



## Höfuðborgarsvæðið 2040 Umferðarspá fyrir 2030 vegna svæðisskipulagsbreytingar

Forsendur og niðurstöður  
Lokadrög september 2017

þekkingarleit -ar kv

1 að afla...ætta, það að

vilja við...á e-u

að f...n

þekking

fróðleiksást

árangur áran

niðurstaða, það sem

(bera, gefa) góðan árangur

hvortum 2 / árferði virðing

það að meta til verðs 2 álit, heiður • það að virða > njo

virðingar / sýna e-m virðingu / bera virðingu fyrir e-u eð

for|skot НК 1 frestur 2 forhlaup, sá munur sem keppandi

er fram yfir keppinauta sína þegar hann fær t.d. að byrja fy

meður tekist að komast fram úr þeim > 100 metra forskot / 1

forskot / hafa gott forskot vera fremstur > hafa yfirburði 3 þa



---

**15304**

S:\2015\15304\1\Greinagerð\15304\_Greinagerð\_Umferðarspá\_2030.docx

**September 2017**

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
Lokadrög	11.09.2017	SÓ	GMH	SÓ

**Efnisyfirlit**

<b>1</b>	<b>Inngangur</b>	<b>3</b>
1.1	Tilgangur verkefnis	3
1.2	Forsendur	4
1.3	Uppbygging greinargerðar	4
1.4	Þróun umferðarlíkans	4
<b>2</b>	<b>Aðeins um umferðarlíkan</b>	<b>5</b>
2.1	Þróun umferðarlíkans	5
2.2	Líkan umferðar ársins 2030	5
<b>3</b>	<b>Forsendur umferðarspár</b>	<b>6</b>
3.1	Ferðamyndun	6
3.2	Skipulagsgrunnur 2030	6
3.3	Ferðadreifing	6
3.4	Álagsreikningar	6
3.5	Gatnanet og reitir	6
3.5.1	<i>Gatnanet 2030 – lágmarksframkvæmdir</i>	7
3.5.2	<i>Gatnanet 2030 – Miðlungs framkvæmdir</i>	8
3.5.3	<i>Gatnanet 2030 – allar framkvæmdir</i>	9
3.5.4	<i>Umferðarreitir</i>	10
3.6	Markmið um breyttar ferðavenjur	10
3.6.1	<i>Forsendur breyttra ferðavenja</i>	11
3.6.2	<i>Reiknaður fjöldi ferða með og án breyttra ferðavenja</i>	17
<b>4</b>	<b>Niðurstöður</b>	<b>18</b>
4.1	Umferðarflæði 2030	20
4.2	Heildarakstur og heildaraksturstími	22
4.3	Umferðarálag	22
<b>5</b>	<b>Heimildir</b>	<b>24</b>
<b>6</b>	<b>Viðauki</b>	<b>25</b>

## 1 Inngangur

Notkun umferðarlíkana fyrir höfuðborgarsvæðið á sér orðið nokkra sögu en segja má að sú saga hafa byrjað við vinnu Aðalskipulags Reykjavíkur 1962-1983. Í tengslum við þá skipulagsgerð var unnin viðamikil umferðarkönnun sem ætlað var að mynda grunn fyrir umferðarlíkan. Reyndar var á þeim tímapunkti fallið frá gerð umferðarlíkans vegna tímaskorts. Árið 1974 var hins vegar þróað hefðbundið umferðarlíkan á grundvelli þessara talninga. Þetta líkan var svo í notkun með minni háttar breytingum til ársins 1991, þegar Vegagerðin og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu réðust í gerð nýs umferðarlíkans fyrir höfuðborgarsvæðið. Árið 1999 hófst vinna við gerð svæðisskipulags fyrir höfuðborgarsvæðið. Í tengslum við þá vinnu var ákveðið að byggja upp nýtt umferðarlíkan og var það unnið af Verkfræðistofu Sigurðar Thoroddsen og danska fyrirtækinu Nyvig. Þeirri vinnu lauk árið 2001 og er umferðarspá Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 unnin með því líkani. Þar var umferðarlíkani í fyrsta skipti markvisst beitt til að meta áhrif mismunandi skipulagskosta á umferðarmagn, akstursvegaleidir, orkunotkun og fleiri þætti.

Árið 2005 fékk VSÓ Ráðgjöf styrk frá Vegagerðinni til að endurbæta umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins. Áður höfðu komið fram ábendingar um ýmsa þætti sem mætti bæta til að auka nákvæmni líkansins. Síðan þá hefur líkanið verið í stöðugri þróun og hefur VSÓ unnið mörg verkefni með líkaninu. Fyrst skal telja umferðarspá fyrir Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, auk annarra verkefna s.s. háannatímalíkan, líkón fyrir bæði almenna umferð og þunga umferð á þjóðvegum. Í umferðarspá fyrir Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 var í fyrsta skipti gerð umferðarspá þar sem tekið er tillit til breytinga á ferðavenjum, þ.e. litið er til aukinnar hlutdeildar almenningssamgangna og gangandi/hjólandi og fækkun bílferða.

Í umferðarspá nýs Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, voru settar fram umferðarspár sem tóku mið af mismikilli uppbyggingu samgöngumannvirkja, mögulegri breytingu á ferðavenjum og áhrifum þess á allt höfuðborgarsvæðið.

Í þeirri umferðarspá sem hér er gerð grein fyrir er aftur tekið mið af mismikilli uppbyggingu samgöngumannvirkja, mögulegri breytingu á ferðavenjum og áhrifum þess á allt höfuðborgarsvæðið en horft er til styttri tíma en í fyrri spám eða til ársins 2030. Einnig er tekið mið af þeim breytingum í skipulagsáformum sem hafa komið til í kjölfar ákvörðunar um að innleiða Borgarlínu. Breytingin leggur grunn að uppbyggingu innviða fyrir almenningssamgöngur og skilgreiningu uppbyggingarsvæða innan sveitarfélaganna. Gert er ráð fyrir að þéttleikinn mestur umhverfis stöðvar innan landskjarna (miðborgar Reykjavíkur) og svæðiskjarna (Smárinn/Mjódd). Einnig er mikilvægt að umhverfis stöðvar bæjarkjarna og á samgöngumiðudum svæðum sé nægjanlegur þéttleiki byggðar til að tryggja góðan farþegagrunn.

### 1.1 Tilgangur verkefnis

Umferðarspár eru notaðar til að spá fyrir um hvernig umferðarlæði dreifist á gatnanet eftir ákveðnum forsendum s.s. uppbyggingarsvæðum, þéttingu byggðar, mismiklum vegaframkvæmdum og ferðavenjum. Niðurstöður þeirra nýtast til að skilja betur samhengi byggðaþróunar og samgangna.

Tilgangur verkefnisins er að:

- ▶ Leggja mat á umferð á höfuðborgarsvæðinu,
- ▶ Gera grein fyrir því hvernig umferð muni þróast
- ▶ Kanna áhrif mismunandi skipulagskosta á umferð
- ▶ Niðurstöður líkansins hafi mótandi áhrif á skipulagstillögu

## 1.2 Forsendur

Umferðartregður í borgum eru vel þekkt vandamál. Flestir eru sammála því að umferðartregður eigi ekki að aukast. Með auknum íbúafjölda í borgum á komandi árum og óbreyttum ferðavenjum er það nær óhjákvæmilegt, þó svo að farið væri í miklar gatnaframkvæmdir. Víðast hvar í erlendum borgum er reynt að sporna við fjölda bílferða með því að hvetja íbúa til að ferðast með öðrum og umhverfisvænni ferðamátum. Þessi breyting á ferðavenjum hefur einnig jákvæð áhrif á loftgæði og hljóðvist í borgum.

Til að hvetja til breytinga á ferðavenjum íbúa hafa sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu og ríkið sett aukið fjármagn í hjóla- og göngustíga, og í bættar almenningssamgöngur. Með því er verið að auka valmöguleika íbúa á ferðamáta. Þessir fararmátar eru stundum fljótlegri en að ferðast í bifreið og einnig heilsueflandi. Það má því búast við því að ferðavenjur íbúa á höfuðborgarsvæðinu muni breytast í framtíðinni þó óvissa sé um umfang breytinganna. Því eru settar fram sviðsmyndir af umferðarspám með og án tillits til breyttra ferðavenja auk þriggja sviðsmynda uppbyggingar samgöngumannvirkja.

