



Tilraunaborgir

The Pilot Cities Project

**Stutt samantekt úr skýrslu 2026 um
flokkun og samgöngumál**



Funded by
the European Union

NET
ZERO
CITIES



HÁSKÓLI
ÍSLANDS



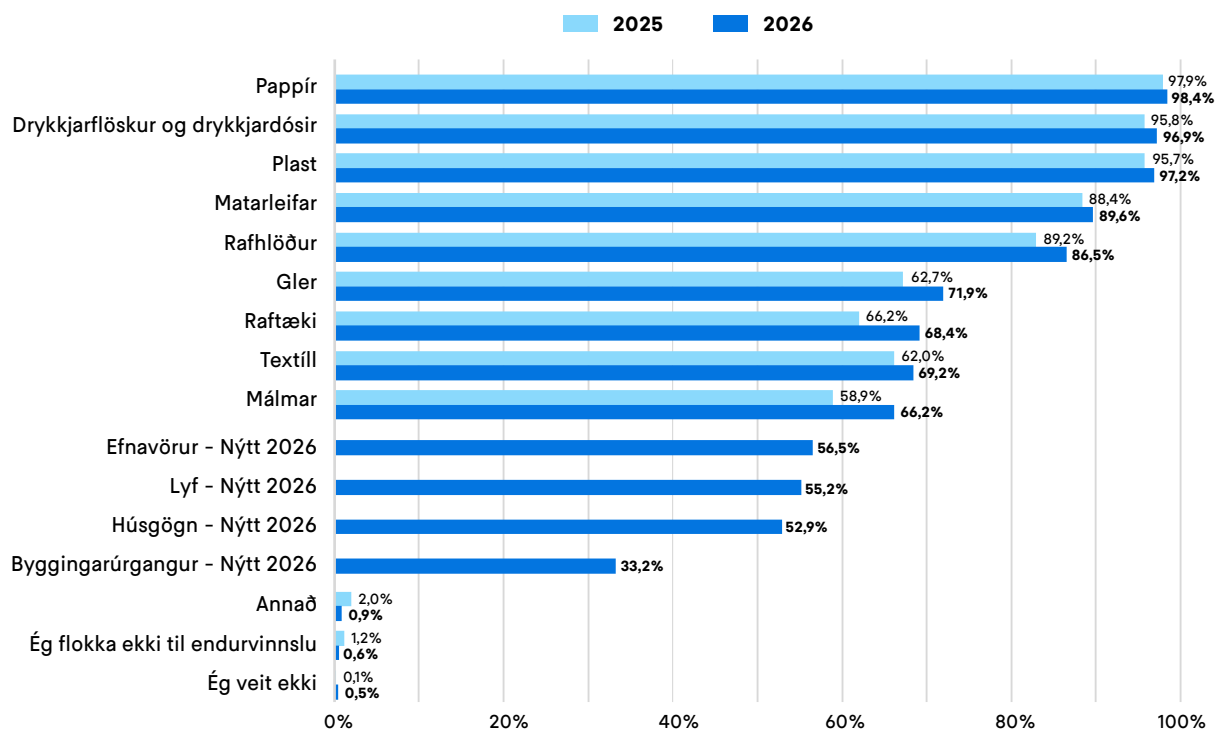
Reykjavík

Inngangur

Tilraunaborgir (e. Pilot Cities Project) er tveggja ára rannsóknarverkefni sem stóð yfir árin 2024–2026 og hlaut styrk frá Climate-KIC undir merkjum NetZeroCities. Í verkefninu voru rannsakaðar venjur og hegðun íbúa í tengslum við samgöngur og úrgangsmál, auk þeirra hindrana sem kunna að standa í vegi fyrir breytingum. Í þessari samantekt eru birtar helstu niðurstöður rannsóknarinnar sem unnin var af Háskóla Íslands. Samantektin er stytt útgáfa af ítarlegri rannsóknarskýrslu sem unnin var.

FLOKKUN

Flestir þátttakendur í könnuninni fyrir árið 2025 (yfir 90%) 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 þátttakanda 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 (Mynd 1).



Mynd 1: Flokkunarvenjur til endurvinnslu árið 2025 (1.782 svör) og 2026 (1.081 svar). Svarendur voru spurðir hvaða tegundir úrgangs þeir flokkuðu heima til endurvinnslu og var þeim gefinn kostur á að velja alla þá flokka sem þeir flokka.

