



Samgönguinngríp – Niðurstöður

Tilraun til að ýta undir notkun vistvænna samgangna hjá nemendum og starfsfólki með verðlaunum.



Ágúst 2026



Funded by
the European Union



AMIGOS

NET ZERO CITIES





Efnisyfirlit

Samantekt	2
Inngangur	3
Nemendur	3
Starfsfólk	4
Aðferð	5
Nemendur	6
Starfsfólk	7
Niðurstöður inngrip á nemendur	8
Bakgrunnur þátttakenda	14
Niðurstöður inngrips á starfsfólki.....	16
Lærdómur starfsfólks rannsóknar	20



Samantekt

Verkefnið fólst í að framkvæma samgönguinnngrip meðal nemenda og starfsfólks á Vatnsmýrarsvæðinu með það að markmiði að draga úr notkun einkabílsins og auka hlutdeild vistvænna samgangna. Inngripið byggði á hvata- og verðlaunakerfi og notaði smáforrit til að rekja ferðavenjur þátttakenda. Niðurstöður sýna að slíkt inngríp getur haft mælanleg áhrif á hegðun.

Í nemendarannsókninni var þátttakendum skipt í 3 hópa: samanburðarhópur, hópur sem átti möguleika á mörgum litlum gjafabréfum og hópur sem átti möguleika á einu stóru peningagjafabréfi að verðmæti 75.000kr. Auk þess voru veitt þátttökuverðlaun þar sem einn þátttakandi óháð hópur vann 75.000 kr. gjafabréf. Meðal nemenda var bílnotkun nokkuð minni hjá þeim sem tóku þátt í inngripi samanborið við samanburðarhóp og bílferðum fækkaði meira hjá hópum sem fengu verðlaun. Á sama tíma jókst notkun vistvænna ferðamáta, sérstaklega strætó og hjólreiða og áhrifin voru mest hjá hópnum sem hafði möguleika á stærri umbun. Hins vegar var samanburðarhópurinn með meiri bílnotkun fyrir inngripið og þegar stjórnað var fyrir því minnkuðu áhrifin af inngripinu úr marktækum mun í ómarktækan mun. Samt sem áður taldi um þriðjungur þátttakenda í inngriphópnum að þátttaka í rannsókninni hefði haft áhrif á eigin ferðavenjur, meðal annars með minni bílnotkun og aukinni notkun vistvænna samgöngukosta. Þetta bendir til þess að hvatar, umbun og aukin meðvitund um eigin hegðun geti verið áhrifaríkir þættir í að breyta ferðavenjum.

Áhrif inngripsins á starfsfólk voru hins vegar takmarkaðri, sem skýrist líklega af því að sá hópur sem tók þátt var þegar með tiltölulega vistvænar ferðavenjur þar sem ganga og aðrir virkir samgöngumáttar voru ríkjandi. Þrátt fyrir það kom fram að um fimmtungur þátttakenda upplifði áhrif inngripsins á ferðahegðun sína. Niðurstöður sýna einnig að árstíðabundin áhrif eru veruleg, þar sem notkun einkabíls eykst á veturna á kostnað annarra ferðamáta, líklega vegna veðurs og aðstæðna.

Helsti lærdómur verkefnisins er að hvata- og verðlaunakerfi geta haft áhrif á ferðavenjur, líka hjá hópum sem nota einkabíl. Einnig skiptir máli hvernig verkefni eru kynnt, hvaða tæki eru notuð til að skrá ferðir, og aðstæður eins og veður og tímasetning geta haft veruleg áhrif á árangur. Auk þess bendir verkefnið til þess að aukin meðvitund um eigin ferðavenjur geti eitt og sér stuðlað að jákvæðum breytingum. Til að auka árangur í framtíðinni er mikilvægt að bæta undirbúning, einfalda þátttöku og styrkja hvata, til dæmis með beinum stuðningi við vistvæna samgöngumáta.



Inngangur

AMIGOS er evrópskt verkefni fjármagnað af Horizon Europe sem leggur áherslu á samgönguvenjur íbúa og öryggi gangandi og hjólandi, meðal annars á svæðinu við Hlemm á framkvæmdatíma.

Pilot Cities er evrópskt verkefni styrkt af Climate-KIC sem beinist að því að rannsaka venjur og hindranir íbúa í tengslum við samgöngur og úrgangsmál. Jafnframt miðar verkefnið að því að þróa lausnir sem byggja á endurgjöf og þátttöku íbúa.

Twinning Learning Programme er evrópskt samstarfsverkefni þar sem Reykjavíkurborg var pörð við borgina Lahti í Finnlandi, sem tekur þátt í Pilot Cities. Markmið verkefnisins var að læra af reynslu þeirra við að auka notkun vistvænna samgöngumáta og yfirfæra þann lærdóm í gegnum tilraunaverkefni í Reykjavík.

Þessi þrjú verkefni voru í gangi samhliða í borginni. Í ljósi þess var tekin ákvörðun um að samræma hluta verkefnanna og ráðast í sameiginlegt samgönguinnngrip. Markmið þess var að fækka bílferðum meðal háskólanemenda og starfsfólks á svæðinu í Vatnsmýri.

Samgönguinnngrip með háskólanemendum var framkvæmt á tímabilinu 3. september til 1. desember 2025.

Samgönguinnngrip með starfsfólki vinnustaða í Vatnsmýri fór fram dagana 20. október til 7. nóvember 2025.

Nemendur

Niðurstöður úr könnunum og viðtölum sem framkvæmd voru innan þriggja mismunandi verkefna á árunum 2024–2025 sýndu að ungmenni á aldrinum 18–24 ára eru sá hópur sem notar bíl mest. Á grundvelli þess var samgönguinnngrip hannað með því markmiði að hvetja ungt fólk til að nýta vistvænni samgöngumáta.



Tafla 1 sýnir hlutfall faramáta eftir aldri, byggt á niðurstöðum úr spurningakönnun sem framkvæmd var innan AMIGOS-verkefnisins.

Markmið rannsóknarverkefnisins var að fækka bílferðum meðal ungmenna með því að auka hlutfall vistvænna faramáta. Í því skyni var þróað sérstakt hvata- og verðlaunakerfi til að stuðla að aukinni notkun vistvænna samgöngumáta meðal nemenda.

Tafla 1: Hlutfall ferða eftir faramáta eftir aldurshópum. Niðurstöður úr AMIGOS spurningakönnun.

