence therefore appears with a relatively raw surface character, while the joints and silhouette of the fence convey the floor detailing used on the platform and on all other design elements. Fences are selected based on the traffic conditions along the back of the platform.

The fence has a rotated fence structure. From one side, the rotated fence structure allows light to penetrate so that the fence does not become a solid visual barrier. Seen from the opposite side, the fence is closed to block water from splashing onto the platform and walking passengers. This is the appropriate fence where a car lane runs along the back of the platform. The exact angle of the slats must be tested, defined and detailed in the next phase.

If a larger square or a pedestrian path is immediately adjacent to the platform, the ground can be omitted altogether, so that the square and surface appear as a unified and integrated whole.

All fences are made as 900mm spaced modules, ready to be mounted on the platform's longitudinal foundation. The height is approx. 1100mm.

Waste bin

Waste bins are installed at all stations. The volume and functionality will be defined in the next phase in co-operation with a future operating company and the operating staff. The bins have the same powder coated surface as the steel of the canopy's column structure, i.e. a light brown/grey colour. The design follows the same principle as the canopy, with corrugated steel surfaces separated at the sides by sheet steel. The waste bins are mounted on the longitudinal platform foundation.

Light post

The platform are illuminated by short light poles whose design is a natural part of the design family. Like other design elements, they are powder coated in a light brown/grey colour. The shape of the pole should be regular and can be developed on a special landscape for Borgarlínan. It is the next phase it is decided to use a standard landscape. It is crucial that it is carefully selected to ensure not only the quality of light, but also the identity and integration of all the design elements.

approx. 1100mm

approx. 300mm

approx. 600mm

approx. 1100mm

ARTELIA | GOTTUEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKJ | HNT

BORGARLÍNAN

24/04

DRÖN MARGALD - STATION 2019-2024

Platform design

Platform | Station overview

All station elements are placed at specific locations on the platform in relation to the main entrance. This means that the overall layout of the stations is rotated on the opposite platform. Functionally, this is optimal, and at the same time it gives an overall, well-organized impression of the stations.

ROTATED PLATFORMS

Figure 38

Waiting is a complex located opposite of each other. The design and lighting concepts provide a safe user experience during all times of the day and night. Illustrations are preliminary sketches. They may therefore differ from the drawings in this manual.

Figure 39

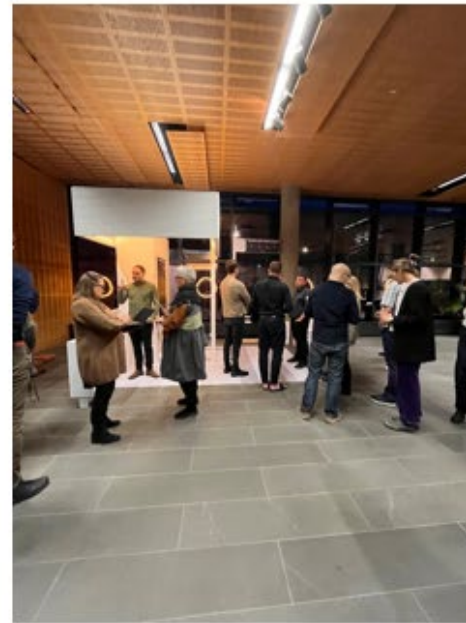
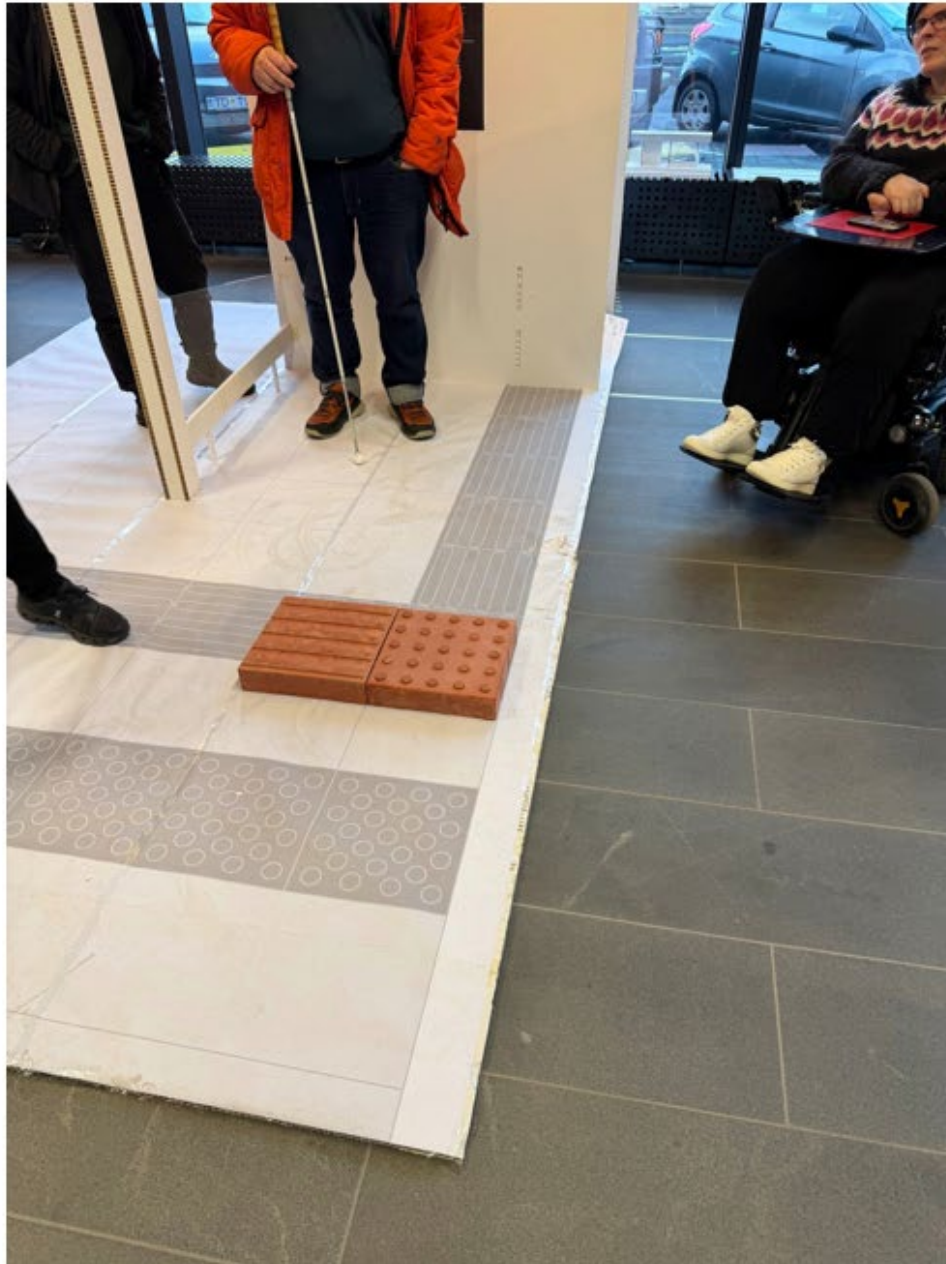
ARTELIA | GOTTUEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKJ | HNT

BORGARLÍNAN

24/04

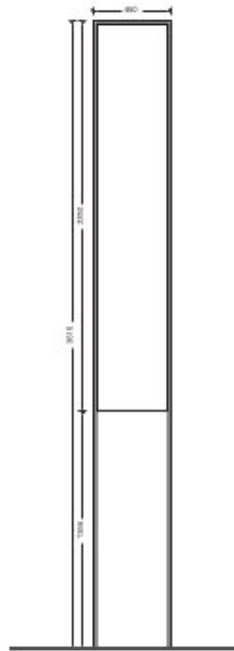
DRÖN MARGALD - STATION 2019-2024

BORGARLÍNAN | Stöðufundur og prófanir



Station Design

Pylon - current design preliminary stage

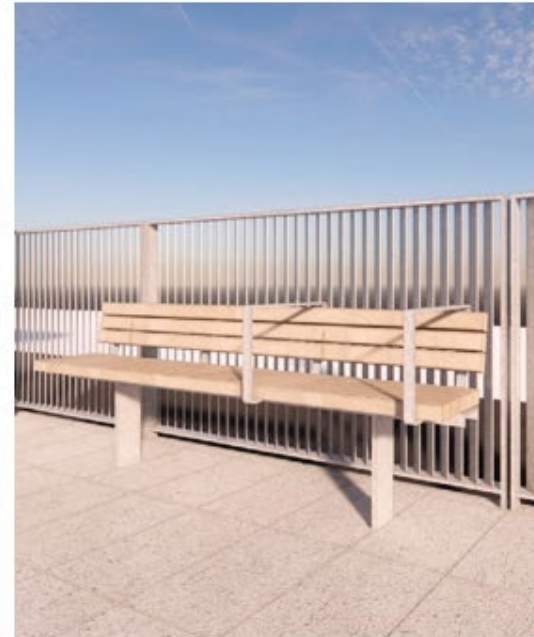
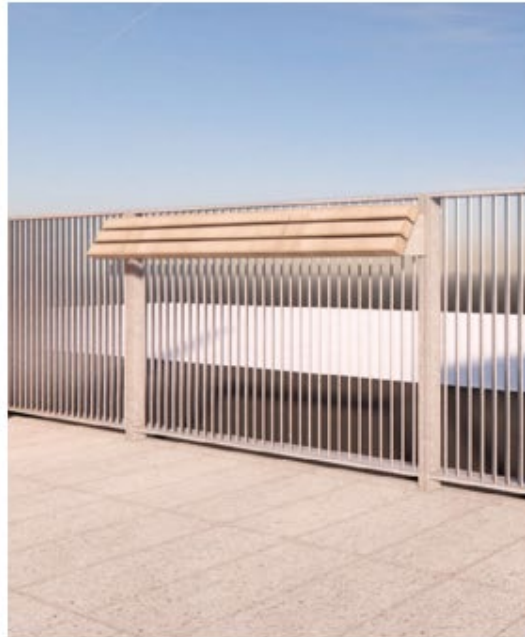
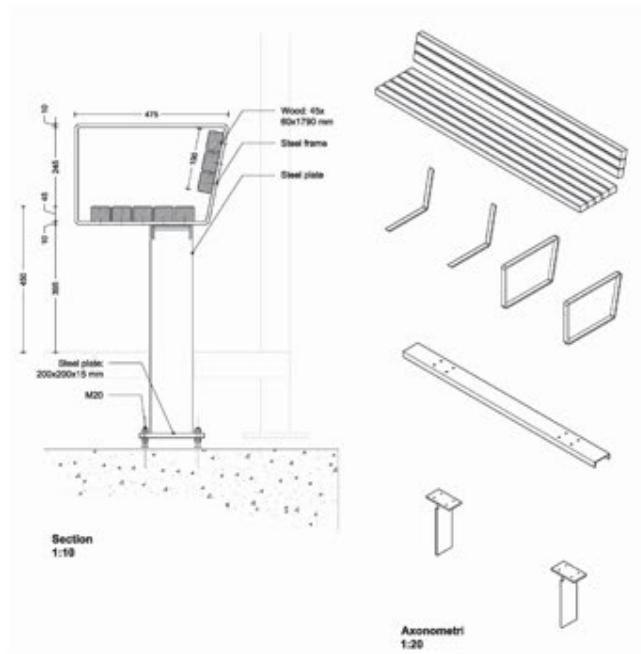


Clear distinction between passenger information and platform equipment



Station Design *Benches*

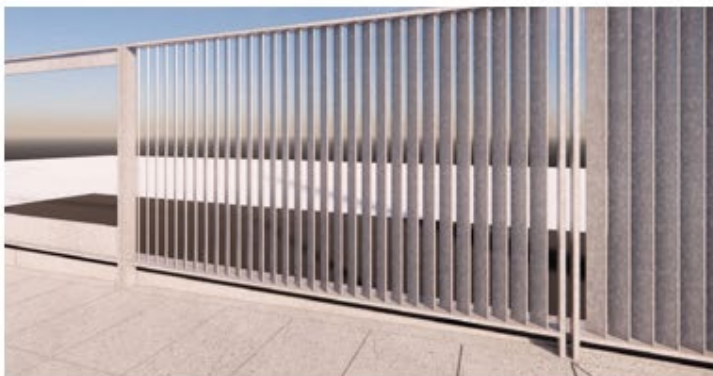
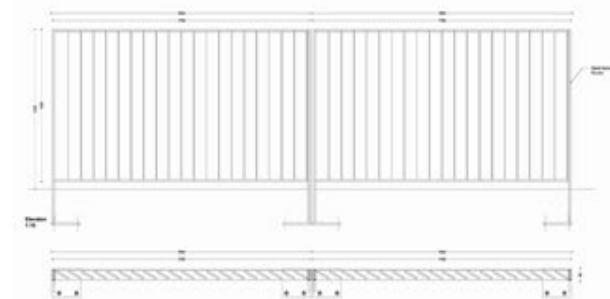
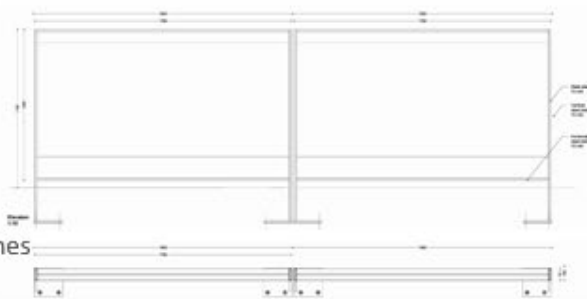
- Relationship between canopy cladding and benches
- Minimal design expression
- Friendly for the elderly and walking-impaired
- Designed for short stays