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 að grenndargámar eru tæmdir of sjaldan getur dregið úr endurvinnslu. Einnig er hagkvæmni og þægindi mikilvægur þáttur. Ef endurvinnslustöðvar eru ekki staðsettar á þeim leiðum sem fólk fer um í daglegu lífi eru minni líkur á að það flokki frekar og endurvinni.

„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.“ G4I3F

Engir félags- eða lýðfræðilegir bakgrunnsþættir 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 mótask 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.“ G7I3F

Flokkunarvenjur Reykvíkinga virðast fyrst og fremst ráðast af því hvaða aðstaða og innviðir eru í boði, frekar en af lýðfræðilegum þáttum eða viðhorfum. Þeir sem endurvinna einn úrgangsflokk eru líklegri til að endurvinna fleiri flokka. Sterk tengsl eru milli tiltekinna flokka, eins og gler og málmar eða raftæki og rafhlöður sem bendir til þess að sameiginlegar skilaleiðir og söfnunarstaðir skipta máli. Veikari tengsl milli annarra flokka, til dæmis raftækja og textíls, benda hins vegar til þess að þörf sé á markvissari upplýsingagjöf og sérhæfðum endurvinnsluúrræðum.

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.

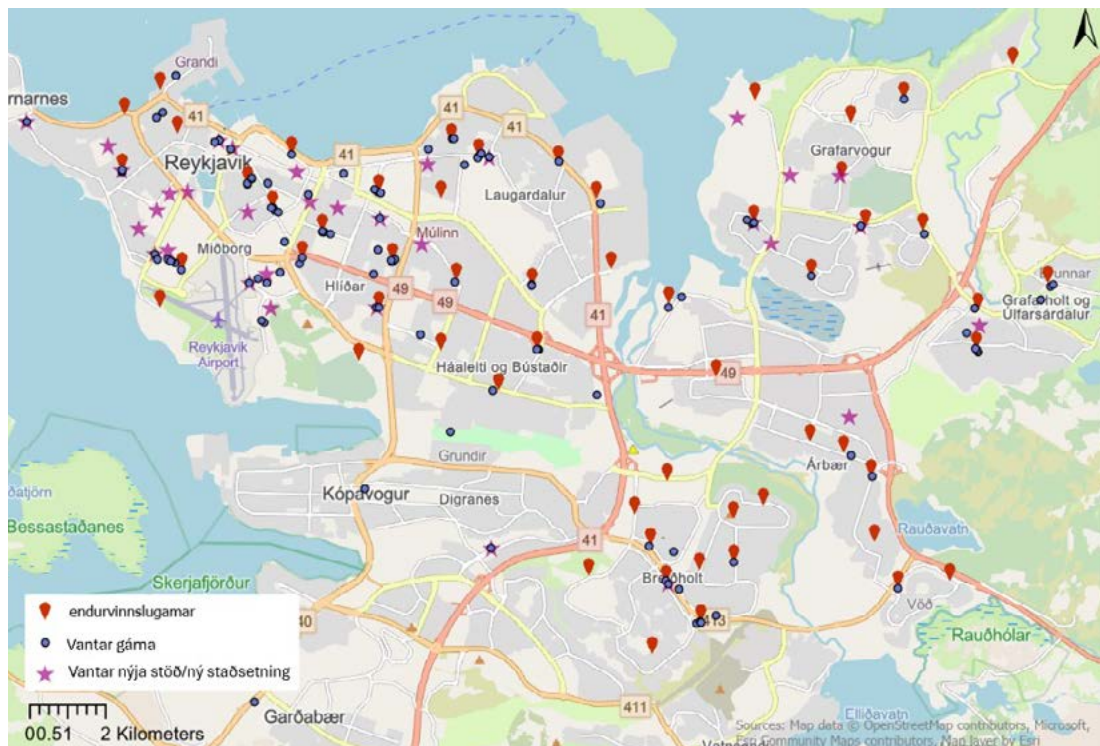
„Ég hef tekið fullan þátt í þessu og lagt mig allan fram, enda er þetta mjög nauðsynlegt. Miðað við fólkið sem vinnur í kringum mig er ég mjög samviskusamur í þessu, og ég er ekki að monta mig af því gagnvart þeim. Ég flokka einfaldlega allt sem ég mögulega get.“ G2I3M