Aldur	Ganga	Hjóla	Strætó	Keyra
18-24, n=45	20%	11%	9%	51%
BARN, n=12	23%	0%	8%	58%
BARNLAUS, n=33	18%	15%	9%	48%
25 – 29, n=61	20%	11%	20%	36%
BARN, n=8	12.5%	12.5%	25%	37.5%
BARNLAUS, n=52	21%	11.5%	19%	36.5%
30 – 39, n=164	17%	16%	14%	43%
BARN, n=87	13%	18%	8%	54%
BARNLAUS, n=76	22%	13%	21%	31.5%
40 – 49, n=166	17%	17%	10%	49%
BARN, n=115	14%	20%	10%	50%
BARNLAUS, n=49	26.5%	12%	12%	47%
50 – 59, n=136	18%	21%	11%	40%
BARN, n=25	24%	24%	8%	36%
BARNLAUS, n=109	17%	20%	12%	41%
60 – 71, n=137	18%	15%	7%	47%
BARN, n=4	NA	NA	NA	NA
BARNLAUS, n=128	19%	15%	7%	48%



Starfsfólk

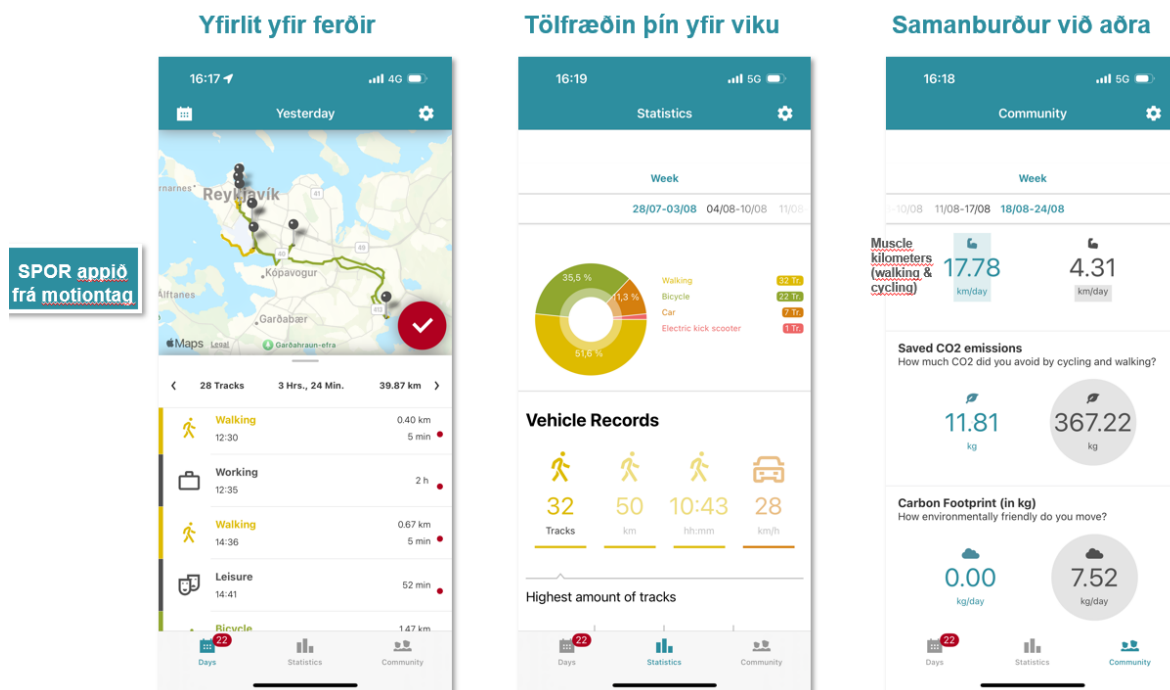
Í spurningakönnun Pilot Cities var stór hluti þátttakenda starfsfólk vinnustaða á Vatnsmýrarsvæðinu. Þegar niðurstöður fyrir starfsfólk í Vatnsmýri voru skoðaðar sérstaklega kom í ljós að aðeins 23,9% starfsfólks vildi nota einkabílinn til að komast til og frá vinnu, á meðan 44,5% nota einkabílinn sem aðalferðamáta til og frá vinnu. Þannig eru um 20% sem nota einkabílinn til að komast til vinnu sem vilja skipta um fararmáta.

Stuttu fyrir inngripið var tíðni strætóferða aukin töluvert. Einnig var gjaldskyldu komið á bílastæði við Háskóla Íslands. Inngripið var því hannað til að ýta undir notkun vistvænna samgangna á svæðinu með sama hvata- og verðlaunakerfi og fyrir nemendur.

Vinnustaðir í Vatnsmýri sem tóku þátt í inngripinu voru Háskóli Íslands, Háskólinn í Reykjavík, ein starfsstöð Landspítalans og Ráðhús Reykjavíkur.

Aðferð

Smáforritið MotionTag var notað til að rekja allar ferðir nemenda. Forritið skráði upplýsingar um ferðir, fararmáta og lengd ferða. Vinningshafar voru dregnir út frá ferðavenjum þeirra. Smáforritið bauð upp á yfirlit fyrir notendur þar sem þeir gátu skoðað einstakar ferðir, samantekt á ferðum og borið sig saman við aðra þátttakendur í sínum hópi (Mynd 1).



Mynd 1: Yfirlit yfir MotionTag smáforrit. Fyrsta síðan lengst til vinstri sýnir einstakar ferðir þátttakanda, miðjugluggi birtir samantekt á ferðum og glugginn lengst til hægri sýnir samanburð við aðra í þínum hópi (losun og "vöðvakílómetrar").

Smáforritið MotionTag hafði verið valið af AMIGOS verkefninu til þess að mæla áhrif mismunandi inngripa, en ákveðið var að nýta smáforritið beint sem hluta af þessu samgönguinnngripi.

Í forritinu er hægt að senda út bæði tilkynningar til notenda en einning kannanir. Tilkynningarnar voru nýttar til hvatningar fyrir þátttakendur með vikulegum hvatningarskilaboðum.

Nemendur

Óskað var eftir þátttöku nemenda í Háskóla Íslands og Háskólanum í Reykjavík á nýnemadögum sem haldnir voru í upphafi skólaárs og var þátttaka valfrjáls. Rannsóknin var kynnt fyrir nemendum sem rannsókn á ferðavenjum og því ekki tekið fram að verið væri að hvetja til notkunar á vistvænum fararmátum.

Nemendum var skipt upp í þrjá tilraunahópa:

- **Samanburðarhópur:** Ekkert inngrip
- **Hópur S:** Mörg lítil verðlaun í boði (t.d. gjafabréf fyrir máltíð) fyrir notkun grænna fararmáta
 - 6 gjafabréf í boði í hverri viku á tilraunatímabili
 - Heildarvirði vinninga 75.000 kr.



- **Hópur B:** Ein stór verðlaun (75.000 kr. gjafabréf) í boði fyrir notkun grænna fararmáta

Báðir tilraunahóparnir (Hópur S og Hópur B) fengu vikulegar tilkynningar frá smáforritinu á meðan samanburðarhópurinn átti ekki möguleika á verðlaunum og fékk því ekki tilkynningar í smáforritinu.

Dæmi um tilkynningar sem nemendur fengu:

„Ný vika, nýjir vinningar!

Sex þátttakendur eiga aftur möguleika á að tryggja sér frábær gjafabréf frá Lemon, Te & kaffi, Brikk, Kaffitár, Stúdentakjallaranum, Bíó Paradís eða Óskaskrín.

Gríptu tækifærið - þetta gæti orðið þín vika!“

Rannsókninni var skipt upp í þrjú tímabil:

- **Grunnlína** 3. – 9. september 2025
- **Tilraunatímabil** 10. september – 12. október 2025
- **Eftirfylgni** 13. október – 1. desember 2025

Allir hóparnir fengu senda spurningakönnun í gengum smáforritið fyrir tilraunatímabilið, þar sem spurt var um ferðavenjur til að meta breytingu á tilraunatímabili. Að loknu tilraunatímabili var send út könnun á hópa sem fengu inngrip (Hópur S og Hópur B) til að kanna viðhorf til inngrips og áhrif af því.