Hafa skal í huga að styrkleiki umferðarlíkana liggur fyrst og fremst í því að bera saman mismunandi valkosti fremur en að spá fyrir með nákvæmni um umferðarflæði í framtíðinni fyrir eina tillögu. Niðurstöður umferðarspáa geta gefið góðar vísbendingar um mögulega þróun umferðar miðað við gefnar forsendur og aukið skilning á samhengi byggðapróunar og samgangna.

## 1.3 Uppbygging greinargerðar

Þessari greinargerð er skipt upp í 5 hluta og eru efnistökin þeirra sem hér segir:

- ▶ **Fyrsti kafli** er inngangskafli þar sem bakgrunnur og markmið verkefnis eru kynnt.
- ▶ **Í öðrum kafla** er stutt umfjöllun um umferðarlíkanið sem beitt er við þetta verkefni.
- ▶ **Í þriðja kafla** er fjallað um forsendur umferðarspár, ferðamyndun, gatnanet, breytingu á ferðavenjum og fleira.
- ▶ **Í fjórða kafla** er gerð grein fyrir niðurstöðum umferðarspár.
- ▶ **Í fimmta kafla** er umræða um niðurstöðurnar og túlkun þeirra.

## 1.4 Þróun umferðarlíkans

Þær umferðarspár sem hér er lýst eru unnar í umferðarlíkani fyrir höfuðborgarsvæðið sem þróað hefur verið af VSÓ Ráðgjöf. Uppbyggingu þess er lýst ítarlega í eldri skýrslum (VSÓ Ráðgjöf, 2005, VSÓ Ráðgjöf, 2006, VSÓ Ráðgjöf 2015). Í þessari greinargerð verður því látið nægja að fjalla um aðalatriðin í uppbyggingu líkansins, auk þeirra breytinga sem gerðar hafa verið og þeim atriðum sem snúa beint að þessu verkefni. Vísað er í áðurnefndar skýrslur til frekari glöggvunar um virkni og aðferðafræði líkansins.

## 2 Aðeins um umferðarlíkan

### 2.1 Þróun umferðarlíkans

Þær umferðarspár sem hér er lýst eru unnar í umferðarlíkani fyrir höfuðborgarsvæðið sem þróað hefur verið af VSÓ Ráðgjöf. Uppbyggingu þess er lýst ítarlega í eldri skýrslum (VSÓ Ráðgjöf, 2005, VSÓ Ráðgjöf, 2006, VSÓ Ráðgjöf 2015). Í þessari greinargerð verður því látið nægja að fjalla um aðalatriðin í uppbyggingu líkansins, auk þeirra breytinga sem gerðar hafa verið og þeim atriðum sem snúa beint að þessu verkefni. Vísað er í áður nefndar skýrslur til frekari glöggvunar um virkni og aðferðafræði líkansins.

VSÓ Ráðgjöf hefur verið með umferðarlíkanið í stöðugri þróun frá árinu 2005 og á grunni þess unnið mörg verkefni; þar á meðal háannatímalíkan, kortlagningu á umferð þungra bíla á þjóðvegakerfinu, dreifilíkan fyrir almenna umferð á landsvísu o.fl. Auk þess var líkanið notað við umferðar- og álagsgreiningu vegna hugsanlegrar náttúruvár í tengslum við rýmingaráætlun fyrir höfuðborgarsvæðið. Líkanið hefur auk þess verið notað við gerð umferðarspár fyrir svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 þar sem því hefur verið markvisst beitt til að móta og skilgreina valkosti.

### 2.2 Líkan umferðar ársins 2030

Grunnárslíkanið var þróað og uppfært í tengslum við fyrri verkefni:

- ▶ *Matshluti* þar sem umferð grunnársins er kortlögð út frá umferðartalningum og upplýsingum um ferðavenjur.
- ▶ *Spáhluti* þar sem ferðafjöldi úr matshluta er tengdur við skipulagstölur og á grunni þess sambands gerð umferðarspá fyrir grunnárið.

Tilgangurinn með því að gera spá fyrir grunnárið er sá að stilla líkanið af til að ná sem mestu samræmi við umferðartalningar. Við stillingar er að ýmsu að hyggja; s.s. hraða á götum, akreinafjölda og afkastagetu gatna. Ferðatími þarf að vera í samræmi við umferðarhraða, beygjubönn þurfa að vera rétt o.fl.

Aðeins þegar spá grunnárs skilar orðið ásættanlegri niðurstöðu er raunhæft að beita líkaninu á skipulagstölur framtíðar til að gera framtíðarspá umferðar. Líkan grunnárs er því grunneining spálíkansins.

Mikilvægt er að skekkjur í umferðarspám séu sem minnstar og því skiptir miklu máli að grunnur líkans sé sem réttastur. Hins vegar er engin leið að spá fyrir um umferð langt fram í tímann með fullkominni nákvæmni. Erlendar rannsóknir hafa jafnframt sýnt að skipulagstölur og framreiknaðar félagshagfræðilegar stærðir séu jafnvel stærri skekkjuvaldar í umferðarspám heldur en líkönin sjálf.

Styrkleiki umferðarlíkana felst fyrst og fremst í því að bera saman mismunandi kosti uppbyggingar, og styðja þannig við mótun valkosta, miklu fremur en útreikningur eins tilfellis með mikilli nákvæmni. Þetta er mikilvægt að hafa í huga þegar rýnt er í niðurstöður umferðarspár.



### 3 Forsendur umferðarspár

#### 3.1 Ferðamyndun

Grunneining umferðarlíkana er ferð milli tveggja staða. Ferð frá heimili til vinnu er þannig ein ferð, og til baka er önnur ferð. Í fræðunum er talað um ferðamyndun (stundum nefnt umferðarsköpun), sem lýsir þeim fjölda ferða sem myndast (eða verða til) á tilteknu svæði. Yfirleitt er talað um að heimilin myndi ferðirnar (e. trip production) og vinnustaðir/þjónusta dragi til sín ferðir (e. trip attraction). Umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins er hefðbundið fjögurra þrepa umferðarlíkan þar sem ferðamyndun er reiknuð út frá skipulagstölum, umferðartalningum og upplýsingum um ferðavenjur.

#### 3.2 Skipulagsgrunnur 2030

Tafla 3.1: Heildartölur skipulagsgrunnis ársins 2030

	Íbúar	Verslun og skrifstofur [m <sup>2</sup> ]	Annað atvinnu-húsnæði [m <sup>2</sup> ]
Seltjarnarnes	4.318	7.965	28.559
Reykjavík	157.043	1.666.881	3.410.873
Kópavogur	39.673	443.636	562.655
Garðabær	18.727	152.173	282.736
Hafnarfjörður	28.492	213.061	1.024.788
Mosfellsbær	11.828	54.482	196.160
<b>Samtals</b>	<b>260.081</b>	<b>2.538.198</b>	<b>5.505.771</b>

Heildar yfirlit yfir skiplagstölur má sjá í viðauka þessarar greinargerðar.

#### 3.3 Ferðadreifing

Þegar fjöldi ferða liggur fyrir úr útreikningum á ferðamyndun er ferðum dreift um svæðið með svokölluðu aðdráttarlíkani (e. Gravity model). Aðdráttarlíkanið er stillt út frá ferðalengdardreifingu úr ferðavenjukönnun. Aðdráttarflsílikanið byggir á þeirri hugmynd að ferðafjöldinn milli tveggja umferðarreita sé í hlutfalli við fjölda ferða sem myndast í og dragast að hvorum reit. Ennfremur er gert ráð fyrir því að umferðin sé háð aksturstíma og akstursvegalengd (ferðakostnaður) milli reitanna þannig að því minni sem ferðakostnaðurinn er, því meiri umferð reiknast milli reitanna. Ferðadreifingin gefur svokallað ferðafylki, eða OD-fylki (Origin-Destination) sem lýsir ferðamynstri svæðisins.

