



Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin

Lokaskýrsla





Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin

Lokaskýrsla

Ágúst 2026

Unnin af Sjálfbærnistofnun Háskóla Íslands fyrir Reykjavíkurborg sem hluti af verkefninu *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin*, sem fjármagnað var af NetZeroCities.



Efnisyfirlit

1. Inngangur.....	4
2. Starfshópur.....	4
3. Verkpættir verkefnisins.....	5
3.1 Rannsóknarstarfsemi	5
3.1.1 Íbúakönnun vorið 2025.....	5
3.1.2 Rýnihópar með íbúum	5
3.1.3 Íbúakönnun vorið 2026.....	6
3.1.4 Grein birt í ritrýndu tímariti	7
3.1.5 Viðtöl við umhverfismeðvitaðar fjölskyldur.....	7
3.2 Inngrip	8
3.2.1 Úrgangsflokkun í byggingum í eigu borgarinnar	8
3.2.2 Samhæft inngrip með starfshópi í Vatnsmýri.....	9
3.2.3 Vistvænar samgöngur meðal háskólanema	10
3.2.4 Flokkunarleikar hjá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar	11
3.2.5 Bréf til íbúa um fjárhagslegan ávinning af endurvinnslu	12
3.3 Vinnustofur, heimsóknir og viðburðir	12
3.3.1 Vinnustofa með þátttakendum Loftslagsborgarsamnings	12
3.3.2 Vettvangsheimsókn frá vinabænum Jakobstad	14
3.3.3 Málþing um framgang og frumniðurstöður verkefnisins	15
3.3.4 Umhverfisfræðsludagur	16
3.3.5 Vettvangsheimsókn í Sorpu.....	18
3.3.6 Aðalfundur Loftslagsborgarsamningsins	18
3.3.7 Reglulegir fundir með þátttakendum Loftslagsborgarsamningsins	19
3.3.8 Vettvangsheimsókn til vinabæjarins Jakobstad	20
3.3.9 Vinnustofa með nýsköpunarsamfélaginu í Reykjavík	21
3.3.10 Vettvangsheimsókn frá vinabæjunum Jakobstad og Bærum	22
3.3.11 Lokamálþing	23
3.3.12 Vinnustofa með þátttakendum Loftslagsborgarsamnings um næstu aðgerðir	24
3.4 Samskipti og miðlun	25



3.4.1	Vefsíða verkefnisins	25
3.4.2	Ráðstefna NetZeroCities	25
3.4.3	Veggspjald á SCORAI ráðstefnunni	27
3.4.4	Framvinduskýrsla	28
4.	Niðurstöður verkefnisins.....	28
4.1	Flokkun.....	28
4.2	Samgöngur.....	31
5.	Áhrif og lærdómur verkefnisins.....	35
5.1	Efla samstarf og brjóta niður múra milli skipulagsheilda	35
5.2	Byggja upp þekkingargrunn fyrir aðgerðir.....	36
5.3	Gildi tilraunainngripa sönnuðu sig	36
5.4	Efla þátttöku og samráð við hagaðila	37
5.5	Helsti lærdómur	37
5.6	Horft til framtíðar.....	38
6.	Lokaorð	39



1. Inngangur

Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin (e. Pilot Cities: Piercing through the Gridlocks) er samstarfsverkefni Reykjavíkurborgar og Háskóla Íslands um rannsóknir og nýsköpun í loftslagsmálum. Verkefnið, sem hófst í september 2024 og lauk í ágúst 2026, beinist að tækifærum og áskorunum þegar kemur að samgöngum og flokkun úrgangs hjá íbúum höfuðborgarsvæðisins. Yfirmarkmið verkefnisins er að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda og styðja við markmið Reykjavíkurborgar um að ná kolefnishlutleysi árið 2030.

Verkefnið er fjármagnað af *NetZeroCities*, evrópskri áætlun sem styður 112 „loftslagsborgir“ í Evrópu í þeirri vegferð að ná kolefnishlutleysi. Áhersla verkefnisins er á vegasamgöngur og úrgang; tvö svið sem bera ábyrgð á meira en helmingi losunar í Reykjavík. Með blöndu af rannsóknum, tilraunaverkefnum, samráði við hagaðila og hagnýtum inngripum, var í gegnum verkefnið hægt að prófa og innleiða ýmsar hagnýtar aðferðir, lausnir og þjónustu sem stuðla að umhverfisvænni samgöngum og bættri flokkun úrgangs, sem styður við að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.

Í þessari lokaskýrslu er gerð grein fyrir verkefninu, niðurstöðum þess og áhrifum, auk þess sem fjallað er um þann lærdóm sem draga má af verkefninu. Jafnframt er horft til þess hvernig sú þekking og reynsla sem varð til í verkefninu getur nýst við frekari aðgerðir í loftslagsmálum og stuðlað að áframhaldandi framförum til að ná umhverfis- og sjálfbærnimarkmiðum Reykjavíkurborgar.

2. Starfshópur

Verkefnið *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin* var leitt af Reykjavíkurborg. Verkefnastjóri var Ásdís Karen Waltersdóttir en Hrönn Hrafnisdóttir, deildarstjóri loftslagsmála á umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, leiddi verkefnið.

Háskóli Íslands var akademískur samstarfsaðili og naut verkefnið góðs af öflugu þverfaglegu samstarfi milli ólíkra deilda og stofnana háskólans.

Jukka Heinonen, prófessor, og Johanna Raudsepp, nýdكتور, við umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóla Íslands leiddu vinnupakka 3, *Tengslanet valda, starfshátta og ákvarðanatöku*. Þeim til halds og trausts var Sarah Olson, nýdكتور í sömu deild, sem og starfsnemar sem lögðu sitt af mörkum við rannsóknar- og þróunarverkefni á verkefnatímanum.

Hafdís Hanna Ægisdóttir, Ásdís Björk Gunnarsdóttir, Sólrún Sigurðardóttir og Lára Hrönn Hlynisdóttir hjá Sjálfbærnistofnun Háskóla Íslands leiddu vinnupakka 6, *Samband: miðlun, samskipti og þekkingarskipti*, í samstarfi við Reykjavíkurborg.

Ole Martin Sandberg, nýdكتور við Siðfræðistofnun HÍ, Katrín Ólafsdóttir, lektor við Deild faggreinakennslu, og Auður Aðalsteinsdóttir, forstöðumaður Rannsóknarseturs Háskóla Íslands í



Pingeyjarsveit, unnu með Reykjavíkurborg að Vinnupakka 2, *Leiðir til heimsmyndunar: staðreyndir, skáldskapur og frásagnir.*

3. Verkpættir verkefnisins

Í þessum kafla er gerð grein fyrir öllu því starfi sem fór fram í verkefninu *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin*, svo sem helstu verkþáttum og aðgerðum sem stuðluðu að framgangi verkefnisins, allt frá öflun nýrrar þekkingar og gagna og prófun nýrra aðferða til samráðs við hagaðila og miðlunar niðurstaðna. Kaflinn skiptist í fjögur megin svið: 1) Rannsóknarstarfsemi, 2) Inngrip, 3) Vinnustofur, heimsóknir og viðburði og 4) Samskipti og miðlun. Saman endurspeglar þessir verkpættir samstarfsmiðaða og hagnýta nálgun sem einkenndi verkefnið og studdi við markmið þess.

3.1 Rannsóknarstarfsemi

Verulegur hluti verkefnisins fólst í rannsóknum, þar á meðal tveimur umfangsmiklum íbúakönnunum og rýnihópum með þátttöku íbúa úr öllum hverfum Reykjavíkur. Í þessum kafla er yfirlit yfir þær rannsóknir sem framkvæmdar voru á meðan á verkefninu stóð, en helstu niðurstöður þeirra eru kynntar í 4. kafla, *Niðurstöður verkefnisins*.

3.1.1 Íbúakönnun vorið 2025

Vorið 2025 var lögð fyrir íbúakönnun til að afla upplýsinga um hegðun, viðhorf og upplifun íbúa af hindrunum, einkum á sviði samgangna, flokkunar og endurvinnslu. Könnunin var opnuð 10. febrúar 2025 og var opin í átta vikur. Alls bárust um 1800 svör.

Könnunin tók til nokkurra lykilþátta, þar á meðal ferða- og flokkunarvenja fólks, hindrana sem standa í vegi fyrir að fólk kjósi sjálfbærari valkosti í ferðamáta og endurvinnslu, áhyggjum af loftslagsmálum, lífsánægju og félags- og lýðfræðilegum bakgrunni. Markmiðið var að nýta sjónarmið og reynslu almennings til að móta áherslur verkefnisins á grundvelli gagna, auk þess að greina möguleg tækifæri til markvissra aðgerða.

Niðurstöður könnunarinnar veittu mikilvægan grunn til að öðlast betri skilning á ferða- og flokkunarvenjum. Þær vörpuðu jafnframt ljósi á tækifæri og áskoranir við að stuðla að breyttri hegðun með það að markmiði að ná kolefnishlutleysi. Niðurstöðurnar nýttust við mótun áframhaldandi rannsóknarvinnu og við undirbúning og framkvæmd þeirra aðgerða sem ráðist var í á verkefnistímanum.

3.1.2 Rýnihópar með íbúum

Í framhaldi af íbúakönnuninni voru haldnir rýnihópar til að öðlast dýpri skilning á daglegum venjum íbúa, hvötum þeirra og þeim hindrunum sem þeir upplifa í tengslum við flokkun, endurvinnslu og samgöngur. Þann 19. nóvember 2025 voru haldnir átta rýnihópar með íbúum víðs vegar úr Reykjavík. Þar af voru sex hópar á íslensku, skiptir upp eftir hverfum, og tveir hópar fyrir enskumælandi íbúa. Alls tóku 47 íbúar þátt. Að auki var haldinn tilraunarynihópur með nemendum Háskóla Íslands 8. október 2025, í þeim tilgangi að prófa og þróa fyrirkomulag rýnihópanna.



Allir rýnihóparnir fóru fram í húsnæði Reykjavíkurborgar og stóðu yfir í um 90 mínútur. Notast var við hálfstaðlað fyrirkomulag þar sem þátttakendur voru hvattir til að ræða flokkunar- og ferðavenjur sínar, ástæður þessara venja og þá þætti sem auðvelda eða hindra breytingar í átt að sjálfbærari hegðun. Rætt var um hvað og hvernig þátttakendur flokka, hvernig flokkun fellur að daglegum venjum þeirra, hvernig þeir afla sér upplýsinga um flokkun og hversu ánægðir þeir eru með núverandi flokkunarkerfi. Einnig voru þátttakendur spurðir um mögulegar úrbætur sem gætu auðveldað þeim að flokka betur og hvaða áhrif samfélagslegar venjur og viðhorf annarra hefðu á flokkunarhegðun þeirra.

Hvað samgöngur varðar ræddu þátttakendur um helstu ferðamáta sína, ástæður þess að þeir velja þá og hvort þessir ferðamátar endurspegluðu þá ferðamáta sem þeir myndu helst kjósa að nota. Rætt var um hvaða breytingar þyrfti til að stuðla að aukinni notkun almenningssamgangna og virkra ferðamáta, svo sem hjólríða og göngu, og hvaða aðgerðum borgin gæti beitt til að styðja við slíka breytingu. Þátttakendur voru einnig spurðir um hlutverk samgangna við val á búsetu, þar á meðal aðgengi að almenningssamgöngum, innviði fyrir hjólríðar, fjarlægð frá heimili til vinnu og aðgengi að bílastæðum. Jafnframt var kannað hvort fyrirhuguð leið Borgarlínu hefði áhrif á ákvarðanir um búsetu.

Rýnihóparnir veittu mikilvæga innsýn í reynslu íbúa, daglegar aðstæður, hindranir og persónulegar ástæður sem liggja að baki ferða- og flokkunarvenjum þeirra. Þannig bættu niðurstöður rýnihópanna við upplýsingar úr íbúakönnuninni, hjálpuðu til við að setja niðurstöður hennar í samhengi og gegndu mikilvægu hlutverki við mótun og hönnun tilraunaverkefna.

3.1.3 Íbúakönnun vorið 2026

Vorið 2026 var framkvæmd önnur íbúakönnun sem fylgdi eftir þeirri könnun sem gerð árið áður. Markmiðið var að byggja áfram á fyrri niðurstöðum og skoða hvernig ferða- og flokkunarvenjur, viðhorf og upplifun íbúa hefðu þróast á meðan á verkefninu stóð. Könnunin var opnuð 5. mars 2026 og var opin til 13. apríl. Alls bárust um 1100 svör.

Meginmarkmið könnunarinnar var að kanna hvort breytingar hefðu orðið á ferða- og flokkunarvenjum íbúa, viðhorfum þeirra og upplifun á meðan á verkefninu stóð. Jafnframt var leitast við að öðlast dýpri skilning á því hvernig íbúar upplifa borgina í daglegu lífi.

Til að gera þetta voru helstu spurningar úr könnuninni frá 2025 endurteknar, þannig að hægt væri að bera saman niðurstöður yfir tíma. Að auki voru nýjar spurningar teknar inn í könnunina þar sem þátttakendur gátu merkt inn ákveðna staði á kort sem tengdust jákvæðri eða neikvæðri upplifun af samgöngum, meðhöndlun úrgangs og borgarumhverfinu almennt. Þátttakendur gátu þannig staðsett tiltekna staði á korti og lýst nánar þeim áskorunum og tækifærum sem þeir upplifa á ólíkum svæðum borgarinnar.

Niðurstöðurnar veittu mikilvæga innsýn í þróun ferðavenja, flokkunarvenja og upplifun íbúa af Reykjavík í daglegu lífi. Niðurstöður könnunarinnar, ásamt niðurstöðum rýnihópanna, gáfu skýra mynd af árangri verkefnisins, þeim hindrunum sem enn standa í vegi fyrir sjálfbærari valkostum í samgöngum og úrgangsmálum, sem og upplifun íbúa á ólíkum stöðum í borginni. Þessi þekking getur nýst vel við framtíðarskipulag og ákvarðanatöku innan borgarinnar.