Framkvæmdar voru tvær spurningakannanir sem sendar voru út í gegnum smáforritið;

- Í upphafi tilraunatímabils
- Eftir tilraunatímabil

Í upphafi tilraunatímabilsins fengu þátttakendur í tilraunahópunum tveimur tilkynningu um að þau gætu unnið verðlaun og að reglurnar væru eftirfarandi:

- 1) Hver mínúta þar sem notaður er vistvænn fararmáti veitir einn miða í happdrætti sem dregið verður úr í lok hverrar viku (hópur S) eða eftir mánuðinn (hópur B), sem jók þannig líkurnar á að verða dregin út.
- 2) Eftir að dregið er úr hópi þátttakenda verður einn dagur af handahófi dreginn úr viðkomandi viku eða mánuðinum. Ef viðkomandi notaði ekki vistvænan fararmáta þann dag fengi hann ekki verðlaunin og dregið yrði á ný.



Þessu var bætt við til að auka líkurnar á reglulegri notkun vistvænna faramáta fremur en að um væri að ræða færri og lengri ferðir. Samanburðarhópurinn fékk einungis tilkynningu þar sem minnt var á að hafa smáforritið virkt fram að lokum rannsóknarinnar.

Starfsfólk

Starfsfólki var ekki skipt upp í hópa líkt og var gert í nemendarannsókninni. Ástæða þess var að markmiðið er að gera þetta að árlegu átaki í samgöngum fyrir starfsfólk, ekki að árlegri rannsókn. Því átti að mæla hvernig slíkt átak myndi ganga fyrir sig, en þá er erfitt að mæla grunnlínu starfsfólks án þess að tilgreina markmið rannsóknarinnar. Einnig ef þetta verður árlegt átak er ekki hægt að leyna markmiðinu. Því var ákveðið að senda út spurningalista fyrir átakið til að kanna ferðavenjur starfsfólks til og frá vinnu, annars vegar á sumrin og hins vegar á veturna og bera saman við rakningargögn.

Haldin var kynning í persónu fyrir öllu starfsfólki í Ráðhúsi Reykjavíkur með innkomu inn á skrifstofufundi, en fyrir starfsfólki á hinum vinnustöðunum var átakið kynnt með tölvupósti sem var undirbúin af starfsfólki tilraunaverkefnis, auk miðlunar á innri vef starfsstaða og upplýsingaskjám. Aðferð miðlunar hafði ekki áhrif á fjölda þátttakenda. Starfsfólk fékk upplýsingar við upphaf rannsóknar um inngripið, notkun á smáforriti og verðlaun sem hægt væri að vinna á hverjum vinnustað, en vinnustaðirnir völdu sjálfir og greiddu fyrir verðlaunin. Sama smáforrit var notað fyrir starfsfólkið og sem notað hafði verið fyrir nemendur og rakti allar ferðir og ferðamáta þeirra. Þrátt fyrir að inngripið náði aðeins til ferða starfsfólks á vinnutíma var ekki hægt að aðgreina ferðir til og frá vinnu, því voru allar ferðir raktar.

Framkvæmdar voru tvær spurningakannanir sem sendar voru út í gegnum Microsoft Forms;

- Í upphafi tilraunatímabils
- Eftir tilraunatímabil

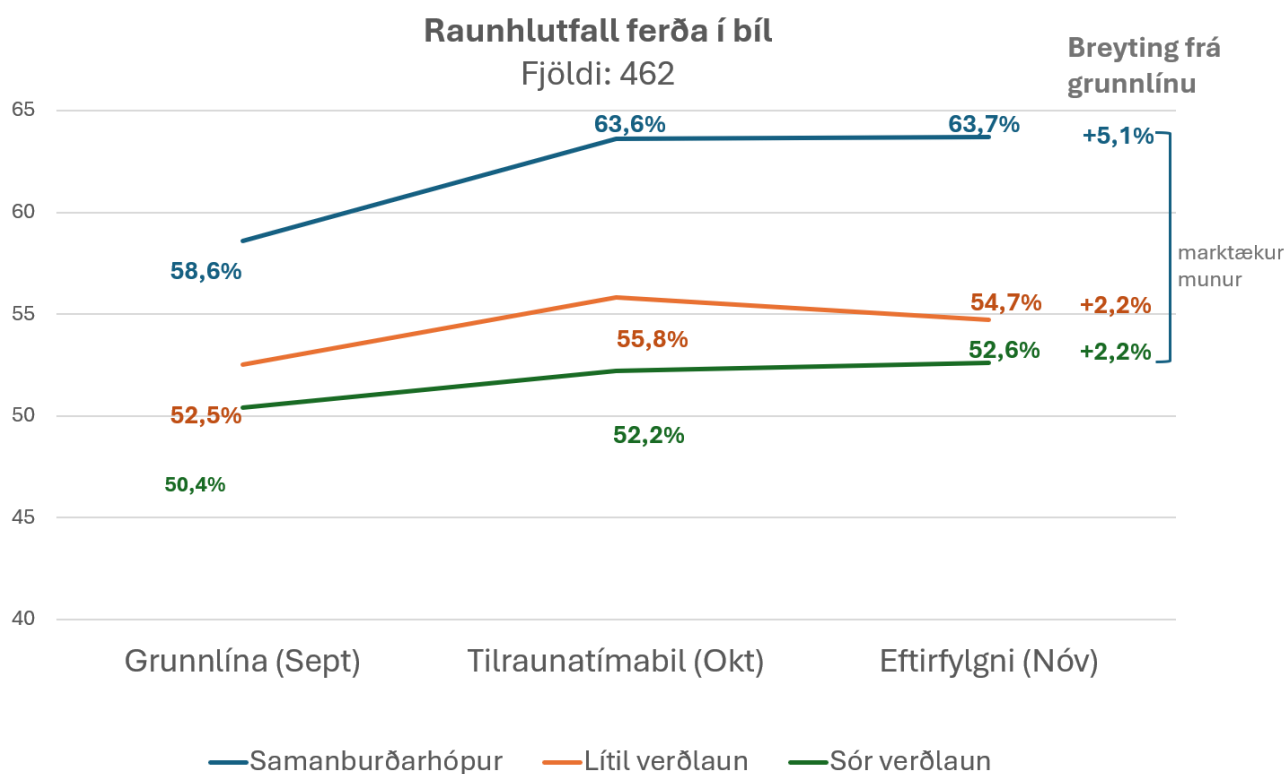
Tilraunartímabil var frá 20. október – 7. nóvember 2025. Mikilvægt er að taka fram að vetrarfrí voru í gangi í viku 1, og mikil snjóstormur kom í viku 2, með tilheyrandi samgönguraski.

