VSÓ RÁÐGJÖF

AÐALSKIPULAG KÓPAVOGS 2019-2031+

Umferðarspá

Apríl 2020

Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.10 2026

20199
S:\2020\20199\v\Greinargerð\20199_sk200422_umferðarspár aðalskipulag Kópavogs.docx

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	22.04.2020	GMH	SÓ	SJ

Unnið af:

VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

Unnið fyrir:

Kópavogsbær
Digranesvegur 1, 200 Kópavogur

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Efnisyfirlit

1	**Inngangur**	**3**
2	**Helstu forsendur**	**3**
2.1	Þróun íbúafjölda og magns atvinnuhúsnæðis	4
2.2	Ferðavenjur	6
2.3	Fyrri umferðarspár	6
3	**Niðurstöður**	**8**
3.1	Ferðamyndun	8
3.2	Helstu niðurstöður	9
3.3	Núverandi umferð	10
3.4	Niðurstaða umferðarspár fyrir árið 2030	14
3.5	Niðurstaða umferðarspár fyrir 2031+	17
4	**Heimildir**	**20**
5	**Viðauki**	**21**

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

1 Inngangur

Í tengslum við endurskoðun aðalskipulags fór Kópavogsbær þess á leit við VSÓ Ráðgjöf að vinna umferðarspá fyrir bæjarfélagið sem tæki bæði mið af núverandi byggð í bæjarfélaginu og jafnframt fyrirhugaðri byggð samkvæmt endurskoðuðu skipulagi. Umferðarspáin sem hér er sett fram er þríþætt; í fyrsta lagi eru umferðarreikningar fyrir núverandi ástand umferðar (svokallað grunnár) sem miðast við árið 2019, í öðru lagi umferðarspá fyrir árið 2030 og í þriðja lagi umferðarspá fyrir það sem hér verður kallað 2031+ og er lengra inn í framtíðinni án þess þó að vera bundin við tiltekið ár.

Núverandi ástand miðast við um 37.700 íbúa í Kópavogi (um 14.200 íbúðir) og að íbúar á öllu höfuðborgarsvæðinu séu um 230 þús. Í framtíðarspám er gert ráð fyrir á íbúar Kópavogs verði orðnir um 46.600 árið 2030. Í 2031+ tilfellinu er miðað við 52.000 íbúa í Kópavogi, sem lauslega áætlað miðað við óbreytta línulega íbúaþróun má gera ráð fyrir að verði um 2038.

Í skýrslunni er fjallað um forsendur, greiningu og niðurstöður fyrir eftirfarandi þætti:

- Mat á núverandi umferð
- Spá fyrir umferð ársins 2030
- Spá fyrir umferð til lengri framtíðar (2031+)

2 Helstu forsendur

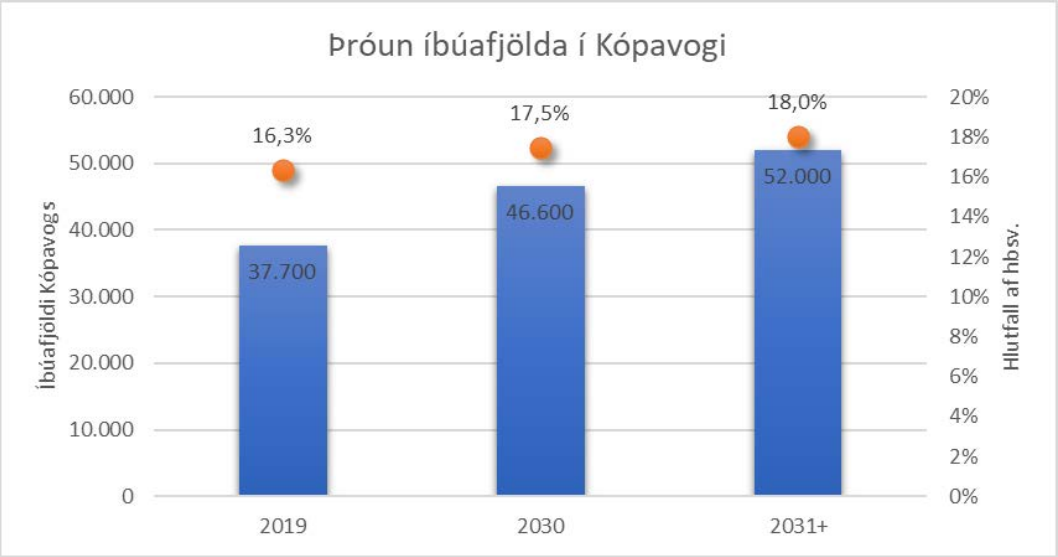
Í lok árs 2019 voru íbúar í Kópavogi um 37.700 og hafði þeim þá fjölgað um 6.500 frá árinu 2012 eða um 21%. Þetta er umtalsverð fjölgun, til samanburðar fjölgaði íbúum í Reykjavík um 10% á sama tíma og íbúum Hafnarfjarðar um 12%. Fjölgun fyrir höfuðborgarsvæðið í heild var um 15% á tímabilinu þannig að fjölgun í Kópavogi var allnokkur.

Árið 2019 voru um 376 þús. m^2 af verslunar- og skrifstofuhúsnæði í Kópavogi og um 494 þús. m^2 af öðru atvinnuhúsnæði. Til „annars“ atvinnuhúsnæðis telst iðnaðarhúsnæði, vörugeymslur og sérhæft húsnæði samkvæmt skilgreiningu Þjóðskrár. Hlutfall atvinnuhúsnæðis í Kópavogi var um 12% af atvinnuhúsnæði á höfuðborgarsvæðinu; nánar tiltekið 16% verslunar- og skrifstofuhúsnæðis og 10% annars atvinnuhúsnæðis. Í þessu samhengi má nefna að Kópavogur hefur hæsta hlutfall verslunar- og skrifstofuhúsnæðis meðal sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og lægsta hlutfall annars atvinnuhúsnæðis. Í Mosfellsbæ (svo dæmi sé tekið) er þessu hins vegar öfugt farið, en þar er hlutfall verslunar- og skrifstofuhúsnæðis lægst og hlutfall annars atvinnuhúsnæðis hæst. Hins vegar er magn (þ.e. fjöldi m^2) annars atvinnuhúsnæðis í Kópavogi ríflega tvöfalt á við í Mosfellsbæ. Þetta hefur þau áhrif að verslunar- og skrifstofuhúsnæði hefur talsvert meira vægi í ferðamyndun innan Kópavogs, meira en víða annars staðar. Af sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu hefur Kópavogur annað hæsta hlutfall ferða vegna verslunar- og skrifstofuhúsnæði. Einungis í Reykjavík er ferðamyndun vegna verslunar- og skrifstofuhúsnæðis hærri.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

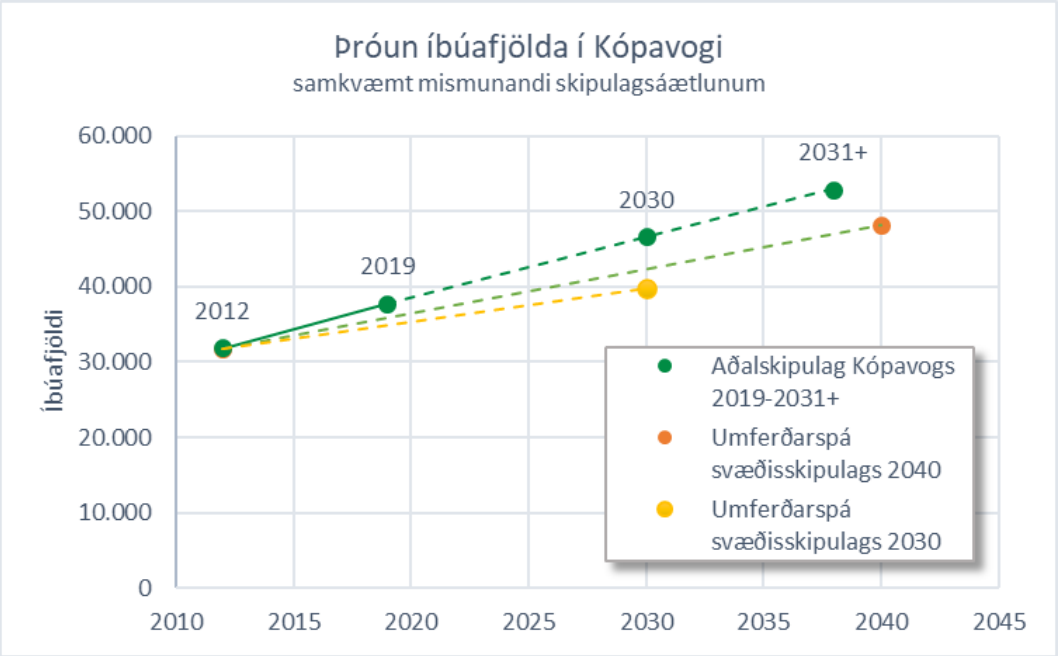
2.1 Þróun íbúafjölda og magns atvinnuhúsnæðis

Á mynd 2.1 er sett fram stöplarit sem sýnir þær tölur um íbúafjölda sem umferðarspáin byggir á. Jafnframt er þar sýnt hlutfall íbúafjölda í Kópavogi af heildaríbúafjölda á höfuðborgarsvæðinu sem gildandi skipulagsáætlanir sýna, og líkt og kemur fram á myndinni er þetta hlutfall vaxandi.



Mynd 2.1 Stöplarit sem sýnir þróun íbúafjölda í Kópavogi samkvæmt tölum aðalskipulags. Jafnframt er sýnt hlutfall íbúafjölda í Kópavogi af heildaríbúafjölda höfuðborgarsvæðisins.

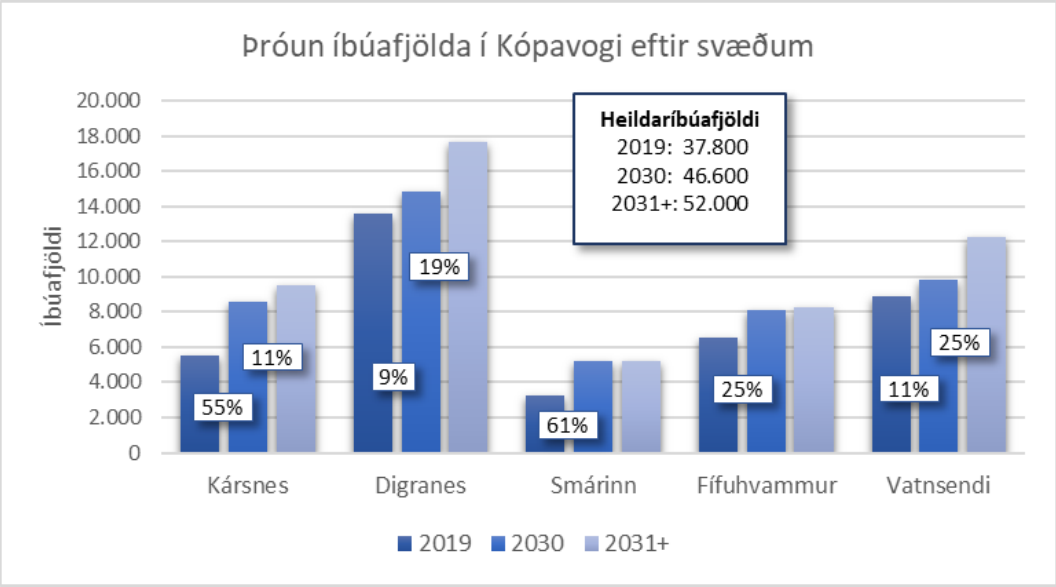
Til að sýna betur áætlaða þróun íbúafjölda eru hér til samanburður sýndar tölur sem byggt var á í umferðarspám fyrir svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins fyrir bæði 2030 og 2040. Tölur fyrir 2012 og 2019 eru rauntölur íbúafjöldans.