3.1.4 Grein birt í ritrýndu tímariti

Í mars 2026 birtu rannsakendurnir Johanna Raudsepp og Jukka Heinonen, ásamt starfsnemunum Chloé Ruiz og Victor Schlencker, ritrýnda vísindagrein í tímaritinu *Urban Science* sem byggði á rannsóknarniðurstöðum verkefnisins. Greinin, sem ber heitið [Barriers to Changing Travel Modes: A Case Study of Reykjavík, Iceland](#), byggði á gögnum úr íbúakönnun verkefnisins frá 2025 og fjallaði um þá þætti sem hafa áhrif á val íbúa á ferðamáta og vilja þeirra til að draga úr notkun einkabílsins.

Niðurstöður sýna að einkabíllinn sé enn ráðandi ferðamáti, og að jafnvel þeir íbúar sem nota almenningssamgöngur og virka ferðamáta nota einnig bíl reglulega til að sinna daglegum erindum. Helstu hindranir fyrir því að skipta yfir í almenningssamgöngur eða virka ferðamáta eru langar vegalengdir, langur ferðatími, óáreiðanlegar almenningssamgöngur og erfiðleikar við að sinna daglegum erindum án bíls. Nokkur munur kom fram á þeim hindrunum sem íbúar sem eru fæddir hér og aðfluttir íbúar upplifa, en aðfluttir íbúar voru líklegri til að nefna verð og tengingar milli ferðaleiða sem hindranir. Rannsóknin bendir jafnframt á möguleg áhrif loftslagsvitundar og fræðslu, þar sem þeir sem töldu einstaklinga geta haft áhrif á loftslag voru ólíklegri til að líta á þessa þætti sem hindranir.

Greinin er mikilvæg vísindaleg afurð verkefnisins og stuðlar að miðlun niðurstaðna þess til alþjóðlegs lesendahóps og fræðasamfélagsins.

3.1.5 Viðtöl við umhverfismeðvitaðar fjölskyldur

Verkefnið naut góðs af rannsóknasamstarfi dr. Auðar Magndísar Auðardóttur, dósents við Háskóla Íslands, og dr. Utsa Mukherjee, dósents við Brunel-háskóla í London. Í sjálfstæðu verkefni tóku þau viðtöl við umhverfismeðvitaðar fjölskyldur sem búa á höfuðborgarsvæðinu og könnuðu viðhorf þeirra til meðal annars almenningssamgangna og sorphirðu. Þau deildu niðurstöðum sínum með starfshópnum sem nýtti þær, ásamt niðurstöðum könnunarinnar, til að undirbúa ýmis inngrip í verkefninu.

Rannsókn þeirra leiddi í ljós bæði hvata og hindranir fyrir sjálfbærri hegðun. Margir þátttakendur voru mjög áhugasamir um að nota aðrar samgöngur en bílinn, eins og til að mynda hjólréiðar og almenningssamgöngur, en stóðu frammi fyrir hindrunum eins og takmörkuðu leiðakerfi almenningssamgangna, strjálum ferðum, og fordómum sem tengja það að eiga ekki bíl við fátækt. Þar af leiðandi tvinnuðu fjölskyldur oft gönguferðir, hjólréiðar og strætóferðir saman við bílnotkun í lengri ferðum eða í neyðartilvikum.

Þegar kom að sorphirðu voru þátttakendur rannsóknar Auðar og Mukherjee almennt nokkuð jákvæðir gagnvart sorphirðupjónustu borgarinnar og flokkunarstöðvum í nærumhverfinu. Hins vegar kom fram að aðgengi að stærri stöðvum væri erfitt fyrir fólk án bíls og fólk með skerta hreyfigetu. Algengasta áhyggjuefnið var þó vantraust á endurvinnsluferlinu, sem rekja mátti til fréttu um fyrri misbresti í meðhöndlun úrgangs og skort á gagnsæi. Þetta dró úr vilja þeirra íbúa sem voru síður áhugasamir um flokkun og endurvinnslu.



3.2 Inngrip

Niðurstöður rannsóknahlutans voru hafðar að leiðarljósi við þróun og prófun fjölbreyttra inngripa í verkefninu. Inngripin miðuðu að því að stuðla að sjálfbærari ferðavenjum og betri flokkun og endurvinnslu og styðja þannig við vegferð Reykjavíkur í átt að kolefnishlutleysi. Í þessum kafla er gerð grein fyrir þessum inngripum.

3.2.1 Úrgangsflokkun í byggingum í eigu borgarinnar

Inngrip til að bæta flokkun úrgangs í byggingum sem Velferðarsvið Reykjavíkurborgar hefur umsjón með fór fram 13. maí 2025. Markmið þess var að greina og bregðast við hindrunum í flokkun úrgangs meðal íbúa, með sérstakri áherslu á erlenda íbúa í íbúðarhúsnæði í eigu borgarinnar (sjá mynd 1).

Inngripið beindist að íbúðarhúsnæði með íbúum af ólíkum uppruna þar sem vitað var að flokkun væri takmörkuð. Fyrri viðtöl og athuganir staðfestu að skortur var á viðeigandi flokkunaraðstöðu, aðeins voru tunnur fyrir almennt sorp utandyra, og inn í flestum íbúðum vantaði sorpílát. Þrátt fyrir þessar takmarkanir lýstu íbúar jákvæðum viðhorfum og vilja til að flokka sorp, sem benti til möguleika á jákvæðum breytingum.

Inngripið var samstarfsverkefni Umhverfis- og skipulagssviðs og Velferðarsviðs Reykjavíkurborgar og var skipt upp í undirbúning, viðtöl, gagnavinnslu, framkvæmd og mat. Á undirbúningsstiginu var gögnum og búnaði safnað saman, svo sem þýddum flokkunarleiðbeiningum, ílátum til flokkunar innanhúss og pappírspokum fyrir lífrænan úrgang. Óformleg viðtöl við íbúa úr 18 íbúðum gáfu innsýn í venjur, hindranir og viðhorf til flokkunar.

Aðalviðburður inngripsins, svokallaður „Flokkunardagur“, var haldinn í íbúðarhúsnæðinu með góðri þátttöku íbúa. Viðburðurinn sameinaði lærdóm og virka þátttöku íbúa, þar sem íbúar fengu sorpílát til nota innandyra, aðgang að nýjum ruslatunnum utandyra og prentaðar leiðbeiningar á sínu móðurmáli. Flokkunarleikur var hannaður til að fræða íbúa á gagnvirknan og fordómalausan hátt og hjálpaði hann við að útskýra hvað ætti heima í hverri tunnu. Þessu var fylgt eftir með garðhreinsun og samverustund.

Fyrstu niðurstöður eftir inngripið sýndu greinilegar framfarir. Kostnaður við sorphirðu, sem áður var greiddur til einkaaðila, féll niður innan tveggja vikna. Markmiðið hafði upphaflega verið að ná þessum árangri fyrir lok árs 2025 og fór árangurinn því fram úr væntingum. Fyrir inngripið var ánægja íbúa með sorpflokkunarkerfið um 50% en hún jókst í 85% innan fjögurra vikna. Magn blandaðs úrgangs minnkaði einnig verulega, úr losun á 14 stórum tunnum á tveggja vikna fresti í aðeins þrjár, sem endurspeglar breytingu á hegðun og framförum í átt að því markmiði að draga úr magni blandaðs úrgangs um 60%.

Helsti lærdómur inngripsins undirstrikar mikilvægi góðra innviða, skýrra og aðgengilegra upplýsinga og hvatningu til þátttöku. Íbúar lögðu áherslu á einfaldar flokkunarleiðbeiningar á nokkrum tungumálum og reglulegra áminninga um hvernig eigi að nálgast flokkunarupplýsingar.



Athyglisvert er að margir höfðu þegar byrjað að flokka úrgang þrátt fyrir skort á viðeigandi innviðum, sem undirstrikar sterkan hvata til þátttöku.

Inngripið bætti ekki aðeins flokkun úrgangs í íbúahúsnæðinu sem tók þátt í verkefninu heldur er það einnig fyrirmynd fyrir áframhaldandi vinnu. Næstu skref felast í að innleiða sambærilega nálgun í fleira húsnæði á vegum Velferðarsviðs borgarinnar og miðla því efni sem hefur þróað til almennings til að styðja við hegðunarbreytingar.



Mynd 1. Starfsfólk Reykjavíkurborgar á flokkunardegnum

3.2.2 Samhæft inngrip með starfshópi í Vatnsmýri

Reykjavíkurborg hefur frá árinu 2018 unnið náið með fyrirtækjum og stofnunum á Vatnsmýrarsvæðinu að lausnum á áskorunum í samgöngum og að stuðla að sjálfbærri þróun. Um 20.000 manns ferðast til og frá Vatnsmýrinni hvern virkan dag og því er áfram mikilvægt að draga úr notkun einkabíls og bæta aðgengi að vistvænum samgöngumöguleikum.

Sem hluti af verkefninu *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin* gekk Reykjavíkurborg til samstarfs við borgina Lahti í Finnlandi í gegnum samstarfsþrógrammið Tvíburaborgir (e. Twinning Learning Programme) til að skiptast á þekkingu og reynslu af því hvernig megi hvetja fólk til að velja vistvænni samgöngur á leið til og frá vinnu. Á grundvelli þessa samstarfs var haustið 2025 hrundið af stað vinnustaðamiðuðu inngripi með starfsfólki fjögurra stórra vinnustaða á svæðinu: Háskóla Íslands, Háskólanum í Reykjavík, Landspítala og Reykjavíkurborg.



Niðurstöður íbúakönnunar vorið 2025 bentu til talsverðra möguleika á breytingum á ferðamáta meðal starfsfólks á Vatnsmýrarsvæðinu. Þótt 44,5% þátttakenda noti einkabíl sem sinn helsta ferðamáta til og frá vinnu sögðust aðeins 23,9% helst kjósa þann ferðamáta. Inngripið miðaði því að því að hvetja til aukinnar notkunar vistvænna samgöngumáta með umbunarkerfi þar sem notast var við MotionTag-smáforritið til að skrá ferðir þátttakenda.

Inngripið stóð yfir frá 20. október til 7. nóvember 2025. Þátttakendur skráðu ferðir sínar með MotionTag-smáforritinu og áttu þess kost að vinna til verðlauna sem vinnustaðirnir lögðu til. Vikuleg upplýsingagjöf og hvatningarskilaboð voru send þátttakendum til að stuðla að þátttöku og hvetja til vistvænni ferðavenja.

Niðurstöðurnar sýndu að þátttakendur voru almennt mjög virkir í vistvænum samgöngum. Ganga var algengasti ferðamátinn, en þar á eftir komu virkir ferðamátar á borð við hjólreiðar og rafhjól. Notkun einkabíls var í heildina tiltölulega lítil miðað við vistvæna ferðamáta. Þar af leiðandi voru takmörkuð tækifæri til að ná fram miklum breytingum á ferðavenjum með inngripinu. Þrátt fyrir það sögðust 21% þátttakenda hafa orðið fyrir áhrifum af inngripinu í vali á ferðamáta. Þar af sögðust 13% þátttakenda hafa aukið notkun sína á vistvænum samgöngum en 8% hafa dregið úr notkun einkabíls.

Þátttakendur sögðust einnig hafa orðið meðvitaðri um eigin ferðavenjur og kunnu að meta samspil ferðaskráningar og umbunar. Ábendingar þátttakenda benda til að hægt sé að bæta notendaupplifun með sambærilegum inngripum í framtíðinni, veita þátttakendum tíðari endurgjöf og bjóða upp á fjölbreyttari og hagnýtari hvata.

Einn helsti lærdómurinn var að það hvernig inngripið var kynnt og hvaða skilaboð voru notuð til þátttakenda hafði mikil áhrif á það hverjir völdu að taka þátt. Inngripið höfðaði fyrst og fremst til starfsfólks sem þegar hafði tileinkað sér vistvænar ferðavenjur, sem takmarkaði möguleg áhrif á að draga úr notkun einkabílsins. Í framtíðinni væri því æskilegt að kynna sambærilegt inngrip ekki eingöngu sem verkefni sem snýr að vistvænum samgöngum. Líklegra er að breiðari hópur taki þátt, þar á meðal þeir sem ferðast reglulega með einkabíl, ef verkefnið er kynnt sem rannsókn á ferðavenjum þar sem þátttöku fylgir umbun.

3.2.3 Vistvænar samgöngur meðal háskólanema

Inngrip í samgöngum var framkvæmt meðal nemenda við Háskóla Íslands og Háskólann í Reykjavík með það að markmiði að draga úr notkun einkabíls og auka hlutdeild vistvænna samgöngumáta. Inngripið byggði á hvata- og umbunarkerfi og notast var við MotionTag-smáforrit til að fylgjast með ferðavenjum þátttakenda með GPS-gögnum.

Inngripið var próað á grundvelli niðurstaðna úr könnunum og viðtölum sem framkvæmd voru á árunum 2024 og 2025 sem sýndu að ungt fólk á aldrinum 18–24 ára notaði einkabíl mest. Nemendur voru fengnir til þátttöku við upphaf skólaárs og þátttaka var valfrjál. Ferðavenjur voru skráðar með smáforriti sem safnaði upplýsingum um ferðamáta og lengd ferða og gerði þátttakendum jafnframt kleift að fylgjast með eigin ferðavenjum.



Funded by
the European Union



HÁSKÓLI
ÍSLANDS



Reykjavík



Þátttakendum var skipt af handahófi í þrjá hóp: samanburðarhóp sem fékk ekkert inngrip, hóp sem átti þess kost að vinna til margra smærri verðlauna og hóp sem átti kost á að vinna ein stór verðlaun að verðmæti 75.000 króna. Að auki var einn þátttakandi valinn af handahófi til að hljóta 75.000 króna þátttökuverðlaun, óháð því í hvaða hópi viðkomandi var. Þeir hópar sem tóku þátt í inngripinu fengu reglulega tilkynningar í gegnum smáforritið á meðan á rannsókninni stóð.

Niðurstöðurnar benda til þess að inngrip sem byggja á hvötum geti haft mælanleg áhrif á ferðavenjur háskólanema. Notkun einkabíls dróst meira saman meðal þeirra sem fengu sérstaka hvata en í samanburðarhópnum. Þótt bílferðum hafi fækkað í öllum hópum á rannsóknartímabilinu var samdrátturinn mestur meðal þátttakenda sem áttu kost á verðlaunum. Þeir sem áttu kost á smærri verðlaunum fækkðu einkabílaferðum sínum um u.þ.b. eina ferð á dag milli upphafs- og eftirfylgnitímabils, en samdrátturinn var töluvert minni í samanburðarhópnum.