Niðurstöður inngrip á nemendur

Þegar borið er saman hlutfall ferða með bíl milli tilraunahópa á tilraunatímabili (Mynd 2) sést að hlutfall bílferða eykst mest hjá samanburðarhópnum eða um 5% frá grunnlínunni, meðan aukningin meðal hópanna sem fengu inngrip er aðeins um 3,3% (lítil verðlaun) og 1,8% (stór

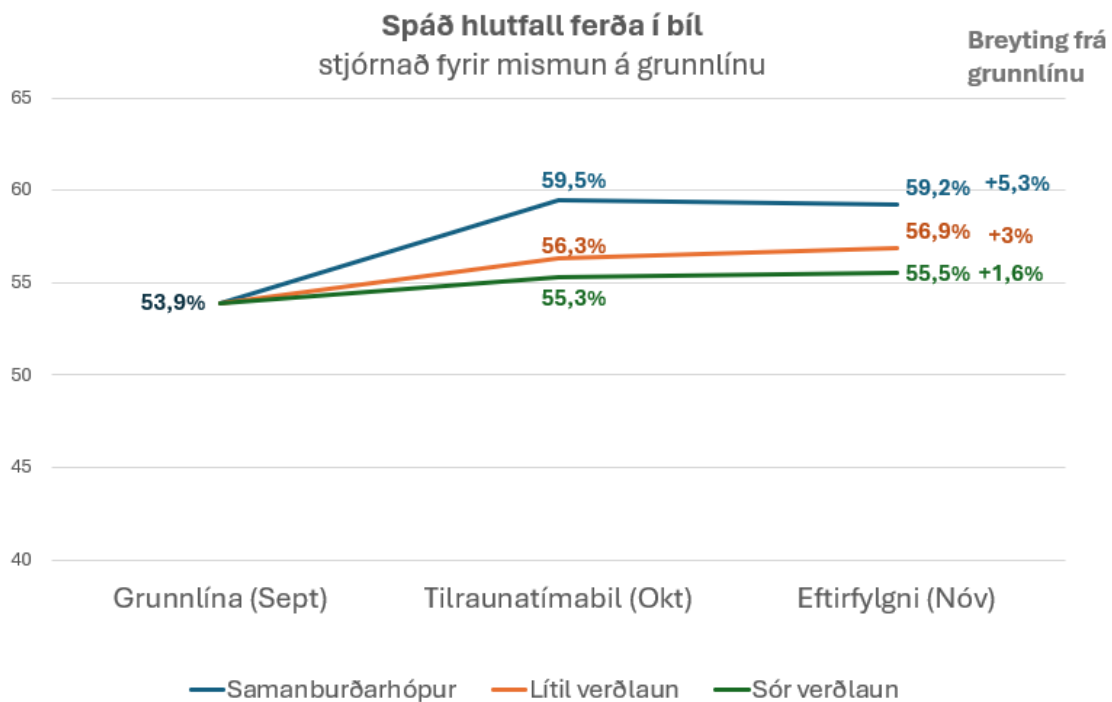


verðlaun). Þegar skoðuð er breytingin frá grunnlínu og eftirfylgdartímabili er breytingin mest hjá samanburðarhópnum sem fékk ekki verðlaun, þar sem hlutfall ferða með bíl eykst um 5,1%, meðan inngripshóparnir aukast báðir um 2,2%. Munurinn í breytingu frá grunnlínu var marktækur milli hópsins með stóru verðlaunin og samanburðarhópsins. Þó skal athuga að handahófsvalið milli hópa virkaði ekki nægilega vel þar sem að fólkið í samanburðarhópnum voru meiri bílanotendur en hinir hóparnir áður en að inngripið átti sér stað. Munurinn á tilraunatímabilinu og eftirfylgnitímabilinu gæti því verið vegna þessa muns milli hópanna freka en vegna inngripsins.



Mynd 2: Hlutfall ferða eftir hópum og tímabili.

Einnig var framkvæmd línuleg aðfallsgreining (blandað líkan; linear mixed effects model) til að leiðrétta fyrir mismuninum sem birtist á grunnlínunni (Mynd 3). Leiðrétting á mismuninum í grunnlínunni þýðir að þegar breyting á hlutfalli bílferða milli hópa yfir tíma er metin er tekið tillit til þess að þátttakendur voru með mismunandi hlutfall bílferða við upphaf rannsóknarinnar. Þannig er mat á breytingunni yfir tíma leiðrétt fyrir þessum upphaflega mun og samanburður milli hópa byggir fremur á breytingu frá grunnlínu en á algildum mun á milli hópanna. Í þessu líkani sést að munurinn milli hópanna á eftirfylgnitímabili helst í sömu átt, en er þó ekki marktækur milli samanburðarhópsins og tilraunahópanna.



Mynd 3: Spáð hlutfall ferða í bíl þegar stjórnað hefur verið fyrir mismun á grunnlínu. Tölur byggðar á línulegri aðfallsgreiningu.

Eins og sést í Tafla 2 er talsverður munur á fjölda ferða á dag með einkabíl milli hópanna á grunnlínutímabilinu en samanburðarhópurinn ekur flestar ferðir á dag, eða 3,6 ferðir, á meðan hópurinn með lítil verðlaun ekur 2,9 ferðir og stór verðlaun 3,1 ferð á dag. Fjöldi ferða á dag lækkar hins vegar á milli tímabila hjá öllum hópunum. Þegar fjöldi ferða milli grunnlínunnar og eftirfylgdartímabilsins er borinn saman kemur í ljós að bílferðum fækkar minnst hjá samanburðarhópnum eða um 0,4 ferðir á dag meðan hópurinn sem fær lítil verðlaun fækkar bílferðum um eina bílferð á dag.



Tafla 2: Fjöldi ferða á dag með einkabíl eftir tímabilum.

Fjöldi ferða á dag með einkabíl			
Tímabil	Hópur		
	Samanburðarhópur	Lítill verðlaun	Stór verðlaun
Grunnlína	3,6	2,9	3,1
Tilraunatímabil	3,3	2,7	2,8
Eftirfylgdartímabil	3,2	1,9	2,5

Grunnlínan varði aðeins í eina viku, því er eðlilegt að fleiri noti strætó yfir lengra tímabili. Allir tilraunahóparnir nota strætó jafnt á grunnlínutímabilinu en á tilraunatímabilinu nota fleiri þátttakendur innan hópanna sem fá inngrip strætó eða um 10% fleiri en samanburðarhópurinn (Tafla 3).

Tafla 3: Samanburður milli hópa á notkun strætó á grunnlínutímabili og tilraunatímabili.

Hlutfall nemenda sem notaði strætó			
Tímabil	Hópur		
	Samanburðarhópur	Lítill verðlaun	Stór verðlaun
Grunnlína	49%	50%	50%
Tilraunatímabil	71%	81%	81%
Eftirfylgdartímabil	77%	75%	80%

Þegar skoðað er hlutfall nemenda sem hjólaði (Tafla 4), sést að allir hóparnir eru jafnir á grunnlínutímabilinu. Hins vegar sker hópurinn sem fær stór verðlaun sig frá hinum þar sem 60% þátttakenda notuðu hjól sem ferðamáta, samanborið við 46% þátttakenda í samanburðarhópnum og 49% í hópnum sem átti möguleika á litlum