#### 3.4 Álagsreikningar

Álagsreikningar nefnist það ferli þegar ferðir úr ferðafylki eru lagðar út á gatnanetið í þeim tilgangi að fá út umferðarflæði. Þetta kallast álagsreikningar af því við þessa útreikninga byrjar afkastageta gatna, ferðakostnaður o.fl. að hafa áhrif. Ferðakostnaður er vegið hlutfall milli ferðatíma og akstursvegalengdar. Sú álagsaðferð sem notuð er í umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins nefnist *Stochastic User Equilibrium* og er slembin aðferð sem í stuttu máli gerir ráð fyrir að ekki hafi allir fullkomna þekkingu á gatnanetinu og velji þannig ekki alltaf stystu leið milli tveggja staða.

#### 3.5 Gatnanet og reitir

Það gatnanet sem hér er byggt á er í grunninn það sama og notað hefur verið í umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins undanfarin ár, t.d. við umferðarspá Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030, og við umferðarspár fyrir svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins

til 2040 þó með nokkrum breytingum sem farið verður nánar í hér á eftir. Auk þeirra framkvæmda sem hér eru tilgreindar er í öllum tilfellum gert ráð fyrir ýmsum flæðisbætandi minni framkvæmdum.

### 3.5.1 Gatnanet 2030 – lágmarksframkvæmdir

Í þessu spátílfelli er aðeins gert ráð fyrir þeim samgöngubótum sem þegar hafa verið ákveðnar og/eða ráðgert er að ráðast í á næstu árum. Á myndinni er jafnframt sýndur fyrsti áfangi Arnarnesvegjar þó hann sé í raun tilbúinn en það er sökum þess að hann var ekki tilbúinn við gerð grunnlíkans og var því ekki með í talingum fyrir grunnlíkan. Unnin er spá fyrir breyttar ferðavenjur með lágmarksframkvæmdum.

Lágmarksframkvæmdir eru (sjá mynd 3.1):

- ▶ Arnarnesvegur, milli Vatnsendavegar og Reykjanesbrautar (1).
- ▶ Suðurlandsvegur tvöfaldaður frá Vesturlandsvegi, að Rauðavatni og austur fyrir Nesjavallaleið (2).
- ▶ Reykjanesbraut tvöfölduð frá Kaldárselsvegi suður í Hvassahraun með mislægum gatnamótum við Krýsuvíkurveg (3).
- ▶ Vesturlandsvegur tvöfaldaður frá Skarhólabraut að Langatanga í Mosfellsbæ (4).



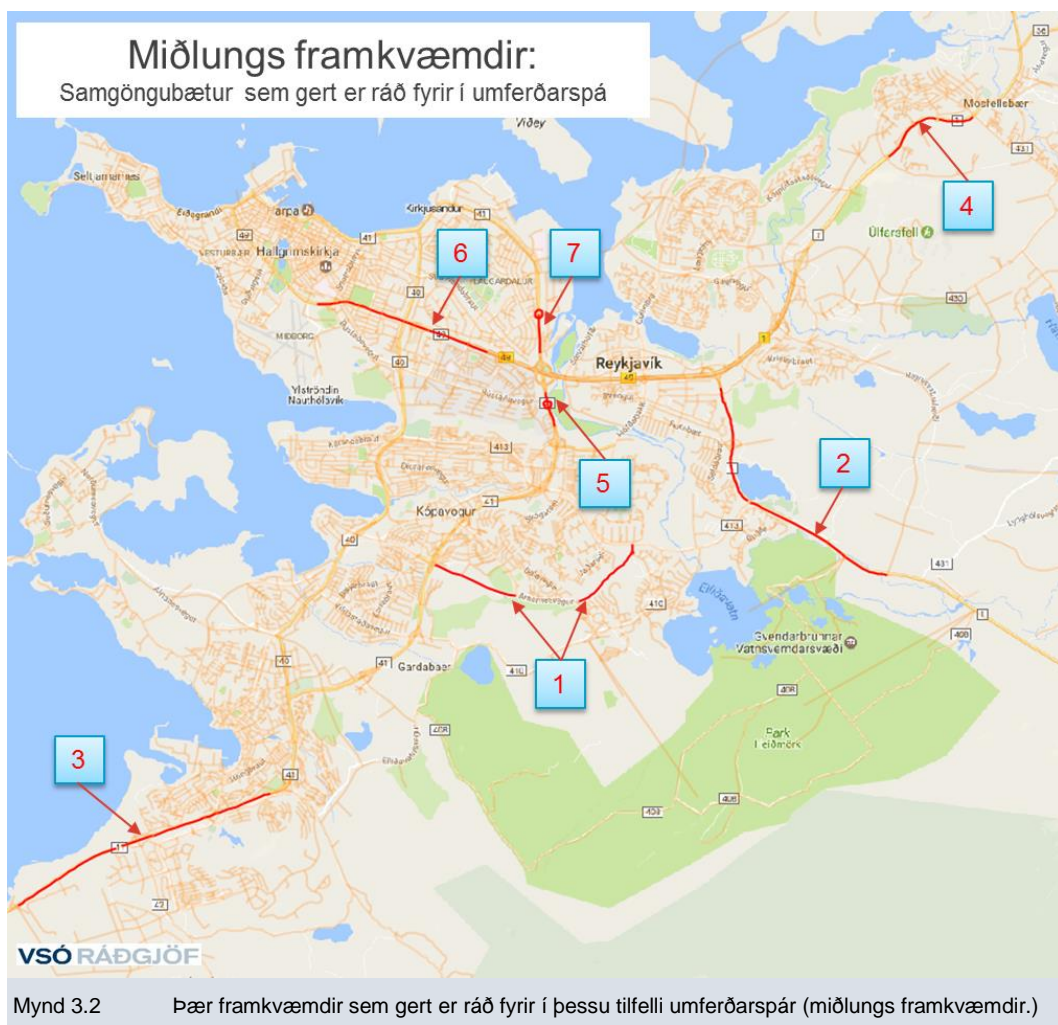


### 3.5.2 Gatnanet 2030 – Miðlungs framkvæmdir

Í þessu tilfalli er gert ráð fyrir þeim samgöngubótum sem þegar hafa verið ákveðnar og/eða ráðgert er að ráðast í á næstu árum og þær aðgerðir sem taldar eru mikilvægastar til að mæta þeim uppbyggingaráformum sem ráðgerð eru. Sett er fram spá fyrir bæði breyttar og óbreyttar ferðavenjur með miðlungs framkvæmdum.

Helstu framkvæmdir eru sem hér segir (sjá mynd 3.2):

- ▶ Arnarnesvegur, milli Vatnsendavegar og Reykjanesbrautar (1).
- ▶ Suðurlandsvegur tvöfaldaður frá Vesturlandsvegi, að Rauðavatni og austur fyrir Nesjavallaleið (2).
- ▶ Reykjanesbraut tvöfölduð frá Kaldárselsvegi suður í Hvassahraun með mislægum gatnamótum við Krýsuvíkurveg (3).
- ▶ Vesturlandsvegur tvöfaldaður milli Skarhólabrautar að Langatanga í Mosfellsbæ (4).
- ▶ Gatnamót Bústaðavegar – Reykjanesbrautar (5)
- ▶ Stokkur undir Miklubraut frá Grensásvegi að gatnamótum við Bústaðaveg. (6)
- ▶ Aðgerðir á Sæbraut milli Vesturlandsvegar og Holtavegar (7)



### 3.5.3 Gatnanet 2030 – allar framkvæmdir

Í þessu tilfalli er miðað við flestar stærri vegaframkvæmdir sem eru í samgönguáætlunum eða á skipulagsáætlunum sveitarfélaga. Ekki er gert ráð fyrir Ofanbyggðavegi og í stað Öskjuhlíðagangna er gert ráð fyrir stökk undir Miklubraut. Sett er fram spá miðað við allar framkvæmdir og óbreyttar ferðavenjur.