Á sama tíma jókst notkun vistvænni samgöngumáta. Notkun almenningssamgangna jókst meira meðal þátttakenda sem tóku þátt í inngripinu en í samanburðarhópnum og hjólréiðar voru algengastar meðal þeirra sem áttu kost á stærri verðlaunum. Í heildina urðu mestar breytingar á ferðavenjum meðal þátttakenda sem áttu kost á stærri verðlaunum.

Eftirfylgnikönnun meðal þátttakenda sýndi jafnframt að um þriðjungur þeirra taldi að inngripið hefði haft áhrif á ferðavenjur sínar. Þátttakendur sögðust hafa orðið meðvitaðri um eigin ferðavenjur, dregið úr notkun einkabíls og aukið notkun sjálfbærra samgöngumáta. Margir þátttakendur lögðu einnig áherslu á að það hefði verið gagnlegt að fylgjast með eigin ferðagögnum og bera saman ferðavenjur sínar við aðra þátttakendur.

Inngripið bendir til þess að hvatar, umbun og aukin meðvitund um eigin ferðavenjur geti stuðlað að jákvæðum breytingum á samgönguvenjum, einnig meðal hópa þar sem notkun einkabíls er tiltölulega mikil. Niðurstöðurnar benda jafnframt til þess að útfærsla og miðlun inngripa skipti miklu máli fyrir árangur þeirra. Þátttakendur töldu verðlaun, endurgjöf í gegnum smáforritið og reglulegar tilkynningar sérstaklega áhrifaríka þætti. Meðal tillagna að framtíðarverkefnum voru sterkari hvatar, einfaldara þátttökuferli og meiri stuðningur við sjálfbæra samgöngumáta.

Á grundvelli niðurstaðna má draga þá ályktun að umbunartengd nálgun geti stutt við breytingar í átt að sjálfbærari ferðavenjum meðal háskólanema og verið gagnlegt tæki til að stuðla að breyttri hegðun í samgöngum.

3.2.4 Flokkunarleikar hjá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar

Þann 27. mars 2026 var ráðist í inngrip hjá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar með það meginmarkmið að bæta flokkun á vinnustaðnum með fræðandi og skemmtilegri nálgun. Auk þess að vekja athygli starfsfólks á mikilvægi réttrar flokkunar gafst tækifæri til að prófa og þróa aðferðafræði sem nýta mætti til að bæta flokkun á öðrum vinnustöðum í borginni sem og víðar.

Þátttakendum var skipt í fjóra hóp og fengu þeir ýmiskonar rusl til að flokka. Hóparnir ræddu sín á milli hvernig þeir myndu flokka ruslið og kynntu þeir niðurstöður sínar fyrir öðrum þátttakendum



og útskýrðu hvernig þeir komust að þeirri niðurstöðu. Góðar og gagnlegar umræður sköpuðust um algengar áskoranir við flokkun og ólíkar túlkanir á því hvernig flokka beri mismunandi úrgang.

Fyrirkomulagið var gagnvirk og hvatti starfsfólk til virkrar þátttöku og til að deila þekkingu og læra hvert af öðru. Jafnframt gafst tækifæri til að ræða og skýra atriði sem þátttakendur voru óvissir um varðandi flokkun. Flokkunarleikarnir voru því bæði fræðandi og skemmtileg leið til að efla þekkingu starfsfólks á réttri flokkun og auka meðvitund um meðhöndlun úrgangs á vinnustaðnum.

3.2.5 Bréf til íbúa um fjárhagslegan ávinning af endurvinnslu

Í kjölfar niðurstaðna úr íbúakönnunum var ráðist í markvisst upplýsingainngrip í einu hverfi Reykjavíkur. Niðurstöðurnar höfðu bent á ýmsar hindranir við bætta flokkun, meðal annars að fjöldi eða samsetning sorptunna við heimili hentaði ekki þörfum íbúa, áhyggjur af tíðni sorphirðu og skort á skýrum upplýsingum um flokkun.

Til að bregðast við þessum hindrunum sendi Reykjavíkurborg íbúum í hverfinu upplýsingabréf. Þar voru helstu niðurstöður könnunarinnar kynntar, útskýrt hvernig íbúar gætu breytt samsetningu sorptunna við heimili sín og veittar hagnýtar upplýsingar um flokkun og sorphirðu. Sérstök áhersla var lögð á mögulegan fjárhagslegan ávinning af því að hagræða samsetningu sorptunna. Gefin voru raunhæf dæmi til að sýna hvernig heimili gætu dregið úr kostnaði við sorphirðu með því að minnka hlutdeild blandaðs úrgangs í tunnum til endurvinnslu.

Inngripinu var ætlað að auka ánægju íbúa með sorphirðukerfið og stuðla að betri flokkun með því að bregðast við þeim hindrunum sem íbúarnir höfðu sjálfir bent á. Þótt inngripið hafi aukið vitund um þá möguleika sem í boði eru og veitt hagnýtar upplýsingar um breytingar á samsetningu sorptunna, voru áhrifin takmörkuð. Aðeins fá heimili óskuðu eftir breytingum á samsetningu sorptunna sinna. Reynslan undirstrikaði mikilvægi þess að koma ávinningi fyrirhugaðra breytinga skýrt og gagnsætt til skila. Niðurstöðurnar bentu einkum til þess að fjárhagslegur ávinningur af því að breyta samsetningu sorptunna hafi ekki verið nægilega skýr öllum viðtakendum. Við frekari þróun inngripsins gæti því verið gagnlegt að leggja enn skýrari áherslu á mögulegan sparnað og nýta fleiri miðlunarleiðir, svo sem stafrænar lausnir og víðtækari upplýsingaherferðir til almennings.

3.3 Vinnustofur, heimsóknir og viðburðir

Í þessum kafla er gerð grein fyrir vinnustofum, heimsóknum og viðburðum sem haldin voru í verkefninu *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin*. Þessi hluti verkefnisins gegndi mikilvægu hlutverki við að leiða saman íbúa, hagaðila, sérfræðinga og samstarfsaðila verkefnisins til að miðla þekkingu og reynslu og ræða mögulegar lausnir á áskorunum í samgöngum og flokkun í borginni. Með samstarfi, fræðslu og samtali stuðluðu viðburðirnir að aukinni þátttöku og samvinnu og studdu þannig við markmið verkefnisins og vegferð Reykjavíkur í átt að kolefnishlutleysi.

3.3.1 Vinnustofa með þátttakendum Loftslagsborgarsamnings

Þann 18. mars 2025 var haldin vinnustofa sem hluti af Loftslagsborgarsamningi Reykjavíkur, þar sem saman komu 45 þátttakendur frá 18 fyrirtækjum og stofnunum sem höfðu skuldbundið sig til



að styðja markmið borgarinnar um kolefnishlutleysi fyrir árið 2030 (sjá mynd 2). Markmið vinnustofunnar var að bera kennsl á helstu hindranir, kanna hagnýtar lausnir og efla samstarf hagsmunaaðila með það að lokamarkmiði að ryðja brautina fyrir loftslagshlutleysi í samvinnu við fyrirtæki og stofnanir á höfuðborgarsvæðinu.

Þátttakendum var skipt í fjóra þemahópa: Skipulag og orkuskipti; samgöngur; byggingar; og þróunartillögur (með áherslu á úrgangsstjórnun og ferðaþjónustu). Hverjum hópi var falið að ræða helstu áskoranir sem standa í vegi fyrir að markmiðum Loftslagsborgarsamnings sé náð, greina mögulegar lausnir og ígrunda hvernig efla mætti samstarfið í framtíðinni. Þar sem *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin* beinist að samgöngum og meðhöndlun úrgangs verður greint frá helstu niðurstöðum á þessum sviðum.

Í samgönguhópnum beindust umræður að mikilli þörf á einkabílum í borginni, ófullnægjandi valmöguleikum þegar kemur að almenningssamgöngum og skorti á fullnægjandi innviðum fyrir virka ferðamáta. Meðal lausna sem voru nefndar var endurskoðun á bílastæðastefnu, úrbætur á almenningssamgöngum til skemmri tíma á undan langtímaverkefnum eins og Borgarlínu, hvata til samnýtingar ferðamáta og að gera hjólréiðar og göngu aðgengilegri að sýnilegri valkostum.

Þátttakendur í þróunartillöguhópnum bentu á áskoranir í innviðum til flokkunar úrgangs, lítið traust á endurvinnslukerfum, skort á virkum hvötum og mikla losun frá samgöngum í ferðaþjónustu. Lausnir beindust að því að auka gagnsæi og fræða almenning um meðhöndlun úrgangs, skapa virkt hvatakerfi, bæta aðgengi ferðamanna að almenningssamgöngum og innleiða einfaldar og ódýrar úrbætur, svo sem meiri sýnileika hjólaleiða í kerfum á borð við Google Maps.

Vinnustofunni lauk með sameiginlegri umræðu um samstarf til framtíðar. Þátttakendur undirstrikuðu mikilvægi sameiginlegrar ábyrgðar, öflugri samhæfingar aðgerða í loftslagsmálum og bættra samskipta, sérstaklega á sviðum úrgangsmeðhöndlunar og innviða. Kallað var eftir djarfari forystu og breiðari þátttöku til að ná til fjölbreyttari hóps hagsmunaaðila, með sérstakri áherslu á þátttöku stjórnvalda. Viðburðurinn markaði mikilvægt skref í átt að því að sameina krafta og efla það samstarf sem nauðsynlegt er til að ná metnaðarfullum markmiðum Reykjavíkurborgar í loftslagsmálum.



Mynd 2. Umræður í vinnustofum

3.3.2 Vettvangsheimsókn frá vinabænum Jakobstad

Dagana 20-21. maí 2025 var fyrsta vettvangsheimsóknin í Reykjavík frá tvíburaborginni, Jakobstad í Finnlandi. Markmið heimsóknarinnar var að efla samstarf borganna, miðla þekkingu og ýta undir gagnkvæman lærdóm.

Tveir fulltrúar frá Jakobstad, verkefnastjóri frá Tækniháskólanum í Tallinn, þrír þátttakendur frá Reykjavíkurborg og fimm frá Háskóla Íslands tóku formlega þátt í heimsókninni. Á tveimur dögum voru níu erindi haldin, farið í heimsókn í Hellsheiðarvirkjun og Ráðhús Reykjavíkur, farið í leiðsögn um borgina, auk þess sem haldin var hugleiðingarvinnustofa (sjá myndir 3 og 4).

Helstu markmið heimsóknarinnar voru að styrkja tengslin milli tvíburaborganna, öðlast innsýn í aðstæður og stefnu Reykjavíkurborgar um kolefnishlutleysi og kanna stjórnar- og starfshætti við þátttöku hagsmunaaðila. Í heimsókninni var jafnframt skerpt á áherslum í þekkingarmiðlun og mögulegar hindranir hvað hana varðar voru greindar, auk þess sem kortlagðir voru viðeigandi hagsmunaaðilar fyrir framtíðarsamstarf.



Mynd 3. Heimsóknir í Hellisheiðarvirkjun (til vinstri) og Alþingisgarðinn í Reykjavík (til hægri)



Mynd 4. Vinabæjafundir í Reykjavík

3.3.3 Málþing um framgang og frumniðurstöður verkefnisins

Málþing um framgang og frumniðurstöður verkefnisins var haldið í Háskóla Íslands 11. ágúst 2025 (sjá mynd 5). Þar komu samstarfsaðilar verkefnisins saman til að kynna frumniðurstöður, ræða þýðingu þeirra og þær ályktanir sem af þeim má draga, auk þess að ræða hvernig nýta mætti niðurstöðurnar áfram. Alls tóku 40 manns þátt, þar af 21 á staðnum í Reykjavík og 19 í gegnum netið.

Málþingið hófst með kynningu Ásdísar Karenar Waltersdóttur frá Reykjavíkurborg á verkefninu *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin*. Því næst kynnti Jóhanna Raudsepp frá Háskóla Íslands íbúakönnun verkefnisins. Victor Schlencker og Chloé Ruiz, starfsmenn í verkefninu frá ENTPE í



Frakklandi, kynntu síðan greiningu sína á gögnum úr könnuninni um samgöngu- og flokkunarvenjur íbúa og þær hindranir sem geta staðið í vegi fyrir breytingum. Á grundvelli þessara niðurstaðna lögðu þau fram tillögur að aðgerðum sem Reykjavík gæti gripið til í því skyni að stefna í átt að kolefnishlutleysi.

Meðal tillagnanna var að endurhanna gatnakerfi miðborgarinnar með það að markmiði að gera einkabílaferðir erfiðari, með Houten í Hollandi sem fyrirmynd. Með því að beina gegnumferð frá miðborginni myndu almenningssamgöngur og virkir ferðamátar öðlast verulegt forskot hvað varðar þægindi. Einnig var lagt til að nýtt almenningssamgöngukerfi yrði tengt við rafhjólaleigu til að bæta aðgengi og þjónustu á svæðinu, auk þess að bílastæðum yrði fækkað samhliða aukinni notkun almenningssamgangna og virkra ferðamáta.

Málþinginu lauk með líflegum umræðum milli verkefnahópsins og þátttakenda um niðurstöður rannsóknarinnar og hvernig þær gætu nýst við næstu skref verkefnisins og stutt við vegferð Reykjavíkur í átt að kolefnishlutleysi.



Mynd 5. Fyrirlestrar á málþinginu

3.3.4 Umhverfisfræðsludagur

Þann 18. ágúst 2025 var haldinn umhverfisfræðsludagur fyrir grunnskólakennara í þremur hverfum Reykjavíkur. Markmið viðburðarins var að auka þekkingu og skilning kennara á umhverfis- og sjálfbærnimálum, hvetja þá til að flétta sjálfbærni inn í kennslu sína og veita hagnýt dæmi um hvernig tengja megja sjálfbærni við ólíkar námsgreinar og annað starf skólans.