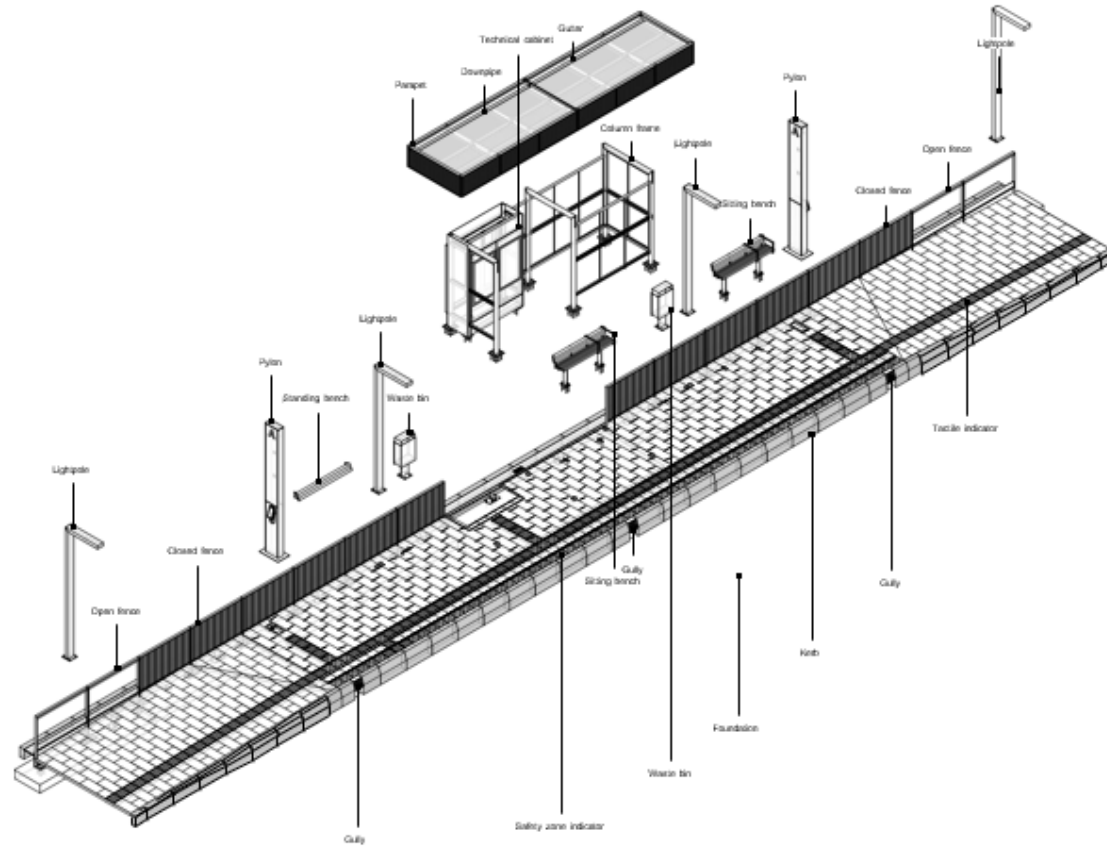


Station Design

Fences - Open / closed

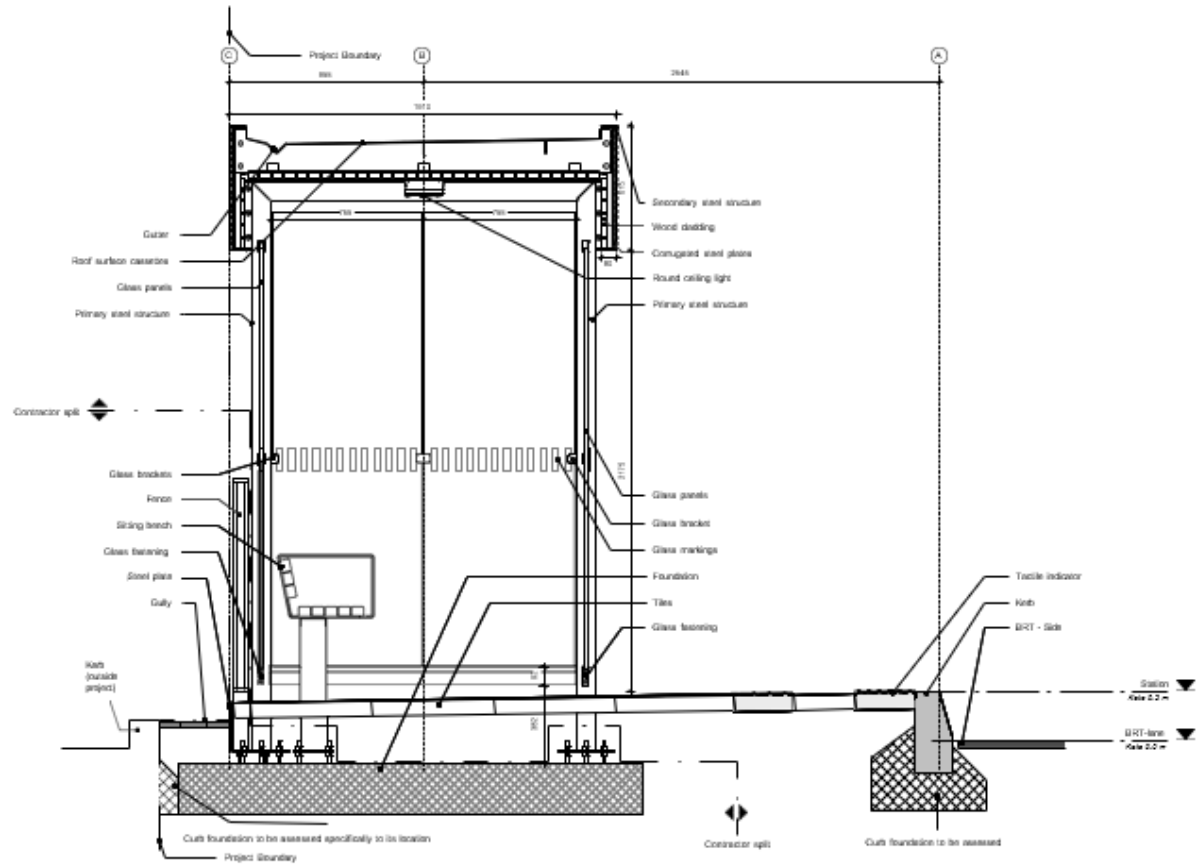
- module segments
- Open/ Closed version
- Inclined balusters against water splashes
- Galvanized steel





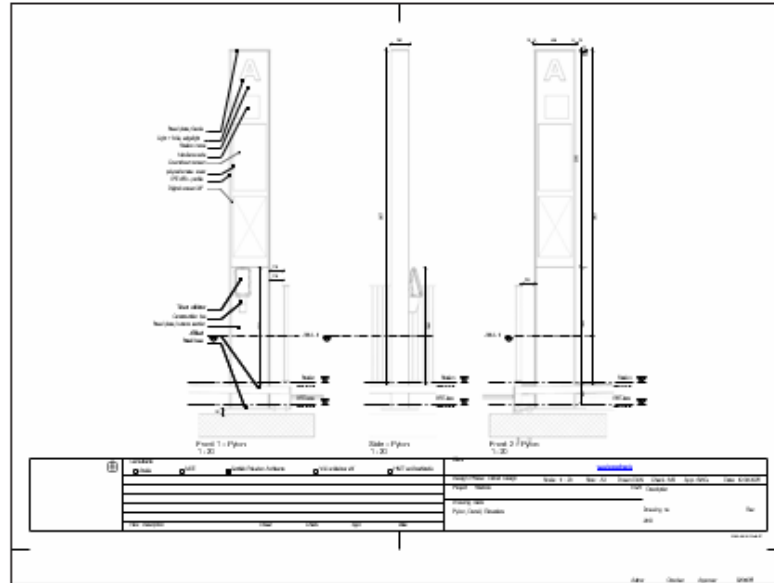
Exploded Isometric Drawing

	Consultants ☐ Arelia ☐ MOE ☒ Gordito Palsutan Ardiansa ☐ YUS ardiawan sif ☐ H-INT ardiandiansa					Client www.keragasan.id						
						Design Phase: Detail Design	Scale:	Size: A3	Drawn: DAN	Check: MS	Appr: SWG	Date: 12.03.2025
						Project	Stations	EGR Description				
						Drawing name						
						Exploded isometric drawing						
						Drawing no. 0101						
						Rev.						
Rev. Description		Drawn	Check	Appr.	Date							

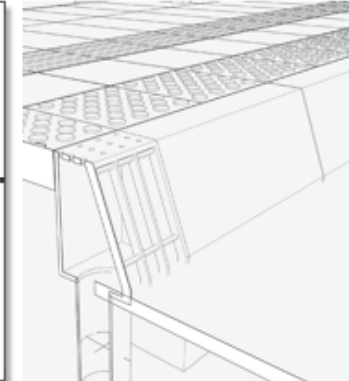
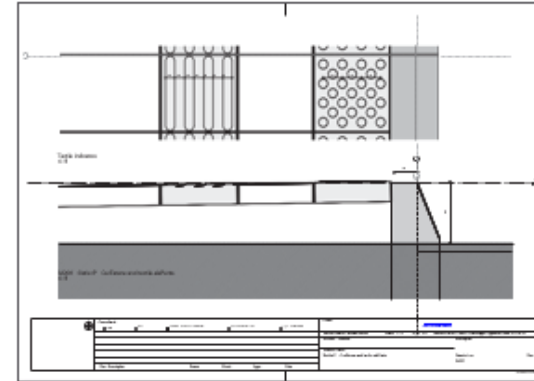


Cross section - Canopy / Roof / Bench
1:50

	☐ ☐ ☒ ☐ ☐	



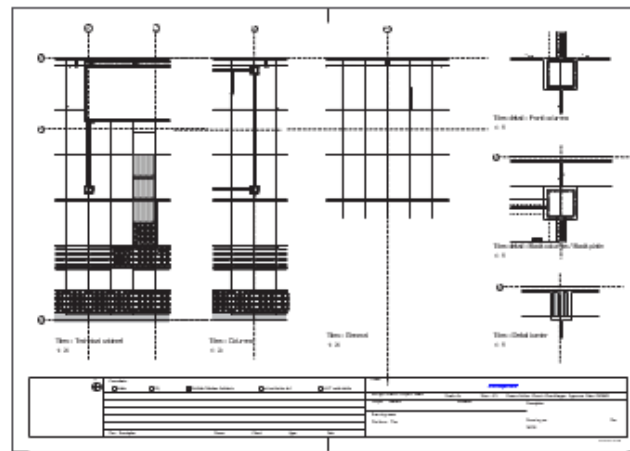
Station Design Curbstone and gullies



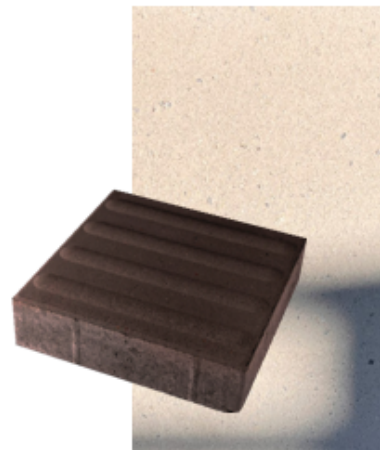
25th BORGARLÍNAN

ARTELIA | GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT

Station Design Pavement and tactiles



- 60x30 cm
- 30x30 cm
- Reference to landscape project



26th BORGARLÍNAN

ARTELIA | GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS | YRKI | HNIT



Socket
Heavy-duty steel, possibility to place other bottom-mounted solutions







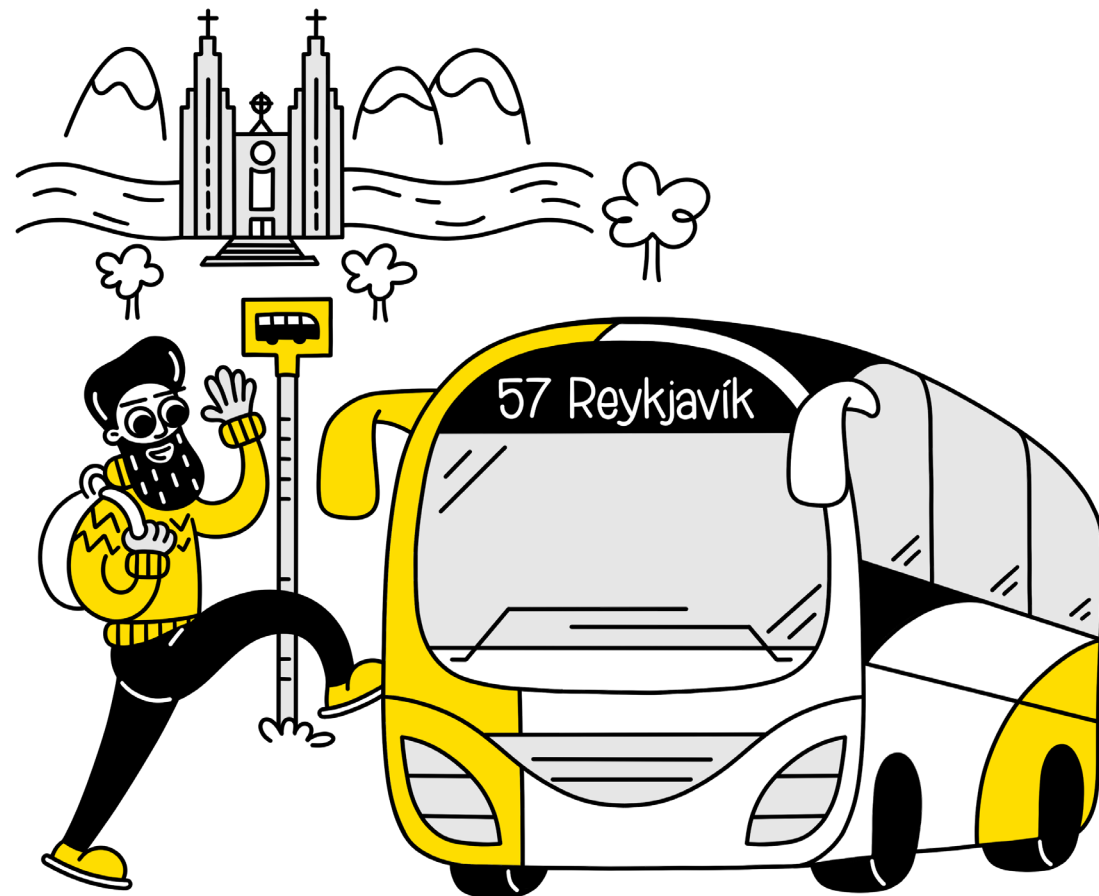




18. september 2025

Það er næs að taka strætó

Nýtt leiðarkerfi landsbyggðarvagna



- Hulda Rós Bjarnadóttir, sérfræðingur á deild almenningssamgangna hjá Vegagerðinni.
- Verkefnastjóri á endurhönnun leiðarkerfis landsbyggðarvagna.
- Vegagerðin rekur og hefur umsjón með landsbyggðarvögnum.
- Nýir útboðssamningar frá og með 1. janúar 2026
- ...og nýtt leiðarkerfi
 - Suðurnes / Suðurland / Vestur- og Norðurland / Norður- og Norðausturland