Mynd 2.2 Þróun íbúafjölda í Kópavogi sem settur er fram í aðalskipulagi og tölur úr fyrri umferðarspám svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins til samanburðar. Sjá má að Aðalskipulag 2019-2031+ gerir ráð fyrir hraðari vexti en svæðisskipulagsáætlanir.

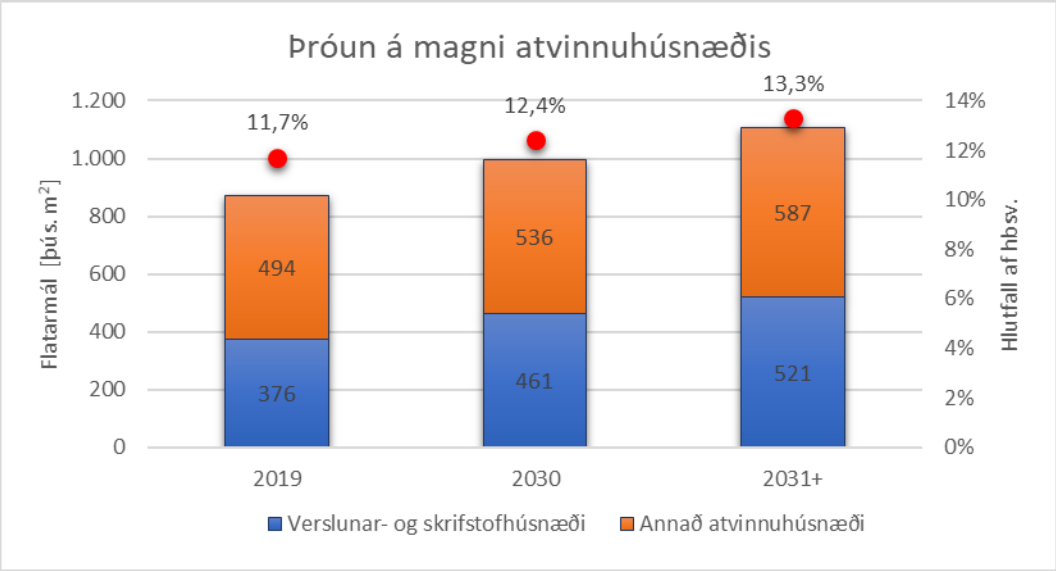
Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Nánari greiningu á væntri þróun íbúafjölda í Kópavogi fyrir mismunandi svæði samkvæmt Aðalsskipulagi Kópavogs 2019-2031+ má sjá í stöplariti á mynd 2.3:



Mynd 2.3 Þróun íbúafjölda mismunandi svæða Kópavogs sem Aðalskipulag Kópavogs 2019-2031+ byggir á. Sjá má íbúafjölda í hverju svæði og hlutfallslegan vöxt á milli tímabila þar sem það á við, t.d. er ekki gert ráð fyrir að íbúafjöldi í Smárahverfi aukist eftir 2030.

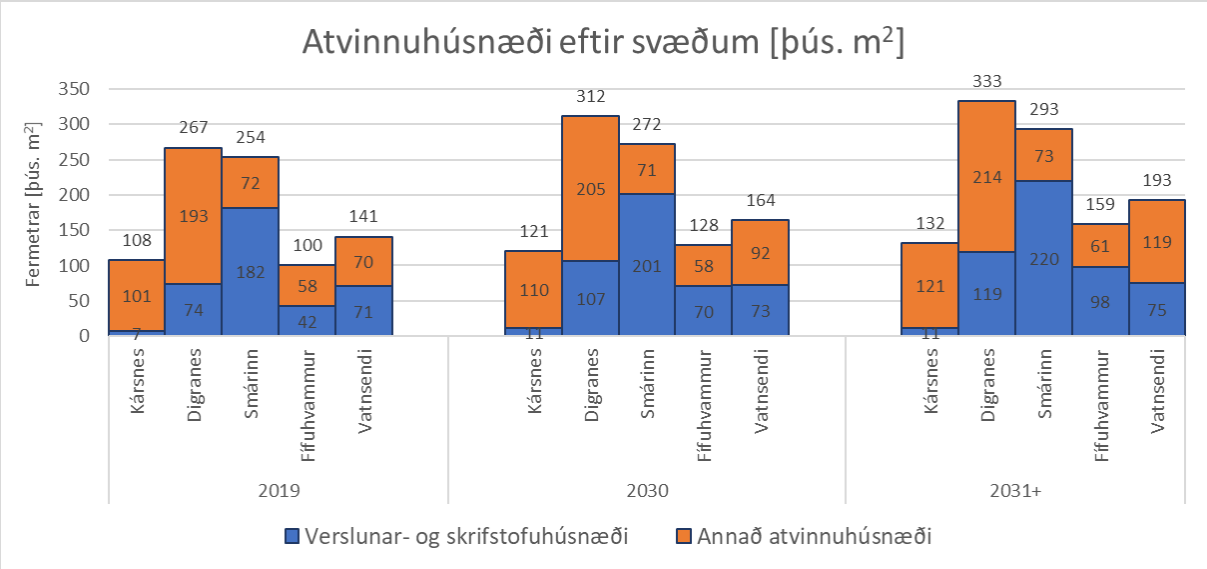
Í umferðarlíkaninu er ferðamyndun á höfuðborgarsvæðinu reiknuð út frá íbúafjölda og magni atvinnuhúsnæðis. Áætluð þróun á magni atvinnuhúsnæðis samkvæmt Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2031+ er sýnd myndum 2.4. Jafnframt sýnir mynd 2.4 hlutfall atvinnuhúsnæðis í Kópavogi af heildarmagni atvinnuhúsnæðis á höfuðborgarsvæðinu sem gildandi skipulagsáætlanir sýna. Líkt og með íbúafjöldan (mynd 2.1) er þetta hlutfall vaxandi.



Mynd 2.4 Þróun á magni atvinnuhúsnæðis í Kópavogi samkvæmt forsendum Aðalskipulags Kópavogs 2019-2031+. Jafnframt er sýnt hlutfall atvinnuhúsnæðis í Kópavogi af heildarmagni atvinnuhúsnæðis á höfuðborgarsvæðinu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Á mynd 2.5 má sjá nánari skiptingu atvinnuhúsnæðis eftir svæðum og tímabilum samkvæmt Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2031+



Mynd 2.5 Atvinnuhúsnæði eftir svæðum Kópavogs samkvæmt aðalskipulagi.

2.2 Ferðavenjur

Samkvæmt ferðavenjukönnuna Gallup frá 2019 kemur fram að póstnúmer 201/203 ásamt Grafarvogi eru þau svæði innan höfuðborgarsvæðisins sem hafa hæsta hlutfall fólks með aðgang að bíl, eða 98%. Í 3. sæti sitja svo póstnúmer 200 og Garðabær með 96%. Meðalfjöldi ferða á hvern íbúa er auk þess lítillega hærri í Kópavogi en á höfuðborgarsvæðinu í heild, eða 3,9 ferðir í Kópavogi á móti 3,8 á höfuðborgarsvæðinu. Meðalfjöldi bíla á heimili er auk þess aðeins yfir meðaltali höfuðborgarsvæðisins, eða 1,8 bíll á hvert heimili í stað 1,7 fyrir höfuðborgarsvæðið í heild. 66% aðspurðra sögðust sjaldan eða aldrei nota strætó sem er þó breyting úr 73% úr sömu könnun árið 2017. Til samanburðar var þetta hlutfall 59% hjá íbúum alls höfuðborgarsvæðisins 2019 og hafði lækkað úr 67% frá 2017. Varðandi hjólreiðar þá er dreifingin nokkurn vegin sú sama í Kópavogi og á höfuðborgarsvæðinu. Það er auk þess ánægjulegt að sjá að þeim sem hjóla aldrei fækkar verulega, bæði í Kópavogi og á höfuðborgarsvæðinu í heild. Hlutfall þeirra sem hjóluðu aldrei var um 33% árið 2019 en var 47% árið 2017. Það er því stígandi í fjölda hjólandi í öllum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu.

Samkvæmt könnuninni var hlutdeild ferðamáta í Kópavogi á þann veg að 80% ferða voru farnar á einkabíl, en sama hlutfall var 74% fyrir höfuðborgarsvæðið. Ferðum í strætó fjölgaði hins vegar úr 3% í 4% í takti við fjölgun á höfuðborgarsvæðinu. Það er hins vegar ánægjulegt að sjá að hjólandi fjölgar í Kópavogi milli kannana þó þeim fækki á höfuðborgarsvæðinu úr 6% árið 2017 í 5% 2019.

Tekjur hafa vissulega áhrif á ferðamátaval og það vekur athygli að í tilfelli 56% aðspurðra í Kópavogi eru fjölskyldutekur milljón eða hærri meðan sama hlutfall er 49% fyrir allt höfuðborgarsvæðið.

2.3 Fyrri umferðarspár

Í tengslum við gerð gildandi svæðisskipulags fyrir höfuðborgarsvæðið hafa verið gerðar tvær mismunandi umferðarspár; fyrst var unnin umfangsmikil umferðarspá fyrir árið 2040

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

og seinna, eftir að hugmyndir um uppbyggingu Borgarlínu voru komnar á rekspöl var unnin umferðarspá fyrir árið 2030. Í millitíðinni höfðu skipulagshugmyndir tekið nokkrum breytingum og farið var að horfa í meiri mæli á miðsvæði sem heppileg uppbyggingarsvæði umfram svæði í jöðrum sem liggja verr fyrir uppbyggingu hágæða almenningssamgöngukerfis eins og Borgarlínu. Því eru aðeins aðrar forsendur í skipulagsgrunni 2030 umferðarspárinnar heldur en 2040, enda tók 2040 grunnurinn fyrst og fremst til uppbyggingarhugmynda sveitarfélagana á þeim tíma.