Þátttakendur nefna einnig að mikið magn úrgangs sem kemur frá þeim og kalla eftir að fleiri vörur án plastumbúða séu í boði 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.“ G3I1F

„Þetta er kerfislægt vandamál sem tengist því hvernig þessar umbúðir berast inn á heimilið yfirhöfuð. Þær eru að koma úr verslunum.“ G8I4F

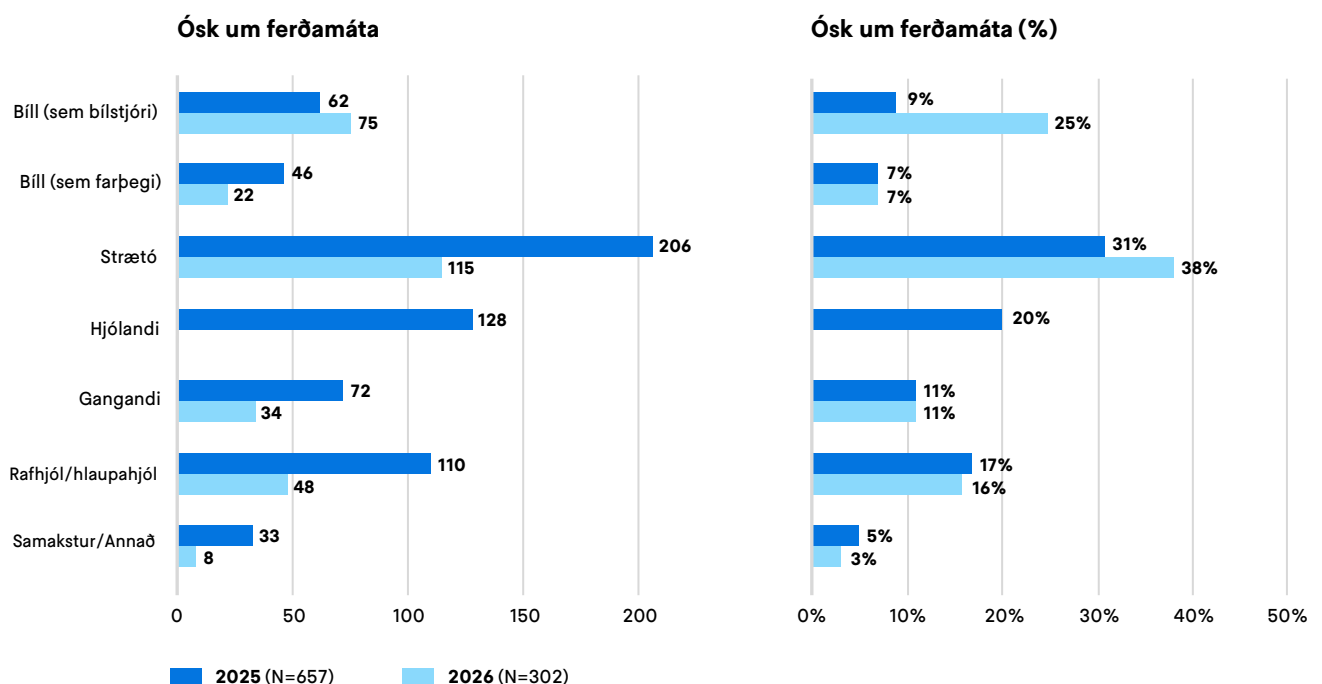
Könnunin gaf einnig mikilvægar upplýsingar um svæði innan Reykjavíkurborgar sem þarfnast úrbóta. Í könnuninni árið 2026 gátu íbúar meðal annars bent á hvar vantaði gáma undir ákveðna úrgangsflokka til endurvinnslu eða hvar þörf væri á nýjum grenndarstöðvum eða flokkunaraðstöðu. Slíkar upplýsingar eru mjög verðmætar fyrir borgina við skipulagningu og uppbyggingu endurvinnsluinviða, sjá mynd 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 þeirra sem búa innan við 4 km frá vinnustað sínum. Árið 2026 sögðust svarendur að meðaltali fara 48% vikulegra ferða sinna á bíl og að auki 11% 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 gangandi vegfaranda var einnig tiltölulega lítið utan miðborgar Reykjavíkur árið 2025, þar sem hún nam innan við 10% ferða, en árið 2026 voru um 20% allra ferða farnar gangandi.