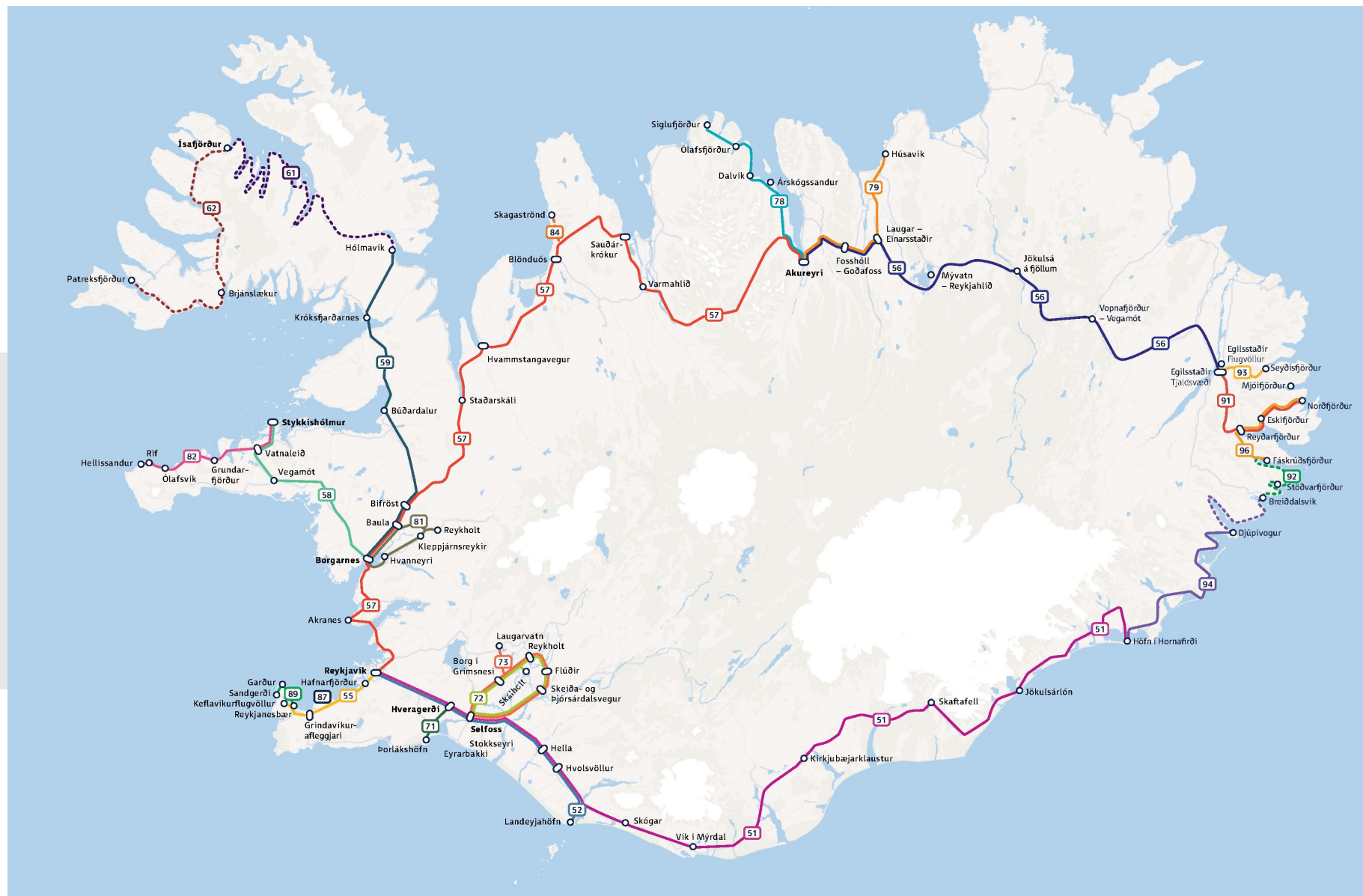


Leiðarkerfið 1. janúar 2026

Aksturleiðir heilsárs
→ 26

Akstursleiðir sumar
→ 2

Sambættur akstur
→ 4



Breytingar, af hverju?

- Samræma og jafna tíðni akstursleiða á suðvesturhorninu.
- Gera vinnu- og skólasóknarsvæði ekki háð akstursleiðum sem einnig sinna lengri leggjum.
 - Akstursleiðir verða áreiðanlegri, bæði styttri og lengri leggir.
 - Og langferðir verða sjálfstæðir leggir (Akureyrarvagninn hættir t.d. akstri inn á Akranes).
- Innleiðing orkuskipta í vagnaflota landsbyggðarvagna.
 - Flestir vagnar á Suðurlandi verða rafmagnsknúnir í nýja leiðarkerfinu.

Akstursleiðir inn á suðvesturhornið

- Leið 50
→ Borgarnes-Akranes-Reykjavík

Leið 51

→ Selfoss-Hveragerði-Reykjavík

Leið 55

→ Keflavíkurflugvöllur-Reykjanesbær-Reykjavík



Availability

- Tíðni akstursleiða á suðvesturhorninu samræmd.
- Áhersla breytinga á vinnu- og skólasókn notenda.
 - Fjöldi morgunferða milli kl.7:00-10:00 a.m.k. 2 ferðir í hvora akstursátt.
 - Fjöldi síðdegisferða milli kl.15:00-18:30 verða 4 ferðir í hvora akstursátt.

Accessibility

- Tengjast innanbæjarkerfi þar sem það er til staðar
- Flestir vagnar staðsettir utan höfuðborgarsvæðisins til að auka áreiðnaleika óháð veðurfari.
- Veðurþolnar og einfaldar hjólagrindur á öllum vögnum.



Affordability

- Landsbyggðarvagnar eru valmöguleiki.
- Gæðatími á leið í og úr vinnu og/eða skóla.
 - Hægt að nota tímann í vagninum að vinna, hlusta á hljóðbækur, lesa, læra...
 - Þægilegir og rúmgóðir vagnar.
- Tækifærisstundir, í stað þess að láta skutla og sækja, taka strætó.
- Snýst ekki um að vera bíllaus heldur að auka fjölbreytni.









Það er næs að ferðast með strætó...

Takk fyrir



ÁFRAM GAKK

GÖNGUVÆN BORG

REBEKKA GUÐMUNDSDÓTTIR
DEILD BORGARHÖNNUNAR

UMHVERFIS- OG SKIPULAGSSVIÐ
REYKJAVÍKURBORGAR

SAMGÖNGUVÍKA 18. SEPTEMBER 2025



HVAÐ ER GÖNGUVÆN BORG?

Gönguvæn borg er borg þar sem byggðin sjálf, umhverfi hennar og áskýnd, skipulag og samgöngur gera það þægilegt, öruggt og aðlaðandi að ferðast um fótgangandi!



ÞÆTTIR SEM HAFNA ÁHRIF Á AUKIÐ GÖNGUVÆNI

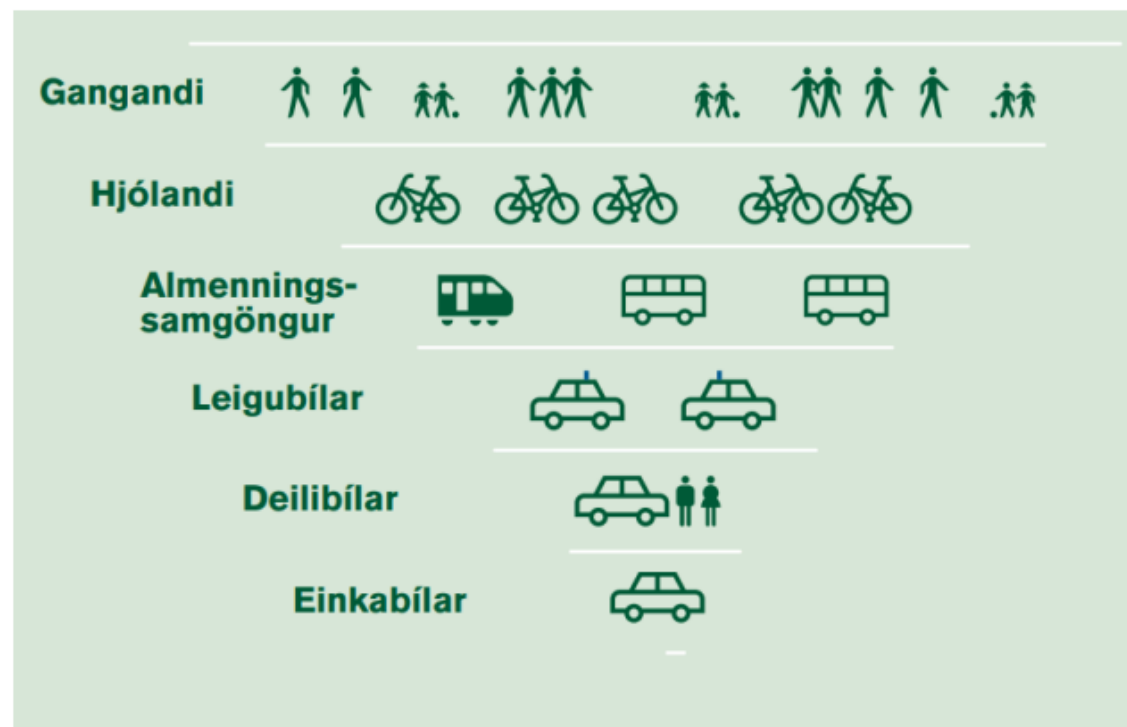


- Stuttar vegalengdir
- Bætt landnotkun
- Blönduð byggð
- Góðir og öryggir göngufletir og þveranir
- Góðar tengingar og þétt net stíga
- Öruggt umhverfi að fara um
- Áhugavert og gróðursælt umhverfi
- Gott aðgengi að almenningssamgöngum



AÐALSKIPULAG REYKJAVÍKUR 2040

- Markmiðið er að skapa heildstæðari og þéttari byggð og nýta þar með betur land og fjárfestingar í gatna- og veitukerfum..
- Dagleg verslun og þjónusta séu í sem mestri nálægð við íbúana og fólk þurfi ekki bifreið til að sækja nærbjónustu innan hverfisins
- Borgarumhverfi þar sem forgangsraðað er í þágu gangandi vegfaranda og notenda almenningsamgangna.

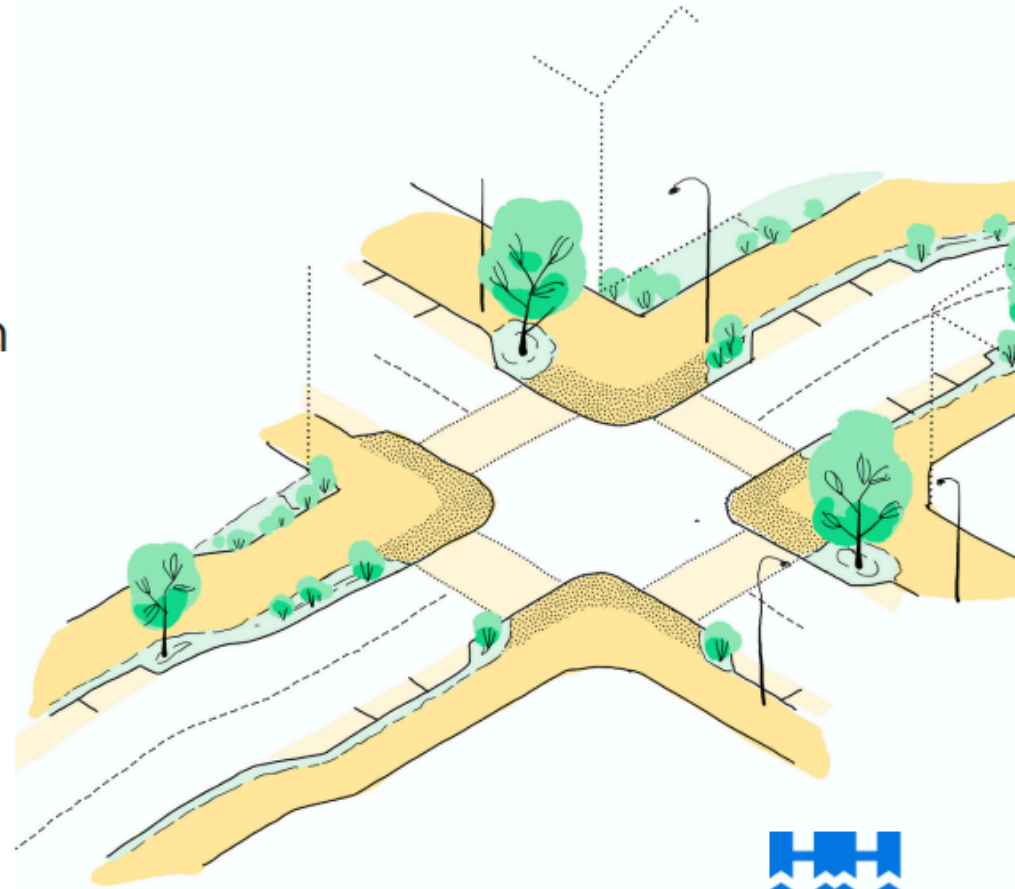


BORG FYRIR FÓLK

Með því að skipuleggja markvisst borgina fyrir **fólk**, sköpum við gönguvænni borg.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1962-1983 byggðist grunnurinn að skipulaginu í Reykjavík á mjög bílmiðað umhverfi. Að komast á milli staða á bíl var í fyrsta forgangi.