Þegar horft er á skipulagsgrunn umferðarspár SSH fyrir 2030 má auðveldlega velta fyrir sér hvort hraði uppbyggingar hafi mögulega verið vanmetin. Samkvæmt þeim grunni er áætlaður íbúafjöldi í Kópavogi árið 2030 39.700. Hins vegar var skráður íbúafjöldi í Kópavogi í lok árs 2019 37.700 og m.v. óbreytta þróun mun hann jafna 2030 spána í lok þessa árs eða byrjun þess næsta. Vissulega hefur uppbyggingin í Kópavogi orðið hraðari en gert var ráð fyrir en forsendur 2030 spár SSH virðast engu að síður hafa verið heldur varlegar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

3 Niðurstöður

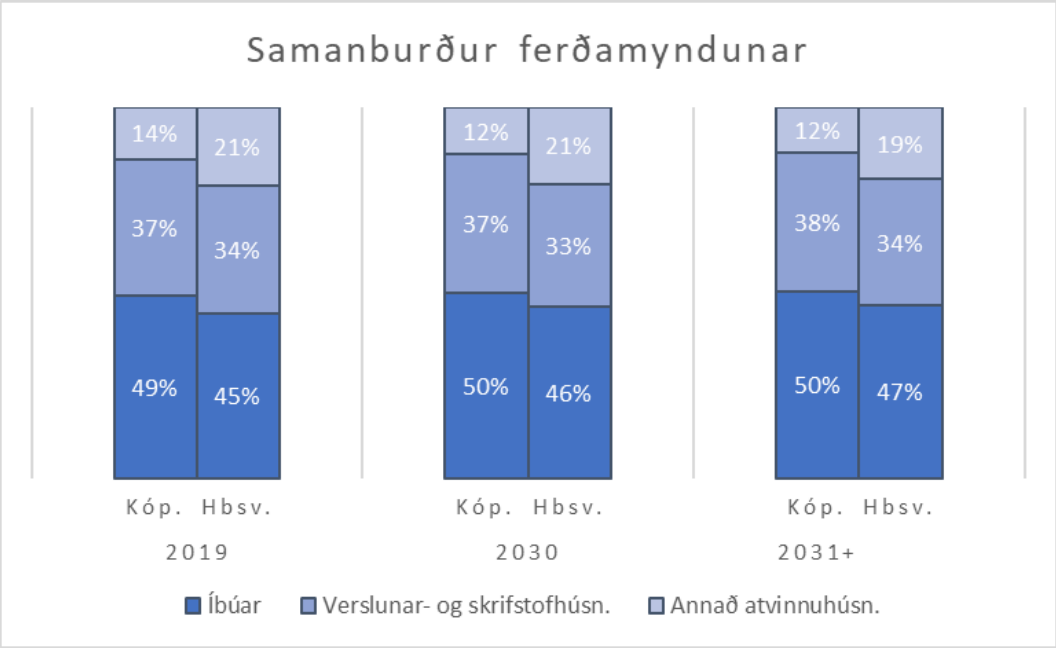
Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa, undir hatti samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðu (SSH) komið sér saman um stefnu sem miðar að því að breyta ferðavenjum íbúa höfuðborgarsvæðisins. Sú stefna er sett fram í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Stór hluti þeirrar áætlunar er uppbygging Borgarlínu og er undirbúningur hennar komin á fullan skrið. Við gerð gildandi svæðisskipulags voru gerðar umferðarspár miðað við bæði óbreyttar og breyttar ferðavenjur. Óbreyttar ferðavenjur miðast við að innbyrðis skipting ferðamáta haldist óbreytt eins og hún var árið 2015 og því engin uppbygging annarra ferðamáta umfram núverandi ástand. Breyttar ferðavenjur hins vegar miðast við að markmiðum svæðisskipulagsins um breytingu ferðahegðunar náist, þ.e. að veruleg uppbygging almenningssamgangna eigi sér stað og hlutdeild virkra ferðamáta (göngu/hjóla o.fl.) aukist verulega. Til að styðja við þessar breytingar eru í svæðisskipulaginu skilgreind ákveðin miðsvæði og svokölluð samgöngumiðuð þróunarsvæðis þar sem gert er ráð fyrir að þétting byggðar verði mest. Skilgreind eru töluleg markmið fyrir mismunandi svæði sem er sú breyting sem breyttar skipulagsforsendur eiga að koma til leiðar. Á miðsvæðum gerir skipulaglagið ráð fyrir að ferðum einkabíla fækki um 30% frá óbreyttri þróun. Mikilvægt er að hafa í huga að í svæðisskipulaginu er ekki átt við samdrátt frá núverandi umferðarmagni heldur samdrátt frá því umferðarmagni sem myndi hljótast af óbreyttri þróun, í þessu tilviki hver fjöldi ferða yrði árið 2030 miðað við óbreytta skiptingu ferðamáta og breyttar ferðavenjur eru því samdráttur frá því umferðarmagni.

Í ljósi þess að undirbúningur uppbyggingar Borgarlínu er komin á fullan skrið og breyting ferðavenja samkvæmt svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins því farin að raungerast er í raun óraunhæft að horfa á umferðarspár sem gera ráð fyrir óbreyttum ferðavenjum. Tölur fyrir óbreyttar ferðavenjur eru því settar hér fram einungis til viðmiðunar og (vonandi) til að setja hlutina í samhengi.

3.1 Ferðamyndun

Ferðamyndun (einnig nefnt umferðarsköpun) er reiknuð út frá íbúafjölda og flatarmáli atvinnuhúsnæðis, annars vegar verslunar- og skrifstofuhúsnæði og hins vegar það sem nefnt er „annað“ atvinnuhúsnæði og er samanlagt flatarmál iðnaðarhúsnæðis, vörugeymslna og sérhæfðs húsnæðis (samkvæmt flokkun Þjóðskrár).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026



Mynd 3.1 Samanburður á forsendum útreiknings ferðamyndunar í Kópavogi og á höfuðborgarsvæðinu.

Ferðamyndun í Kópavogi skiptist nokkuð jafnt milli íbúa og atvinnuhúsnæðis líkt og mynd 3.1 sýnir. Það er hins vegar alls ekki raunin í öllum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu, t.d. á Seltjarnarnesi mynda íbúar um 80% ferða og 20% eru þannig vegna atvinnuhúsnæðis. Í Reykjavík hins vegar mynda íbúar um 40% ferða en um 60% verða vegna atvinnuhúsnæðis. Raunar þarf þetta ekkert að koma á óvart en eftir því sem sveitarfélögin eru stærri verður atvinnuhúsnæðið stærri hluti af ferðamynduninni. Kópavogur er af þeirri stærð að þetta skiptist nánast jafnt líkt og áður segir.

3.2 Helstu niðurstöður

Samkvæmt kortlagningu umferðar ársins 2019 var heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu um 4,8 milljón km á sólarhring, þar af 651 þús. km innan marka Kópavogs, og heildaraksturstími um 97 þús. klst (þar af um 14 þús. innan Kópavogs).

Sjá má í töflu 3.1 að ef markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins (sem markmið Aðalskipulags Kópavogs 2019-2031+ byggja á) um breytingu ferðavenja ganga eftir má gera ráð fyrir að heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu verði um 5,4 milljón km á sólarhring árið 2030, og þar af verði akstur innan Kópavogs um 625 þús. km á sólarhring. Aksturstími verður þá um 105 þús. klst á höfuðborgarsvæðinu og um 14 þús. klst innan Kópavogs.

Tafla 3.1: Samanburður á heildarakstri (þ.e. akstursvegalengd) samkvæmt niðurstöðum úr umferðarspá. Tölur er í km.

	2019	2030	2031+
Allt höfuðborgarsvæðið	4.797.600	5.342.500	5.996.200
Þar af innan Kópavogs	651.300	624.800	701.200
Hlutfall	13,6%	11,7%	11,7%

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Fyrir 2031+ má gera ráð fyrir að heildarakstur á höfðuðborgarsvæðinu verði tæpir 6 milljón km á sólarhring, og þar af um 700 þús. km innan Kópavogs. Heildar aksturstími verður þá um 124 þús. km, þar af um 17 þús. klst. innan Kópavogs.

Tafla 3.2: Samanburður á aksturstíma samkvæmt niðurstöðum úr umferðarspá. Tölur er í klst.

	2019	2030	2031+
Allt höfuðborgarsvæðið	97.300	104.500	124.400
Þar af innan Kópavogs	14.100	14.300	17.300
Hlutfall	14,5%	13,7%	13,9%

Líkt og sjá má í töflu 3.1 reiknast heildarakstur innan Kópavogs um 4% styttri árið 2030 heldur en árið 2019. Þetta eru bein áhrif af breytingu ferðavenja sem stefnt er að með uppbyggingu bættra almenningssamgangna (m.a. Borgarlínu) og styrkingu virkra ferðamáta. Á töflu 3.2 má hins vegar sjá að aksturstími innan Kópavogs eykst. Þetta þýðir í stuttu máli að umferðin þyngist. Þrátt fyrir verulega uppbyggingu í almenningssamgöngum í því skyni að breyta ferðavenjum mun umferðin samt þyngjast. Hún mun samt ekki þyngjast eins mikið og hún mun óhjákvæmilega gera ef ekkert yrði að gert og haldið yrði áfram með óbreyttu sniði.

Ef engin breyting verður á ferðavenjum frá því sem það er í dag; þ.e. ferðamynstur íbúa óbreytt og hlutdeild mismunandi ferðamáta það sama verður staðan aðeins önnur. Umferðarspár sýna þá að árið 2030 verður heildarakstur um 14% meiri eða rúmlega 6 milljón km á sólarhring á höfuðborgarsvæðinu, þar af um 725 þús. innan Kópavogs. Aksturstíminn hins vegar eykst umtalsvert meira eða um 22% vegna aukinna tafa og tregðu í umferðinni.

3.3 Núverandi umferð

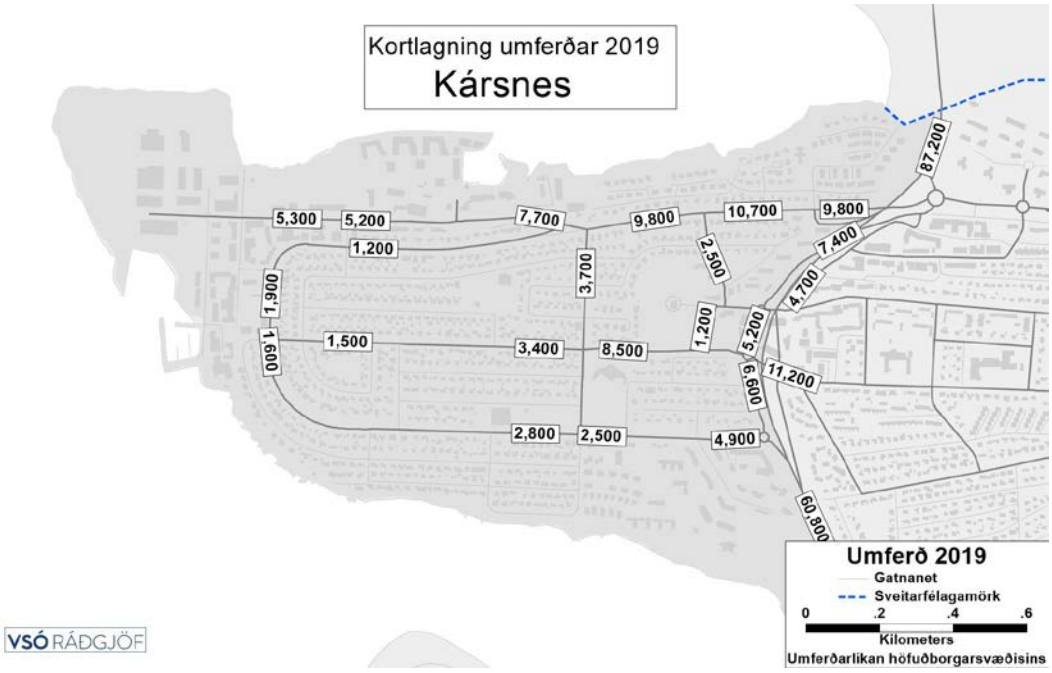
Samkvæmt kortlagningu umferðar á höfuðborgarsvæðinu fyrir árið 2019 má sjá að heildarakstur (þ.e. eknir km) á höfuðborgarsvæðinu eru rétt tæplega 4,8 milljón km á sólarhring. Þar af er heildarakstur innan marka Kópavogs um 650 þús. km á sólarhring eða um 14% af heildarakstri innan höfuðborgarsvæðisins. Að sama skapi sýnir kortlagningin að heildaraksturstími á höfuðborgarsvæðinu er rúmlega 97 þús. klst. á sólarhring, þar af um 14 þús. klst innan marka Kópavogs eða tæp 15% af heild. Hlutfall aksturstíma innan Kópavogs er þannig lítillega hærra en hlutfall heildaraksturs (ekinna km). Þetta helgast fyrst og fremst af því hve umferðarþyngstu göturnar, s.s. Reykjanesbraut og Hafnarfjarðarvegur, vega þungt í heildarsummunni. Umferð á þessum tveimur götum er hátt í 25% af heildarumferð innan marka Kópavogs. Einnig ber að hafa í huga að hluti þessarar umferðar á hvorki upphaf né endi innan marka Kópavogs og tengist þannig bænum að takmörkuðu eða engu leyti. Breytingar sem gerðar eru innan sveitarfélagsins í þeim tilgangi að draga úr umferð/fækka ferðum hafa því takmörkuð áhrif á þessa gegnumstreymisumferð. Því er mikilvægt að þetta sé haft í huga þegar horft er á tölur um heildarakstur innan Kópavogs.