Hlutfall bílaeigenda var há 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 almennings-samgöngur (38%), næstflestir létt rafknúin farartæki, svo sem rafhjól eða rafhlaupahjól (16%), og síðan fara gangandi (11%). Á mynd 3 er yfirlit yfir þá ferðamáta sem svarendur kjósa helst fyrir ferðir til og frá vinnu.



Mynd 3: Ósk svarenda um ferðamáta.

Alls búa 98% svarenda nógu nálægt vinnustað sínum til að geta notað vistvæna ferðamáta til og frá vinnu (mynd 4), sem bendir til verulegra tækifæra til að auka notkun vistvænna samgangna í ferðum til vinnu eða skóla. Þrátt fyrir að einkabíllinn sé enn ríkjandi í núverandi ferðavenjum svarenda eru óskir þeirra um ferðamáta í góðu samræmi við markmið Aðalskipulags Reykjavíkur um sjálfbærar samgöngur.

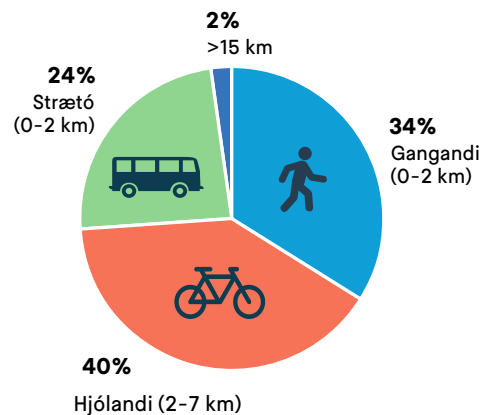
Stærsti hluti þeirra sem vildu breyta ferðamáta sínum sagðist helst vilja nota strætó. Þar á eftir komu hjólréiðar og rafknúin létt farartæki, svo sem rafhjól og rafhlaupahjól.

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.

Algengt er að fólk sinni erindum við ferðir til og frá vinnu og stoppi við á öðrum stöðum á leiðinni. Þeir áfangastaðir sem oftast voru heimsóttir (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).

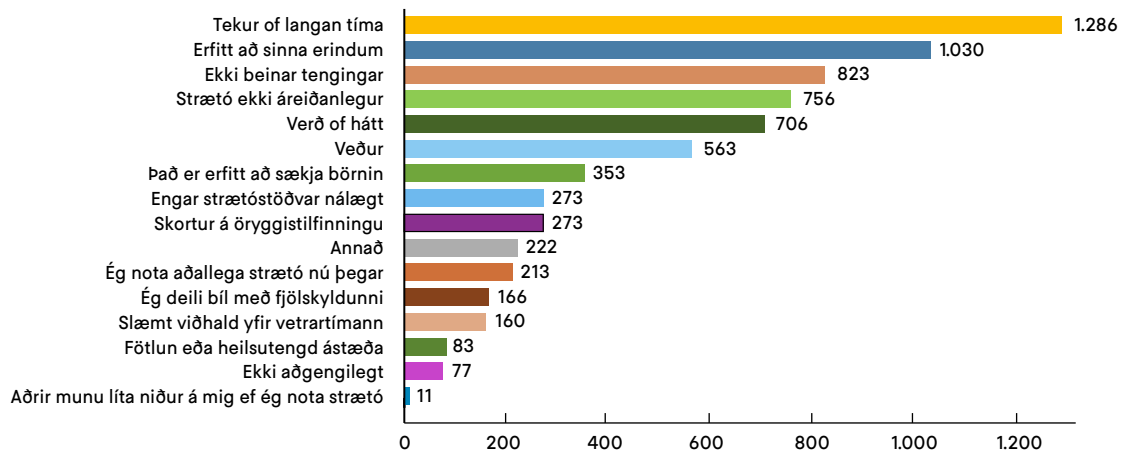
Í stuttu máli benda niðurstöðurnar til þess að helstu hindranirnar sem fólk upplifir tengist frekar ytri aðstæðum og skipulagi tengt samgöngum en persónulegum viðhorfum. Þægindi, áreiðanleiki og kostnaður eru lykilatriði í daglegu ferðavali íbúa. Af þeim sökum ættu þessi atriði að vera í forgangi að útfæra hjá Reykjavíkurborg. 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 þeir ferðist til vinnu með öðrum hætti. Þá eru fjölskyldur með börn líklegri til að telja sig þurfa að hafa aðgang að bíl. Mynd 5, sýnir helstu hindranir íbúa til að skipta aðalferðamáta yfir í strætó og virka ferðamáta.