- ▶ Arnarnesvegur, milli Vatnsendavegar og Reykjanesbrautar (1).
- ▶ Suðurlandsvegur tvöfaldaður frá Vesturlandsvegi, og austur fyrir Nesjavallaleið (2).
- ▶ Reykjanesbraut tvöfölduð frá Kaldárselsvegi suður í Hvassahraun (3).
- ▶ Vesturlandsvegur tvöfaldaður milli Skarhólabrautar og Langatanga í Mosfellsbæ (4).
- ▶ Gatnamót Bústaðavegar – Reykjanesbrautar (5)
- ▶ Stokkur undir Miklubraut frá Skeifunni að gatnamótum við Bústaðaveg. (6)
- ▶ Aðgerðir á Sæbraut milli Vesturlandsvegar og Holtavegar (7)
- ▶ Álftanesvegur, milli Engidals og Reykjanesbrautar (8)
- ▶ Breiðholtsbraut tvöfölduð frá Jaðarseli að Suðurlandsvegi (9)
- ▶ Sundabraut upp á Kjalarnes og tenging við Hallsveg (10)
- ▶ Tenging Hallsvegar með mismögum gatnamótum yfir Vesturlandsveg (11).





### 3.5.4 Umferðarreitir

Reitaskrá líkansins er nánast óbreytt frá fyrri útgáfum. Tveimur reitum hefur verið bætt við í Kópavogi til að endurspegla betur skipulag. Heildarfjöldi reita í skránni er nú 362 en var 359 áður.



Mynd 3.4 Reitaskipting höfuðborgarsvæðisins sem byggð er á í umferðarlíkani.

### 3.6 Markmið um breyttar ferðavenjur

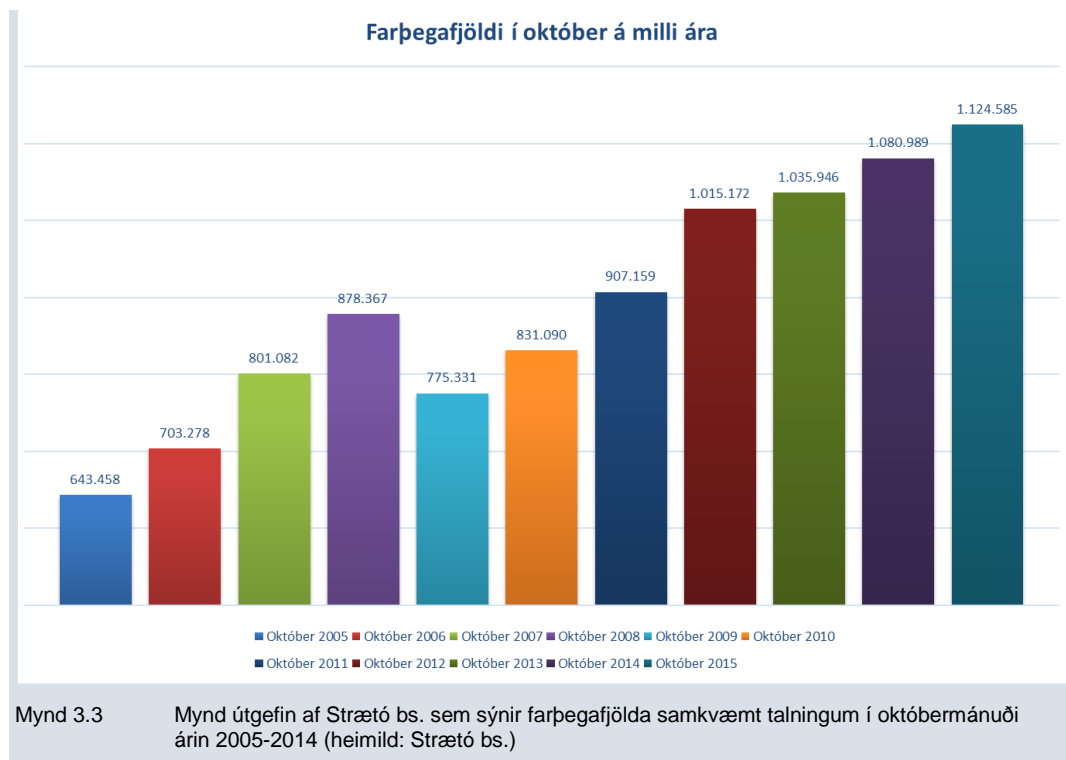
Allar líkur eru á að ferðavenjur á höfuðborgarsvæðinu muni taka breytingum á næstu árum og áratugum í takt við breytingar sem orðið hafa víða erlendis.

Gerðar hafa verið þrjár stærri ferðavenjukannanir á Íslandi sem hafa náð til höfuðborgarsvæðisins alls, árin 2002, 2011 og 2014. Í meginatriðum eru niðurstöður þessara kannanna nokkuð samhljóða. Meðalfjöldi ferða einstaklings hefur verið á bilinu 4,2 til 4,3 ferðir á sólarhring. Ferðum bílstjóra í einkabíl, fjölgaði úr 58,2% í 61,0% 2011 og lækkaði svo aftur niður í 59,9% 2014. Ferðum sem farþegi í einkabíl fækkaði hins vegar úr 17,1% í 15,4% 2011 og svo aftur niður í 14,9% 2014. Hlutdeild ferða á einkabíl hefur því lækkað nokkuð stöðugt. Það sem hins vegar vekur sérstaka athygli er töluverð

fjölgun hjólaferða, en hlutdeild þeirra var 0,8% árið 2002 en 3,8% árið 2011 og 4,5% 2014.

Hlutdeild almenningssamgangna eykst einnig en þó mun hægar. Hún mældist 4,0% í fyrri könunum tveimur en 4,1% 2014. Þá verulegu aukningu sem hefur verið í notkun almenningssamgangna má því að öllum líkindum að mestu rekja til fjölgunar íbúa.

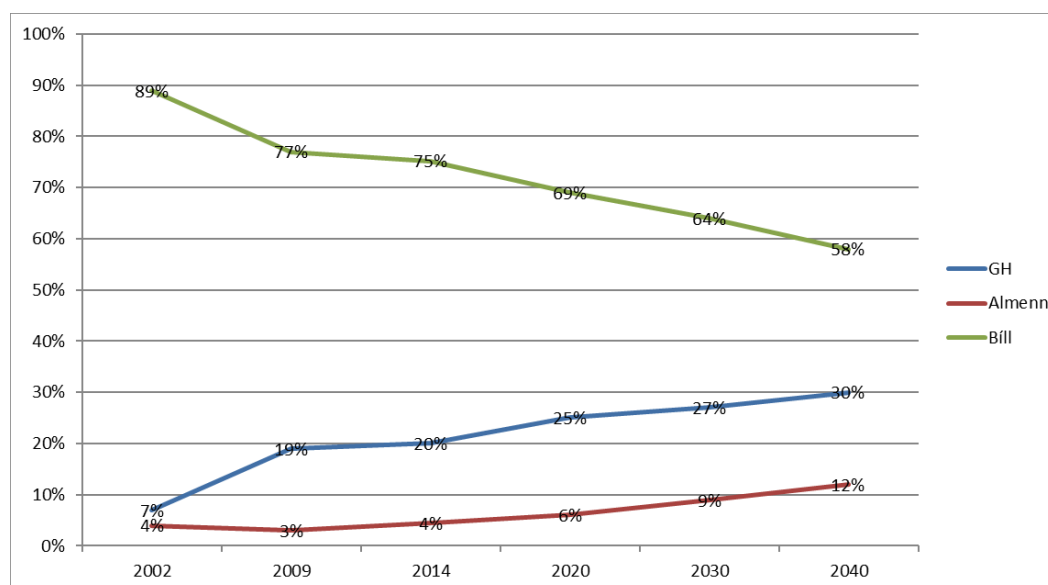
Strætó bs. framkvæmdi ítarlega talningar í vögnum sínum í október ár hvert, en slík talning fór þó ekki fram árið 2016. Talin eru inn- og útstig á öllum biðstöðvum allra leiða. Mynd 3.3 sýnir niðurstöður þessara talninga fyrir árin 2005-2015. Í október 2012 gerðist það í fyrsta skipti í sögu Strætó bs. að farþegafjöldi fór yfir eina milljón farþega í einum mánuði. Árið 2014 hafði farþegum í október fjölgað um tæp 307 þús. frá árinu 2009, eða um 39%, og er meðalfjölgun milli ára á þessu tímabili um 6%. Talning fór ekki fram með sama hætti árið 2016 en samkvæmt ársskýrslu Strætó bs var 4,5% aukning frá árinu 2015.