Meðalvegalengd ferða á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt kortlagningunni er 5,0 km sem er örlítil aukning frá kortlagningunni árið 2012 sem gerð var í tengslum við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins en þá reiknaðist hún 4,97 km. Meðalaksturstími er hins vegar 6,1 mínúta á ferð nú en var 5,8 mín árið 2012. Heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu hefur aukist um 13% frá árinu 2012 en aksturstími hefur aukist um 18% á sama tímibili. Með öðrum orðum þá hefur umferðin þyngst. Íbúum á

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

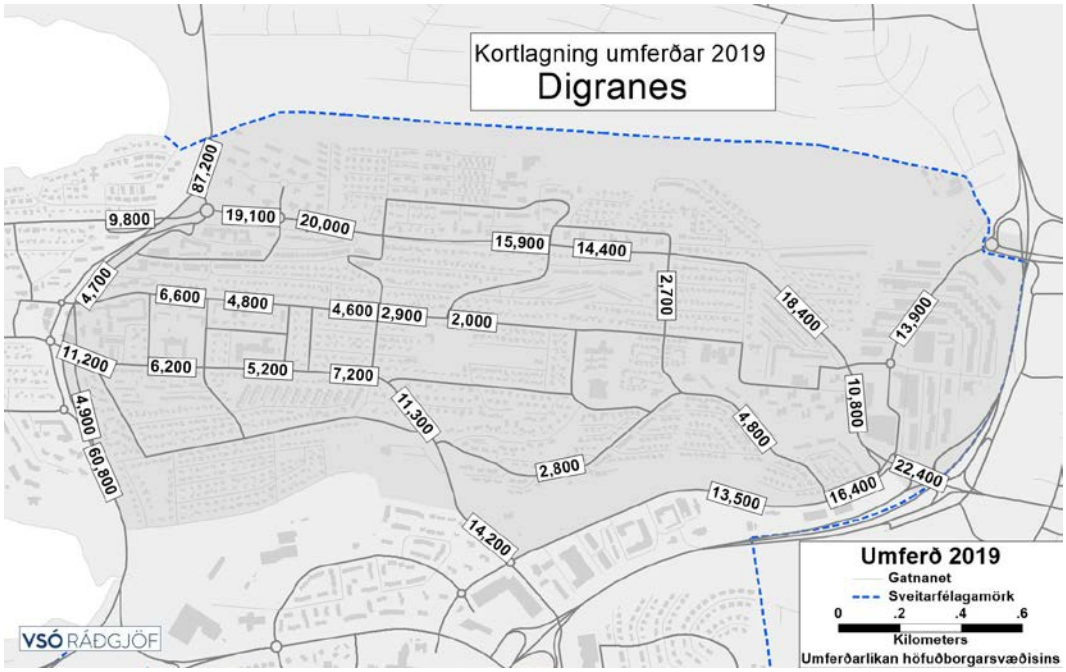
höfuðborgarsvæðinu fjölgaði um u.þ.b. 24 þús. frá 2012 til 2019, eða um 12%. Aukning á heildarakstri hefur þannig verið í fullum takti við íbúafjölgun meðan aksturstíminn hefur lengst. Það þýðir að tafir og tregða í umferðinni hafa aukist talsvert umfram fjölgun íbúa. Þetta er í góðu samræmi við það sem kom fram bæði í umferðarspá Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 og í umferðarspá Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 þar sem sagði beinum orðum að yrði ekkert að gert myndu tafir aukast verulega í umferðinni. Talningar hafa auk þess sýnt að umferðin hefur aukist hraðar en gert var ráð fyrir í áðurnefndum áætlunum, þannig ef ekki verður breyting á verðum við fyrr komin á þann stað að umferðartafir verði orðnar verulegar. Hins vegar er, líkt og áður segir, vinna sem miðar að því að breyta ferðavenjum íbúa komin á fullt og því óraunhæft að gera ráð fyrir óbreyttri þróun ferðavenja.

Á myndum 3.2-3.6 eru settar fram niðurstöður úr kortlagningu umferðar ársins 2019 sem hér er grunnár umferðarspár fyrir 2030 og 2031+.

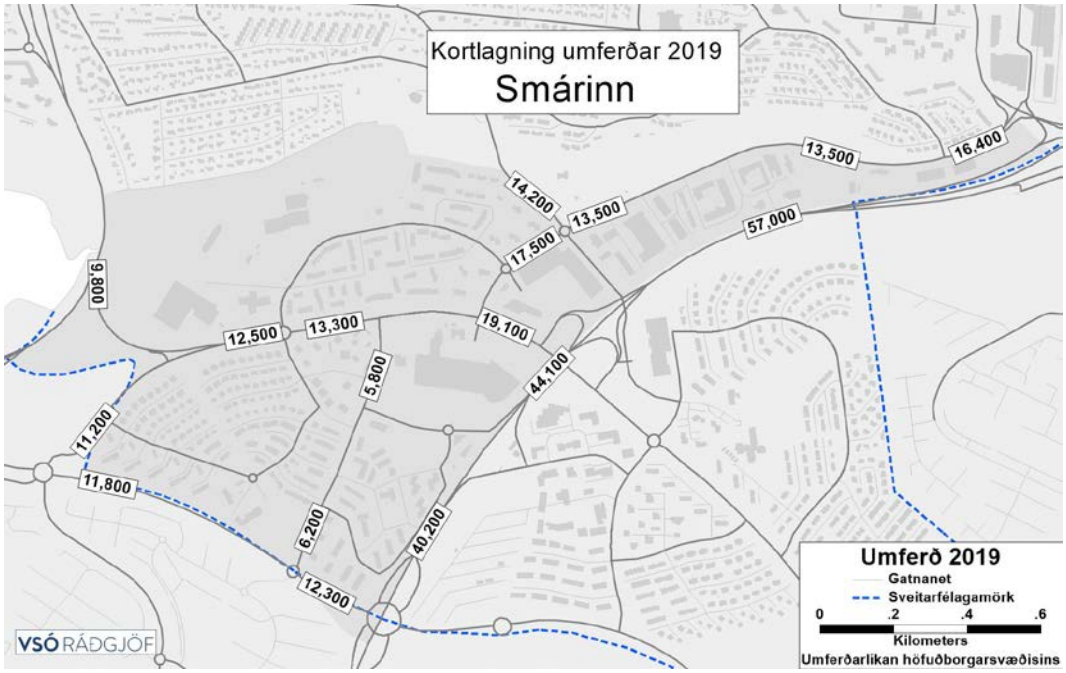


Mynd 3.2 Niðurstaða kortlagningar umferðar á Kársnesi fyrir 2019. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

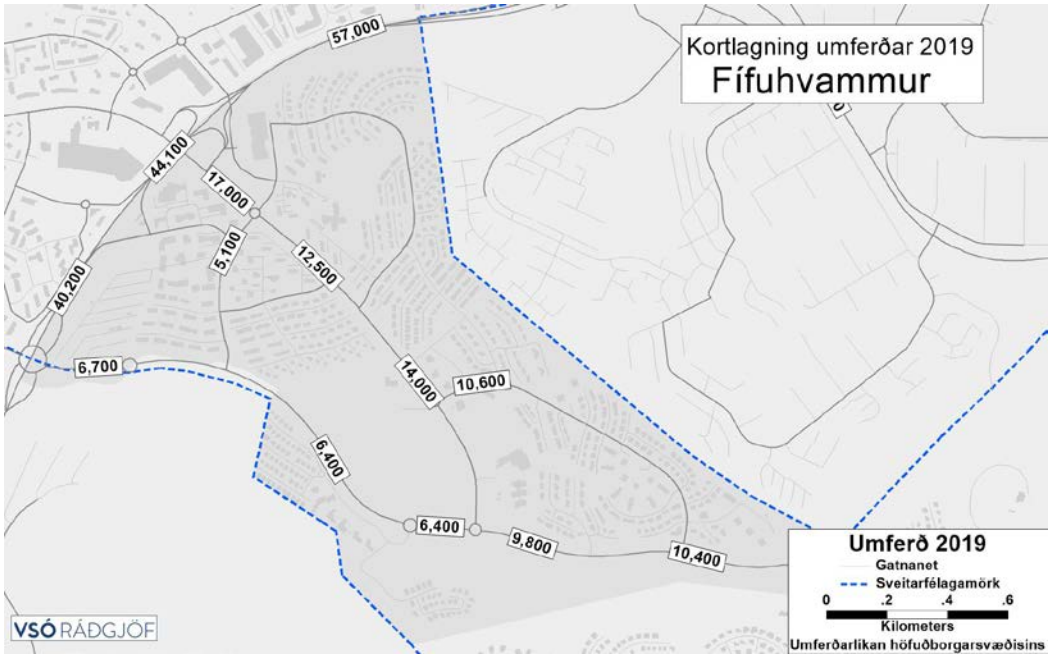


Mynd 3.3 Niðurstaða kortlagningar umferðar um Digranes fyrir 2019. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