Áhersla var lögð á samræður og hagnýta nálgun þar sem kynntar voru fjölbreyttar kennsluaðferðir sem byggjast á sköpunargáfu, gagnrýninni hugsun og virkri þátttöku nemenda. Sem hluti af skuldbindingu Reykjavíkurborgar um að ná kolefnishlutleysi ákváðu skólastjórar sjö grunnskóla í hverfunum sem tóku þátt að hafa skyldumætingu á viðburðinn. Alls tóku 300 kennarar þátt og voru dagskrárliðir sniðnir að mismunandi skólastigum (sjá myndir 6 og 7).



Til að meta áhrif fræðslunnar svöruðu kennarar könnun bæði fyrir og eftir viðburðinn. Niðurstöðurnar benda til þess að inngripið hafi í heild haft jákvæð áhrif. Áhugi kennara á að samþætta sjálfbærni og umhverfisfræðslu í kennslu jókst og voru 12% fleiri þátttakendur sammála þeirri fullyrðingu að loknum viðburðinum. Einnig jókst hlutfall kennara sem töldu sig skilja betur hvernig tengja mætti sjálfbærni við þær námsgreinar sem þeir kenna og sem töldu sig hafa nægilega þekkingu til að útskýra hugtök tengd sjálfbærni fyrir nemendum sínum.

Í heild benda niðurstöðurnar til þess að markmiðum umhverfisfræðsludagsins hafi verið náð og að fræðslan hafi haft raunverulegu gildi fyrir þátttakendur.



Mynd 6. Fyrirlesarar á fræðsludeginum



Mynd 7. Kennarar á fræðsludeginum



3.3.5 Vettvangsheimsókn í Sorpu

Þann 5. nóvember 2024 heimsótti verkefnahópurinn Sorpu til að kynna sér starfsemina. Meðal annars var litast um í Góða hirðinum, nytjamarkaði sem leggur áherslu á endurnýtingu með því að taka við notuðum hlutum, gera þá söluhæfa og koma þeim aftur í umferð. Hópurinn heimsótti einnig móttökustöðina í Gufunesi, þar sem tekið er við heimilis- og fyrirtækjaúrgangi, og Gas- og jarðgerðarstöðina (GAJA) í Álfsnesi, þar sem molta og metan eru unnin úr lífrænum úrgangi. Heimsóknin veitti verðmæta innsýn í aðferðir til að draga úr úrgangi og endurnýta auðlindir í Reykjavík (sjá mynd 8).



Mynd 8. Heimsókn verkefnahópsins í Sorpu

3.3.6 Aðalfundur Loftslagsborgarsamningsins

Fyrsti árlegi aðalfundur Loftslagsborgarsamnings Reykjavíkur var haldinn í Ráðhúsi Reykjavíkur 22. október 2025 (sjá mynd 9). Á fundinum komu saman fulltrúar Reykjavíkurborgar, opinberra stofnana, fyrirtækja og annarra samtaka sem taka þátt í Loftslagsborgarsamningnum, auk ráðgjafa frá *NetZeroCities*.

Fundurinn hófst með ávarpi Heiðu Bjargar Hilmisdóttur borgarstjóra og kynningu Reykjavíkurborgar á Loftslagsborgarsamningnum og niðurstöðum könnunar meðal hagaðila. Í kjölfarið fór fram pallborðsumræða með fulltrúum Reykjavíkurborgar, Festu, Orkuveitunnar og Betri samgangna þar sem rætt var um tækifæri og áskoranir tengdar loftslagsmarkmiðum Reykjavíkur.

Ráðgjafar frá *NetZeroCities* fjölluðu því næst um framtíðartækifæri, samstarf og dæmi frá öðrum evrópskum borgum. Á dagskránni voru einnig stuttar kynningar frá þátttakendum í



Loftslagsborgarsamningnum þar sem fjallað var um verkefni og aðgerðir sem þegar eru í gangi á sviði loftslagsmála, vistvænna samgangna, orkumála og hringrásarhagkerfisins.

Fundinum lauk með vinnustofu um hvernig Reykjavík getur hraðað vegferð sinni í átt að kolefnishlutleysi. Að því loknu voru helstu umræður dregnar saman og fundinum slitið. Fundurinn skapaði mikilvægan vettvang til að miðla þekkingu og reynslu og efla samstarf milli þátttakenda í Loftslagsborgarsamningi Reykjavíkur.



Mynd 9. Þátttakendur ræddu saman á vinnustofu

3.3.7 Reglulegir fundir með þátttakendum Loftslagsborgarsamningsins

Í kjölfar fyrsta aðalfundar Loftslagsborgarsamnings Reykjavíkur í október 2025 lýstu þátttakendur yfir áhuga á að fá fleiri tækifæri til að hittast reglulega og skiptast á reynslu. Til að bregðast við þessu voru settir á laggirnar fundir á tveggja mánaða fresti með það að markmiði að efla samstarf þátttakenda í Loftslagsborgarsamningnum og styðja við framgang þeirra aðgerða sem þeir hafa skuldbundið sig til að hrinda í framkvæmd.

Fundirnir eru haldnir í húsnæði Reykjavíkurborgar og skapa vettvang fyrir þátttakendur til að miðla upplýsingum um framvindu, reynslu og lærdóm í gegnum stuttar kynningar og opnar umræður (sjá mynd 10). Fundirnir gefa jafnframt þátttakendum tækifæri til að læra hver af öðrum, finna möguleg tækifæri til samstarfs og ræða þær áskoranir sem tengjast skuldbindingum þeirra samkvæmt Loftslagsborgarsamningnum.

Hafdís Hanna Ægisdóttir, forstöðumaður Sjálfbærnistofnunar Háskóla Íslands, og Hrönn Hrafnisdóttir, deildarstjóri loftslagsmála hjá Reykjavíkurborg, hafa stýrt fundunum sameiginlega. Með reglulegu samtali og miðlun þekkingar hafa fundirnir stuðlað að sterkari tengslum milli þátttakenda og hjálpað til við að viðhalda krafti og framvindu í framkvæmd þeirra aðgerða sem unnið er að í Loftslagsborgarsamningnum.



Mynd 10. Þátttakendur á einum fundanna

3.3.8 Vettvangsheimsókn til vinabæjarins Jakobstad

Dagana 12.–13. nóvember 2025 heimsóttu fulltrúar Reykjavíkurborgar tvíburaborgina Jakobstad í Finnlandi (sjá myndir 11 og 12). Heimsóknin byggði á samstarfi sem komið hafði verið á fyrr á árinu og var markmiðið að efla tengsl borganna enn frekar, dýpka samstarfið og halda áfram að skiptast á þekkingu og reynslu.

Þrír fulltrúar Reykjavíkurborgar tóku þátt í tveggja daga heimsókn. Á dagskránni voru kynningar, fundir og vettvangsheimsóknir með áherslu á samgöngur, meðhöndlun úrgangs og loftslagsmál. Fulltrúar Reykjavíkurborgar fengu innsýn í aðstæður í Jakobstad og kynntust helstu verkefnum bæjarins á sviði sjálfbærni. Meðal annars var farið í heimsókn til Ekorosk, svæðisbundins fyrirtækis sem annast meðhöndlun úrgangs og gegnir sambærilegu hlutverki og SORPA á höfuðborgarsvæðinu.

Borgirnar tvær eru á svipaðri breiddargráðu og standa frammi fyrir sambærilegum áskorunum tengdum loftslagi, vetraraðstæðum og skipulagi samgangna. Heimsóknin skapaði því góð tækifæri til gagnkvæms lærdóms og miðlunar reynslu. Umræðurnar snerust meðal annars um vistvænar samgöngulausnir, meðhöndlun úrgangs og leiðir til að styðja við vegferð borganna í átt að kolefnishlutleysi. Heimsóknin gaf Reykjavíkurborg jafnframt tækifæri til að deila reynslu og lærdómi af eigin loftslagsverkefnum og ræða möguleika á frekara samstarfi á vettvangi Tvíburaborga og Tilraunaborga. Nánari upplýsingar um heimsóknina má finna á [vef Reykjavíkurborgar](#).



Mynd 11. Vettvangsheimsókn til Ekorosk (vinstri) og fundir í Jakobstad (hægri)



Mynd 12. Vettvangsheimsóknir í Jakobstad

3.3.9 Vinnustofa með nýsköpunarsamfélaginu í Reykjavík

Þann 5. mars 2026 var haldin vinnustofa um hvernig nýsköpun getur stuðlað að hraðari vegferð Reykjavíkur í átt að kolefnishlutleysi (sjá mynd 13). Vinnustofan var jafnframt fyrsta skrefið í að efla tengsl við nýsköpunarsamfélagið og kanna hvernig það gæti komið að Loftslagsborgarsamningi Reykjavíkur. Fulltrúar úr stuðningsumhverfi nýsköpunar, undirskriftaraðilar Loftslagsborgarsamningsins, Reykjavíkurborg og félagasamtök sem vinna að umhverfis- og sjálfbærnimálum tóku þátt. Markmiðið var að efla tengsl milli þessara aðila, finna tækifæri til samstarfs og kanna hvernig nýsköpun getur stutt við markmið Reykjavíkur um kolefnishlutleysi árið 2030.

Á dagskránni voru kynningar á Loftslagsborgarsamningnum og hlutverki nýsköpunar í loftslagsaðgerðum. Í kjölfarið kynntu fulltrúar úr nýsköpunarsamfélaginu starfsemi sína og fram



fór sófaspjall með fulltrúum Sjávarklasans og Orkuklasans. Að lokum tóku þátttakendur þátt í vinnustofu þar sem rætt var hvernig ólíkir aðilar geta unnið saman að því að hraða vegferðinni í átt að kolefnishlutleysi.

Í umræðunum komu fram nokkur sameiginleg áhersluatriði, meðal annars mikilvægi aukinnar samvinnu og samhæfingar milli ólíkra aðila, betri stuðnings við nýsköpun og tilraunaverkefni og aukinnar miðlunar þekkingar. Einnig var lögð áhersla á að efla vistvænni ferðamáta og bæta aðgengi, áreiðanleika og notendaupplifun í almenningssamgöngum og innviðum fyrir hjólreiðar og göngu. Þá kom fram mikilvægi þess að skapa skýrari leiðir til samstarfs milli opinberra aðila, háskóla, fyrirtækja og félagasamtaka.

Í kjölfar vinnustofunnar tók Sjálfbærnistofnun Háskóla Íslands saman skýrslu með helstu niðurstöðum og tillögum sem kynnt var Reykjavíkurborg. Þar voru meðal annars lagðar til leiðir til að styrkja nýsköpun í vegferð borgarinnar í átt að kolefnishlutleysi árið 2030, svo sem að bæta aðgengi að upplýsingum um helstu áskoranir, styðja við nýsköpun í opinberum innkaupum, efla samstarfsvettvang sem þegar eru til staðar og viðhalda reglulegu samtali við nýsköpunarsamfélagið.



Mynd 13. Þátttakendur vinnustofunnar með nýsköpunarsamfélaginu

3.3.10 Vettvangsheimsókn frá vinabæjunum Jakobstad og Bærum

Dagana 8-10. apríl 2026 tók Reykjavíkurborg á móti fulltrúum frá Jakobstad í Finnlandi og Bærum í Noregi sem hluta af samstarfi borganna í Tvíburaborga- og *Enabling City Transformation* verkefnunum (sjá mynd 14). Áhersla heimsóknarinnar var á miðlun þekkingar um sjálfbæra borgarþróun, einkum á sviði samgangna, virkra ferðamáta, loftslagsmála og lausna tengdra hringrásarhagkerfinu.

Þar sem bæði Jakobstad og Bærum vinna að áskorunum tengdum sjálfbærum samgöngum ákvað Reykjavíkurborg að sameina vettvangsheimsóknirnar til að skapa sem bestar aðstæður til gagnkvæms lærdóms og styrkja tengsl milli borganna þriggja. Þátttakendur voru mjög ánægðir



með þetta fyrirkomulag, enda gaf það tilefni til fjölbreyttari umræðna, samanburðar á ólíkum aðstæðum og miðlunar á fleiri dæmum og reynslu. Á þriggja daga dagskrá tóku þátttakendur þátt í kynningum, umræðum og vinnustofum auk þess sem farið var í vettvangsheimsóknir víðs vegar um borgina.

Í sameiginlegri dagskrá var meðal annars fjallað um almenningssamgöngur, hjólreiðainnviði, borgarþróun og verkefni á sviði loftslagsmála. Þátttakendur heimsóttu einnig lykilstaði í Reykjavík, þar á meðal Hlemm og Frakkastíg 1, þar sem þeir kynntu sér verkefni sem tengjast borgarþróun og hringrásarhagkerfinu. Sérfræðingar frá Reykjavíkurborg, Strætó, Betri samgöngum, Háskóla Íslands og VSÓ Ráðgjöf tóku þátt í umræðunum og miðluðu af reynslu sinni.

Heimsóknin styrkti enn frekar tengsl milli borganna sem tóku þátt og skapaði dýrmæt tækifæri til gagnkvæms lærdóms og miðlunar góðra starfshátta til stuðnings kolefnishlutleysi og sjálfbærri borgarþróun. Nánari upplýsingar um heimsóknina má finna á [vef Reykjavíkurborgar](#).



Mynd 14. Vettvangsheimsóknir í Reykjavík með fulltrúum frá Jakobstad og Bærum

3.3.11 Lokamálþing

Lokamálþing verkefnisins *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin*, þar sem niðurstöður verkefnisins og helsti lærdómur af því voru kynnt, var haldið í Háskóla Íslands 18. ágúst 2026 (sjá mynd 15). Á málþinginu komu saman fulltrúar úr háskólasamfélaginu, sveitarfélögum, opinberum stofnunum, fyrirtækjum og öðrum samtökum sem hafa áhuga á sjálfbærum samgöngum, flokkun og loftslagsmálum. Málþingið gaf tækifæri til að miðla rannsóknarniðurstöðum verkefnisins, ræða hagnýtan lærdóm af framkvæmd þess og kanna hvernig niðurstöðurnar geta nýst í áframhaldandi aðgerðum í þágu kolefnishlutleysi í Reykjavík og víðar. Alls sóttu 48 manns málþingið, þar af 32 á staðnum í Reykjavík og 16 á netinu.