### 3.6.1 Forsendur breyttra ferðavenja

Til að styðja við breytingu á ferðavenjum er sú stefna mörkuð í svæðisskipulaginu að 2/3 íbúa höfuðborgarsvæðisins búi innan svokallaðra samgöngumiðaðra svæða. Þessi svæði byggjast á því að þétt byggð sé við allar aðalleiðir almenningssamgangna þannig að íbúar þessara svæða búi við góðar tengingar við almenningssamgangnakerfið. Með góðu aðgengi íbúa að almenningssamgöngum er raunhæft að auka hlutdeild þeirra.

Markmið og þróun um hlutdeild mismunandi ferðamáta eru sett fram í mynd 3.4. Þróunin er samkvæmt ferðavenjukönnunum 2002., 2011 og 2014.



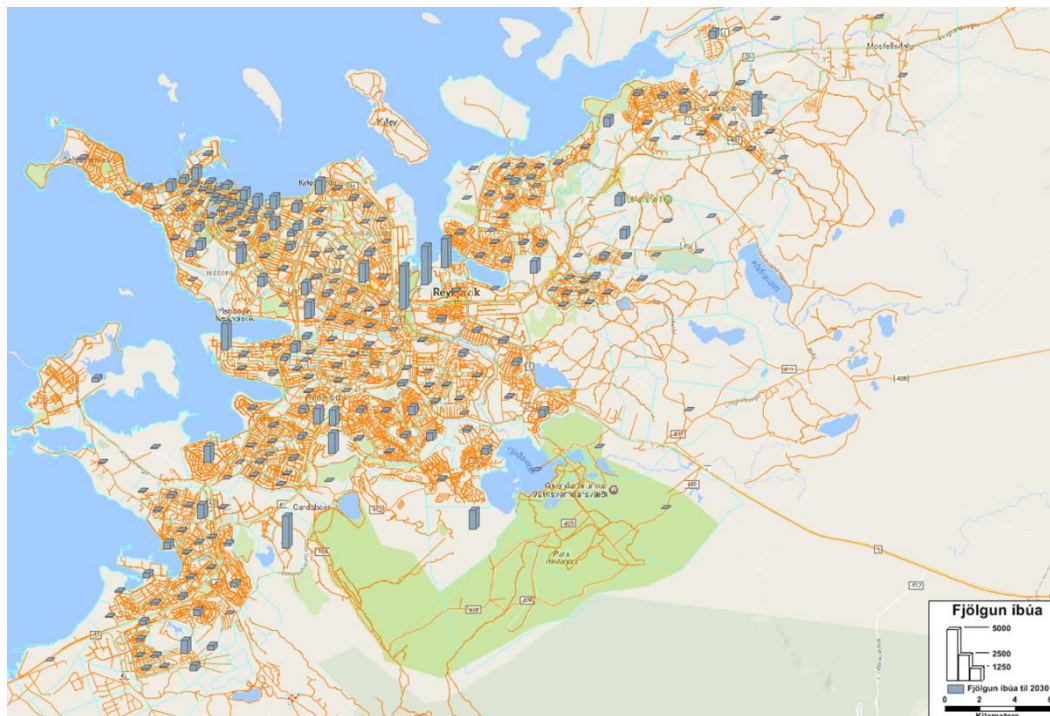
Mynd 3.3 Þróun um hlutdeild mismunandi ferðamáta fram til 2014 og markmið um þróun þeirra fram til 2040 eins og þau eru sett fram í svæðisskipulagi.

Skilgreind hefur verið svæðaskipting fyrir höfuðborgarsvæðið eftir möguleikum svæða til breytinga á ferðavenjum. Þessi skipting tekur mið af

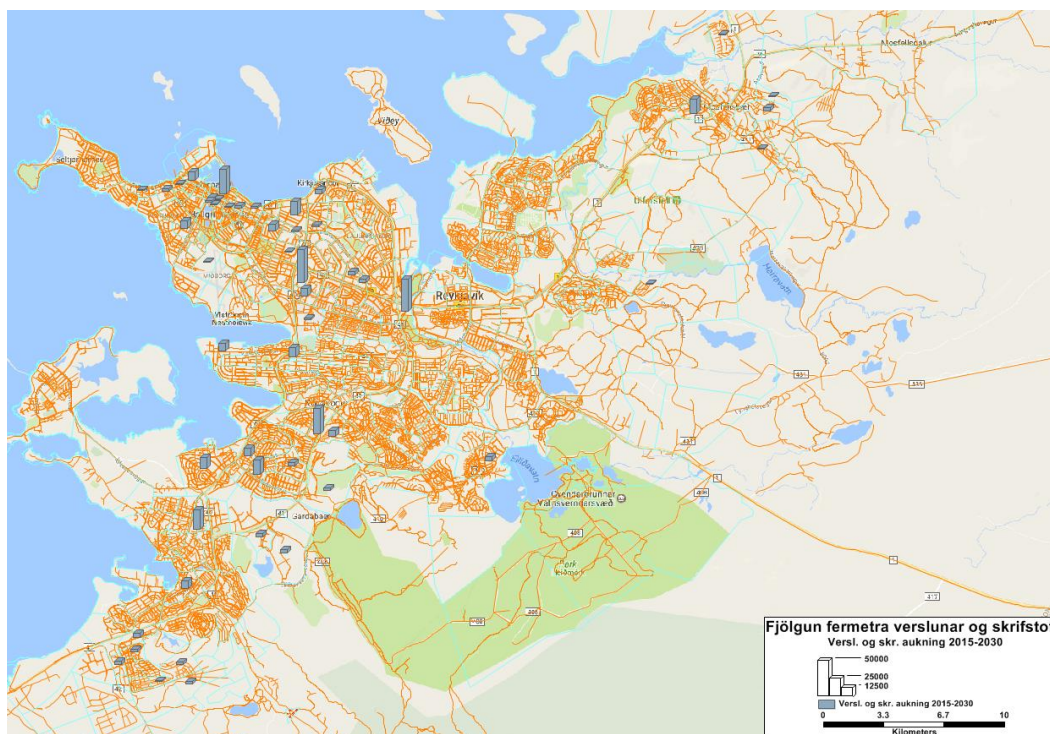
1. þéttleika byggðar árið 2030 samkvæmt skipulagsgrunni,
2. aðgengi að góðum almenningssamgöngum
3. þeim kjarnasvæðum sem skilgreind eru í svæðisskipulaginu
4. reiknuð ferðamyndun var lögð til grundvallar.
5. núverandi þéttleika byggðar
6. niðurstöðum ferðavenjukönnunar
7. núverandi notkun almenningssamgangna.

Til að glöggva sig á þeim skipulagsbreytingum sem liggja til grundvallar ferðamyndunarsvæðunum má sjá í myndum 3.4 og 3.5 hvar helstu uppbyggingarsvæði höfuðborgarsvæðisins eru fyrirhuguð.





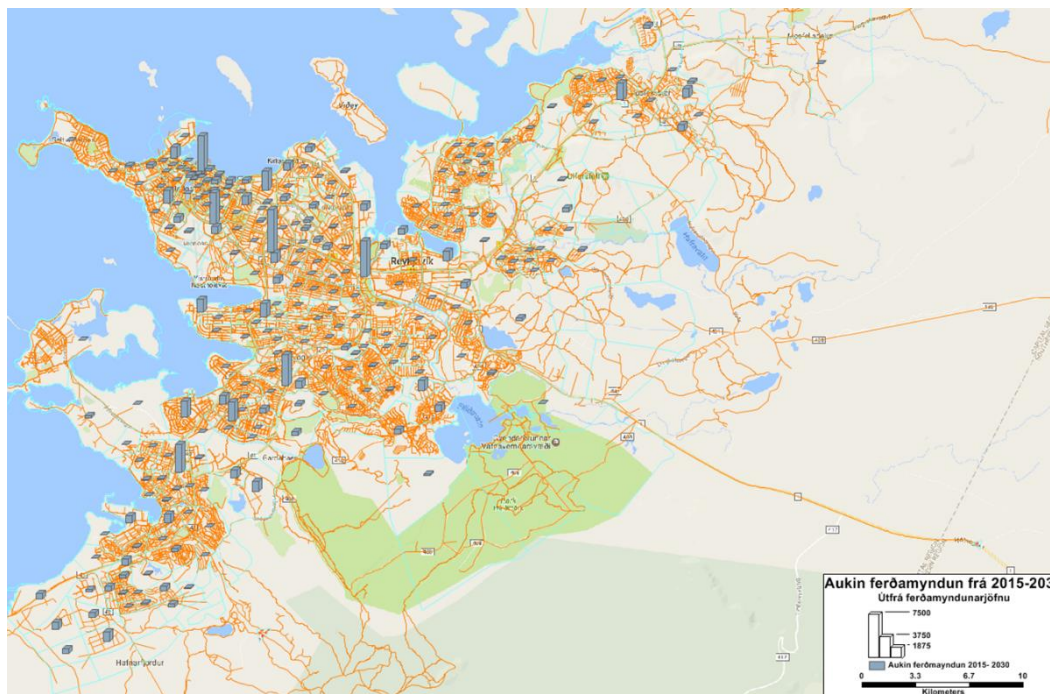
Mynd 3.4 Fjöldun íbúa frá grunnári til 2030. Mesta aukningin verður í Vogunum, Urriðaholt og á Kársnesi.