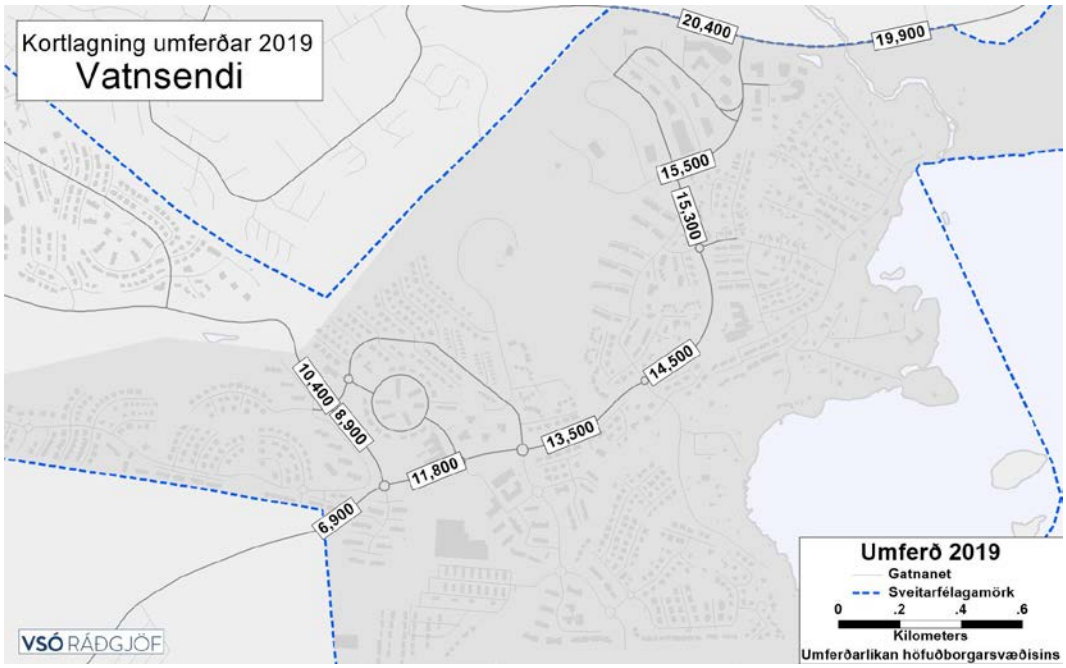


Mynd 3.4 Niðurstaða kortlagningar umferðar í Smáranum fyrir 2019. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.10 2026



Mynd 3.5 Niðurstaða kortlagningar umferðar í Fífuhvammi fyrir 2019. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

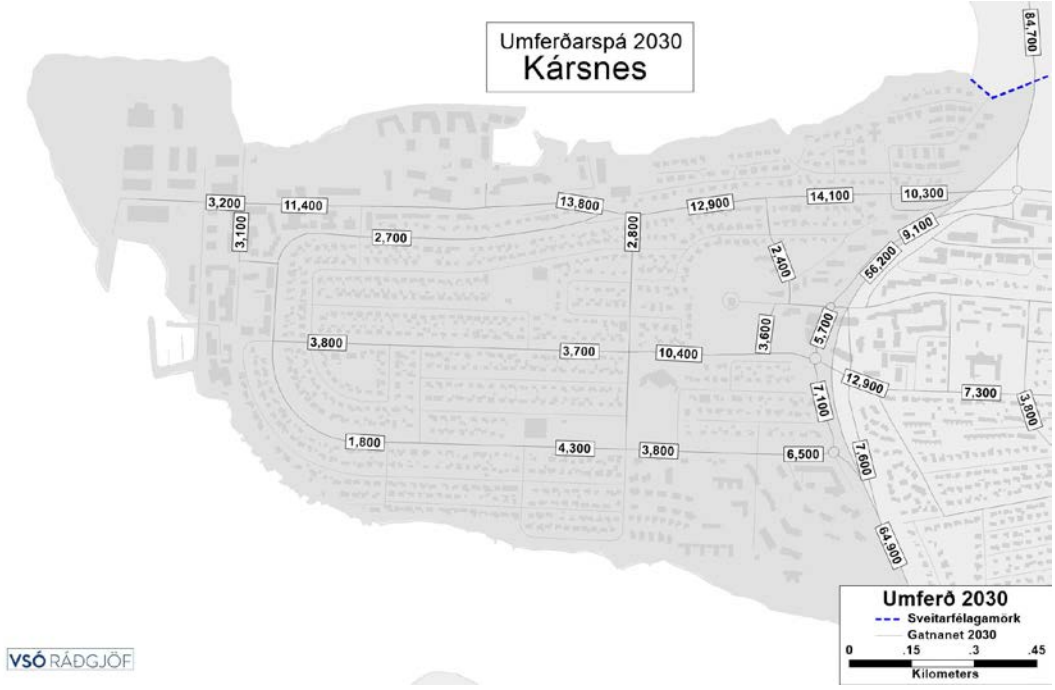


Mynd 3.6 Niðurstaða kortlagningar umferðar um Vatnsenda fyrir 2019. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

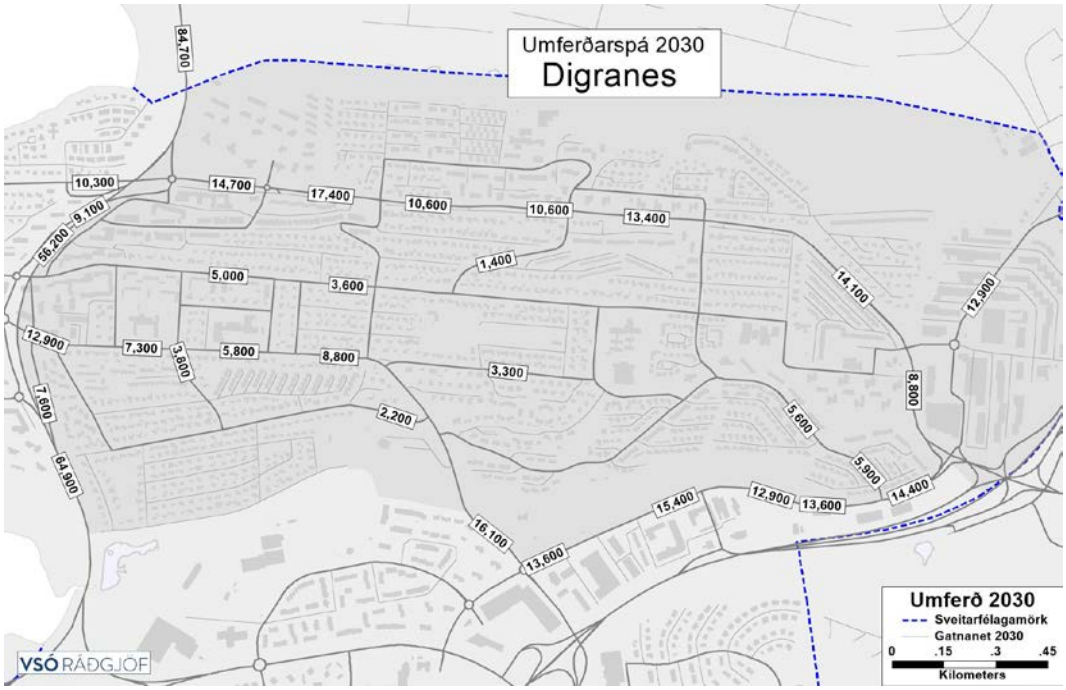
Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.10 2026

3.4 Niðurstaða umferðarspár fyrir árið 2030

Á myndum 3.7 – 3.12 eru settar fram niðurstöður umferðarspár fyrir árið 2030. Til samræmis og einföldunar eru niðurstöður settar fram með sama hætti og fyrir grunnárið.

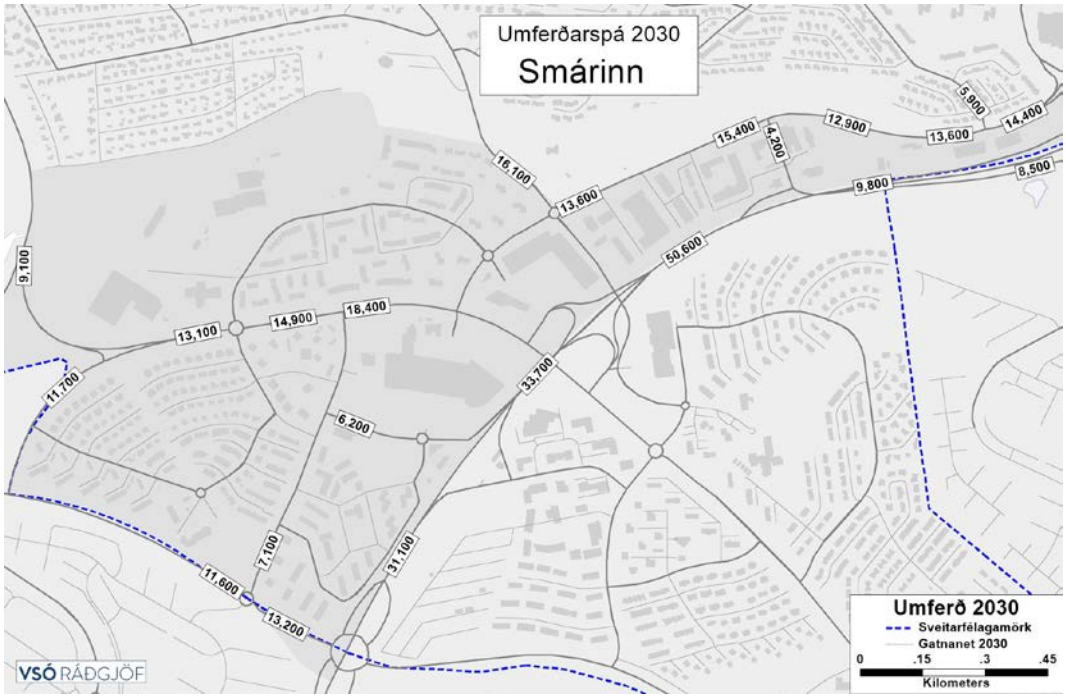


Mynd 3.7 Niðurstaða umferðarspár 2030 fyrir Kársnesið. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

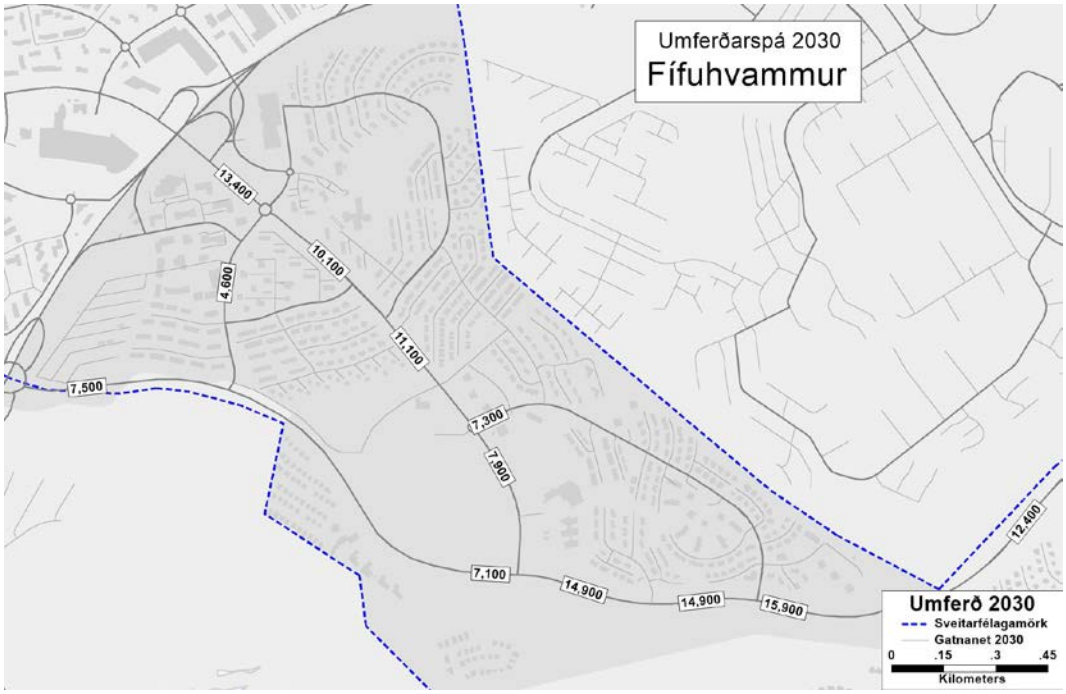


Mynd 3.8 Niðurstaða umferðarspár 2030 fyrir Digranesið. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