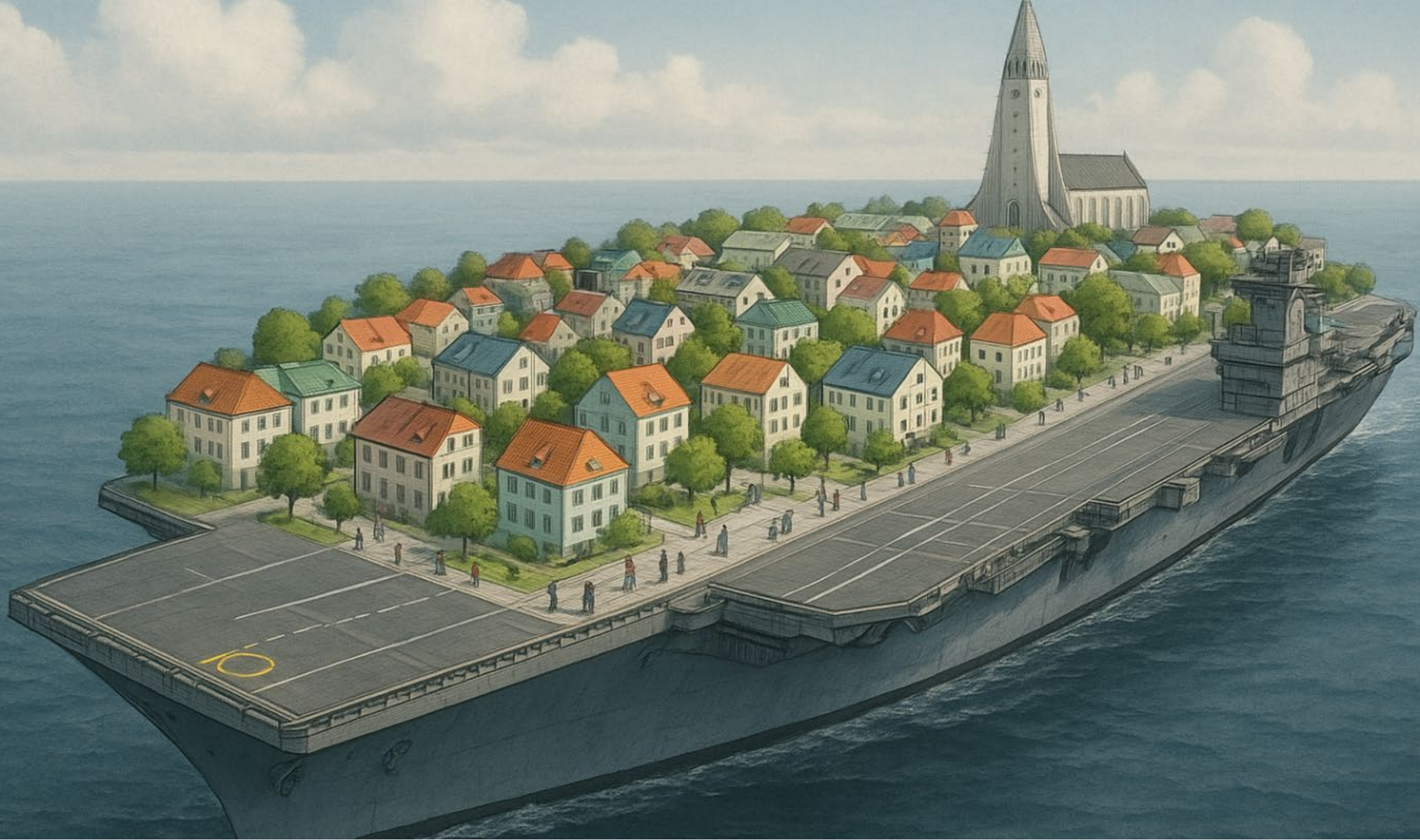
Við erum á þeirri vegferð að auka jafnvægið í vali á fararmátum, eins og svo margar aðrar borgir í heiminum og það er ástæða fyrir því!



REYKJAVÍK

- Er töluvert á eftir öðrum nágrannaborgum í gönguvæni, en hún er á góðri leið!
- Stórum breytingum fylgja vaxtaverkir, Reykjavík er að móta sig við sitt nýja sjálf sem lífsgæðaborg fyrir öll.
- Við þurfum að sýna henni þolinmæði og treysta ferlinu.





NEW YORK



LONDON



PARIS



BERLÍN



KOLEFNISHLUTLAUS BORG 2030

- Við þurfum að draga úr gróðurhúsalofttegundum
- Stærsti valdur gróðurhúsalofttegunda í Reykjavík eru vegasamgöngur og þá einna helst í gegnum notkun einkabílsins.



ÍSLAND SKRIFAÐI UNDIR PARÍSARSÁTTMÁLANN ÁRIÐ
2015 EN HANN GENGUR ÚT Á ÞAÐ AÐ HALDA
HLÝNUN JARÐAR INNAN 1,5°C.













BORGARHÖNNUNARSTEFNA REYKJAVÍKUR

- Ekki hefbundin stefna.
Byggð á WHAT/WHY/HOW
og er því einnig fræðandi
og upplýsandi rit.
- Fjallar í megindráttum um
gæði borgarrýmis og
byggðar og hvernig
byggðin mótar umhverfið
okkar.
- Hún tekur m.a. á efnislegum
gæðum borgarrýmisins,
rýmismyndun, gróðri og
gæðum dvalarsvæða.
- Kröfur eru settar á að auka
gæða og fjölbreytni
byggðarinnar og hvernig
byggingar geti tengst
borgarrýminu á betri hátt.



MANNLEGUR MÆLIKVARÐI

- Sterkur grunnur að gönguvænu umhverfi!

Mannleg hlutföll

Mannleg hlutföll vísa til þess að byggingar, götur og opin rými séu hönnuð með líkama og skynjun manneskjunnar sem viðmið. Þetta þýðir að byggingar þurfa að hafa skýra tengingu við upplifun úr augnhæð, með áherslu á byggingarhluta eins og glugga, hurðar og yfirborðsefni sem gera umhverfið aðgengilegt og þægilegt. Gönguleiðir og almenningssvæði skulu vera í hlutföllum sem stuðla að samskiptum og góðri upplifun þeirra sem þar eru á ferð.



UPPLIFUN

- Sterkur grunnur að gönguvænu umhverfi!

Borgin í augnhæð

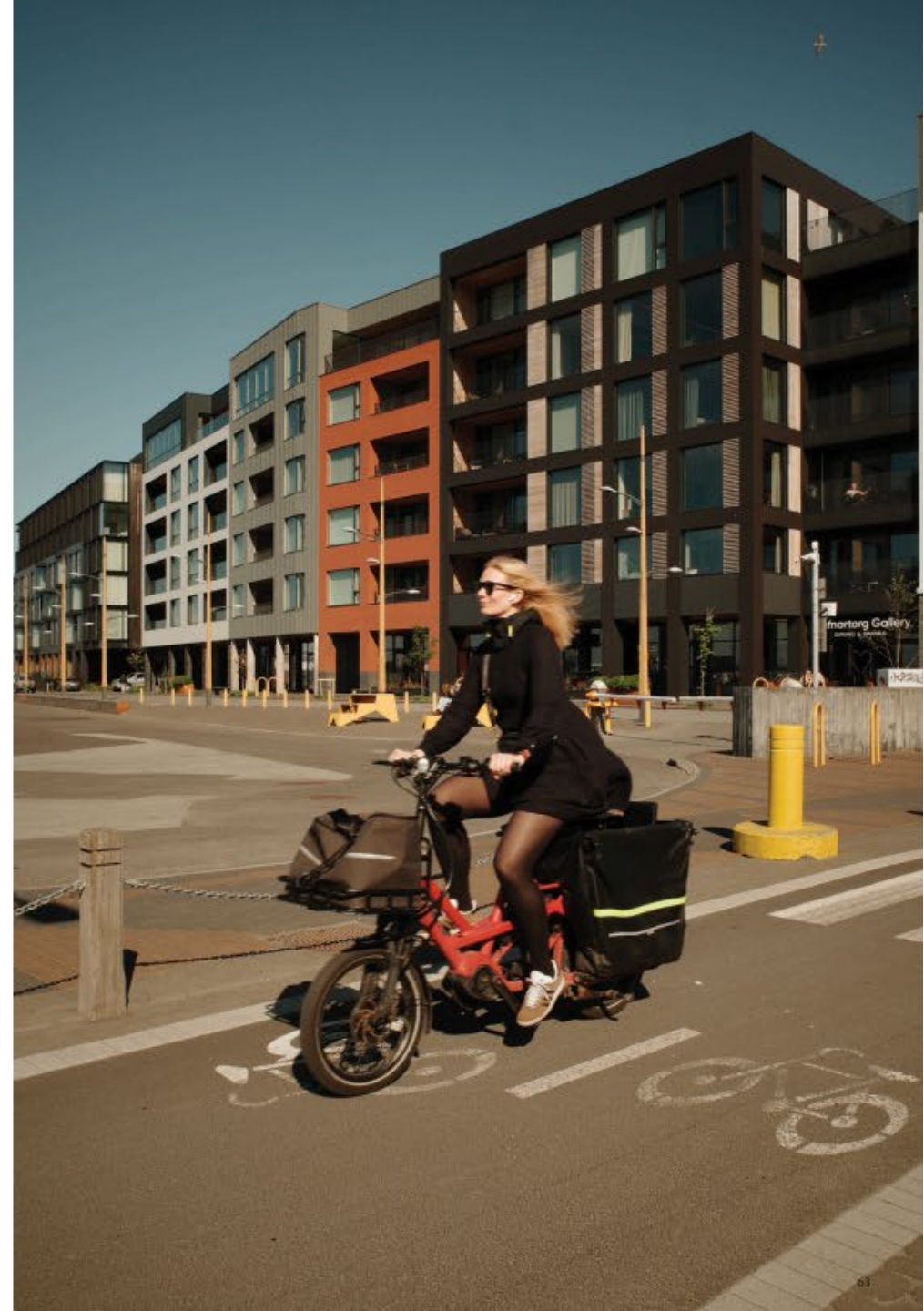
Við mótn borgarumhverfisins er lykilatriði að skoða hvernig byggðin birtist vegfarandanum úr augnhæð. Mikilvægt er að huga bæði að stærðarhlutföllum bygginga og því hvernig húsin tengjast gangstéttum og almenningsrýmum frá götu og upp á þak, til að tryggja fjölbreytta og aðlaðandi upplifun.

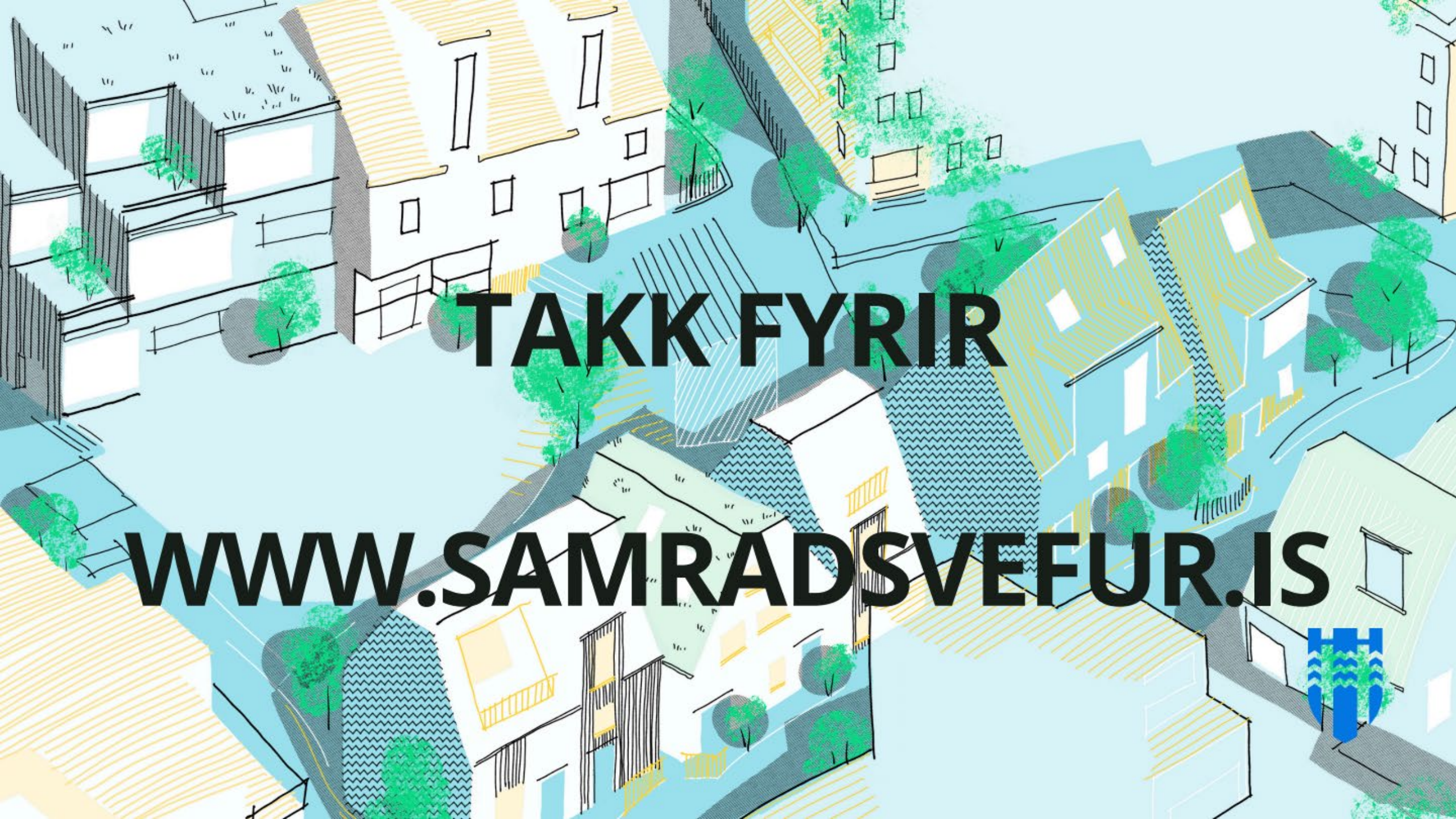


VIÐ ERUM ÖLL SAMAN Í ÞESSU

Ein getum við ekki skapað gönguvænni
og betri borg!

En saman getum við það. Og byggjum
frábæra lífsgæðaborg til framtíðar, fyrir
okkur og framtíðar íbúa hennar með
þolinmæði og traust að vopni! Reykjavík
er á réttri leið.





TAKK FYRIR

WWW.SAMRADSVEFUR.IS



Drög að stefnu stjórnvalda um virka vegfarendur

Sigrún Helga Lund, prófessor og form. starfshóps



Reykjavík



Vegagerðin



BETRI SAMGÖNGUR



18. september 2025

Starfshópur um stefnu fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki



Stefna fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki – *tillögur starfshóps*

Hvað eru virkir ferðamátar?

Virkir ferðamátar eru samgöngumátar sem byggja á líkamlegri hreyfingu og krefjast ekki vélarafls. Þeir fela aðallega í sér göngu og hjólreiðar, en geta einnig náð yfir hlaup t.d.

Almenningssamgöngur teljast til virkra ferðamáta því yfirleitt fela þær einnig í sér göngu

Smáfarartæki teljast ekki til virkra ferðamáta þar sem þau eru knúin af vélarafli.