Málþingið hófst á kynningu Ásdísar Karenar Waltersdóttur frá Reykjavíkurborg á verkefninu *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin*. Jóhanna Raudsepp frá Háskóla Íslands kynnti því næst helstu rannsóknarniðurstöður verkefnisins, byggðar á niðurstöðum tveggja íbúakannana og



rýnihópaviðtala um samgöngu- og flokkunarhegðun, hindranir í vegi fyrir breytingum og tækifæri til að styðja við sjálfbærari venjur.

Í framhaldi af þessum niðurstöðum kynnti Sarah Olson frá Háskóla Íslands greiningu á svokölluðu „samgöngubili“ (e. transportation gap), þar sem skoðuð voru einkenni og hvatar þeirra íbúa sem eru tilbúnir til að skipta um helsta ferðamáta. Alice Bros, starfsnemi frá háskólanum École Polytechnique, kynnti síðan greiningu á stöðum sem íbúar upplifðu sem jákvæða eða neikvæða í borgarumhverfinu í Reykjavík út frá svörum í íbúakönnuninni og varpaði þannig ljósi á upplifun íbúa af ólíkum svæðum borgarinnar.

Ásdís Karen Waltersdóttir fjallaði í kjölfarið um þann hagnýta lærdóm og þá innsýn sem fékkst í gegnum verkefnið. Friðrik Klingbeil Gunnarsson frá Reykjavíkurborg fjallaði um lærdóm verkefnisins fyrir meðhöndlun úrgangs hjá sveitarfélaginu og gerði grein fyrir mögulegum næstu skrefum. Málþinginu lauk með líflegum spurningum og umræðum um niðurstöður verkefnisins og þýðingu þeirra fyrir vegferð Reykjavíkur í átt að kolefnishlutleysi. Ásdís Björk Gunnarsdóttir frá Sjálfbærnistofnun Háskóla Íslands var fundarstjóri.



Mynd 15. Fyrirlesarar á lokamálþinginu

3.3.12 Vinnustofa með þátttakendum Loftslagsborgarsamnings um næstu aðgerðir

Þann 25. ágúst 2026 var haldin vinnustofa með þátttakendum í Loftslagsborgarsamningi Reykjavíkur til að styðja við þróun næstu útgáfu samningsins (sjá mynd 16). Vinnustofan var ætluð þátttakendum sem höfðu áhuga á að halda áfram þátttöku sinni, endurnýja gildandi aðgerðir eða móta nýjar skuldbindingar sem stuðla að markmiði Reykjavíkur um að ná kolefnishlutleysi árið 2030.

Á vinnustofunni voru þátttakendum kynntar [nýjar leiðbeiningar](#) um mótun aðgerða innan Loftslagsborgarsamningsins. Leiðbeiningarnar lýsa skref fyrir skref, á íslensku, hvernig móta og skrá skuli aðgerðir innan samningsins. Vinnustofan gaf einnig tækifæri til að ræða hugmyndir að



nýjum eða endurbættum aðgerðum, deila reynslu af fyrri skuldbindingum og kanna möguleika á samstarfi við aðra hagaðila.

Markmið vinnustofunnar var að efla samstarf þátttakenda í Loftslagsborgarsamningnum og styðja við áframhaldandi þróun áþreifanlegra og áhrifaríkra aðgerða sem geta hraðað vegferð Reykjavíkur í átt að kolefnishlutleysi.



Mynd 16. Þátttakendur á vinnustofu

3.4 Samskipti og miðlun

Í gegnum verkefnið *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin* var ráðist í fjölbreyttar aðgerðir til að miðla þekkingu, vekja athygli á verkefninu, aðgerðum og niðurstöðum, auk þess að ná til viðeigandi hagaðila og almennings. Í þessum kafla er yfirlit yfir þær samskipta- og miðlunaraðgerðir sem ráðist var í til að styðja við markmið verkefnisins og hámarka áhrif þess.

3.4.1 Vefsíða verkefnisins

Vefsíða var sett upp fyrir verkefnið og er hún aðgengileg á <https://reykjavik.is/tilraunaborgir>.

Vefsíðan þjónaði sem miðlægur vettvangur fyrir miðlun upplýsinga um verkefnið. Þar er að finna almenna lýsingu á verkefninu, reglulegar uppfærslur um framvindu þess, birtar niðurstöður og niðurstöðuskýrslur. Vefsíðan var uppfærð reglulega á meðan á verkefninu stóð til að tryggja gagnsæi og halda hagsmunaaðilum upplýstum.

3.4.2 Ráðstefna NetZeroCities

Í maí 2025 sóttu meðlimir verkefnahópsins ráðstefnu *NetZeroCities* í Vilnús í Litháen. Reykjavík tók þátt í *Twinning Learning*-áætluninni sem tvíburaborg í fyrsta hópi þátttakenda og var boðið að deila reynslu sinni af samstarfinu og taka þátt í gagnvirkri vinnustofu. Á veggspjaldi (sjá mynd 17) er fjallað um helstu lærdóma sem Reykjavík dró af verkefninu, meðal annars um hvernig

vinnustaðir geta hvatt starfsfólk til að ferðast með vistvænum hætti til og frá vinnu. Jafnframt eru þar kynnt næstu skref til að yfirfæra og nýta þennan lærdóm í frekara þróunarstarfi. Á ráðstefnunni hlaut Reykjavíkurborg einnig viðurkenningu fyrir Loftslagsborgarsamninginn (sjá mynd 18).



Mynd 17. Fulltrúar Reykjavíkurborgar hljóta merki Loftslagsborgarsamnings og kynna veggspjald



Mynd 18. Veggspjald á ráðstefnunni NetZeroCities.



3.4.3 Veggspjald á SCORAI ráðstefnunni

Í apríl 2025 tóku meðlimir verkefnahópsins þátt í SCORAI-ráðstefnunni í Lundi í Svíþjóð. Á ráðstefnunni, sem fjallaði um sjálfbæra neyslu, kynnti teymið veggspjald um verkefnið og frumniðurstöður spurningakönnunar (sjá mynd 19).

Piercing through the gridlocks: public participation towards a Net Zero City in Reykjavík, Iceland



Johanna Raudsepp (University of Iceland), Jukka Heinonen (University of Iceland),
Ásdís Karen Waltersdóttir (City of Reykjavík), Hrönn Hrafnisdóttir (City of Reykjavík)

PROBLEM

Globally, cities are home to over half of the world's population. They are also hubs of consumption and emissions. Thus, cities have a responsibility to mitigate climate change in a substantial way. In the City of Reykjavík, Iceland, the transportation fleet is dominated by car use, although it is transitioning to electricity. Household waste management systems have been refigured, but implementation has been challenging. The circular economy is promoted to encourage climate-friendly and zero-emission practices. Nevertheless, GHG emissions of the city have been increasing overall. Attitudes, behaviours and habits are not well understood in the planning processes.

AIM

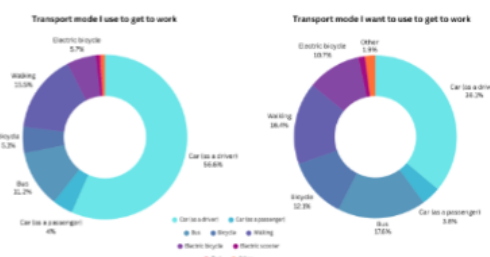
The pilot project aims to better understand people's current behaviours and attitudes related to transport and waste management, as well as understanding the barriers to change among the residents of the City of Reykjavík. Part of the project

involves civil engagement in planning processes by way of an online public participation GIS survey conducted in early 2025. The survey gathered about 1600 respondents. The results of the survey will be used to plan interventions to encourage more climate sustainable behaviours.



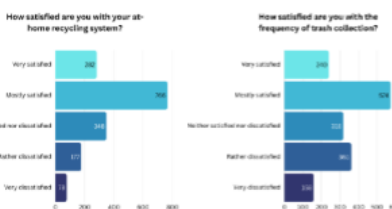
TRAVEL BEHAVIOUR

Car use is predominant in Reykjavík mobility. However, initial analyses reveal a considerable willingness to change from driving to public or active travel modes, with about a third of people who currently drive to work willing to change their mode. Main barriers for change are an unreliable and expensive bus network, which makes running errands challenging without a car. Open-ended questions indicate a strong disbelief in future changes, as changes in the transportation system have been slow and yielded no visible results to the public.



RECYCLING

The survey also mapped recycling habits among Reykjavík residents. Although most respondents are generally satisfied with the recycling system they have at home, some respondents indicated that it is a challenge to sort all the various categories at home due to lack of space. Over half of the respondents are to some extent dissatisfied with the frequency of trash collection in the city. Typical city-issued bins include paper, plastic, organic, and general waste. Anything in addition to that must be taken to a separate recycling station or collection point. Most respondents drive to those locations. New residents to Iceland also voiced concern about the system being complex and pointed to the lack of simple instructions.



KEY TAKEAWAYS

Public participation surveys offer great insights into both the current habits of residents but also to any barriers to changing their behaviour. They can be a valuable tool for cities to plan interventions. In the coming months, the data will be analysed in depth. Based on the results and stakeholder workshops, the City of Reykjavík will design and test interventions aimed at encouraging behavioral change.



Mynd 19. Veggspjald á SCORAI-ráðstefnunni



3.4.4 Framvinduskýrsla

Sjálfbærnistofnun tók saman framvinduskýrslu og skilaði til Reykjavíkurborgar í ágúst 2025. Í skýrslunni er gert grein fyrir öllu því starfi sem fór fram á fyrsta ári Tilraunaborgaverkefnisins. Skýrslan veitir yfirlit yfir framvindu verkefnisins og byggir á helstu áherslusviðum þess, þar á meðal verkefnastjórnun, samskiptum og miðlun, rannsóknum og niðurstöðum, inngripum og viðburðum sem fólu meðal annars í sér þátttöku og samráð við hagaðila. Skýrsluna má lesa á [vef Reykjavíkurborgar](#).

Í skýrslunni er gerð grein fyrir verkefnum á borð við þróun upplýsinga- og kynningarefnis, rannsóknarstarf og framkvæmd ýmissa inngripa. Einnig er fjallað um vinnustofur, vettvangsferðir og viðburði sem haldnir voru með þátttöku almennings á skýrslutímabilinu. Að lokum er gerð grein fyrir næstu skrefum verkefnisins eins og þau lágu fyrir á þeim tíma.

4. Niðurstöður verkefnisins

Niðurstöðurnar sem kynntar eru í þessum kafla byggja á þeim rannsóknaraðgerðum sem framkvæmdar voru á meðan á verkefninu stóð, eins og lýst er í kafla 3.1. Með íbúakönnunum og rýnihópum var leitast við að varpa ljósi á ferðavenjur og hegðun tengda flokkun og endurvinnslu, hindranir sem standa í vegi fyrir sjálfbærari venjum og upplifun íbúa af borgarumhverfinu. Saman lögðu þessar rannsóknir traustan grunn að skilningi á þeim tækifærum og áskorunum sem Reykjavík stendur frammi fyrir á leið sinni að kolefnishlutleysi.

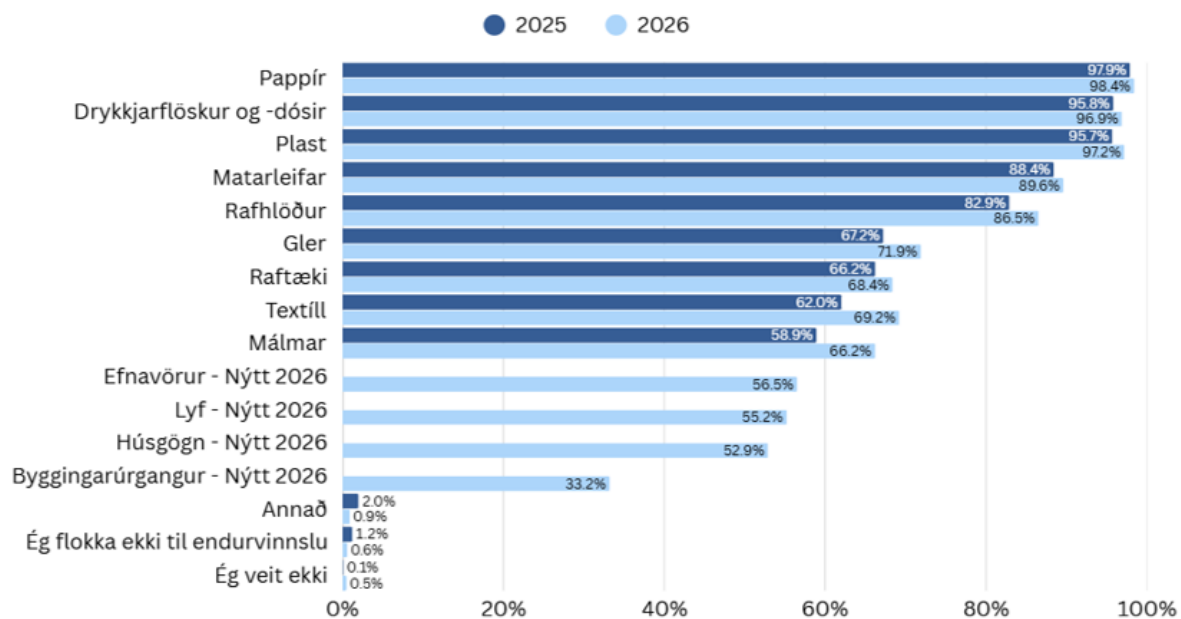
Heildarniðurstöðurnar benda til þess að margir íbúar Reykjavíkur séu reiðubúnir að tileinka sér sjálfbærari hegðun en að ákvarðanir í daglegu lífi ráðist að miklu leyti af aðgengi að þeim kerfum og innviðum sem í boði eru, sem og hversu þægileg og skilvirk þau eru. Þetta á bæði við um samgöngur og flokkun og endurvinnslu, þar sem metnaður íbúa til sjálfbærari lifnaðarhátta virðist oft vera meiri en núverandi aðstæður gera þeim kleift að framfylgja.

Í þessum kafla er gerð grein fyrir helstu niðurstöðum rannsóknarinnar á sviði flokkunar og endurvinnslu og samgangna, með hliðsjón af niðurstöðum íbúakönnunarinnar og umræðum í rýnihópum. Valdar tilvitnanir úr rýnihópunum eru einnig teknar með til að varpa frekara ljósi á niðurstöðurnar og gefa innsýn í sjónarmið og reynslu íbúa.