Mynd 3.5 Fjöldun fermetra verslunar og/eða skrifstofuhúsnæðis frá grunnári til 2030. Mesta aukningin verður í Hraunum í Hafnarfirði, Á Kringlureit og í Smárahverfi í Kópavogi.

Þar sem íbúar og verslunar- og skrifstofuhúsnæði eru ráðandi þættir í ferðamyndun eru þetta þau uppbyggingarsvæði sem geta breytt samgöngum hvað mest frá því ástandi sem við þekkjum í dag.

Til að setja myndir 3.4 og 3.5 í betra í samhengi er í mynd 3.6 búið að reikna út ferðamyndun fyrir þessa viðbótaruppbyggingu með ferðamyndunarjöfnu fyrir óbreyttar ferðavenjur. Þetta er góð leið til að blanda saman þessum annars ólíkum uppbyggingartegundum.

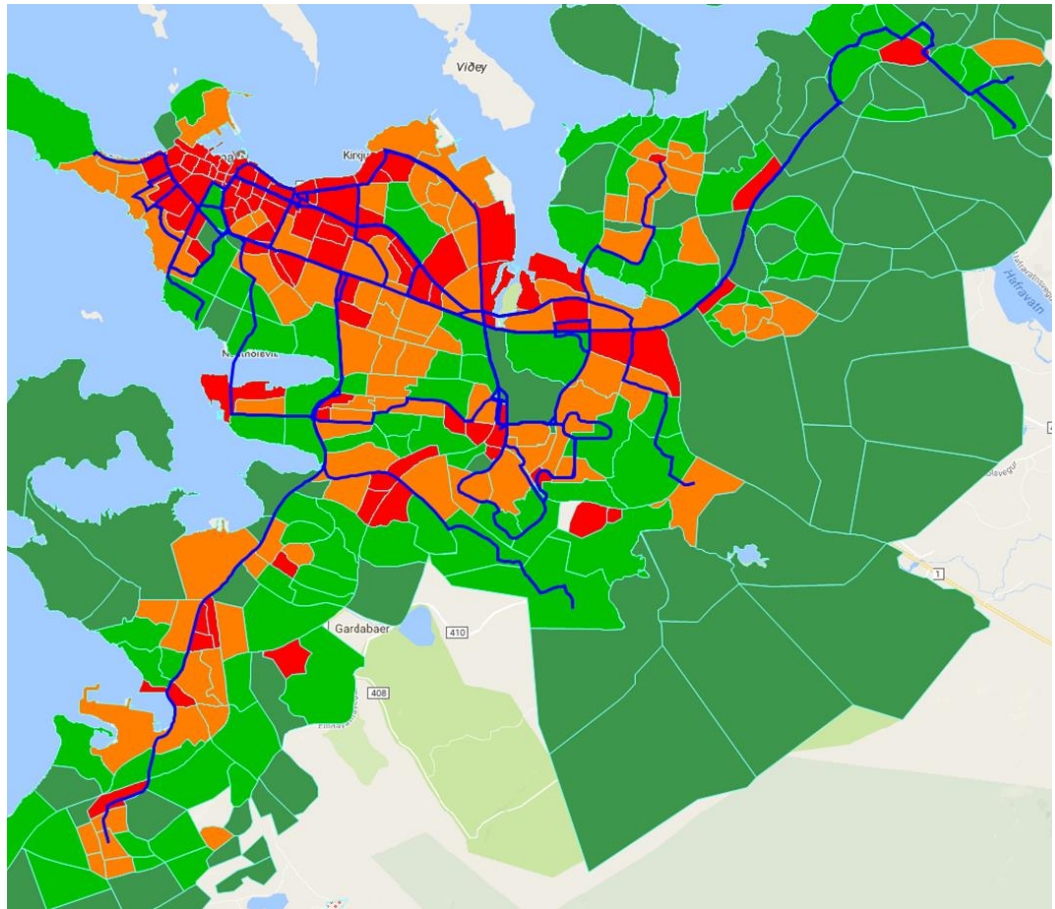


Mynd 3.6 Aukning í ferðamyndun frá grunnári til 2030 miðað við óbreyttar ferðavenjur. Sjá má að það eru þeir reitir sem eru með mikla uppbyggingu verslunar- og skrifstofuhúsnæði sem eru mest áberandi..

Þjónusta almenningssamgangna er líkleg til að ráða miklu um val á ferðamáta. Í mynd 3.7 er búið að setja saman fjölda myndaðra ferða á hvern fermetra atvinnuhúsnæðis og þá ása þar sem vænta má að verði mjög góð þjónusta almenningssamgangna.

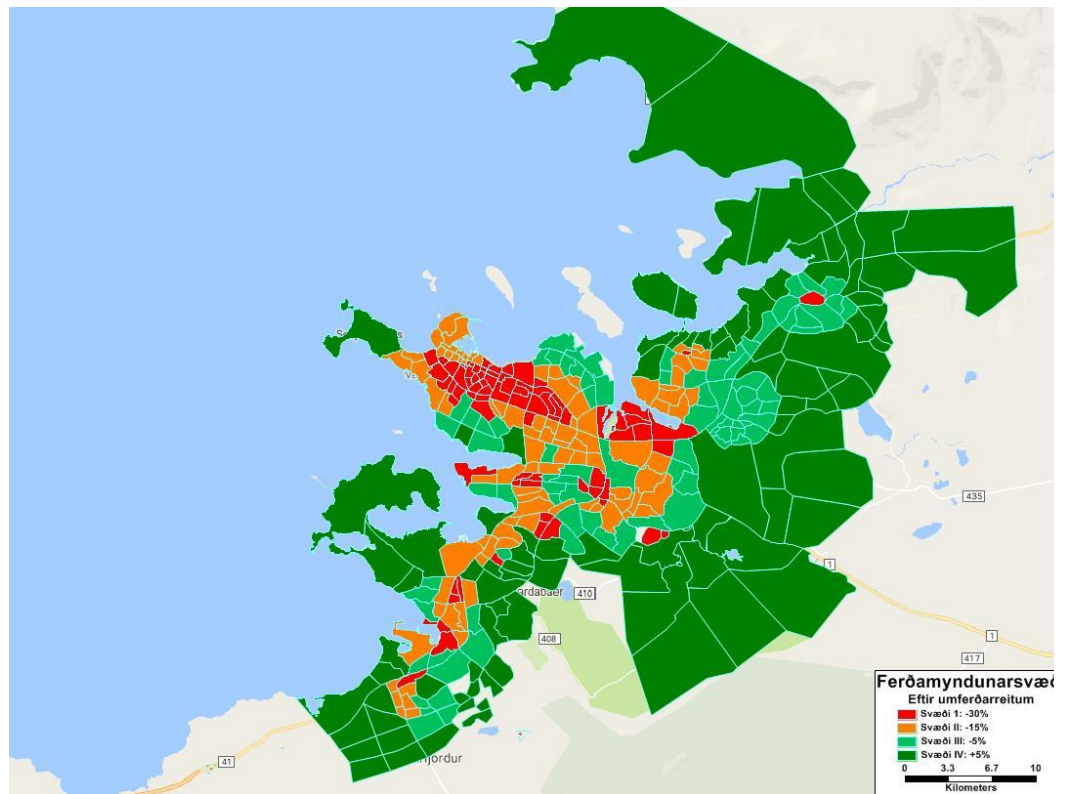
Þau svæði sem eru með mikinn þéttleika ferða samkvæmt þessum útreikningum eru mjög líkleg til að bjóða uppá mjög góðar tengingar fyrir gangandi og hjólandi. Séu almenningssamgöngur að auki mjög góðar á þessum svæðum er líklegt að hlutfall ferða að og frá þessum svæðum með öðrum samgöngumátum en einkabíl verði hærra en ella.