Víðtækt samstarf við hagsmunaaðila

Starfshópur:

Sigrún Helga Lund prófessor við HÍ

Hrefna Hallgrímsdóttir, IRN

Gunnar Geir Gunnarsson,
Samgöngustofu

Bryndís Friðriksdóttir, Vegagerðinni

Katrín Halldórsdóttir, Betri samgöngum

Haukur Eggertsson, Landssamtökum
hjólreiðamanna

Dóra Björt Guðjónsdóttir, Sambandi
Íslenskra sveitarfélaga

Samráðsaðilar:

Fulltrúi fyrirtækja í útleigu
smáfarartækja

ÖBÍ

Heimili og skóli

Fulltrúi atvinnuökumanna/FÍB

Samtök atvinnulífsins

Bronwen Thornton, Walk 21 foundation.

Lögreglan

Við leggjum til eftirfarandi framtíðarsýn

Ísland er samfélag sem styður við fjölbreytta ferðamáta.

Öruggir innviðir fyrir gangandi, hjólandi og smáfarartæki veita raunhæft valfrelsi um fjölbreytta samgöngukosti.

Umhverfi virkra ferðamáta er aðlaðandi og aðgengilegt, allt árið um kring.

Þrjú meginmarkmið:



Öryggi – fækka slysum á óvörðum vegfarendum.



Aðgengi – auka aðgengi allra að fjölbreyttum samgöngukostum.



Skilningur – efla gagnkvæman skilning og virðingu á milli notenda ólíkra ferðamáta.

Fækkum slysum á óvörðum vegfarendum



- Fækka alvarlega slösuðum óvörðum vegfarendum um að lágmarki 5% á hverju ári.



- Fjöldi umferðarslysa á óvörnum börnum haldist sem næst núlli á hverju ári.



- Ökuhraði við grunnskóla, íþróttahús og frístundaheimili verði hvergi hærri en 30 km/klst árið 2030.

Aukum aðgengi allra að fjölbreyttum samgöngukostum



- Hlutfall þeirra sem velja virka ferðamáta sem aðalferðamáta til vinnu eða skóla hækki árlega um að lágmarki 1% til ársins 2030.



- Árið 2030 hafi öll sveitarfélög með yfir 1.000 íbúa samþykkt og innleitt áætlanir um innviði fyrir virka ferðamáta, þar á meðal hjólreiðaáætlanir og göngustígaáætlanir.



- Árið 2040 hjóli að minnsta kosti 13% íbúa á höfuðborgarsvæðinu til og frá vinnu eða skóla.



- Árið 2040 uppfylli a.m.k. 90% göngu- og hjólastíga hönnunarleiðbeiningar um aðgengi og a.m.k. 60% íbúa í þéttbýli hafi aðgang að öruggri aðstöðu fyrir hjól eða smáfarartæki við vinnustað.

Eflum gagnkvæman skilning og virðingu á milli notenda ólíkra ferðamáta



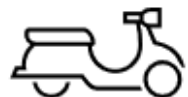
- Árið 2026 verði hrundið af stað fræðsluherferð um samspil ólíkra ferðamáta, með áherslu á gagnkvæma virðingu og öryggi.
- Á haustönn 2027 taki a.m.k. 60% framhaldsskóla þátt í „Hjólað í skólann“ áttakinu.
- Árið 2027 hafi verið gefnar út einfaldar og myndrænar leiðbeiningar um rétta notkun samgöngurýmis og þær innleiddar í fræðslu sveitarfélaga og Samgöngustofu.
- Árið 2028 hafi a.m.k. 80% opinberra vinnustaða innleitt samgöngustefnu byggða á samræmdu sniðmáti, með aðgerðum til að styðja við virka ferðamáta starfsmanna.



Ráðlagðar aðgerðir til að stuðla að
bættu umhverfi fyrir virka ferðamáta
og smáfarartæki

Aðgerðir til að auka öryggi (1/3)

Sérstök stefnumótun um smáfarartæki.



- Framkvæmd verði rannsókn þar sem notkun smáfarartækja er kortlögð ítarlega. Byggt á niðurstöðum rannsókna verði í framhaldinu skoðað hvort ástæða er til að mynda sérstaka stefnu um smáfarartæki og/eða endurskoða ákvæði umferðarlaga sem fjalla um notkun smáfarartækja.

Aukin aðgreining gangandi og hjólandi í stígakerfi.



- Unnið verði markvisst að aukinni aðgreiningu gangandi og hjólandi í stígakerfum sem og aðgreiningu þessara ferðamáta frá bílaumferð. Þetta er lykilaðgerð til að auka öryggi óvarinna vegfarenda, stuðla að bættu aðgengi að fjölbreyttum ferðamátum, bæta umferðarflæði og stuðla að jákvæðari upplifun allra vegfarenda.

Aðgerðir til að auka öryggi (2/3)



Unnið verði að lagalegri skilgreiningu grunnnets hjólastíga.

- Skoðaðar verði leiðir til að festa ábyrgð og framkvæmd við uppbyggingu stíga utan þéttbýlis í sessi, m.a. með lagabreytingum og skilgreiningu grunnnets hjólastíga.



Bættar gönguleiðir í kringum skóla og frístundasvæði.

- Framkvæmd verði greining á svæðum þar sem þörf er á úrbótum á göngu- og hjólaleiðum í grennd við skóla, íþróttamannvirki og frístundastarfsemi. Sérstök áhersla verði lögð á að tryggja skýrar hraðatakmarkanir, bætta lýsingu og hönnun gatna sem stuðlar að lækkun ökuhraða.

Aðgerðir til að auka öryggi (3/3)



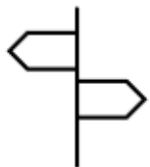
Lækkun ökuhraða í 30 km/klst á völdum stöðum í þéttbýli.

- Stefnt verði að markvissri lækkun ökuhraða á völdum stöðum í þéttbýli í 30 km/klst. Rannsóknir sýna að alvarlegum slysum á óvörðum vegfarendum fækkar þegar hraði ökutækja í þéttbýli er undir 30 km/klst.



- Samræming hönnunarviðmiða fyrir innviði fyrir gangandi, hjólandi og smáfarartæki.
- Breidd gatna verði endurskoðuð í leiðbeiningum til að endurspegla betur æskilegan ökuhraða innan hverfa. Hækkun göngupverana verði notuð í auknu mæli við endurgerð gatna til að auka öryggi gangandi, hjólandi og notenda smáfarartækja þegar við á.

Aðgerðir til að bæta aðgengi (1/3)



Samræmd og fagleg framkvæmd á hönnun og merkingum stíga

- Stuðlað verði að samræmdri notkun opinberra leiðbeininga og reglna um hönnun og merkingar stíga, hjáleiða og framkvæmdasvæða í öllum sveitarfélögum. Haldið verði fræðslunámskeið fyrir starfsfólk sveitarfélaga, hönnuði og verktaka þar sem lögð er áhersla á göngu- og hjólavæna hönnun. Útbúnað verði aðgengilegar samantektir úr leiðbeiningunum til að auðvelda notkun þeirra í framkvæmdum.



Auka vetrarþjónustu við innviði virkra ferðamáta og smáfarartækja.

- Skoðaðar verði leiðir til að styðja betur við notkun virkra ferðamáta og smáfarartækja yfir vetrartímann. Veita þarf sérstaka vetrarþjónustu, þar með talið reglulegan og skilvirkan snjómokstur og hálkuvarnir.

Aðgerðir til að bæta aðgengi (2/3)



Hagrænir hvatar til kaupa á reiðhjólum

- Hagrænir hvatar verði nýttir til stuðnings við kaup á reiðhjólum, svo sem endurgreiðslur eða niðurgreiðslur.



Markviss áætlanagerð og formfesting innviða fyrir virka ferðamáta

- Öll sveitarfélög verði hvött til að móta og innleiða heildstæðar áætlanir um innviði virkra ferðamáta, m.a. hjólreiða-, göngustíga- og umferðaröryggisáætlanir. Áhersla verði lögð á tengingar við skóla og frístundastarfsemi, viðhald og aðstöðu við byggingar, s.s. örugg og yfirbyggð hjólaskýli.

Aðgerðir til að bæta aðgengi (3/3)



Endurskoðun byggingareglugerðar

- Í samstarfi við viðeigandi aðila verði metið hvort ástæða sé til að endurskoða kröfur byggingareglugerðar um aðgengilega, örugga og aðlaðandi aðstöðu fyrir hjólreiðar, bæði innan og við byggingar, sérstaklega á vinnustöðum og í opinberum stofnunum.



Rannsókn á gönguvæni í Reykjavík

- Framkvæmd verði greining á gönguvæni í Reykjavík sem metur tengingar gönguleiða, gæði innviða, umferðaröryggi og aðgengi. Byggt verði á bæði staðbundnum gögnum og upplifun íbúa. Slík greining getur nýst við forgangsröðun aðgerða og verið fyrirmynd fyrir önnur sveitarfélög.

Aðgerðir til að auka gagnkvæman skilning (1/2)



Fræðsluherferð um samspil ólíkra ferðamáta.

- Farið verði í markvissar fræðsluherferðir um samspil gangandi, hjólandi og akandi vegfarenda. Herferðirnar verði unnar í samstarfi við hagaðila og byggðar á niðurstöðum rannsókna á viðhorfum almennings til virkra ferðamáta og áhrifum þeirra á samfélagið. Lögð verði áhersla á öryggi, gagnkvæma virðingu og ávinning fyrir heilsu og umhverfi.



„Hjólað í skólann“ – hjóltreiddaáttak á framhaldsskólastigi.

- Hafið verði áttak í samstarfi við menntayfirvöld og hagsmunaaðila sem hvetur nemendur í framhaldsskólum til að nýta hjóltreiddar sem samgöngumáta. Áhersla verði lögð á hvatningu, sýnileika og aðgengi, auk upplýsinga um öryggi og heilsufarslegan ávinning hreyfingar.

Aðgerðir til að auka gagnkvæman skilning (2/2)

Létt að gera rétt



- Þróaðar verði einfaldar og aðgengilegar leiðbeiningar fyrir starfsfólk sveitarfélaga, verktaka og almenning um hvar og hvernig megi leggja bílum og smáfarartækjum án þess að skapa hættu eða hindranir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Leiðbeiningarnar verði myndrænar og hnitmiðaðar og nýttar í fræðslu og upplýsingagjöf.



Samgöngustefna fyrir vinnustaði hins opinbera.

- Unnin verði samræmd samgöngustefna fyrir opinbera vinnustaði sem styður við notkun virkra ferðamáta og almenningssamgangna. Byggt verði á núverandi hvötum, s.s. samgöngustyrkjum og hjólavottun vinnustaða, og útbúið sniðmát sem vinnustaðir geta aðlagð og innleitt.



Lokaorð

Búið er að móta tillögu að heildstæðri stefnu stjórnvalda og aðgerðaáætlun um virka ferðamáta og smáfarartæki.

Tillögurnar byggja á alþjóðlegum fyrirmyndum og víðtæku samráði við hagaðila.

Tillögur hópsins verða hryggjarstykkið í nýrri heildarstefnu sem ráðherra hyggst leggja fram með formlegum hætti samhliða samgönguáætlun.

Lögð er áhersla á skýra ábyrgðarskiptingu og samhenta framkvæmd á milli ríkis og sveitarfélaga.



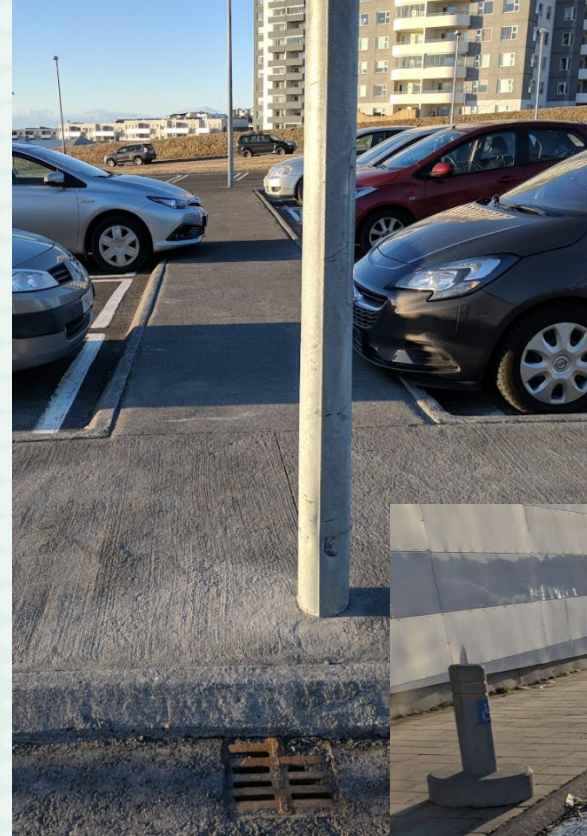
Aðgengi fyrir öll utandyra

18.09.2025

Berglind Hallgrímsdóttir
Samgönguverkfræðingur

Aðgengi allra

- Að geta komist að sjálfsdádum á milli staða
 - Gefur tækifæri til að vera hluti af og geta tekið þátt í samfélaginu
 - Minnkar einmanaleika, vanlíðan, eykur lífsgæði
- Óaðgengilegt umhverfi minnkar líkur á að geta
 - sótt vinnu, skóla, læknisþjónustu eða viðburði - sem dæmi



Hjorthol, R. (2013). Transport resources, mobility and unmet transport needs in old age. *Ageing & Society*, 33(7), 1190-1211.

Rantakokko, M., Iwarsson, S., Kauppinen, M., Leinonen, R., Heikkinen, E., & Rantanen, T. (2010). Quality of life and barriers in the urban outdoor environment in old age. *Journal of the American Geriatrics Society*, 58(11), 2154-2159.

Nordbakke, S., & Schwanen, T. (2015). Transport, unmet activity needs and wellbeing in later life: exploring the links. *Transportation*, 42(6), 1129-1151.

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now?. *Transport policy*, 20, 105-113.

Hverjir eru það?

- Horfum sérstaklega til gangandi
- Fjölbreyttasti vegfarendahópurinn
- Allir aldurshópar
 - Eldri
 - Börn
- Mismunandi geta/skerðingar
 - líkamlegar,
 - skynrænar,
 - vitsmunalegar
 - fólk með tímabundnar skerðingar
 - fólk með barnavagna/kerrur/ferðatöskur
- Þumalputtaregla
 - Hönnun með „viðkvæmasta“ einstaklinginn í huga er hönnun fyrir alla



Hverjir eru það?

- Eldra fólk sem dæmi
- Sífelld stækkandi hópur í samfélaginu
 - Þriðjungur Evrópubúa árið 2050
 - 2080 verða +65 ára fleiri en undir 18 ára
 - Elsti hlutinn (80+) eykst hraðast og í kringum 2035 verða þau fleiri en ungabörn
- Samfélagslega mikilvægt að þau geti
 - lifað sjálfstæðu lífi
 - búið sem lengst á eigin heimili

Hlutfall fatlaðs fólks af árgangi 1. janúar 2021



Hverjir eru það?