4.1 Flokkun

Yfir 90% þeirra sem tóku þátt í íbúakönnuninni árið 2025 flokka og skila helstu lögbundnum úrgangsflokkum til endurvinnslu, þ.e. plasti, pappír og lífrænum úrgangi (matarúrgangi). Að auki endurvinna yfir 97% þátttakanda skilagjaldsskyldum umbúðum og yfir 60% endurvinna málma, gler, textíl, rafhlöður og raftæki. Í könnuninni fyrir árið 2026 voru flokkunarvenjur þátttakenda svipaðar og árið áður. Á milli ára var bætt við nokkrum sértækum úrgangsflokkum sem voru tilgreindir sérstaklega og kemur fram að meira en helmingur svarenda flokkar einnig efni og spilliefni, lyf, húsgögn og byggingarúrgang til endurvinnslu (sjá mynd 20).





Mynd 20. Flokkunarvenjur til endurvinnslu árið 2025 (1.782 svör) og 2026 (1.081 svör). Svarendur voru spurðir hvaða tegundir úrgangs þeir flokkuðu heima til endurvinnslu og var þeim gefinn kostur á að velja alla þá úrgangsflokka sem áttu við.

Endurvinnslu má í grófum dráttum skipta í fjóra flokka (staðfest með þáttagreiningu): daglegir endurvinnsluflokkar (pappír, plast og lífrænn úrgangur/matarúrgangur), gler og málmar, skilagjaldsskyldar umbúðir (flöskur og dósir) og sérflokkar (raftæki, rafhlöður, lyf, húsgögn o.fl.). Til að flokka umfram hina daglegu úrgangsflokka þurfa einstaklingar oftast að fara á grenndarstöðvar eða móttökustöðvar Sorpu. Helsta áskorunin er skortur á upplýsingum og of strjál tæming grenndargámar sem getur dregið úr endurvinnslu. Einnig er hagkvæmni og þægindi mikilvægur þáttur. Ef endurvinnslustöðvar eru ekki staðsettar á leiðum sem fólk fer reglulega um í daglegu lífi eru minni líkur á að það flokki úrgang og skili honum til endurvinnslu.

„Endurvinnslustöðvarnar eru í gagnstæðar áttir frá heimili mínu og hvorug þeirra er á leiðinni í vinnuna. Og mér hefur ekki tekist að venja mig á að taka með mér þrjár glerkrukkur á leiðinni í vinnuna. Mig langar rosalega mikið að vera þannig manneskja. Eða að einhver annar á heimilinu væri þannig, en svo er ekki. Kannski er það sem vantar hjá mér. Já, mig langar alltaf að gera betur.“

Engir félags- eða lýðfræðilegir bakgrunnspættir virðast hafa áhrif á daglega flokkun heimilisúrgangs. Það bendir til þess að flokkun á helstu úrgangsflokkum sé orðinn hluti af daglegu lífi fólks, enda er hún lögbundin og flokkunartunnur eru aðgengilegar við öll heimili. Endurvinnsla á öðrum úrgangsflokkum ræðst frekar af því hversu auðvelt og þægilegt er að nálgast ólík endurvinnsluúrræði og pláss sem fólk hefur á heimilum sínum til flokkunar. Fólk nýtir mismunandi leiðir til að endurvinna ólíka úrgangsflokka til dæmis grenndarstöðvar, nytjamarkaði og móttökustöðvar Sorpu. Niðurstöðurnar sýna að endurvinnsla er bæði rótgróin venja og



endurspeglar gildi fólks sem mótast af aðgengi og innviðum, viðhorfi og jafnvel fyrri reynslu einstaklinga af búsetu erlendis sem hefur áhrif á hegðun fólks þegar kemur að endurvinnslu.

„Ég ólst upp við þetta. Ég veit það ekki, foreldrar mínir hafa alltaf flokkað. Fyrir mér var þetta því bara eðlilegur hlutur að gera ... [] ... þetta er bara vani, held ég.“

Flokkunarvenjur Reykvíkinga virðast fyrst og fremst ráðast af aðgengi að viðeigandi aðstöðu og innviðum fremur en af lýðfræðilegum þáttum eða viðhorfum. Þau sem endurvinnna einn úrgangsflokk eru líklegri til að endurvinnna fleiri flokka. Sterk tengsl eru milli tiltekinna flokka, eins og glers og málna annars vegar og raftækja og rafhlaðna hins vegar, sem bendir til þess að sameiginlegar skilaleiðir og söfnunarstaðir skipti máli. Veikari tengsl milli annarra flokka, til dæmis raftækja og textíls, benda hins vegar til þess að þörf sé á markvissari upplýsingagjöf og sérhæfðum úrræðum til endurvinnslu.

Þátttakendur er almennt ánægðir með eigin frammistöðu þegar kemur að endurvinnslu en eru síður ánægðir með endurvinnslukerfið í heild. Margir telja að kerfið takmarki möguleika þeirra á að flokka úrgang á einfaldan og skilvirkan hátt. Ánægja með endurvinnslukerfið tengist því að flokkun er orðin hluti af daglegri rútínu og að fólk upplifi ábyrgð gagnvart umhverfinu og þeim úrgangi sem það myndar. Sumir þátttakendur lýsa jafnvel stolti yfir eigin endurvinnsluvenjum, á meðan aðrir verða pirraðir yfir því þegar fólk leggur ekki sitt af mörkum.

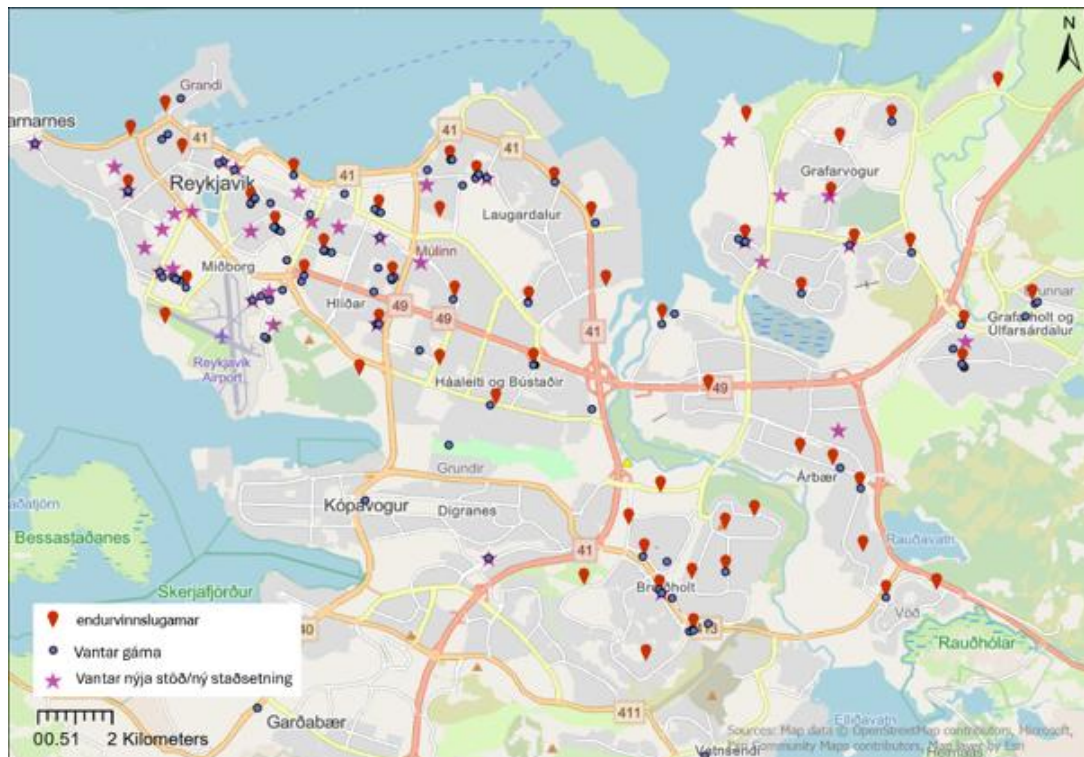
„Ég hef tekið fullan þátt í þessu og lagt mig allan fram, enda er þetta mjög nauðsynlegt. Miðað við fólkið sem vinnur í kringum mig er ég mjög samviskusamur í þessu, og ég er ekki að monta mig af því gagnvart þeim. Ég flokka einfaldlega allt sem ég mögulega get.“

Þátttakendur nefna einnig mikið magn úrgangs sem fellur til hjá þeim og kalla eftir auknu framboði á vörum án plastumbúða í verslunum. Að þeirra mati ætti ábyrgð á umbúðum í meira mæli að liggja hjá framleiðendum og söluaðilum frekar en neytendum.

„Það þarf að vera auðveldara og ódýrara að sleppa umbúðum, þú veist, þegar maður verslar..“

„Þetta er kerfislægt vandamál sem tengist því hvernig þessar umbúðir berast inn á heimilið yfirhöfuð. Þær eru að koma úr verslunum.“

Könnunin gaf einnig mikilvægar upplýsingar um svæði innan Reykjavíkurborgar sem þarfnast úrbóta. Í könnuninni árið 2026 gátu íbúar meðal annars bent á hvar vantaði gáma undir ákveðna úrgangsflokka til endurvinnslu eða hvar þörf væri á nýjum grenndarstöðvum eða flokkunaraðstöðu. Slíkar upplýsingar eru mjög verðmætar fyrir borgina við skipulagningu og uppbyggingu endurvinnsluinnviða (sjá mynd 21).



Mynd 21. Ábendingar íbúa um hvaða tegundir gáma vantar (blár punktur) og hvar þörf er á nýjum gámum eða grenndarstöðvum (fjólublá stjarna), bornar saman við staðsetningu núverandi grenndarstöðva (rautt merki).

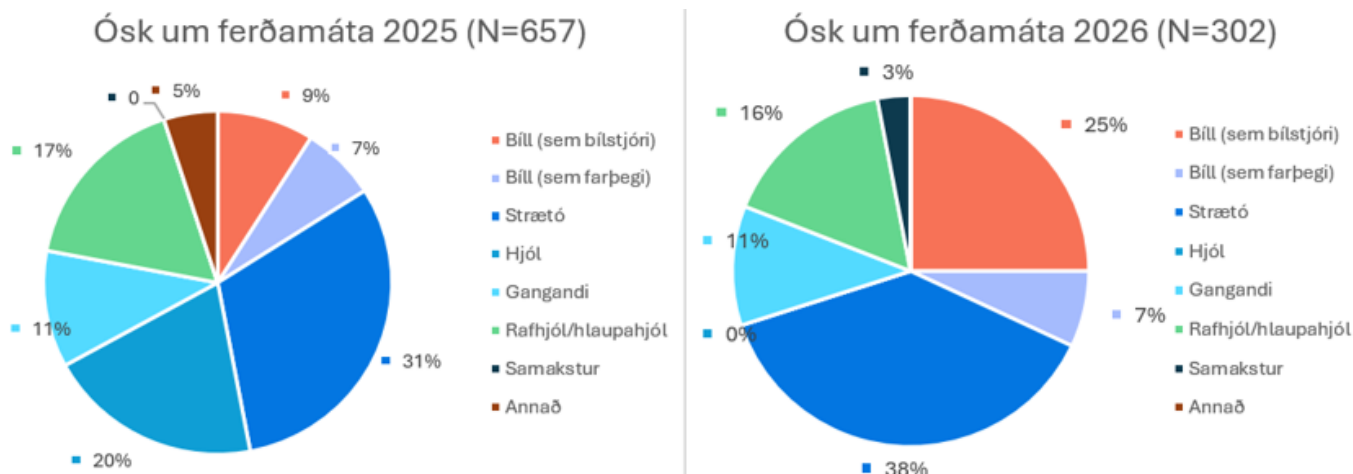
4.2 Samgöngur

Í könnunum sem framkvæmdar voru árin 2025 og 2026 var einkabíllinn ráðandi ferðamáti á höfuðborgarsvæðinu. Árið 2025 var meira en helmingur vikulegra ferða farnar með bíl, þar á meðal hjá þeim sem búa innan við 4 km frá vinnustað sínum. Árið 2026 sögðust svarendur að meðaltali fara 48% vikulegra ferða sinna sem ökumenn í bíl og 11% til viðbótar sem farþegar í bíl. Notkun strætó var áfram tiltölulega lítil. Árið 2025 voru innan við 30% vikulegra ferða farnar með Strætó og árið 2026 voru þær að meðaltali um 10% allra ferða. Hlutfall ferða á hjóli var undir 10% árið 2025 og um 5% árið 2026. Hlutfall ferða sem farnar voru gangandi var einnig tiltölulega lágt utan miðborgar Reykjavíkur árið 2025, eða innan við 10% ferða. Árið 2026 var hlutfallið hins vegar komið í 20% allra ferða.

Hlutfall bílaeigenda var hátt í könnuninni árið 2025; 79% svarenda áttu bíl og 9% til viðbótar höfðu aðgang að bíl. Um 60% þátttakenda notuðu bíl daglega og 33% nokkrum sinnum í viku. Í báðum könnunum var bíllinn algengasti ferðamátinn til og frá vinnu. Niðurstöðurnar sýna þó að óskir fólks um ferðamáta samræmast ekki alltaf núverandi ferðavenjum þess. Árið 2025 sagðist um þriðjungur þeirra sem aka til vinnu vilja skipta yfir í annan ferðamáta. Sambærilegt mynstur kom fram í könnuninni árið 2026, þegar um þriðjungur svarenda sagðist vilja draga úr bílferðum til og frá vinnu. Af þeim sem höfðu áhuga á að breyta ferðamáta sínum vildu flestir nota almenningssamgöngur (38%), næstflestir létt rafknúin farartæki, svo sem rafhjól eða rafhlaupahjól



(16%), og þar á eftir fara gangandi (11%). Á mynd 22 er yfirlit yfir þá ferðamáta sem svarendur kjósa helst fyrir ferðir til og frá vinnu.



Mynd 22. Ósk svarenda um ferðamáta. Til vinstri eru svör frá 2025 og til hægri 2026.