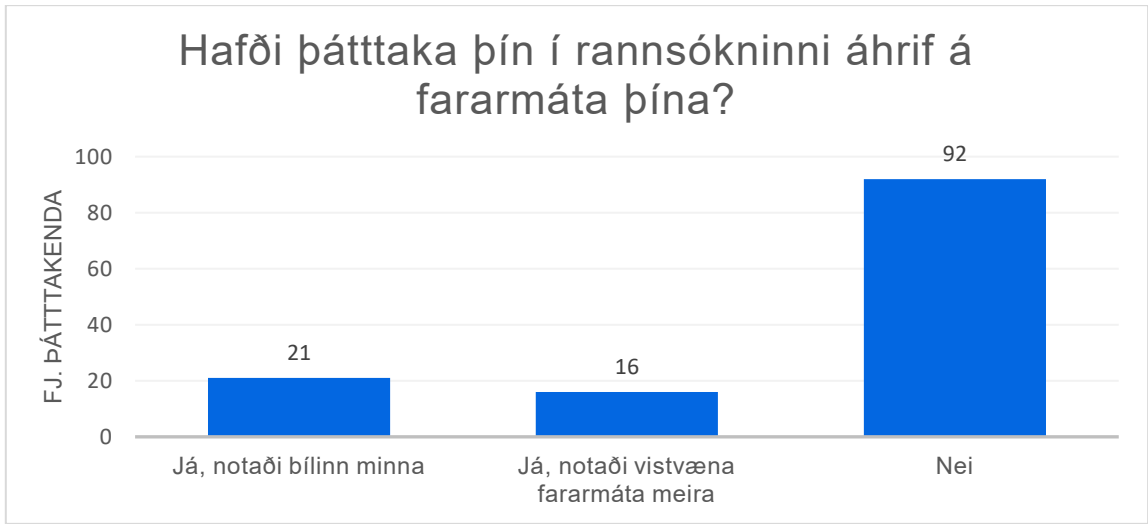


verðlaunum. Ekki er hægt að skýra hvervegna fleiri þátttakendur í öllum hópunum hjóla á eftirfylgdartímabili, en verður þó að teljast jákvætt.

Tafla 4: Samanburður milli hópa á notkun hjóls á grunnlínutímabili og tilraunartímabili.

Hlutfall nemenda sem hjólaði			
Tímabil	Hópur		
	Samaburðarhópur	Smá verðlaun	Stór verðlaun
Grunnlína	38%	37%	37%
Tilraunartímabil	46%	49%	60%
Eftirfylgdartímabil	61%	63%	62%

Þátttakendur voru spurðir í lok rannsóknarinnar hvort hún hefði haft áhrif á ferðamáta þeirra. 30% þátttakenda svöruðu að rannsóknin hefði haft áhrif á ferðavenjur þeirra, sjá Mynd 4. 16% sögðu að þeir hefðu notað bílinn minna og 12,4% sögðust hafa notað vistvæna fararmáta meira.



Mynd 4: Niðurstöður úr spurningakönnun sem var lögð fyrir hópa (hópur S og hópur B) sem fengu inn grip á tilraunartímabili.



Þegar er skoðuðu Tafla 5 sést að þátttakendur í öllum hópum eyddu mestum tíma í Strætó og bíl (um 14 mínútur) en minni tíma í göngu, hjól og rafhlaupahjól. Ekki var munur milli hópa í hve langt þeir fóru á hverjum faramáta fyrir sig.

Tafla 5: Meðaltöl fyrir hverja ferð fyrir hvern hóp og faramáta

Máti	Stór verðlaun [km]	Stór verðlaun [mín]	Lítill verðlaun [km]	Lítill verðlaun [mín]	Saman- burðarhópur [km]	Saman- burðarhópur [mín]
Ganga	0.42	12.19	0.40	11.50	0.37	11.43
Strætó	4.92	14.21	5.36	14.96	4.67	14.24
Bíll	7.59	13.74	7.45	13.64	7.36	13.64
Rafhlaupahjól	1.00	6.19	6.62	13.73	—	—
Hjól	2.14	9.57	2.34	10.74	2.18	9.21

Í spurningakönnuninni sem lögð var fyrir í lok rannsóknar voru opnar spurningar um viðhorf, hvað virkaði vel og hvað hefði mátt betur fara. Hér að neðan eru helstu niðurstöður spurninganna dregnar saman.

Hvernig **breytti þátttakan viðhorfi þínu?**

- Meðvitund: þátttakendur urðu meðvitaðri um eigin hegðun og þótti gaman að fylgjast með. Einnig jókst meðvitund um aðra samgöngumáta.

Hvað fannst þér **virka vel?**

- Gjafabréfið: langflestir þátttakendur minnst á þau sem hvetjandi þáttur
- Appgögn: Að fá að fylgjast með eigin hegðun og samanburður
- Tilkynningar og tölvupóstur: Virkaði hvetjandi



- Jákvæð áhrif aukinnar útivistar og hreyfingar

Hvað mætti **betur fara**?

- Nemendur gætu fengið frítt í strætó á meðan á rannsókn stæði yfir
- Carpool sem valkostur í smáforriti
- Fleiri verðlaun
- Fleiri tilkynningar (t.d. ef það er gott veður að hvetja til þess að fara á hjóli)
- Fræðsla um virka samgöngumáta

Bakgrunnur þátttakenda

Tafla 6 sýnir kynjaskiptingu í hverjum hópi, sem var nokkuð jöfn milli hópa, þó meirihluti hafi verið konur í öllum hópunum.

Þegar skoðuð er ríkisborgarastaða í hverjum hópi eru flestir erlendir ríkisborgarar í inngripshópi sem fékk stór verðlaun: 34% þátttakenda merktu við að vera erlendir ríkisborgarar búsettir á Íslandi. Tafla 7 sýnir skiptingu eftir hópum.

Til að meta hvort bakgrunnsbreytur hefðu áhrif á niðurstöður var leiðrétt fyrir ríkisfangi nemenda. Þegar þetta var gert í blönduðu líkani (linear mixed effects model) hélst munurinn milli hópa en missti þó marktæktina. Þetta var gert þar sem að erlendir ríkisborgarar eru margir hverjir skiptinemar sem eru síður líklegir til að hafa aðgang að bíl, og því líklegri til að nýta sér vistvæna ferðamáta.

Tafla 6: Kynjaskipting í hópum (fjöldi).

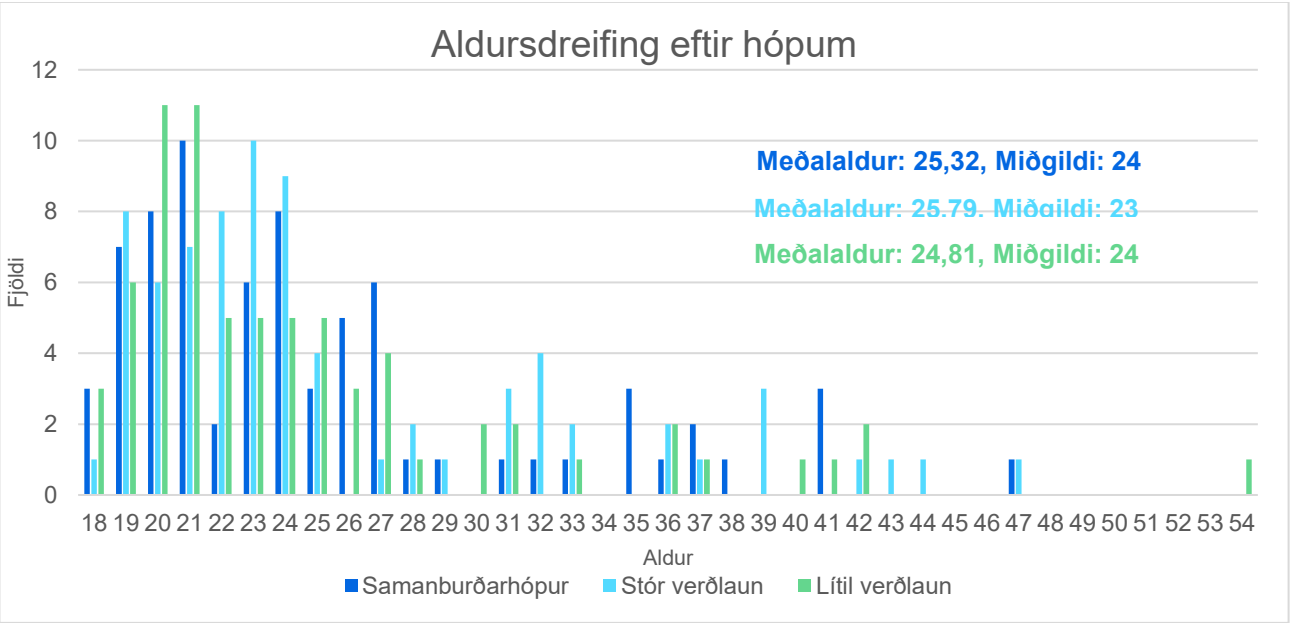
Kynjaskipting eftir hópum			
Kyn	Samanburðarhópur	Lítill verðlaun	Stór verðlaun
Karl	21	24	21
Kona	53	45	54
Kynsegin eða annað	1	3	1