- Börn
- Upplifa takmarkanir á ferðafrelsi
 - Vilja ganga, hjóla í skólann
 - Bætir heilsu – börn hreyfa sig ekki nóg
 - Mikilvægt að þau læri að ferðast og komast leiða sinna að sjálfsdádum
 - Þau læri að notast við aðra fararmáta en bílinn
- Foreldrar upplifa hættu vegna umferðarinnar
 - Skutla
 - Skapa meiri umferð
 - Vítahringur



Hvað í umhverfinu hefur áhrif?

- Snjór/klaki/lauf/ sleipt yfirborð
- Of mjóir stígar
- Of hár umferðarhraði
- Of mikil umferð
- Misfellur í gangstéttum
- Háir kantsteinar
- Aðrir vegfarendahópar á stígum
- Stigar/tröppur
- Götugögn á gangstígum
- Fáir þverunarmöguleikar
- Stuttur tími til að fara yfir á grænu ljósi
- Skortur á upplýsingum eða upplýsingar eru ekki fyrir öll
- Léleg/ónóg lýsing
- Skortur á hvíldarmöguleikum
- Skortur á almenningssalernum
- Ekkert handrið við stiga/tröppur
- Ótti við glæpi
- Langar vegalengdir
- Tillitsleysi ökumanna og annarra vegfarenda



Frá upphafsstað



Leið að strætóstöð

Hindranir og öryggi



Kaup á miðum
Upplýsingar á staðnum



Hvildaraðstaða á
staðnum/leiðinni



Hæð inn í ökutæki
(tröppur)



Möguleikar á að
geyma hjól



Á ferð – í vagni og milli vagna

Framkoma bílstjóra og
farþega, fullur vagn



Aðstaða f. þjónustudýr

Aðstaða til hvíldar/geyma
tæki



Möguleikar á að hvílast, fara á
salerni og drykkjaraðstaða



Skiptingar milli fararmáta eða
milli vagna og rata/komast á
milli

Upplýsingar um aðgengi
Upplýsingar um skiptingar
Á nokkrum tungumálum



Að áfangastað

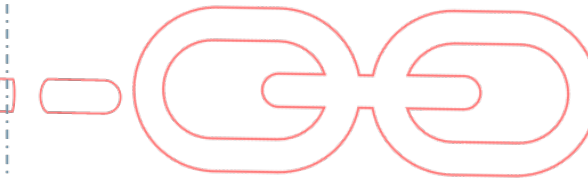
Hæð út úr
ökutæki (tröppur)



Rötun/rata frá
áfangastað



Möguleikar á að
geyma hjól



Aðstaða til að hvílast á
leiðinni/staðnum



Stigar og aðrir innviðir,
þveranir og öryggi



Í stóra samhenginu

Samhangandi leið
almenningsamganga
(e.seamless)

Hvað getum við gert?

- [Algild hönnun utandyra](#) – leiðbeiningar Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar
 - Unnar í samstarfi við ÖBÍ, Blindrafélagið og aðra hagsmunahópa
- Ekki bara „tikka í boxið“
 - Verður líka að vera nýtanlegt (e.usability)
 - Bekkur án hand-eða bakstuðnings nýtist ekki öllum
 - Renna framan við niðutekt eða bekk hindrar aðgang
 - Flókið munstur getur verið erfitt fyrir sjónskerta
 - O.fl.



Hönnun fyrir alla

Algild hönnun utandyra
2023
Vegagerðin, Reykjavíkurborg og VERKÍS

Leiðbeiningar

Hvaða áhrif hefur þetta?

- Aðgerðir í einu hverfi í bæ í suður Svíþjóð
- Áherslan á eldra fólk og þeirra upplifun
- Spurningalisti (2002)
- Aðgerðir gerðar í kjölfarið í samstarfi við íbúa
 - Einstefnugötur
 - Lækkaður hámarkshraði
 - Fleiri bekkir
 - Aðskilnaður gangandi og hjólandi
 - Kantsteinar teknir niður
 - Misfellur lagaðar
 - Breiðari gangstéttir
- Spurningalisti eftir aðgerðir (2006)

PUBLIKATION 2007:109



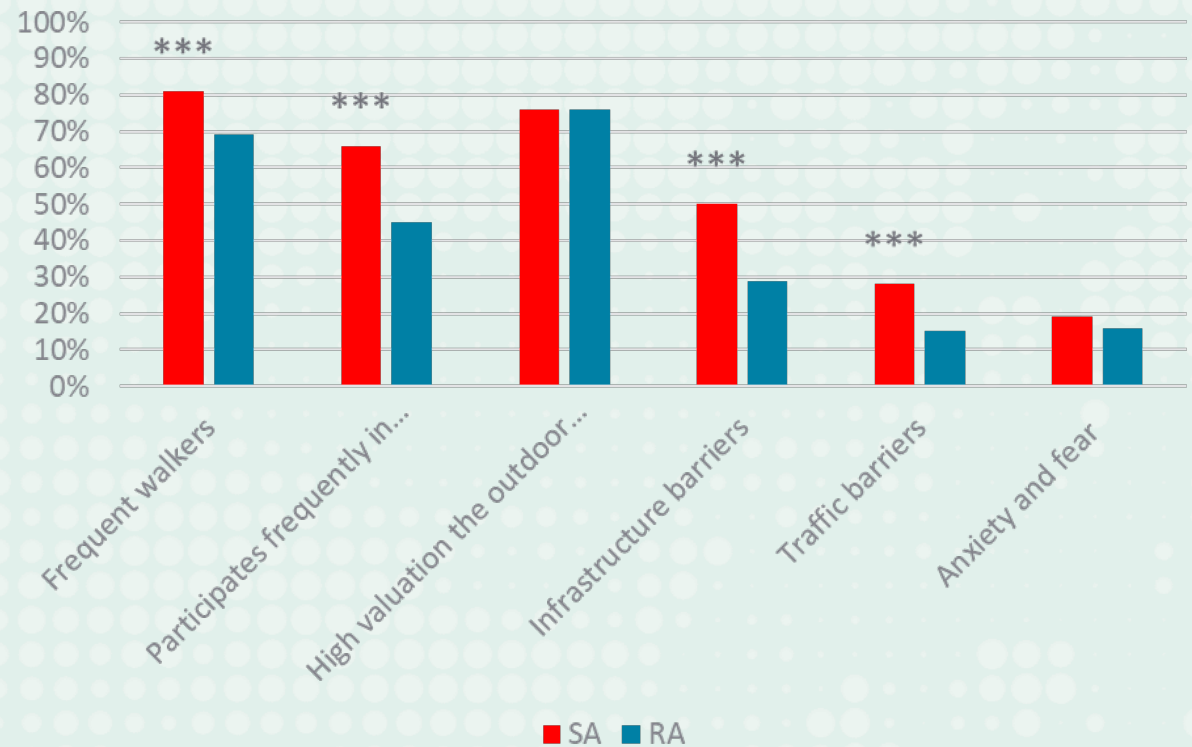
Tillgänglighet, säkerhet och trygghet för äldre i den lokala miljön

Demonstrationsprojekt "Kom så går vi"
Slutrapport

Agneta Ståhl & Susanne Iwarsson

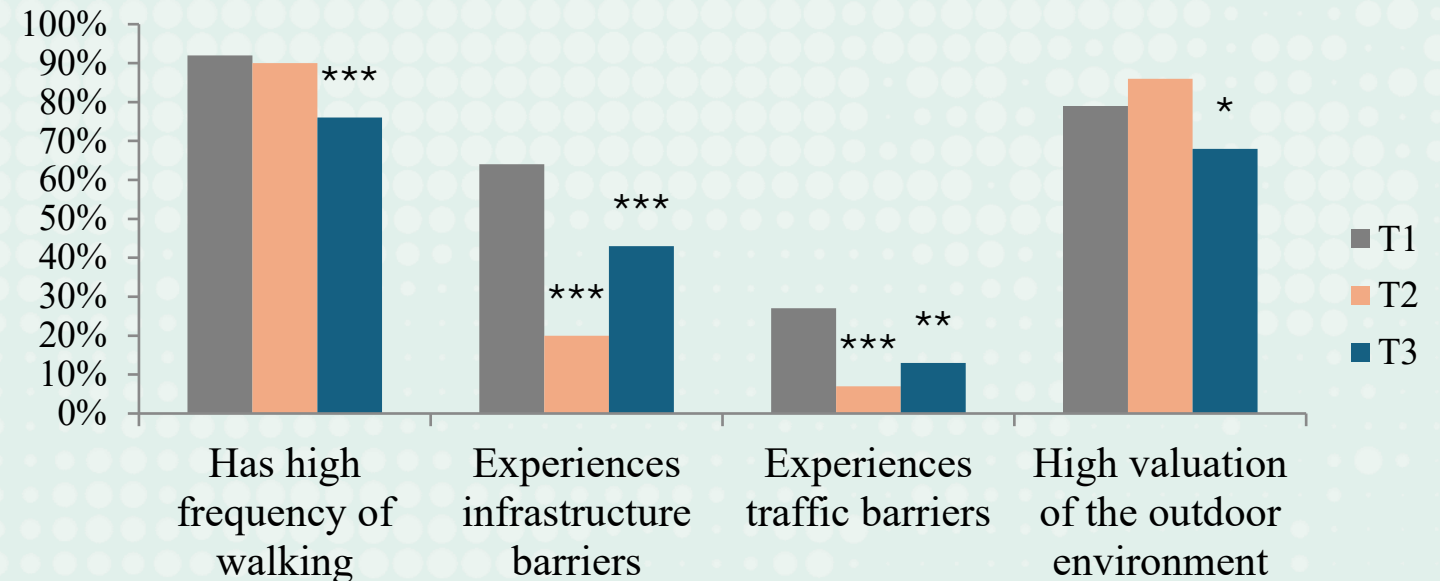
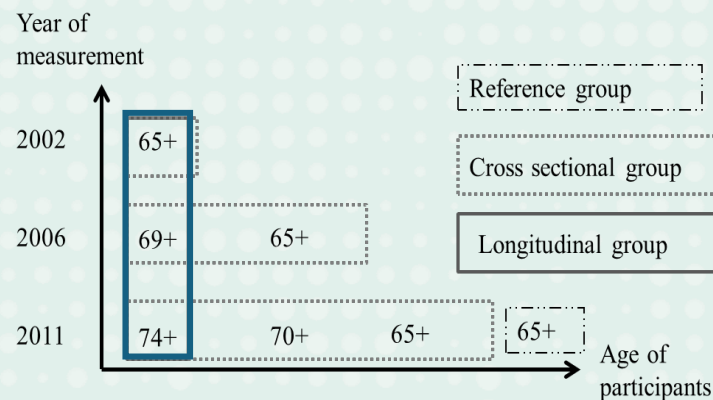
Samanburður milli hverfa

- Spurningalisti 5 árum eftir aðgerðir (2011) (SA)
 - Spurningalisti til annars hverfis (2011) (RA)
- SA ganga meira og taka meira þátt í samfélaginu
- Ganga meira => upplifa fleiri hindranir
- Íbúar í „Reference Area“ sem upplifðu sig við slæma heilsu og sem voru ekki með bíl til umráðu voru ekki eins líklegri til að taka þátt í samfélaginu



Níu árum eftir aðgerðir – sömu einstaklingar

- Ef horft er til hópsins sem var með í öllum könnunum
 - Heilsu hrakaði töluvert á milli ára
- Fólk sem notar göngugrind/staf (mobility aid) líklegri til að fara oftar út að ganga eftir breytingu en fyrir hana
- Upplifðu færri innviða og umferðar hindranir (traffic barriers) 9 árum síðar en í upphafi



Hvað lærðum við?

- Einfaldar breytingar í umhverfinu geta haft mikil áhrif
- Einstaklingar hafa möguleika á að lifa sjálfstæðara lífi –
 - Eldri hafa tækifæri á að lifa lengur á heimilinu sínu (age in place)
- Litlar breytingar geta bætt jöfnuð í samgöngukerfinu



Takk fyrir áheyrnina

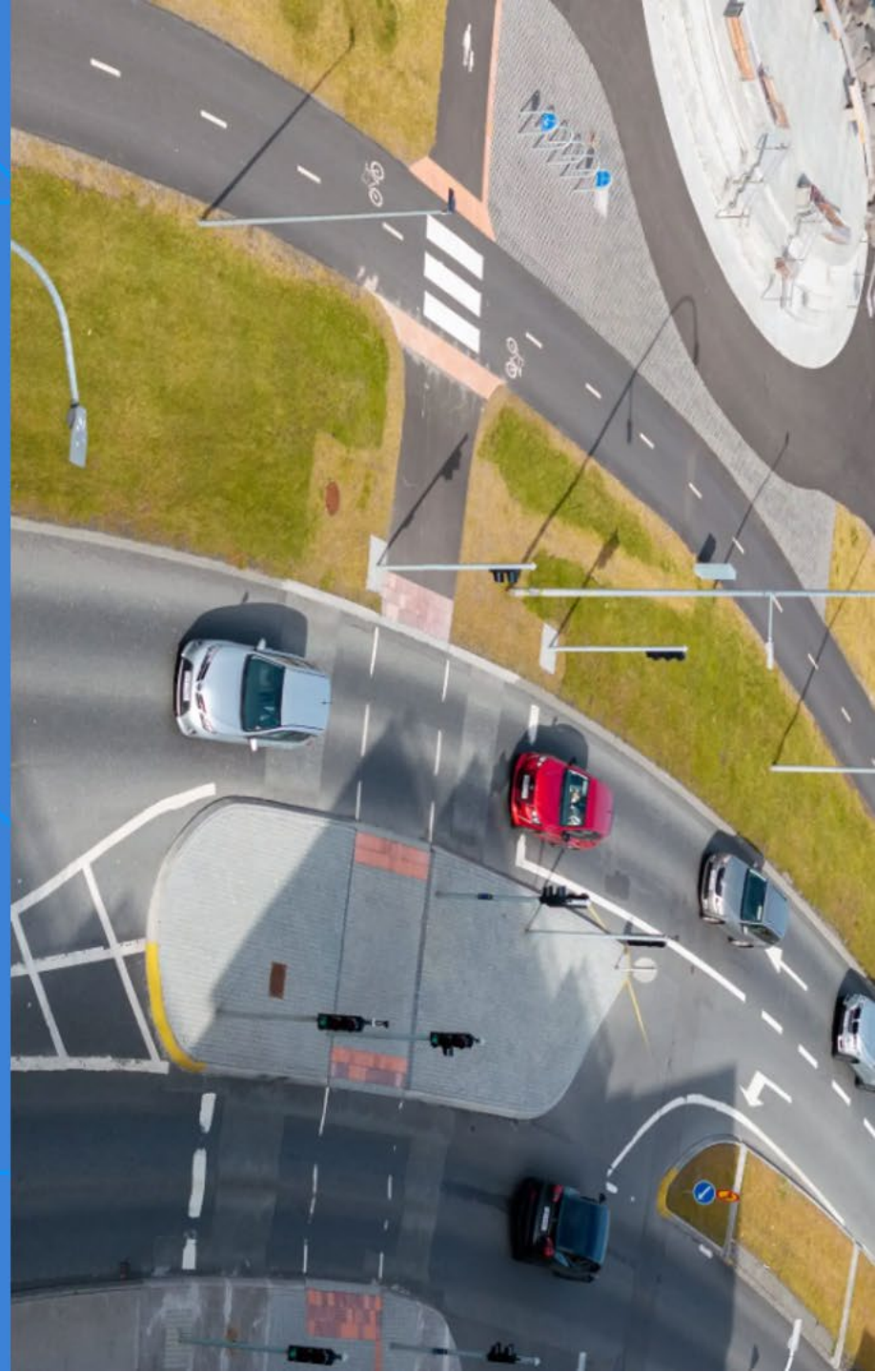
Berglind Hallgrímsdóttir
Samgönguverkfræðingur