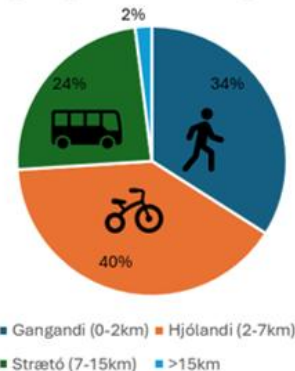
Alls búa 98% svarenda nógu nálægt vinnustað sínum til að geta nýtt vistvæna ferðamáta til og frá vinnu (sjá mynd 23). Það bendir til verulegra tækifæra til að auka hlutdeild vistvænna samgangna í ferðum til vinnu eða skóla. Þrátt fyrir að einkabíllinn sé enn ríkjandi í ferðavenjum svarenda eru óskir þeirra um ferðamáta í góðu samræmi við markmið Aðalskipulags Reykjavíkur um vistvænar samgöngur.

Stærsti hluti þeirra sem vildu breyta ferðamáta sínum sagðist helst vilja nota strætó. Þar á eftir komu hjólreiðar og létt rafknúin farartæki, svo sem rafhjól og rafhlaupahjól.

Hærri aldur, íslenskt ríkisfang, barneignir, lengri vegalengdir og neikvætt viðhorf til breytinga á tímatöflum strætó tengdust meiri vikulegri notkun á einkabíl. Aftur á móti tengdust meiri áhyggjur af loftslagsmálum, jákvætt viðhorf til breytinga á tímatöflum strætó og meiri ánægja með almenningssamgöngur minni bílnotkun. Athyglisvert er að engin lýðfræðileg breyta reyndist marktæk við að spá fyrir um minni bílanotkun. Það bendir til þess að ferðaval ráðist fyrst og fremst af viðhorfum og gildismati einstaklinga.

Algennt er að fólk sinni erindum í tengslum við ferðir til og frá vinnu og komi við á öðrum stöðum á leiðinni. Þeir áfangastaðir sem svarendur heimsóttu oftast (fjöldi svarenda innan sviga) voru matvöruverslanir (495), líkamsræktarstöðvar eða sundlaugar (301), staðir tengdir félagslífi (266), staðir tengdir börnum svarenda (208), önnur verslun og þjónusta (180) og heilbrigðisþjónusta (163).

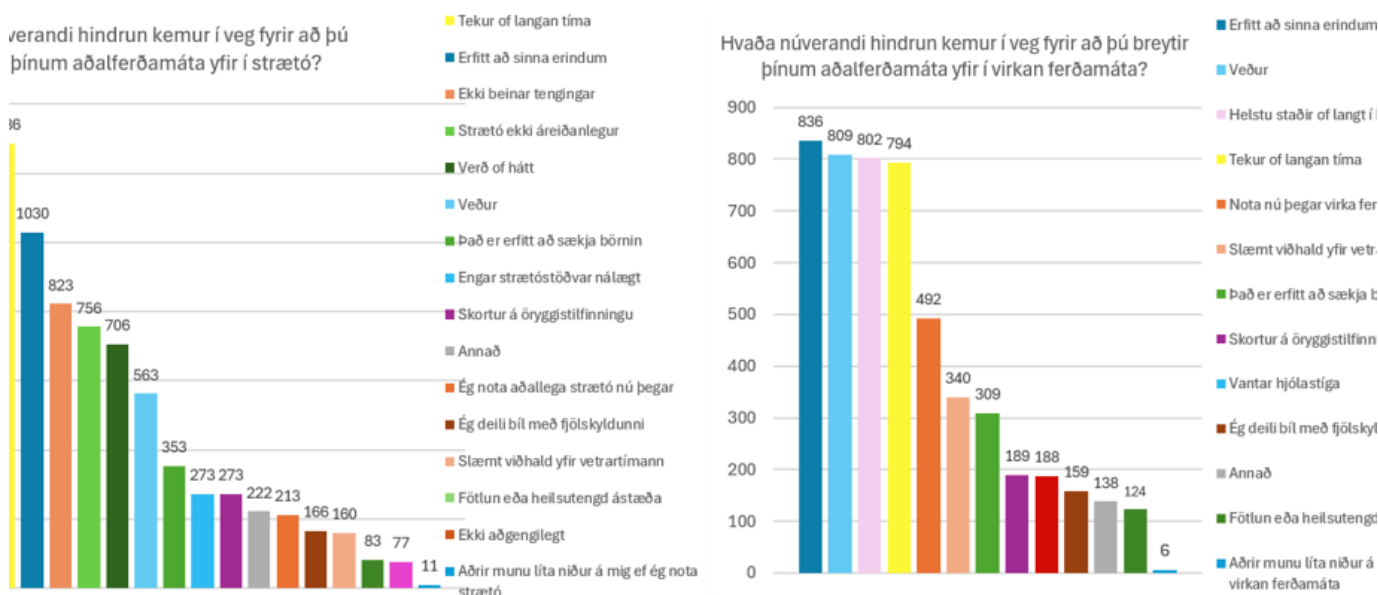
Vegalengd milli heimilis og vinnu



Mynd 23. Hlutfall svarenda eftir fjarlægð milli heimilis og vinnustaðar: í göngufæri, hjólafæri, innan seilingar með strætó eða í meiri fjarlægð.



Í stuttu máli benda niðurstöðurnar til þess að helstu hindranirnar sem fólk upplifir tengist frekar ytri aðstæðum og skipulagi samgangna en persónulegum viðhorfum. Þægindi, áreiðanleiki og kostnaður eru lykilatriði í daglegu ferðavali íbúa. Af þeim sökum er tækifæri fyrir Reykjavíkurborg að leggja áherslu á að útfæra þessi atriði og setja þau í forgang. Mikilvægt er að hafa í huga að yfir 60% svarenda notuðu bíl til ferða til og frá vinnu, en um þriðjungur þeirra lýsti yfir vilja til að skipta yfir í annan ferðamáta, sem samræmist vel markmiðum borgarinnar. Aðgengi að ókeypis bílastæðum við vinnustaði virðist draga úr slíkum breytingum þar sem það hvetur til áframhaldandi bílanotkunar. Fyrir marga eru dagleg erindi þannig að erfitt er að sinna þeim án bíls, jafnvel þótt fólk ferðist til vinnu með öðrum hætti. Þá eru fjölskyldur með börn líklegri til að telja sig þurfa að hafa aðgang að bíl. Mynd 24 sýnir helstu hindranir sem íbúar upplifa þegar kemur að því að skipta úr sínum helsta ferðamáta yfir í strætó eða virka ferðamáta.



Mynd 24. Helstu hindranir sem íbúar upplifa við að skipta yfir í strætó sem aðalferðamáta (til vinstri), og yfir í virka ferðamáta (til hægri).

Þrátt fyrir að tíðni strætó hafi verið aukin haustið 2025 hefur samgöngukerfið að öðru leyti lítið breyst og er enn að stórum hluta sniðið að þörfum einkabílsins. Núverandi samgöngukerfi veitir einkabílnum því enn verulegt samkeppnisforskot. Jafnvel þótt fólk lýsi yfir vilja til að breyta ferðavenjum sínum eru aðrir ferðamátar oft ekki nægilega hagkvæmir, þægilegir eða raunhæfir kostir í daglegu lífi.

„Ég held að ég hafi verið að eyða tveimur klukkustundum á dag í að komast á milli staða sem tók aðeins hálf tíma með bíl. Ég einfaldlega hef ekki tvo tíma á dag til að verja í strætóferðir.“

„Við vorum í raun neydd til að eiga bíl vegna þess að við eigum börn á leikskólaaldri. Börnin okkar voru í leikskólum í tveimur mismunandi hverfum. Yngsta barnið fékk ekki forgangsplass í Breiðholti, þannig að ég sótti um leikskólaláss í Árbæ og fékk það þar. Þess vegna þurfti ég að keyra á milli staðanna. Bara það að sækja og skutla börnunum og aka á milli í umferðinni bætti



um 40 mínútum við daginn. Við vorum því í raun neydd til að eiga bíl, þó ég hefði kosið að geta bara notað strætó. Það gengur einfaldlega ekki upp þegar maður er með börn í leikskóla.“

„Ég myndi sennilega bara losa mig við bílinn í dag ef strætó væri ódýrari. Að mínu mati ætti verðið að vera helmingi lægra.“

„Ég vil hafa frelsið til að geta farið út og komist þangað sem ég þarf að fara nákvæmlega þegar mér hentar, án þess að þurfa að troða mér í gegnum snjóskafla og bíða síðan eftir strætó sem gæti jafnvel ekki komið.“

Þegar kortlagðar voru jákvæðar og neikvæðar staðsetningar með tilliti til samgangna komu nokkur svæði skýrt fram sem þátttakendur mátu annaðhvort sem jákvæð, neikvæð eða hvort tveggja. Staðir sem tengdust jákvæðri upplifun af ferðum og samgöngum var meðal annars miðborg Reykjavíkur, svæði með aðskilda stíga fyrir virka ferðamáta (til dæmis í Elliðaárdal), græn svæði og almenningsgarðar (til dæmis Klambatrún) og helstu samgöngumiðstöðvar strætó, svo sem Háskóli Íslands og Lækjartorg. Miðborgin var sérstaklega metin jákvæð meðal þátttakenda vegna þeirra möguleika sem hún býður upp á til félagslegra athafna og aðgengis að þjónustu. Einnig var hún metin jákvæð vegna hraðatakmarkana sem stuðla að greiðara flæði bílaumferðar, gott aðgengi og tíðni strætó og góðra tenginga milli ferðamáta. Þátttakendur bentu jafnframt á gæði borgarumhverfisins og þá öryggiskennd sem miðborgin veitir, sérstaklega fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Þar skipta meðal annars máli göngugötur, skýrt afmörkuð gangstéttakerfi og vel sýnilegar gangbrautir.

Skeifan var oftast nefnd sem staður sem tengist neikvæðri upplifun svarenda, óháð því hvaða ferðamáta þeir notuðu. Aðrir staðir sem gjarnan voru tengdir neikvæðri upplifun voru Grandi, hluti Hringbrautar og nokkrir fjölfarnir vegkaflar og gatnamót. Skeifan og Grandi eru tvö hverfi sem hafa sögulega þróast með bílaumferð að leiðarljósi. Þau einkennast af dreifðri verslunarbyggð, stórum bílastæðum, breiðum akbrautum og flóknum gatnamótum. Þátttakendur gagnrýndu slík bílamiðuð svæði fyrir að vera fyrst og fremst hönnuð með þarfir ökumanna í huga, á kostnað öryggis, þæginda og aðgengis fyrir gangandi og hjólandi sem og notendur strætó.

Nokkrir helstu stofnvegir og gatnamót borgarinnar voru einnig tengd neikvæðri upplifun af samgöngum. Sæbraut/Reykjanesbraut og Miklabraut/Vesturlandsvegur sem, eru stórar umferðagötur, voru gagnrýndar fyrir mikinn umferðarpunga og fyrir að rjúfa tengsl milli hverfa. Svarendur nefndu einnig skort á grænum aðskilnaði, svo sem trjám og öðrum gróðri meðfram þessum leiðum, takmarkaða uppbyggingu innviða fyrir virka ferðamáta og almenningssamgöngur, auk flókinna gatnamóta og aðkomuleiða. Sumir þátttakendur lýstu jafnframt hættulegri ökuhegðun, þar á meðal of miklum hraða og takmarkaðri tillitssemi gagnvart gangandi og hjólandi vegfarendum. Slíkt jók umferðaröryggi og gerði ferðaumhverfi síður aðlaðandi.



5. Áhrif og lærdómur verkefnisins

Þessi kafli byggir á viðtölum sem Sjálfbærnistofnun Háskóla Íslands tók í maí og júní 2026. Alls voru tekin átta hálfopin (e. semi-structured) viðtöl við einstaklinga sem höfðu ólíka sýn á verkefnið. Þar á meðal voru meðlimir verkefnateymisins frá Reykjavíkurborg og Háskóla Íslands, þátttakandi í Loftslagsborgarsamningnum, starfsfólk Reykjavíkurborgar sem hafði tekið þátt í starfsemi verkefnisins eða nýtt sér niðurstöður þess og ungur rannsakandi sem nýtti gögn úr verkefninu í meistararitgerð. Viðtölin gefa innsýn í áhrif verkefnisins, árangur þess, áskoranir og langtímapýðingu.

Í heild skapaði *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin* verkefnið ávinning sem náði langt út fyrir einstaka verkþætti eða rannsóknarniðurstöður. Þótt verkefnið hafi skilað mikilvægum niðurstöðum um vistvænar samgöngur og meðhöndlun úrgangs hefur einn helsti ávinningur þess verið að skapa ný tengsl milli rannsókna, stefnumótunar, framkvæmdar og samráðs við hagaðila. Í viðtölunum komu þrír meginþættir ítrekað fram; ný þekking og gögn sem geta stutt við ákvarðanatöku, efling samstarfs milli stofnana og ólíkra geira og þróun hagnýtra leiða sem geta nýst í framtíðarstarfi á sviði loftslagsmála.

Nokkrir viðmælendur bentu á að mörg áhrif verkefnisins væru enn ekki að fullu komin í ljós. Verkefnið er því fremur talið hafa lagt grunn að áframhaldandi starfi en að marka lokapunkt. Gert er ráð fyrir að tengslin, þekkingin, gagnasöfnin og aðferðirnar sem þróaðar voru innan verkefnisins muni nýtast áfram löngu eftir að formlegu verkefnistíma lýkur.

5.1 Efla samstarf og brjóta niður múra milli skipulagsheilda

Eitt af því sem kom ítrekað fram í viðtölunum var mikilvægi verkefnisins við að efla samstarf milli aðila sem vinna alla jafna ekki saman. Viðmælendur lýstu því hvernig verkefnið hefði stuðlað að því að brjóta niður múra milli skipulagsheilda, bæði innan Reykjavíkurborgar og í samstarfi borgarinnar við háskóla, rannsakendur, fyrirtæki og aðra hagaðila.