Tafla 7: Ríkisborgarastaða eftir hópum (fjöldi og %).

Ríkisborgarastaða eftir hópum			
	Samanburðarhópur	Lítill verðlaun	Stór verðlaun
Íslenskur ríkisborgari	60	57	53
Erlendur ríkisborgari (búsettur á Íslandi)	14	15	23
Erlendir ríkisborgarar (%)	22%	30%	34%

Mynd 4 sýnir aldursdreifingu í hópunum sem er nokkuð jöfn milli hópa. Miðgildi aldurs í hópunum er 23-24 ára, einnig munar aðeins 1 ári milli hópsins með lægsta meðalaldurinn (hópur: lítill verðlaun) og hæsta meðalaldurinn (hópur: stór verðlaun).

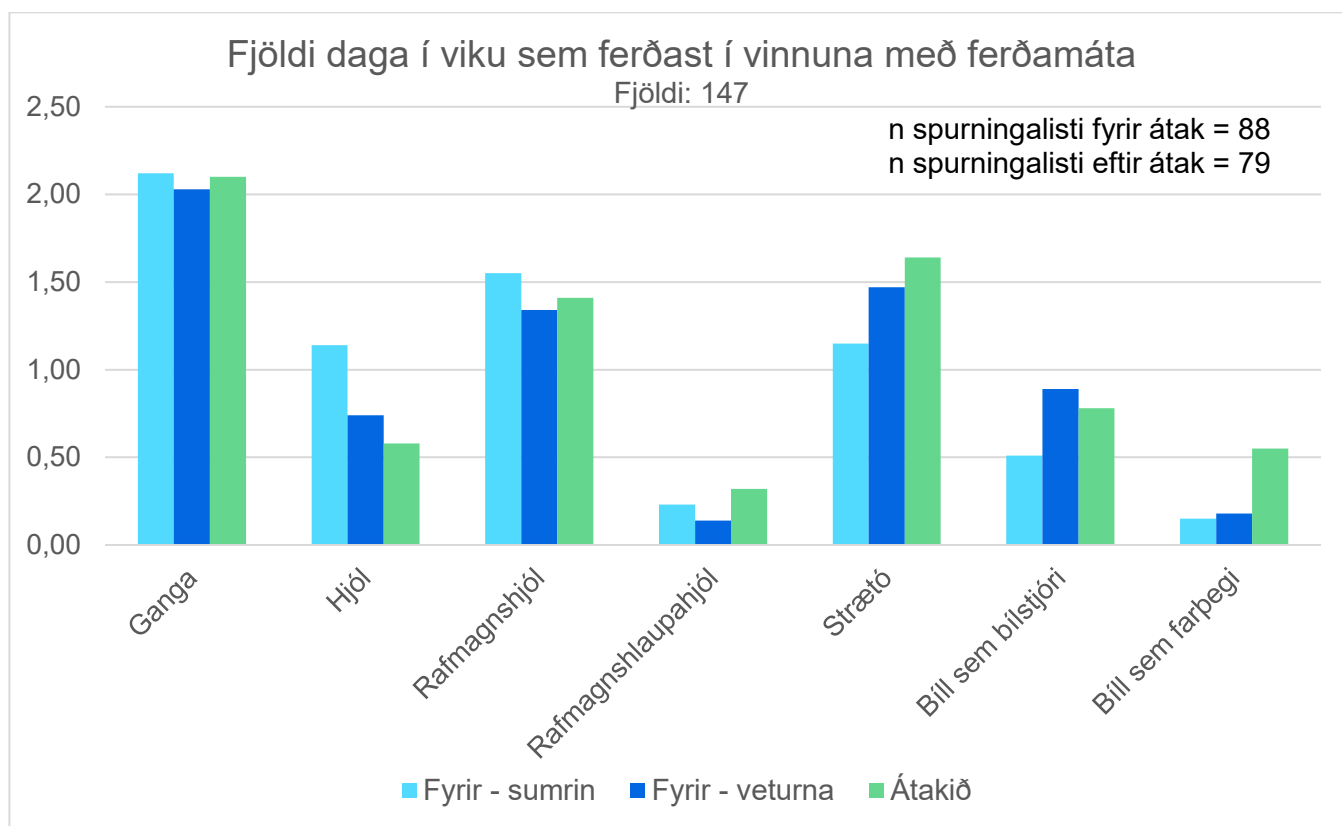


Mynd 4: Aldursdreifing þátttakenda eftir hópum.



Niðurstöður inngrips á starfsfólki

Á Mynd 5 sést fjöldi daga í viku sem starfsfólk ferðast með hverjum faramáta til og frá vinnu. Hér eru svör starfsfólks um almenna ferðahegðun sína á sumrin og á veturna borin saman við svör þeirra um ferðahegðun sína á meðan á áttakinu stóð. Á sumrin eru rafmagnshjólin vinsæll ferðamáti auk hjóla, samanborið er starfsfólk duglegt að taka strætó á veturna í staðinn fyrir einkabílinn. Heilt yfir eru virkir samgöngumátar (ganga, hjól og rafhjól) langalgengastir og einkabíllinn lítið notaður miðað við aðra kosti til að komast til og frá vinnu óháð árstíð.