18. september 2025

Umferðaröryggi og Bætt Umferðarflæði

Cecilía Þórðardóttir
Verkefnastjóri á höfuðborgarsvæði



Öryggisaðgerðir og bætt umferðarflæði

- ☒ Málaflokkur innan Sáttmálans sem er ~ 3% af heildarfjármagni hans
- ☒ Verkefnin innan flokksins skiptast í þrennt
 - Bætt umferðarflæði á stofnvegum
 - Öryggisaðgerðir á stofnvegum
 - Umferðarstýringar (umferðarljós) á stofnvegum
- ☒ Málaflokkurinn passar vel inn við tvö af þremur þeim Evrópskrar samgönguviku 2025.
 - Framboð (Availability)
 - Aðgengi (Accessibility)



Bætt umferðarflæði

☒ Framkvæmdir 2025

- Strætórein á Kringlumýrarbraut milli Háaleitisbrautar og Miklubrautar

☒ Í skoðun

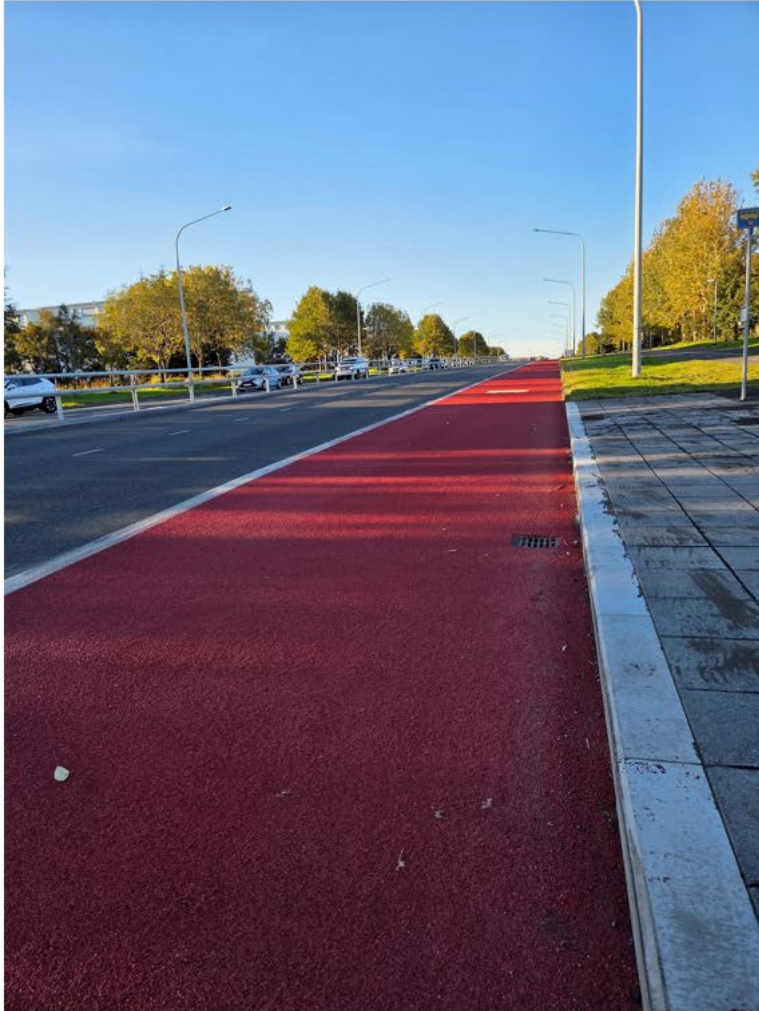
- Hafnarfjarðarvegur, verið að skoða möguleika á fleiri strætóreinum
- Kringlumýrarbraut, ný strætórein í norðurátt og framlenging akreinar í suðurátt til norðurs
- Vegagerðin skoðar í samráði við Strætó hvar hægt er að bæta flæði fyrir strætisvagna

☒ Verkefnum lokið

- Hafnarfjarðarvegur í Fossvogsdal – Strætóstöðvar
- Garðahraunsvegur/Álftanesvegur – ný stefnugreind T-gatnamót
- Bústaðavegur við Hlíðarenda – Strætóvasi
- Hringbraut – endurbætur við gatnamót
- Reykjanesbraut við Kaupþún – bannsvæði tekið út
- Lenging á vinstribeygjuvösum



Bætt umferðarflæði - Verkefni 2025



Bætt umferðarflæði - Verkefni



Umferðaröryggi



Framkvæmdir 2025

- Öruggar þveranir á fjórum stöðum í Hafnarfirði
- Hringbraut/Njarðargata einhalla hraðahindranir og öruggari þveranir við strætóstopp á Njarðargötu
- Vegrið á Reykjanesbraut og Suðurlandsvegi



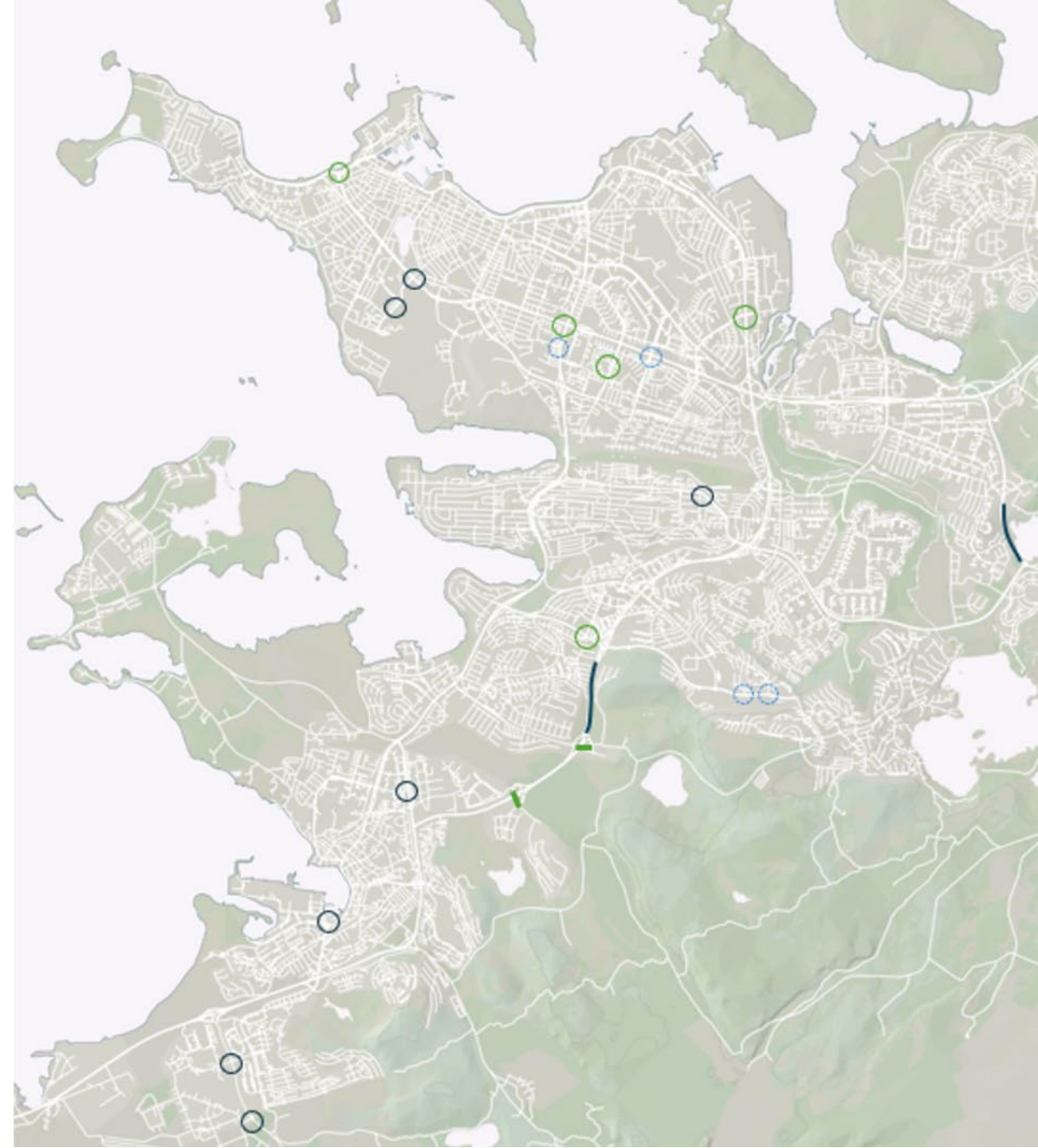
Í skoðun fyrir 2026 /2027

- Nýbýlavegur/Ástún – loka framhjálaupum og bæta göngupveranir
- Miklabraut/Grensásvegur, bættar göngupveranir með einhalla hraðahindrunum
- Gatnamót Kringlumýrarbrautar og Hamrahlíðar með tilliti til öryggis gangandi og hjólandi
- Vegrið við undirgöng á höfuðborgarsvæðinu til að auka öryggi gangandi og hjólandi



Verkefnum lokið 2023/2024

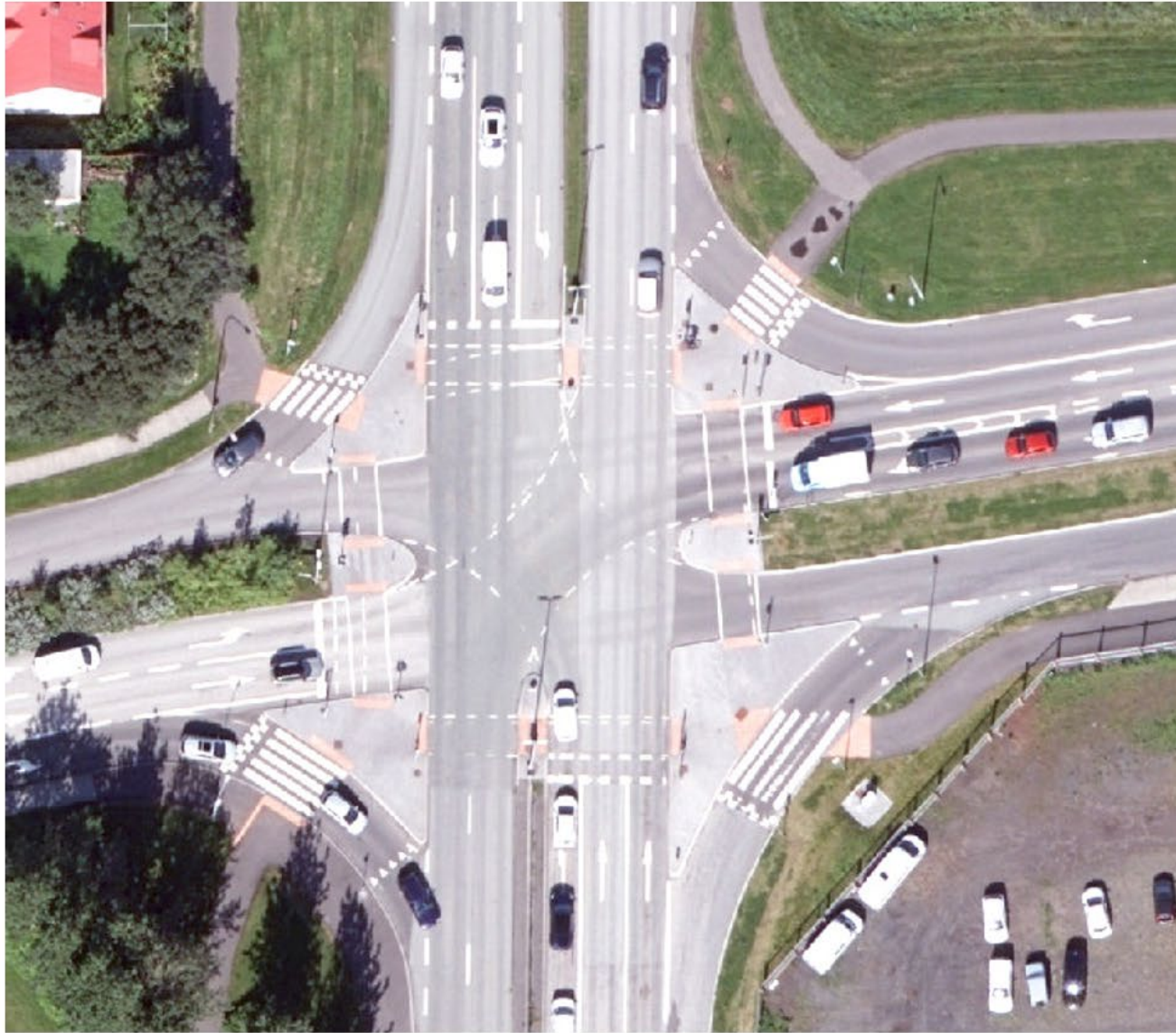
- Kringlumýrarbraut/Miklabraut – Bættar göngupveranir
- Sæbraut/Kleppsmýrarvegur/Skeiðarvogur – Bættar göngupveranir
- Arnarnesvegur við Fífuhammsveg – Bætt þverun við strætóskýli
- Vegrið á brýr við Vífilstaðaveg og Kaupþún
- Vegrið á Sæbraut við göngustíg
- Ánanaust og Eiðsgrandi – Bættar göngupveranir