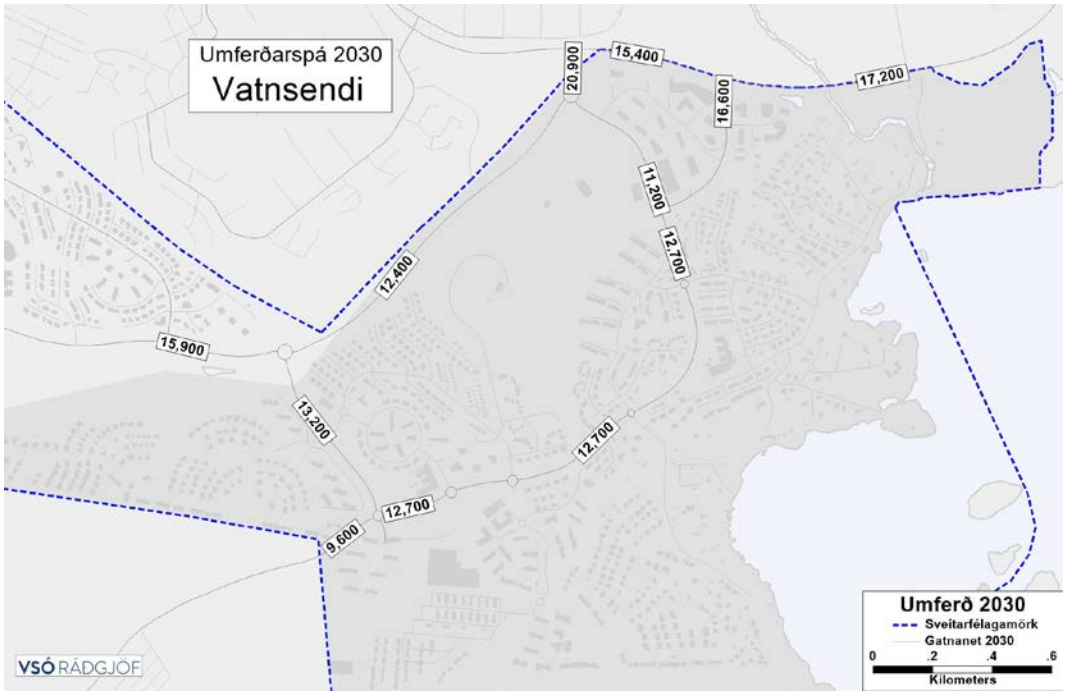


Mynd 3.9 Niðurstaða umferðarspár 2030 fyrir Smárann. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

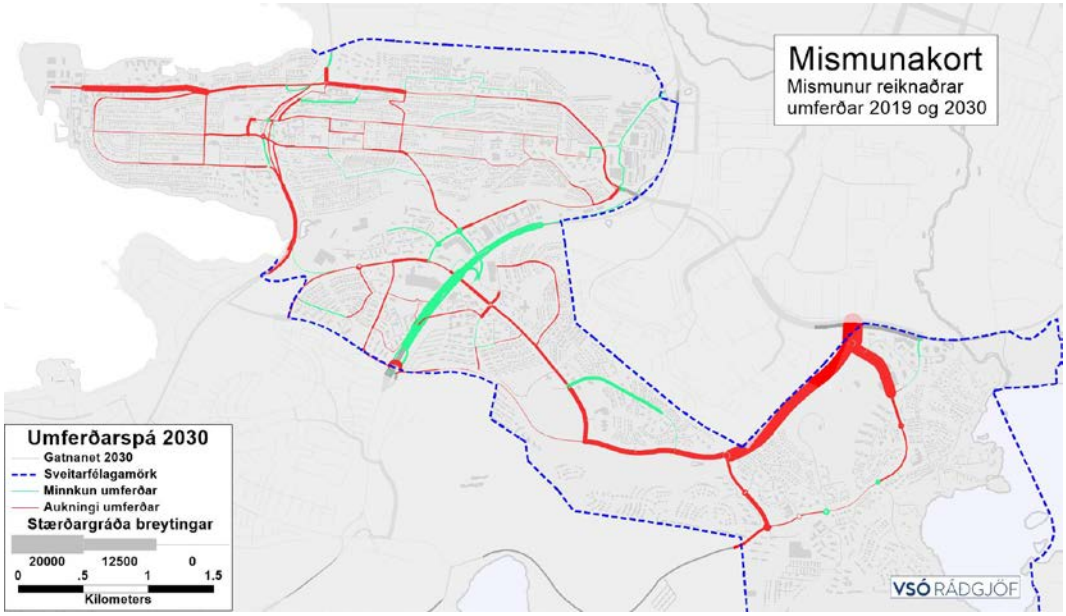


Mynd 3.10 Niðurstaða kortlagningar umferðar um Vatnsenda fyrir 2019. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.10 2026



Mynd 3.11 Niðurstaða umferðarspár 2030 fyrir Vatnsendasvæðið. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

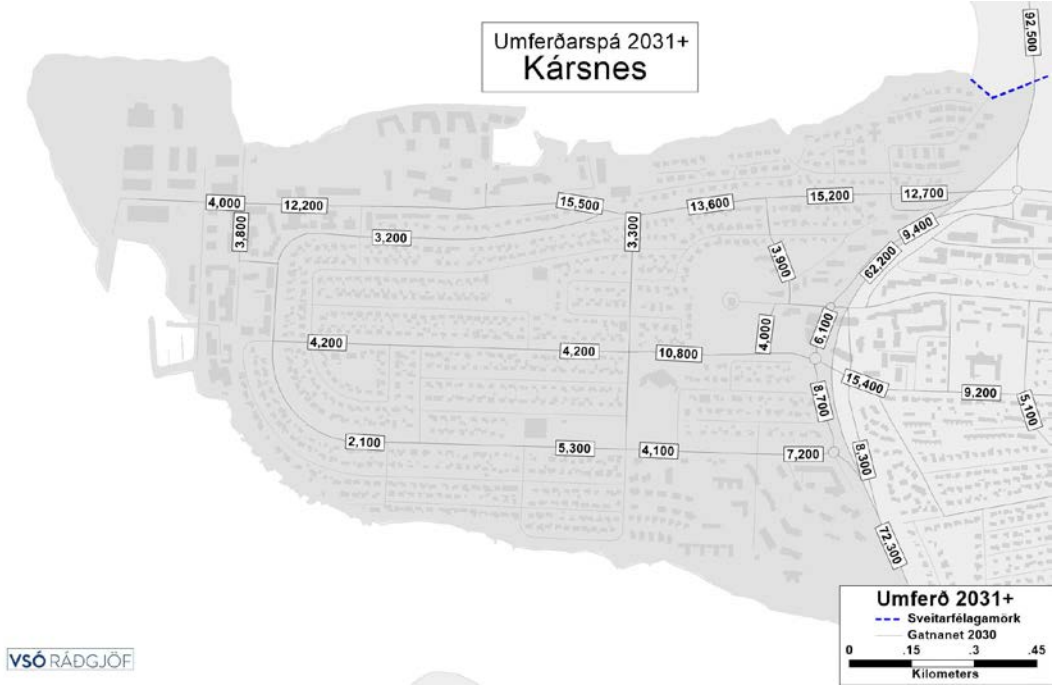


Mynd 3.12 Mismunur spátilfella 2030 og 2019. Mesti munur er í Vatnsenda vegna nýs áfanga Arnarnesvegar en um þann veg fara um 13.000 - 20.000 bílar HVDU þar sem umferð er mest.

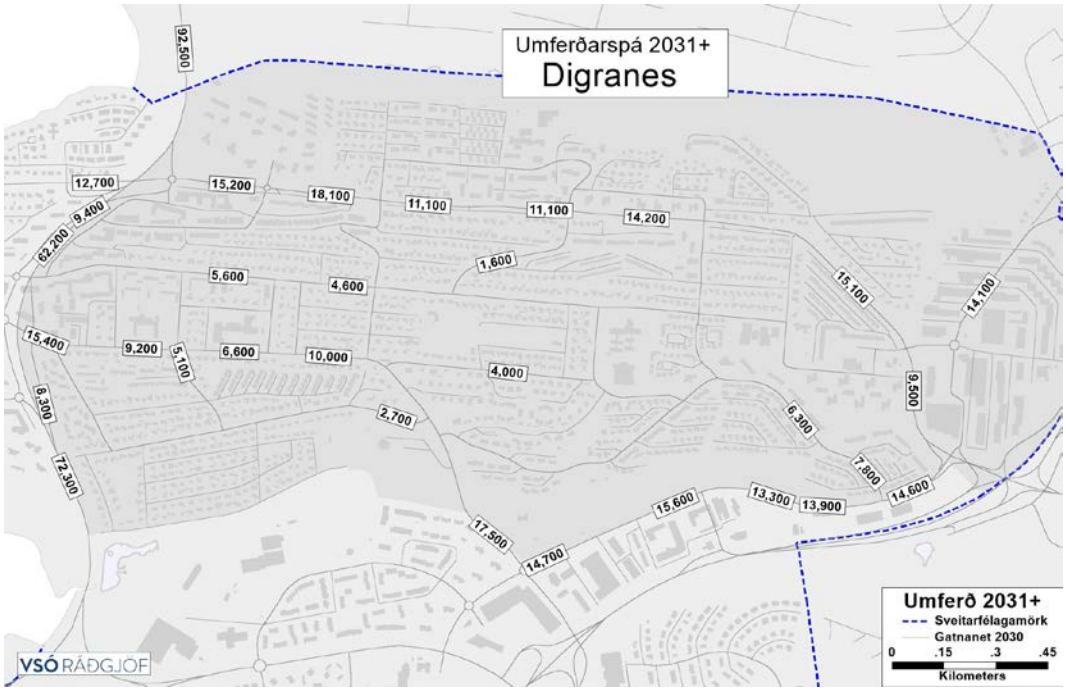
Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

3.5 Niðurstaða umferðarspár fyrir 2031+

Á myndum 3.13-3.18 eru settar fram niðurstöður fyrir umferðarspá sem kölluð er 2031+. Þessi sviðsmynd er ekki fastsett í tíma, en ef gert er ráð fyrir að vöxtur uppbyggingar eftir 2030 verði í beinu línulegu framhaldi af tímabilinu 2019-2030 má gera lauslega ráð fyrir að það verði um 2038. En gæti vissulega orðið fyrr (eða seinna) allt eftir hraða uppbyggingar, og því ekki talið heppilegt að tengja þessar niðurstöður við tiltekið ár.