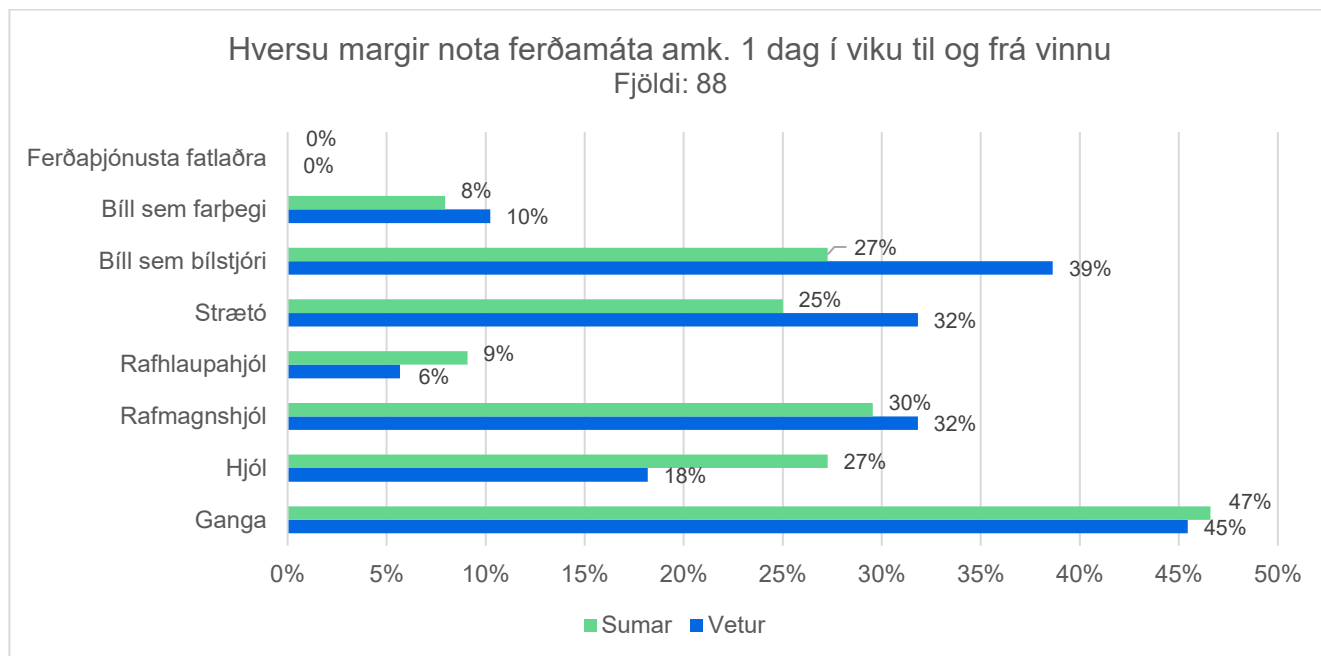


Mynd 5: Niðurstöður spurningakönnunar fyrir og eftir áttakið. Gögn merkt áttak eru svör þátttakenda eftir að áttakinu stóð.

Á Mynd 6 sést hlutfall þátttakenda sem nota faramáta a.m.k. einu sinni á dag til að komast til og frá vinnu, skv. spurningakönnun sem send var út fyrir áttak. Niðurstöður sýna að ganga er ríkjandi ferðamáti allt árið. Hins vegar eykst notkun einkabílsins (sem bílstjóri og farþegi) úr 35% á sumrin í 49% á veturna. Það er mesta breytingin á ferðamáta milli árstíða og er hægt að segja að hluti þátttakenda færir úr virkum ferðamátum yfir í einkabílinn á veturna. Áhugaverð niðurstaða kemur fram um notkun strætó sem dregst saman á veturna borið saman við sumarið, sem líklega má

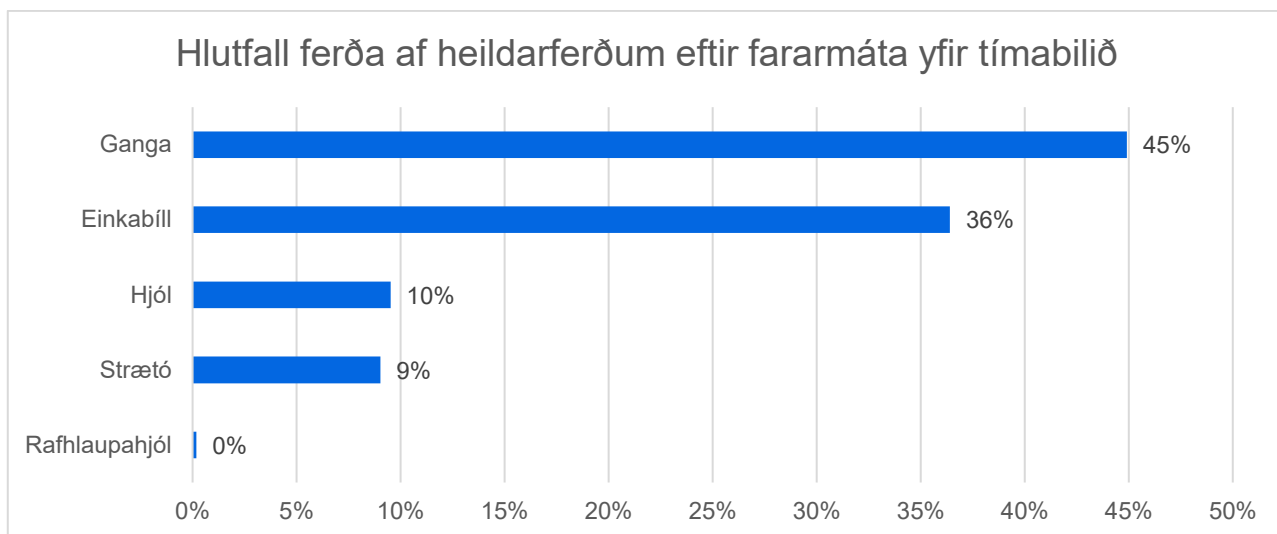


rekja til þess að fleiri nýti einkabílinn á veturna. Notkun rafhjóla er stöðug milli árstíða, má því segja að þau eru stöðug heilárslausa sem starfsfólk nýtir sér.



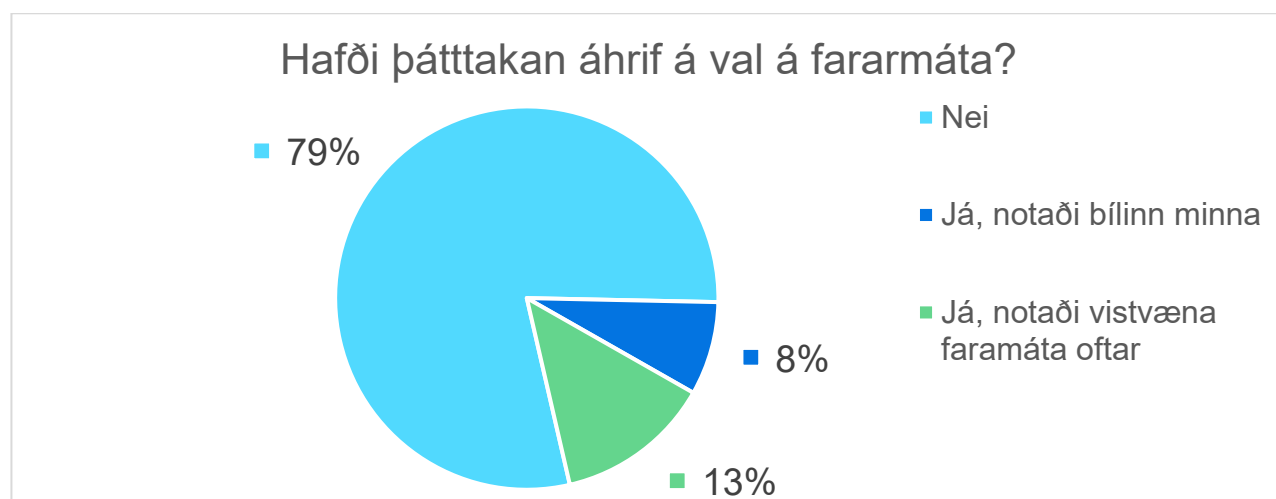
Mynd 6: Hlutfall þátttakenda sem nota ferðamáta amk. 1 dag í viku. Niðurstöður úr spurningakönnun fyrir átak.