Umferðaröryggi - Verkefni



Umferðaröryggi

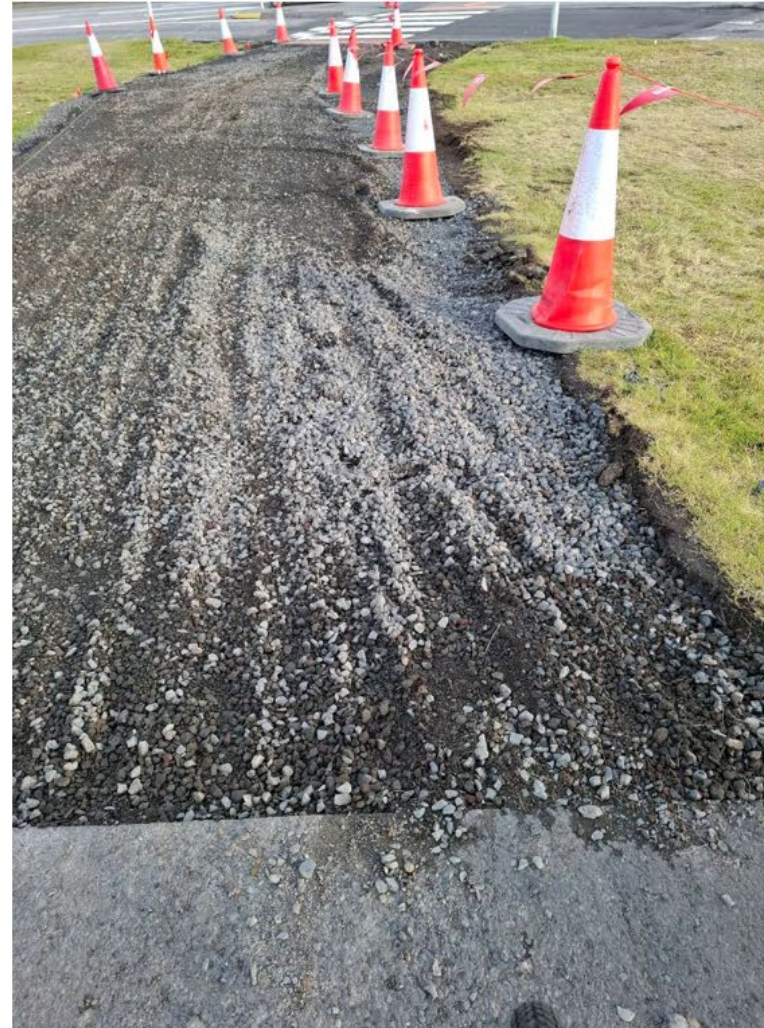


Aðgengi á framkvæmdatíma

- ☒ Hjáleiðir hannaðar í samræmi við Reglur um merkingar vegna framkvæmda eða viðburða á eða við veg (Janúar 2025) þar sem segir:
 - Ef gera þarf rampa eða bráðabirgðahjáleið skal það vera úr efni sem ekki dreifist úr eða getur með örðum hætti valdið slyshættu, s.s. malbiki, steypu, hellum eða örðu sambærilegu efni. Alltaf skal passa að breiddir sem fram koma í köflum 3.1.6 og 3.1.8 í reglum um vinnusvæðamerkingar séu uppfylltar.
- ☒ En hvernig tekst til?



Aðgengi á framkvæmdatíma



Aðgengi á framkvæmdatíma



Aðgengi á framkvæmdatíma



Aðgengi á framkvæmdatíma



Aðgengi á framkvæmdatíma



Aðgengi á framkvæmdatíma

☒ Haldið áfram að senda ábendingar!



Bylting fyrir blinda og sjónskerta

Hlynur Þór Agnarsson, f.h. Blindrafélagsins



BYLTING FYRIR BLINDA OG SJÓNSKERTA

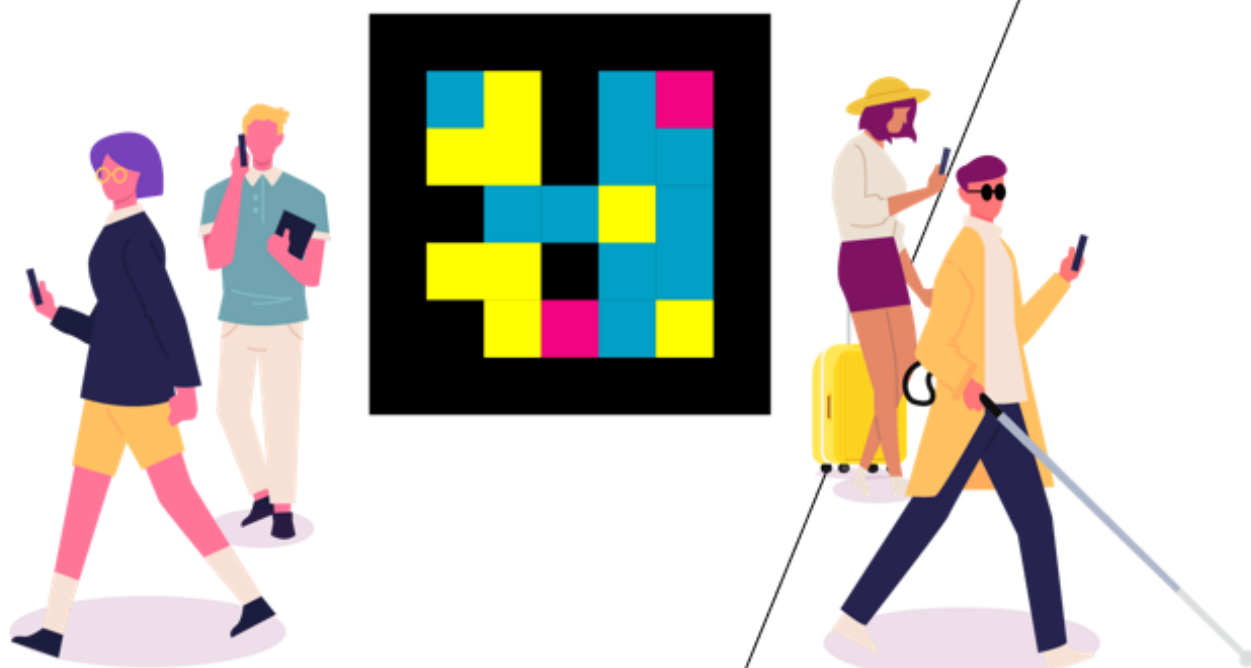
Innleiðing NaviLens í leiðakerfi Strætó



HVAÐ ER NAVILENS?

Eins og QR kóði, nema...

- Skannast í 12 sinnum meiri fjarlægð.
- Þarf ekki að vera í góðum fókus.
- Nýtir allt sjónsvið myndavélarinnar.
- Virkar einnig í lítilli birtu.
- Gefur upplýsingar um staðsetningu.





NAVILENS & STRÆTÓ

Innleiðing er hafin...

- Skilgreina gögn
- Samtengja kerfi
- Hanna útlit skilta
- Prufuleiðir 13 og 14
- Útvíkka á aðrar leiðir og vagna



TAKK FYRIR

Fyrir nánari upplýsingar
eða fyrirspurnir um
NaviLens.

Sími 655 5554

hlynur@rvkmarketing.is

www.navilens.com

www.free.navilens.com



Stuðningur vinnustaða við sjálfbærar samgöngur

Valur Elli Valsson, EFLA



Reykjavík



Vegagerðin



BETRI SAMGÖNGUR





18.09.2025

Stuðningur vinnustaða við sjálfbærar samgöngur

Valur Elli Valsson

Markmið rannsóknarinnar



Hvert er viðhorf fólks sem starfar í miðbænum til mismunandi fararmáta og hvaða þættir hafa áhrif á samgönguval þeirra?



Hvaða hlutverki gegna samgöngustefnur og hvatakerfi vinnustaða í mótun ferðavenja starfsmanna sinna?

Samgöngustefnur fyrirtækja og ferðavenjur

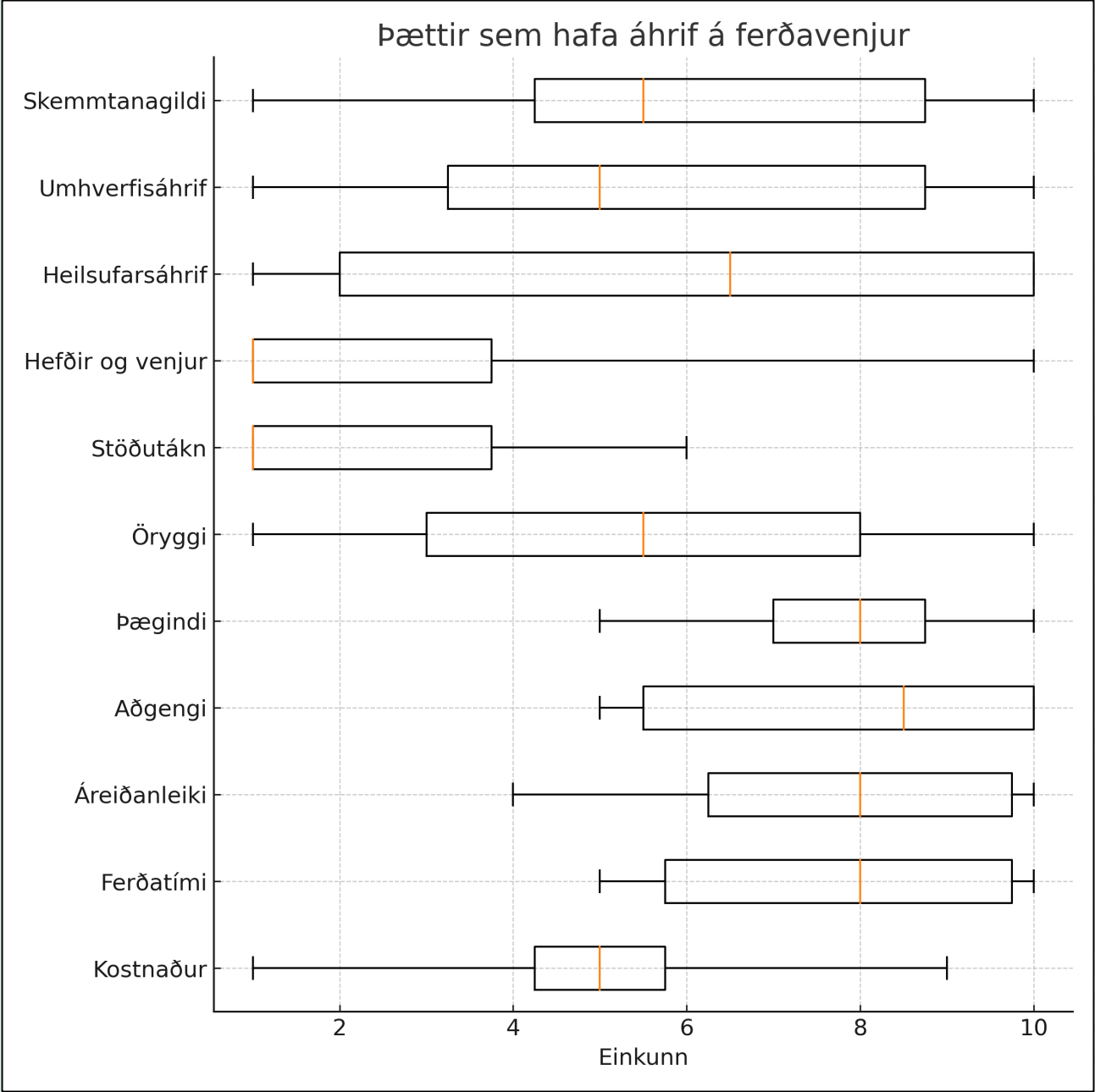
Bílastæðastyrkir vinnustaða út frá fjölda starfsfólks				
	<10 (n=4)	10-49 (n=4)	50-199 (n=4)	>200 (n=9)
Engin einkabílastæði eða bílastæðastyrkir	3	1	1	
Einkabílastæði fyrir starfsfólk			3	1
Bílastæðastyrkir fyrir starfsfólk	1	3		
Bæði einkabílastæði og bílastæðastyrkir				8

Ferðavenjur út frá fjarlægðar milli heimilis og vinnu					
	<2 km (n=5)	2-5 km (n=3)	5-8 km (n=6)	8-12 km (n=4)	>12 km (n=3)
Ökumaður bifreiðar	1		6	3	3
Farþegi bifreiðar				1	
Strætó		2			
Gangandi	3	1			
Reiðhjól	1				
Rafmagnshjól					
Annað					

Rannsóknarhluti

- 2 vinnustaðir
- 16 djúpviðtöl
 - 4 viðtöl við fulltrúa vinnustaðar
 - 12 viðtöl við starfsfólk

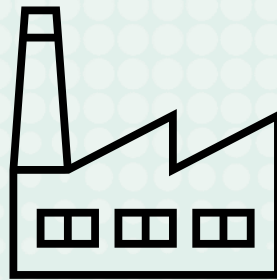




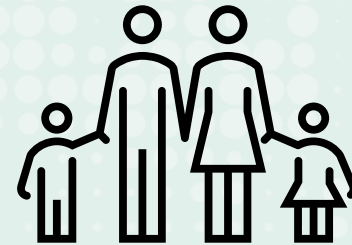
Þemu niðurstaðnanna



**Ríkið og
Sveitarfélögin**



Vinnustaðir



**Fjölskyldur og
Einstaklingar**



Ábyrgð hins opinbera að breyta
samgönguvenjum



Almenningssangöngur eiga langt í land



Áhrif skattleysismarka



Aðrir ytri þættir

**Innviðir og
regluverk hins
opinbera**



Sveigjanleiki



Fjölskylduaðstæður



Fleiri vilja ferðast sjálfbært



Rafmagnshjól

Ferðavenjur
heimila



Innviðir skipta máli



Mikilvægi samgöngustyrkja



Frí bílastæði ýta undir bílanotkun



Mikilvægi innri samskipta



Jákvæð menning

Stefnur og
menning
vinnustaða



Lokaorð – takk fyrir

Dóra Björt Guðjónsdóttir,
formaður umhverfis- og skipulagsráðs



Reykjavík



Vegagerðin



BETRI SAMGÖNGUR