Vegalengd milli heimilis og vinnu

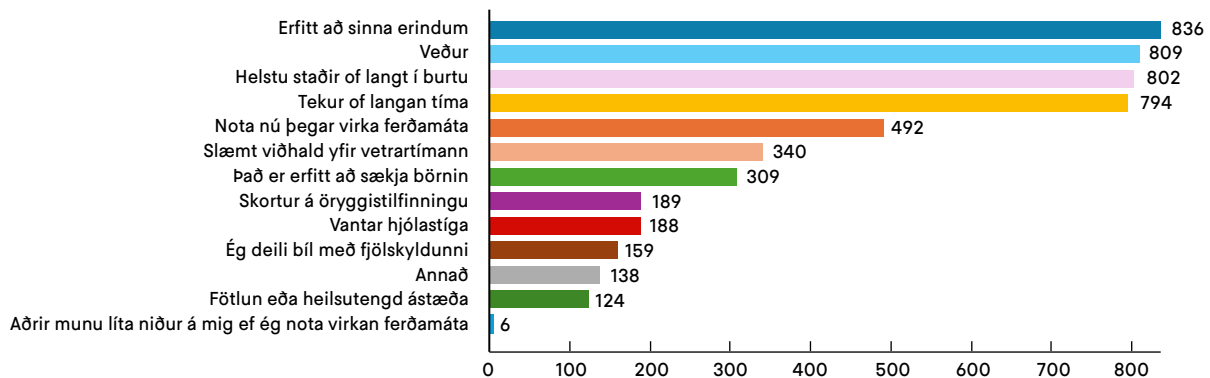


Mynd 4: Hlutfall svarenda eftir fjarlægð milli heimilis og vinnustaðar: í göngufæri, hjólafæri, innan seilingar með strætó eða í meiri fjarlægð.

Hvaða núverandi hindrun kemur í veg fyrir að þú breytir þínum aðalferðamáta í strætó?



Hvaða núverandi hindrun kemur í veg fyrir að þú breytir þínum aðalferðamáta yfir í virkan ferðamáta?



Mynd 5: Helstu hindranir íbúa til að skipta yfir í strætó sem aðalferðamáta (efri mynd) og yfir í virka ferðamáta (neðri mynd).

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 enn verulega samkeppnisforskot. Jafnvel þegar fólk lýsir 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.“ G6I6M

„Við vorum í raun neydd til að eiga bíl vegna þess að við eigum börn á leikskóla-aldrí Börnin okkar voru í leikskólum í tveimur mismunandi hverfum. Yngsta barnið fékk ekki forgangspláss í Breiðholti, þannig að ég sótti um leikskólapláss 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.“ G5I6F

„Ég myndi sennilega bara losa mig við bílinn í dag ef strætó væri ódýrari. Að mínu mati ætti verðið að vera helmingi lægra.“ G4I1F

„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.“ G6I5M

Þegar kortlögð voru jákvæðar og neikvæðar staðsetningar tengt samgöngum komu nokkur svæði skýrt fram, annaðhvort sem svæði sem eru metin jákvæð, neikvæð eða bæði. Staðir sem tengdust jákvæðri upplifun af ferðum og samgöngum var meðal annars miðborg Reykjavíkur, svæði með aðskilda stíga fyrir virka ferðamata (til dæmis í Elliðaárdal), græn svæði og almenningsgarðar (til dæmis Klambratún) 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 neikvæður staður í upplifun svarenda óháð því hvaða ferðamáta þeir notuðu. Aðrir staðir sem gjarnan voru tengdir neikvæðri upplifun voru Grandi, hluti Hringbrautar, auk nokkurra fjölfarinna vegkafla og gatnamóta. 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 í borginni voru einnig tengd neikvæðri upplifun af samgöngum. Sæbraut/Reykjanesbraut og Miklubraut/Vesturlandsveg sem eru stórar umferðagötur voru gagnrýndar fyrir mikla umferð sem veldur umferðarpunga og dregur úr tengslum milli hverfa. Svarendur nefndu einnig skort á grænum afmörkunarleiðum, svo sem trjám og 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 ýtti undir umferðaröryggi og óaðlaðandi ferðaumhverfi.