Þegar skoðaðar eru niðurstöður gagna úr rakningarforriti kemur í ljós að starfsfólk var nokkuð nákvæmt að greina frá notkun ferðamáta yfir veturinn. Mynd 7 sýnir sambærilegar niðurstöður byggðar á rauntímarakningu miðað við svör þátttakenda í spurningakönnun. Þar kemur fram sem áður að ganga er ríkjandi og þar á eftir kemur notkun einkabílsins, hins vegar notuðu raunverulega talsvert færri hjól á tilraunatímabilinu, sem þó má rekja til snjóþunga í borginni með tilheyrandi samgönguröskunum.



Mynd 7: Hlutfall ferða af heildarferðum eftir fararmáta byggt á rakningargögnum.

Þar sem hópurinn getur talist heilt yfir almennt vistvænn, þá var takmarkað svigrúm til að hvetja til notkun vistvænna samgangna. Eins og kemur fram á Mynd 8 svöruðu 79% að þátttakan hefði ekki áhrif á val á fararmáta til og frá vinnu. 13% sögðu þáttökuna ýta undir frekari notkun vistvænna samgangna og 8% sögðust nota bílinn minna eða í heildina 21% sem sögðu þáttökuna hafa haft áhrif á val fararmáta.



Mynd 8: Þátttakendur spurðir hvort þátttaka í átaki hafði áhrif á val ferðamáta.



Í spurningakönnuninni sem lögð var fyrir í lok rannsóknar voru lagðar fyrir opnar spurningar um viðhorf, hvað virkaði vel og hvað hefði mátt betur fara. Hér að neðan eru dregnar saman helstu niðurstöður spurninga.

Hvernig breytti þátttakan viðhorfi þínu?

- Meðvitund: Varð meðvitaðri um þegar ég nota bíl – lét mig hugsa

Hvað fannst þér **virka vel** til að hvetja til vistvænna ferðamáta í rannsókninni?

- Smáforrit: hvetjandi og gaman að sjá ferðirnar sínar á korti, tíma og dreifingu ferðamáta og bera sig saman við aðra.
- Keppni og umbun: sérstaklega á dögum þar sem veður eða þreyta hefðu annars ýtt undir bílnotkun virkaði keppnin og umbunin. Gjafabréfs hvatinn virkaði líka til að fá fólk til þátttöku, þó sjálft appið og forvitnin um gögnin hafi svo haldið áhuganum gangandi.

Hvað fannst þér að **hefði mátt betur fara** í rannsókninni til að hvetja til vistvænna ferðamáta?

- Smáforrit: Þátttakendur lýsa smáforritinu sem hægu, leiðinlegu í notkun, með endalausum staðfestingum og stundum röngum flokkunum á ferðamáta. Hluti þátttakanda upplifir óþægindi yfir að óþekkt smáforrit sem vinnuveitandi ber ábyrgð á fylgist með ferðum allan daginn, þ.á.m. utan vinnu og um helgar.
- Tölfræði og hvatning: Mörg óska eftir betri og skýrari tölfræði, stöðu í keppni, samanburði milli vinnustaða og reglulegum hvatningarskilaboðum.
- Bjóða hefði mátt hluti sem auðvelda þátttöku:
 - bjóða strætókort
 - deilihjól á meðan á átaki stendur
- Vantaði „carpooling“ valmöguleika í smáforritinu
- Bjóða mætti verðlaun fyrir öll sem juku notkun á vistvænum samgöngum.
- Halda mætti átakið á tíma þegar er ekki svona mikill snjór.



Lærdómur starfsfólks rannsóknar

Mikill lærdómur var fengin úr báðum tilraunaverkefnum. Til að draga frekari lærdóm af tilraunaverkefninu með starfsfólki voru tengiliðir og fulltrúar fyrirtækjanna á „Lærdómsfund“ til að fá betri mynd af því sem gekk vel og mátti betur fara og hvernig er hægt að bæta næstu ítrun.

Hvað gekk vel:

- Verkefnið var almennt skemmtilegt og vel heppnað, þrátt fyrir seina byrjun inn í veturinn.
- Góð samvinna milli sviða (mannauð, markað, o.fl.).
- Jákvætt að verkefnisteymið tók utan um framkvæmdina.
- Góð þátttaka og jákvæð viðbrögð, sérstaklega miðað við aðstæður.
- Smáforrit gaf góða yfirsýn yfir ferðir (þrátt fyrir galla).
- Góðar hjólaleiðir og aðstaða styðja við aukna notkun hjóla.

Hvað hefði mátt betur fara:

- Sein byrjun og lítil kynning fyrirfram - hefði þurft meiri undirbúning og markaðssetningu.
- Verkefnið var kynnt sem „áttak“ án nægilegs eftirlits.
- Veður hafði áhrif á þátttöku.
- Smáforrit ófullnægjandi (hægvirkt, tæmir batterí).
- Takmörkuð miðlun og kynning eftir á (t.d. fréttir eða kynningar).
- Starfsfólki fannst vanta betri og skýrari útskýringu á persónuvernd sem leiddi til þess að skráning var takmörkuðu (starfsfólk vildi ekki láta vinnustaðinn fylgjast með sér allan daginn).

Tillögur og næstu skref:

- Byrja fyrr og kynna betur (sterkari markaðsherferð).
- Tengja verkefnið við Samgönguvíkuna (t.d. í september).
- Auka þátttöku:
 - Hafa fleiri (helst allar) deildir með.
 - Fá fulltrúa frá hverju sviði að borðinu.



- Breiðari hvatar:
 - Þátttökuverðlaun.
 - Samstarf við Strætó/Hopp (t.d. fríar ferðir).
- Bæta samskipti og hvatningu:
 - Nota innri miðla (skjáir, tilkynningar).
 - Deila kynningum og niðurstöðum betur.
- Einfaldari skráning ferðamáta frekar en rakningarsmáforrit (t.d. Forms).

Til að draga saman lærdóm og reynslu inn í næstu ítrun af tilraunaverkefni þá eru eftirfarandi mikilvægustu punktarnir:

- Til að fá bílafólk til að taka þátt er mikilvægt að tala ekki um átak í vistvænum samgöngum. Í staðinn tala um rannsókn á ferðavenjum eða eitthvað í áttina að „Viltu eiga möguleika á verðlaunum? Skráðu ferðamáta til að eiga möguleika á þátttökuverðlaunum!“.
- Hægt er að hafa áhrif á ferðamáta með hvatningu í formi verðlauna og hvetjandi samskipta, niðurstöður höfðu mælanleg áhrif sem héldust eftir tilraunatímabil.
- Þátttakendur sögðu átakið hafa leitt til þess að þau væru meira meðvituð um eigin ferðahegðun sem gæti leitt til val á öðrum samgöngumátum en einkabílnum.