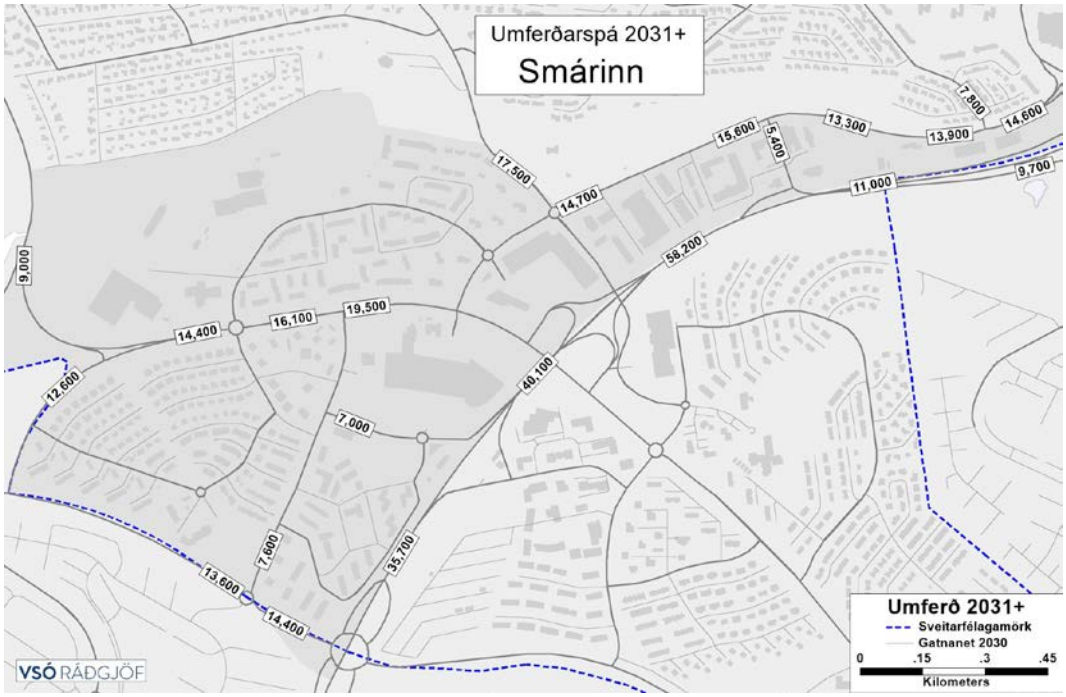


Mynd 3.13 Niðurstaða umferðarspár 2031+ fyrir Kársnes. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

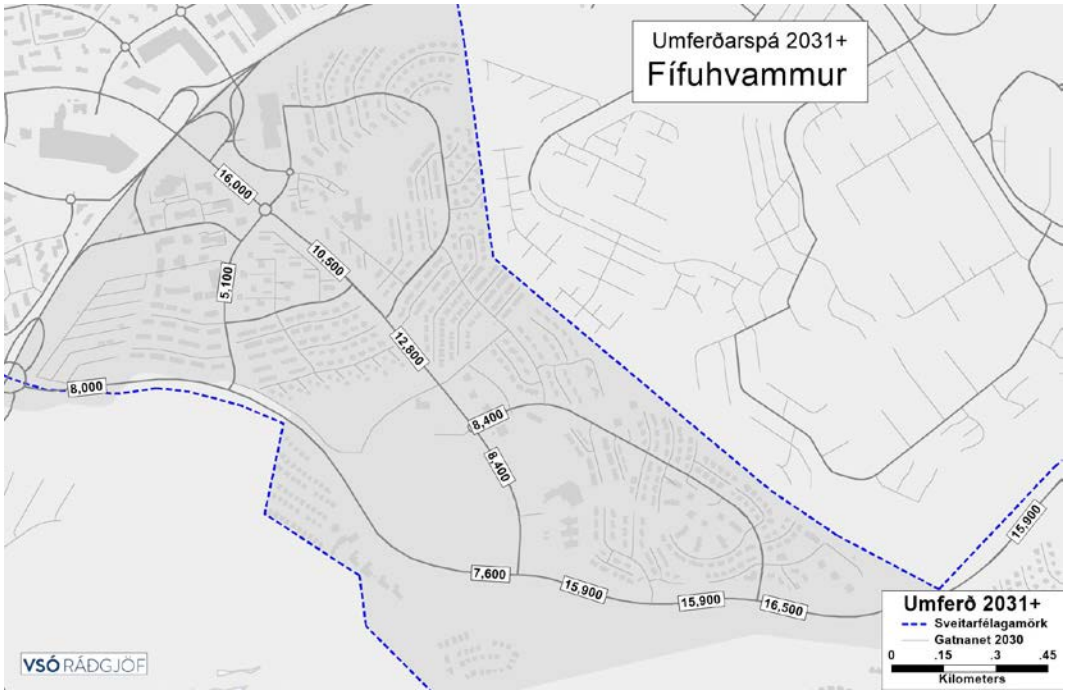


Mynd 3.14 Niðurstaða umferðarspár 2031+ fyrir Digranesið. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

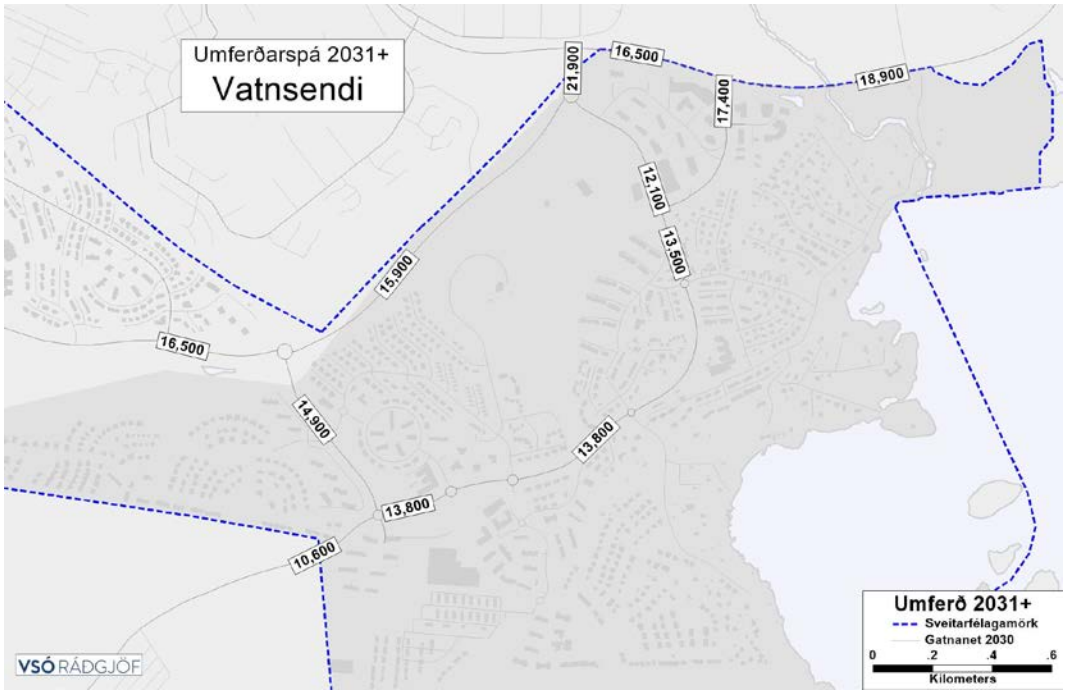


Mynd 3.15 Niðurstaða umferðarspár 2031+ fyrir Smárasvæðið. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

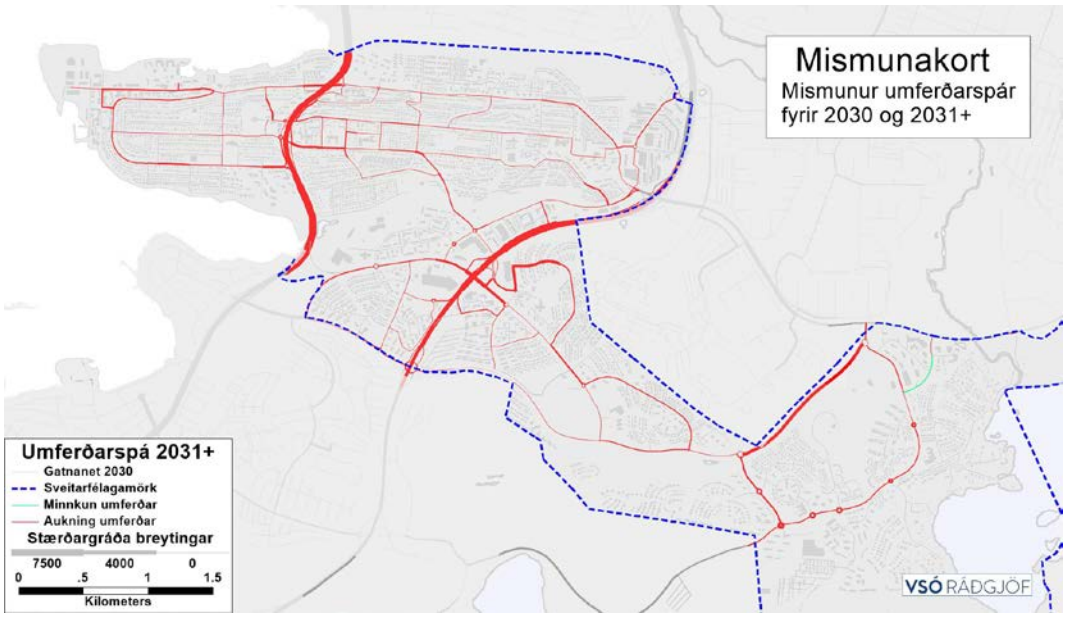


Mynd 3.16 Niðurstaða umferðarspár 2031+ fyrir Fífuhvammssvæðið. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)

Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.10 2026



Mynd 3.17 Niðurstaða umferðarspár 2031+ fyrir Vatnsendasvæðið. Tölur eru sólarhringsumferð (HVDU)



Mynd 3.18 Mismunur spátilfella 2030 og 2031+. Mesti munur er á stofnbrautum sem liggja í gegnum bæjarfélagið. Mesti munur hér er um 7.500 HVDU á stofnbrautum.

Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.10 2026

4 Heimildir

Gallup (2019a), Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins, október–nóvember 2019.