Mynd 3.7 Ferðamyndun á hvern fermetra atvinnuhúsnæðis og þeir ásar þar sem vænta má að verði mjög góð þjónusta almenningsgangna.

Með þessum hætti hefur þéttleiki byggðar, þéttleiki ferða, reiknuð ferðamyndun og breytt skipulag verið kortlagt og niðurstaðan úr þessari greiningu er svæðaskipting samkvæmt mynd 3.8.



Mynd 3.8 Höfuðborgarsvæðinu skipt upp í svæði eftir möguleikum til breytinga á ferðavenjum.

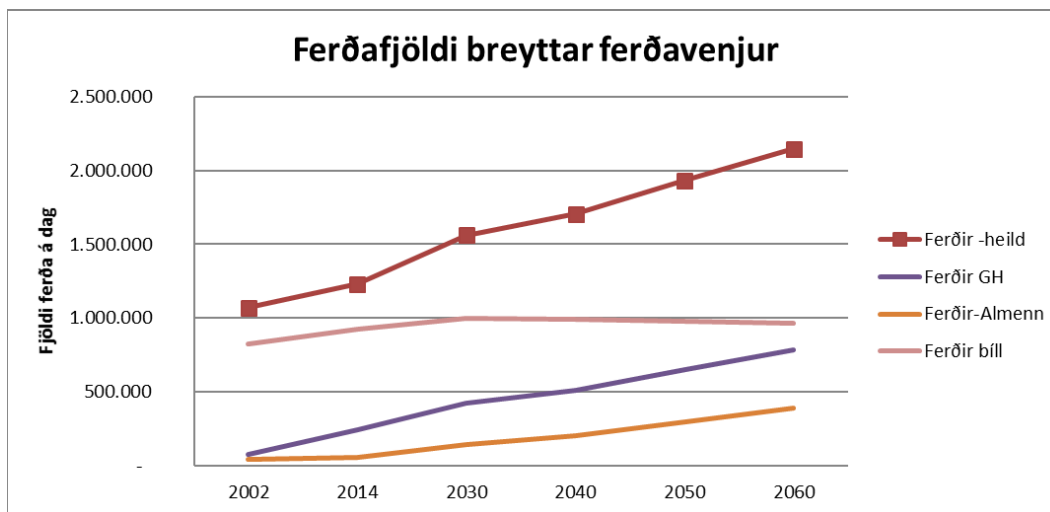
Svæðin fá þannig hvert fyrir sig nýja ferðamyndunarjöfnu fyrir einkabíl, *Svæði I* myndar því 30% færri ferðir en óbreytt ferðamyndunarjafna, en *Svæði IV* myndar 5% fleiri ferðir en óbreytt ferðamyndunarjafna.

### 3.6.2 Reiknaður fjöldi ferða með og án breyttra ferðavenja

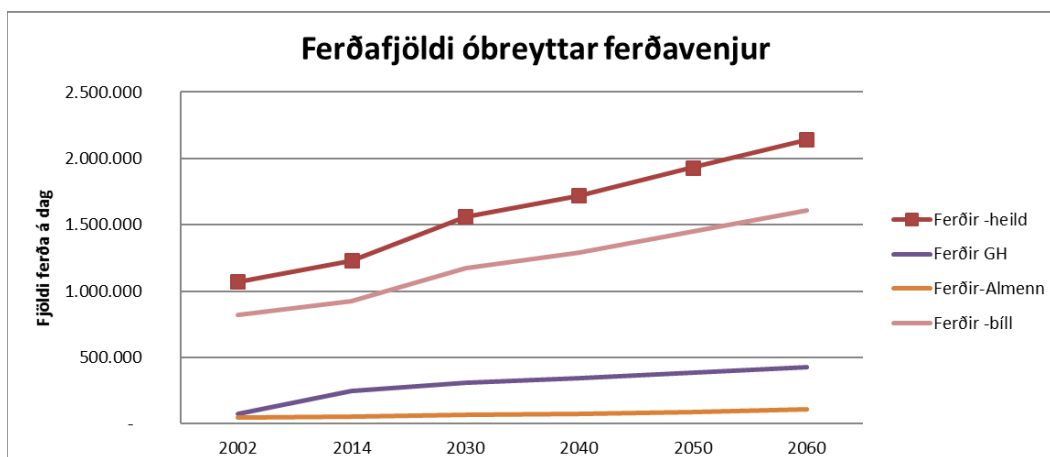
Séu þessir hlutir settir í samhengi sést að það hefur mikil áhrif á fjölda ferða með mismunandi ferðamátum hvort þessi markmið nást eða ekki. Þetta má sjá skýrt með samanburði á myndum 3.9 og 3.10.

Á mynd 3.9 má sjá að þegar íbúar eru orðnir um 260.000 (árið 2030) verða farnar um 1.000.000 ferða með bíl á dag ef markmiðin nást. Myndin sýnir jafnframt að náist markmið svæðisskipulags verða ferðir með einkabíl rétt um eða undir 1.000.000 árið 2040 og haldi sú þróun óbreytt áfram haldast þær undir einni milljón ferða á dag.

Verði hinsvegar engar breytingar á ferðavenjum má sjá á mynd 3.10 að ferðirnar verða um 170.000 fleiri árið 2030. Haldi þróunin síðan áfram í sama takti verða ferðirnar orðnar um 1.600.000 á dag þegar íbúafjöldinn er orðinn 350.000 u.þ.b. árið 2060.



Mynd 3.9 Fjöldi ferða með mismunandi ferðamátum. Gert er ráð fyrir að markmið svæðisskipulags um breyttra ferðavenjur náist og að þróunin haldi svo áfram á sömu braut eftir árið 2040.



Mynd 3.10 Fjöldi ferða með mismunandi ferðamátum. Gert er ráð fyrir að ferðavenjur verði óbreyttar.



#### 4 Niðurstöður

Á grunni grunnárslíkans eru gerðar umferðarspár til framtíðar. Reiknuð var út ferðamyndun fyrir bæði breyttar og óbreyttar ferðavenjur. Heildarferðamyndun er samkvæmt töflu 4.2 og má sjá að fjöldi bílferða passar ágætlega við útreiknuðu markmiðin.

	Fjöldi bílferða	Bílferðir pr. íbúa
<b>Grunnár 2012</b>	852.400	4,1
<b>2030 - Óbreyttar ferðavenjur</b>	1.086.800	4,1
<b>2030 - Breyttar ferðavenjur</b>	911.600	3,5

Þegar ferðamyndun höfuðborgarsvæðisins fyrir árið 2030 er skoðuð eftir sveitarfélögum fæst tafla 4.3.

	Grunnár 2012	Óbreyttar ferðavenjur 2030	Breyttar ferðavenjur 2030
<b>Reykjavík</b>	533.500	659.800	534.200
<b>Kópavogur</b>	131.900	158.000	129.600
<b>Garðabær</b>	45.200	67.200	64.300
<b>Hafnarfjörður</b>	93.000	123.700	107.500
<b>Mosfellsbær</b>	25.800	37.300	35.300
<b>Seltjarnarnes</b>	10.200	10.200	10.100
<b>Annað</b>	12.800	30.600	30.600
	<b>852.400</b>	<b>1.086.800</b>	<b>911.600</b>

Sú ferðamyndum sem hér er sett fram er grundvöllur fyrir umferðarspá til ársins 2030 og eru megin niðurstöður allra spátílfella teknar saman í töflu 4.5. sem sýnir heildarniðurstöður fyrir öll spátílfelli.