Samstarf Reykjavíkurborgar og Háskóla Íslands var sérstaklega talið mikilvægt. Viðmælendur bentu á að samstarfið gerði kleift að nýta fræðilega þekkingu við úrlausn raunverulegra áskorana, en veitti starfsfólki borgarinnar jafnframt aðgang að rannsóknagetu sem annars hefði verið erfitt að virkja. Þannig styrktust tengsl milli vísindalegrar þekkingar og hagnýtrar framkvæmdar og lagður var grunnur fyrir áframhaldandi samstarf sem nær út fyrir verkefnið sjálft.

Verkefnið stuðlaði einnig að auknu samstarfi innan Reykjavíkurborgar. Nokkrir viðmælendur lýstu því hvernig verkefnið leiddi saman starfsfólk frá ólíkum sviðum sem höfðu sameiginleg eða tengd markmið en höfðu áður haft takmörkuð tækifæri til að vinna saman. Með reglulegum fundum, vinnustofum, inngripum og miðlun þekkingar skapaði verkefnið nýjar leiðir til samskipta og sameiginlegrar úrlausnar viðfangsefna.



Í mörgum tilvikum lýstu viðmælendur þessum nýju tengslum sem einum verðmætasta og varanlegasta árangri verkefnisins. Verkefnið sýndi að hægt er að ná umtalsverðum árangri þegar tekist er á við áskoranir á sviði sjálfbærni í samstarfi fremur en innan aðskilinna skipulagsheilda.

5.2 Byggja upp þekkingargrunn fyrir aðgerðir

Verkefnið skapaði umtalsverða nýja þekkingu um vistvænar samgöngur og flokkunarhegðun meðal íbúa Reykjavíkur. Í viðtölunum var margsinnis vísað til þess að íbúakannanir, rýnihópar, hegðunartengd inngrip og samráð við hagaðila hefðu veitt innsýn sem áður var ekki fyrir hendi.

Rannsóknin veitti meðal annars dýpri skilning á:

- hindrunum og hvötum sem hafa áhrif á hegðun
- mun á milli hverfa og ólíkra hópa íbúa
- viðhorfum almennings til sjálfbærra samgangna og meðhöndlunar úrgangs
- skorti á þjónustu og þörf fyrir innviði
- tækifærum til markvissra inngripa og upplýsingamiðlunar

Að mati viðmælenda var mikilvægt að verkefnið byggði á traustum gögnum fremur en forsendum og dæmum úr daglegu lífi og gæti þannig stutt við framtíðarskipulag og ákvarðanatöku. Nokkrir viðmælendur greindu frá því að niðurstöður verkefnisins hefðu þegar nýst í umræðum innan Reykjavíkurborgar og annarra stofnana og fyrirtækja, þar á meðal Sorpu, og að tekið væri mið af þeim við framtíðarskipulag og gerð umsókna um fjármögnun.

Jafnframt var lögð áhersla á gildi þess að beita ólíkum rannsóknaraðferðum samhliða. Íbúakannanir veittu víðtæka sýn á mynstur og hegðun, en viðtöl, rýnihópar og inngrip gáfu dýpri innsýn í ástæður þess að fólk hegðar sér með ákveðnum hætti og hvaða stuðning það þarf til að geta tekið sjálfbærari ákvarðanir.

5.3 Gildi tilraunainngripa sönnuðu sig

Verkefnið undirstrikaði mikilvægi þess að prófa ólíkar leiðir og læra af reynslunni. Í stað þess að byggja eingöngu á hugmyndum um hvað gæti virkað eða ekki virkað, var ráðist í tiltekin inngrip og þannig dreginn fram hagnýtur lærdómur sem getur nýst við áframhaldandi innleiðingu.

Eitt dæmi eru inngrip á sviði samgangna meðal háskólanema og starfsfólks. Þau sýndu að tiltölulega einfaldir hvatar og þátttökumiðaðar aðgerðir geta hvatt þátttakendur til að prófa sjálfbærari ferðavenjur. Þótt breytingarnar á hegðun hafi ekki verið afgerandi veittu inngripin vísbendingar um að markvissar aðgerðir geti haft áhrif á val fólks á ferðamáta og að ástæða sé til að prófa og próa slíkar aðferðir áfram.

Svipað má segja um inngrip á sviði úrgangsmála meðal erlendra íbúa, sem sýndu mikilvægi þess að laga aðferðir að ólíkum hópum og samfélögum. Viðmælendur bentu á að inngripið hefði skilað ávinningi sem náði lengra en til bættrar flokkunar, meðal annars með auknum félagslegum



samskiptum, eflingu samfélagstengsla og auknum skilningi milli íbúa og þeirra sem sinna þjónustunni.

Mikilvægur lærdómur af inngripunum var að niðurstöður hafa gildi jafnvel þegar þær eru ekki í samræmi við væntingar. Nokkrir viðmælendur lögðu áherslu á að það geti verið jafn mikilvægt að skilja hvað virkar ekki og að greina þær leiðir sem skila árangri. Verkefnið skilaði því ekki aðeins lausnum heldur einnig lærdómi um áskoranir við innleiðingu og þá þætti sem hafa áhrif á hegðun.

5.4 Efla þátttöku og samráð við hagaðila

Verkefnið skapaði ýmis tækifæri fyrir íbúa, fyrirtæki, stofnanir og aðra hagaðila til að koma sjónarmiðum sínum og reynslu á framfæri. Almennt var lítið á þetta samráð sem einn af helstu styrkleikum verkefnisins.

Þátttaka í íbúakönnunum var meiri en búist hafði verið við og sýndi fram á mikinn áhuga almennings á sjálfbærnimálum. Nokkrir viðmælendur bentu á að fjöldi þátttakenda og vilji íbúa til að deila ítarlegum upplýsingum um hegðun sína og reynslu hefði verið bæði óvæntur og hvetjandi.

Sérstaklega mikilvægt var að sjá að margir íbúar virðast reiðubúnir til að breyta hegðun sinni og leggja sitt af mörkum til loftslagsmarkmiða, en mæta oft hagnýtum hindrunum sem tengjast þægindum, innviðum, upplýsingum eða þjónustu. Verkefnið leiddi því fremur í ljós tækifæri til að styðja betur við þann vilja sem þegar er til staðar en mótstöðu við sjálfbærniaðgerðum.

Viðmælendur lögðu einnig áherslu á að verkefnið hefði skapað mikilvægan vettvang fyrir samtal. Auk þess að afla gagna gaf samráðið íbúum og hagaðilum tækifæri til að koma áhyggjum sínum á framfæri, benda á áskoranir og leggja fram hugmyndir að framtíðarlausnum. Þetta var talið mikilvægt skref í átt að viðtækari þátttöku og auknu samráði á vegferðinni í átt að kolefnishlutleysi.

5.5 Helsti lærdómur

Að mati viðmælenda í viðtölum er hægt að kjarna helsta lærdóm verkefnisins í eftirfarandi:

Samstarf skapar aukið virði

Ein mikilvægasti lærdómurinn af verkefninu að mati viðmælenda er að samstarf sveitarfélaga, háskóla, fyrirtækja og nærsamfélags skapar ávinning sem nær langt út fyrir upphaflegt umfang verkefnisins. Viðmælendur bentu ítrekað á að margar af verðmætustu niðurstöðum verkefnisins hefðu orðið til í gegnum samtöl, samstarf og miðlun þekkingar sem annars hefðu líklega ekki átt sér stað.

Breytt hegðun krefst stuðnings í umhverfinu

Verkefnið staðfesti að hegðun sem styður við sjálfbærni mótast af samspili margra þátta, meðal annars innviða, aðgengis og þæginda, hvata, upplýsinga og félagslegs umhverfis. Upplýsingar einar og sér duga sjaldnast til að stuðla að varanlegum breytingum. Árangursríkar aðgerðir þurfa því að taka mið af því víðara kerfi sem hefur áhrif á hegðun fólks.



Þátttaka almennings er mikilvægt verkfæri í skipulagsgerð

Það kom skýrt fram í máli viðmælenda hversu verðmæt virk og innihaldsrík þátttaka almennings getur verið. Viðmælendur bentu margsinnis á að íbúar hefðu verið mun fúsari til þátttöku og til að deila sínum sjónarmiðum en búist hafði verið við. Þátttökuaðferðir skiluðu ekki aðeins gagnlegum upplýsingum heldur hjálpuðu einnig til við að byggja upp traust, greina staðbundnar þarfir og tryggja að fyrirhugaðar lausnir væru betur í takt við aðstæður og þarfir á hverjum stað.

Mannauður og skýr ábyrgð skipta sköpum

Margir viðmælendur lögðu áherslu á að árangur verkefnisins hefði að miklu leyti byggst á skýrri ábyrgð á samhæfingu, eftirfylgni og framvindu innan verkefnastjórnar. Einstaklega mikilvægt hafi t.d. reynst að hafa verkefnastjóra hjá borginni sem sinnti verkefninu í fullu starfi og gat veitt því alla sína athygli. Að mati viðmælenda hefðu sumar lykilaðgerðir annars annaðhvort ekki orðið að veruleika eða tekið mun lengri tíma.

Viðtölin sýndu einnig mikilvægi þess að þekking og ábyrgð festist í sessi innan þeirra stofnana og samtaka sem koma að verkefninu. Þannig má stuðla að því að sú þekking og reynsla sem verður til í verkefninu nýtist áfram og glatist ekki þegar verkefnafjármögnun lýkur.

Rannsóknir og framkvæmd styrkja hvor aðra

Verkefnið sýndi fram á mikinn ávinning af því að tengja saman fræðilegar rannsóknir og hagnýta framkvæmd. Með þessu samstarfi gafst kostur á ítarlegri greiningu, traustari þekkingargrunni og dýpri skilningi á flóknum áskorunum. Jafnframt tryggði nálgunin að rannsóknir og niðurstöður þeirra héldu tengslum við stefnumótun og hagnýta framkvæmd. Viðmælendur töldu þennan samruna rannsókna og framkvæmdar vera einn af helstu styrkleikum verkefnisins.

5.6 Horft til framtíðar

Þótt mörgum af beinum afurðum verkefnisins sé þegar lokið benda viðtölin til þess að stærstu áhrif þess kunni enn að vera fram undan. Gagnasöfnin sem urðu til í verkefninu skapa áfram tækifæri til frekari rannsókna og greiningar, en þau tengsl og vettvangur til samstarfs sem mótuðust í verkefninu munu að öllum líkindum styðja við framtíðarverkefni á sviði sjálfbærni og loftslagsmála.

Loftslagsborgarsamningurinn, áframhaldandi rannsóknir, nýjar verkefnahugmyndir og samstarf sem er að mótask skapa leiðir til þess að niðurstöður verkefnisins geti áfram haft áhrif á stefnumótun, skipulag og framkvæmd. Margir viðmælendur lýstu verkefninu sem nokkurs konar snjóboltaáhrifum, þar sem fyrstu aðgerðirnar hafi ýtt af stað nýjum hugmyndum, tækifærum og samstarfi sem ná langt út fyrir upphaflegt umfang verkefnisins.

Í heild sinni hefur Tilraunaborgaverkefnið sýnt fram á gildi þess að sameina rannsóknir, tilraunir og nýjar nálganir, þátttöku hagaðila og samstarf þvert á geira til að takast á við flóknar áskoranir á sviði sjálfbærni. Þótt áhrif verkefnisins muni halda áfram að koma í ljós á næstu árum hefur verkefnið þegar lagt traustan grunn að loftslagsaðgerðum sem byggja á gögnum og þekkingu, sem og áframhaldandi nýsköpun og samstarfi.



6. Lokaorð

Verkefnið *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin* hefur veitt mikilvæga innsýn í tækifæri og áskoranir við að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum og úrgangi í Reykjavík. Með samspili rannsókna, aðgerða, samstarfs og þátttöku hagaðila og hefur verkefnið stuðlað að auknum skilningi á hegðun íbúa, hvötum þeirra og þeim hindrunum sem standa í vegi fyrir breytingum. Jafnframt hefur verið kannað hvernig hægt sé að styðja íbúana með hagnýtum leiðum til að taka sjálfbærari ákvarðanir. Þessi vinna hefur einnig gefið mikilvæga innsýn í hvernig hrinda megi loftslagsaðgerðum í framkvæmd á grundvelli gagna og þekkingar, með hliðsjón af raunverulegum aðstæðum í daglegu lífi fólks.

Ein helsta niðurstaða verkefnisins er að margir íbúar eru tilbúnir að tileinka sér sjálfbærari hegðun, en val þeirra mótast að miklu leyti af þeim kerfum, innviðum og þjónustu sem þeim stendur til boða. Niðurstöðurnar benda á að breytingar á hegðun ná best fram að ganga þegar þær eru studdar góðri og aðgengilegri endurvinnsluþjónustu, raunhæfum og aðlaðandi samgöngukostum, skýrum upplýsingum og hagnýtum hvötum. Jafnframt sýndi verkefnið að markvissar aðgerðir, jafnvel í tiltölulega litlum mæli, geta stuðlað að jákvæðum breytingum á þekkingu, venjum og þátttöku.

Auk þessara niðurstaðna hefur verkefnið eftt samstarf milli Reykjavíkurborgar, Háskóla Íslands, fyrirtækja, stofnana, íbúa og alþjóðlegra samstarfsaðila. Þau tengsl, gagnasöfn, aðferðir og reynsla sem varð til í verkefninu skapa góðan grunn fyrir áframhaldandi starf. Með því að tengja saman rannsóknir og framkvæmd hefur verkefnið jafnframt stuðlað að upplýstari ákvarðanatöku og samstilltum loftslagsaðgerðum.

Þótt verkefninu sé nú lokið munu áhrif þess halda áfram að koma í ljós á næstu árum. Þekkingin sem varð til í verkefninu getur nýst við mótun framtíðarstefnu, aðgerða og samstarfs sem miðar að því að flýta fyrir vegferð Reykjavíkur í átt að kolefnishlutleysi. Í heild sinni hefur *Tilraunaborgir: Þrætt í gegnum þrengslin* verkefnið sýnt að til að takast á við flóknar áskoranir á sviði sjálfbærni þarf ekki aðeins tæknilegar lausnir og öfluga innviði, heldur einnig samstarf, þor til að prófa sig áfram og gera tilraunir, og betri skilning á því hvernig daglegar ákvarðanir fólks hafa áhrif á þróun borgarinnar.