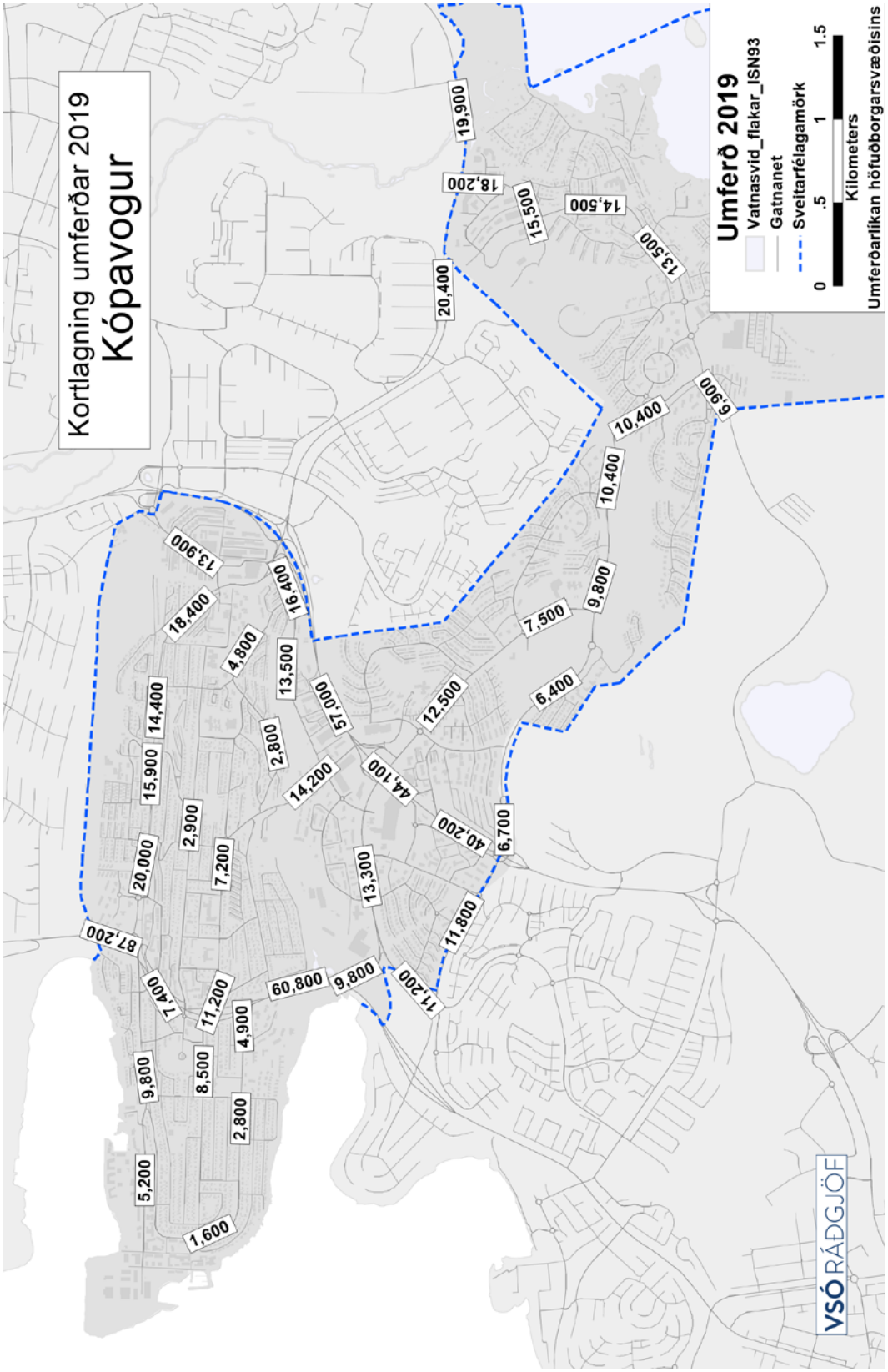
Gallup (2019b), Ferðir íbúa í Kópavogi, október–nóvember 2019.

VSÓ Ráðgjöf (2015), Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 - Umferðarspá, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

VSÓ Ráðgjöf (2017), Höfuðborgarsvæðið 2040 – Umferðarspá fyri 2030 vegna svæðisskipulagsbreytingar, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

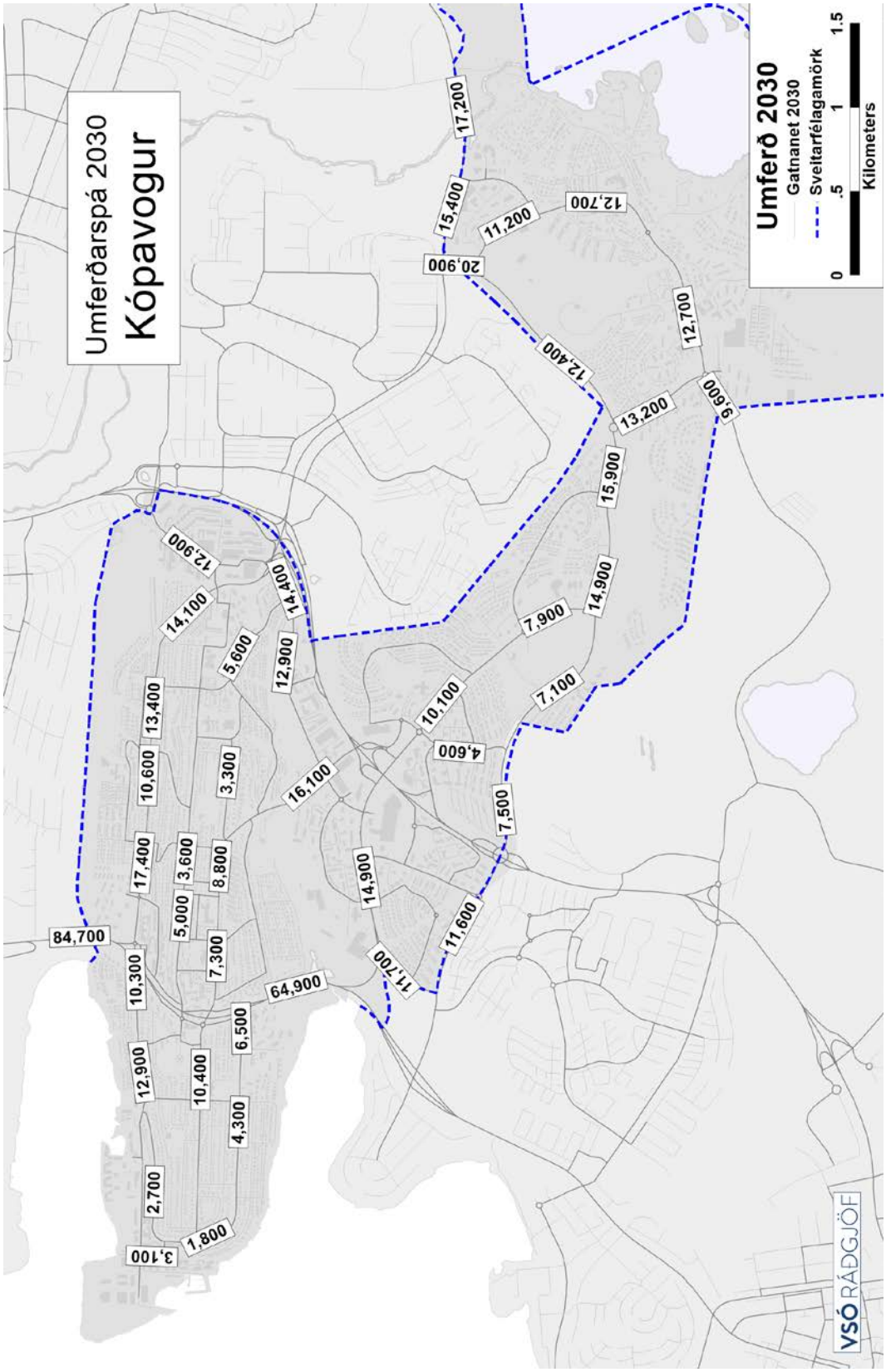
Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

5 Viðauki



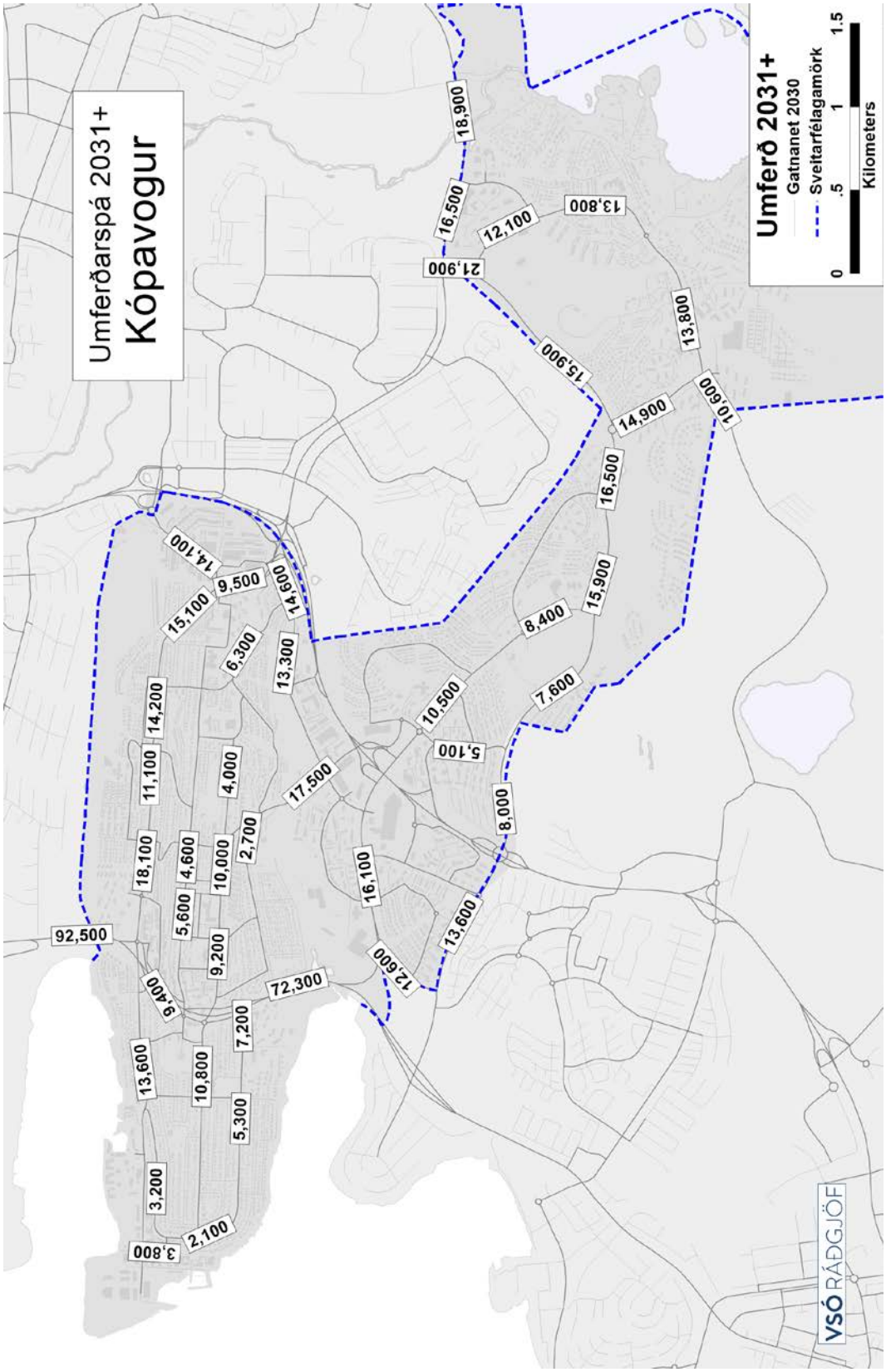
Mynd 5.1 Niðurstaða umferðarspár 2019 (grunnár) fyrir Kópavog skv. 3.3 sett fram á einu korti.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026



Mynd 5.2 Niðurstaða umferðarspár 2030 fyrir Kópavog skv. 3.4 sett fram á einu korti.

Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.10 2026



Mynd 5.3 Niðurstaða umferðarspár 2031+ fyrir Kópavog skv. 3.5 sett fram á einu korti.

Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.10 2026