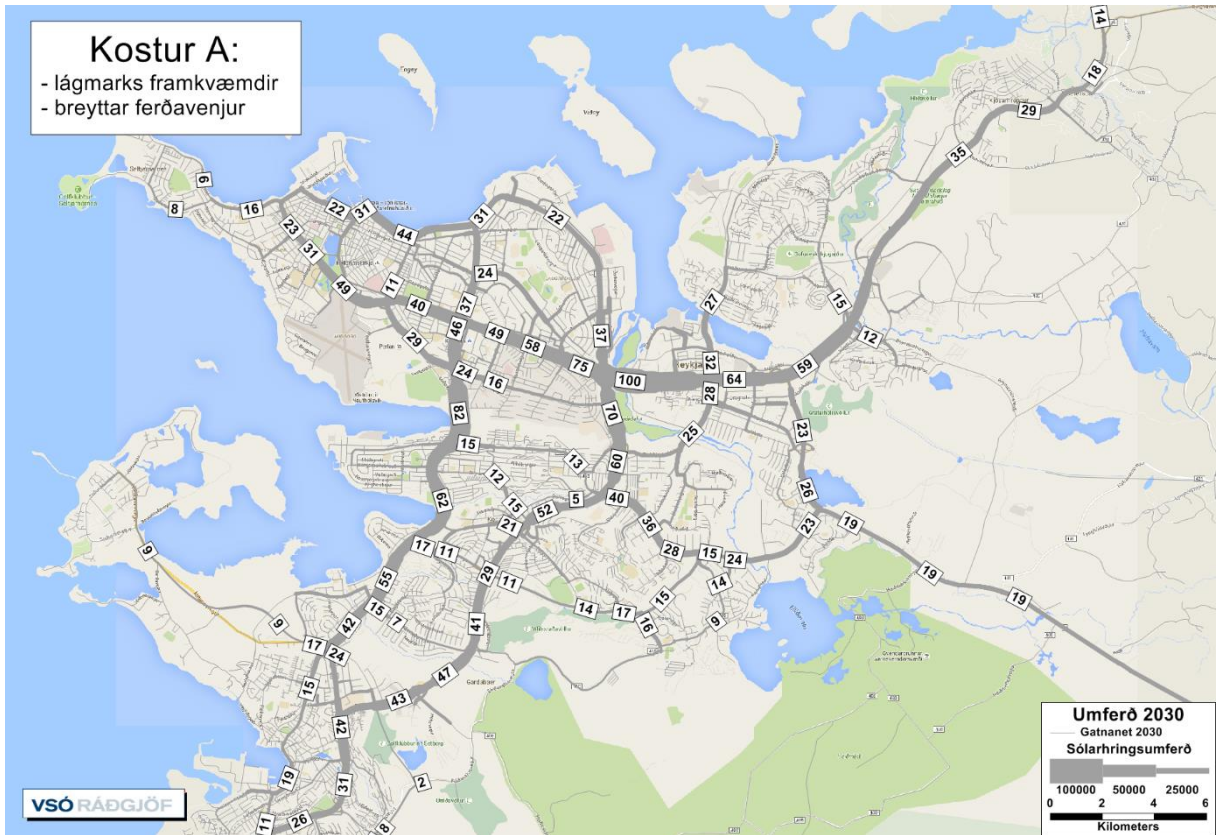
**Tafla 4.5: Heildartölur úr niðurstöðum allra spátílfella**

	Heildar aksturstími [klst]	Heildarakstur [km]	Meðal aksturstími [mín]	Meðallengd ferða [km]
<b>Grunnár 2012</b>	82.741	4.235.182	5,82	4,97
<b>Spátílfelli 2030:</b>				
<b>Lágmarksframkvæmdir</b>				
1. Breyttar ferðavenjur	101.599	5.244.068	6,69	5,75
<b>Miðlungs framkvæmdir</b>				
2. Óbreyttar ferðavenjur	123.563	6.004.921	6,82	5,53
3. Breyttar ferðavenjur	101.735	5.259.207	6,70	5,77
<b>Allar framkvæmdir</b>				
4. Óbreyttar ferðavenjur	119.720	5.978.853	6,61	5,50

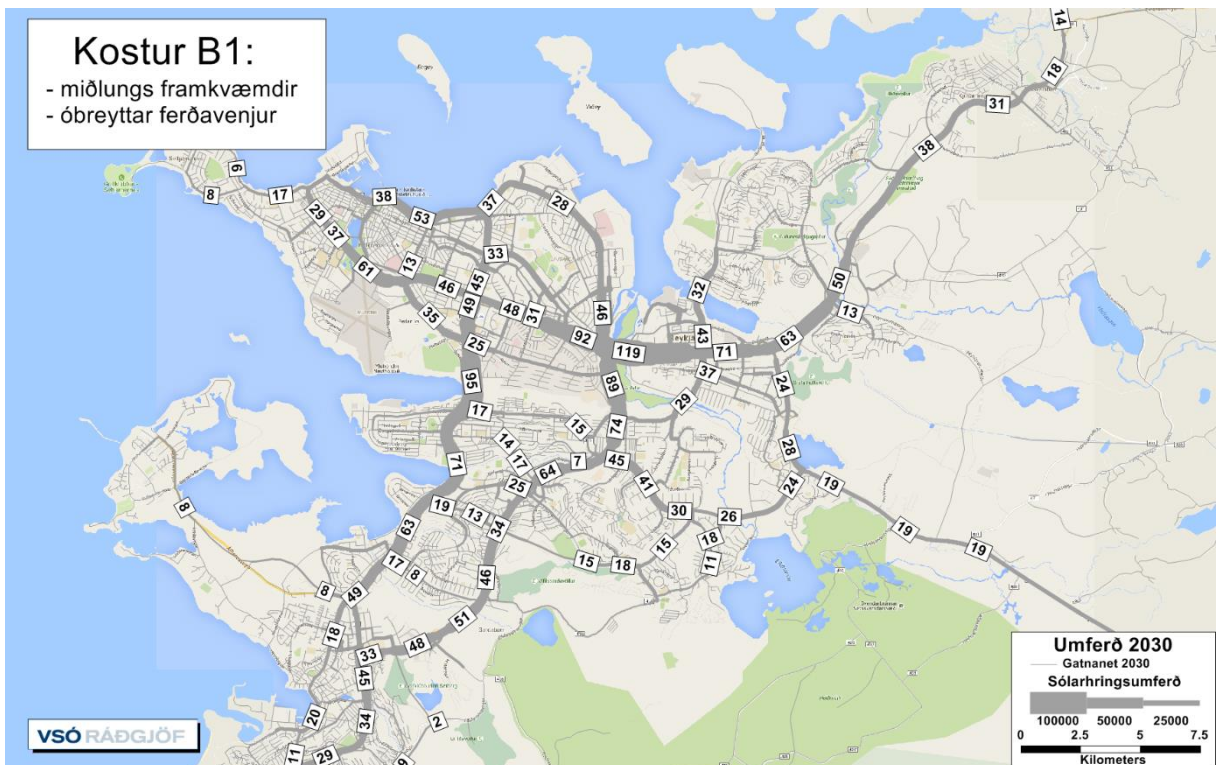
Niðurstöður sýna að breytingar á ferðavenjum hafa nokkuð meira vægi en auknar framkvæmdir í því að draga úr umferðarálagi. Til að mynda er heildaraksturstími styttri við breyttar ferðavenjur og lágmarksuppbyggingu (spátílfelli 1) heldur en við allar framkvæmdir og óbreyttar ferðavenjur (spátílfelli 4), og er munurinn um 18%. Einnig má sjá að það er meiri munur á meðalaksturstíma á breyttum og óbreyttum ferðavenjum fyrir miðlungskostinn heldur en á meðalaksturstíma fyrir lágmarksframkvæmdir og allar framkvæmdir. Samkvæmt töflu 4.5 má jafnframt sjá að heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu árið 2030 verður um 700 þús. km minni en ella gangi markmið um breytingu ferðavenja eftir.

Á myndum 4.4 – 4.7 eru niðurstöður umferðarspár settar fram myndrænt með kortum sem sýna flæði umferðar fyrir öll fjögur spátílfellin.

#### 4.1 Umferðarflæði 2030

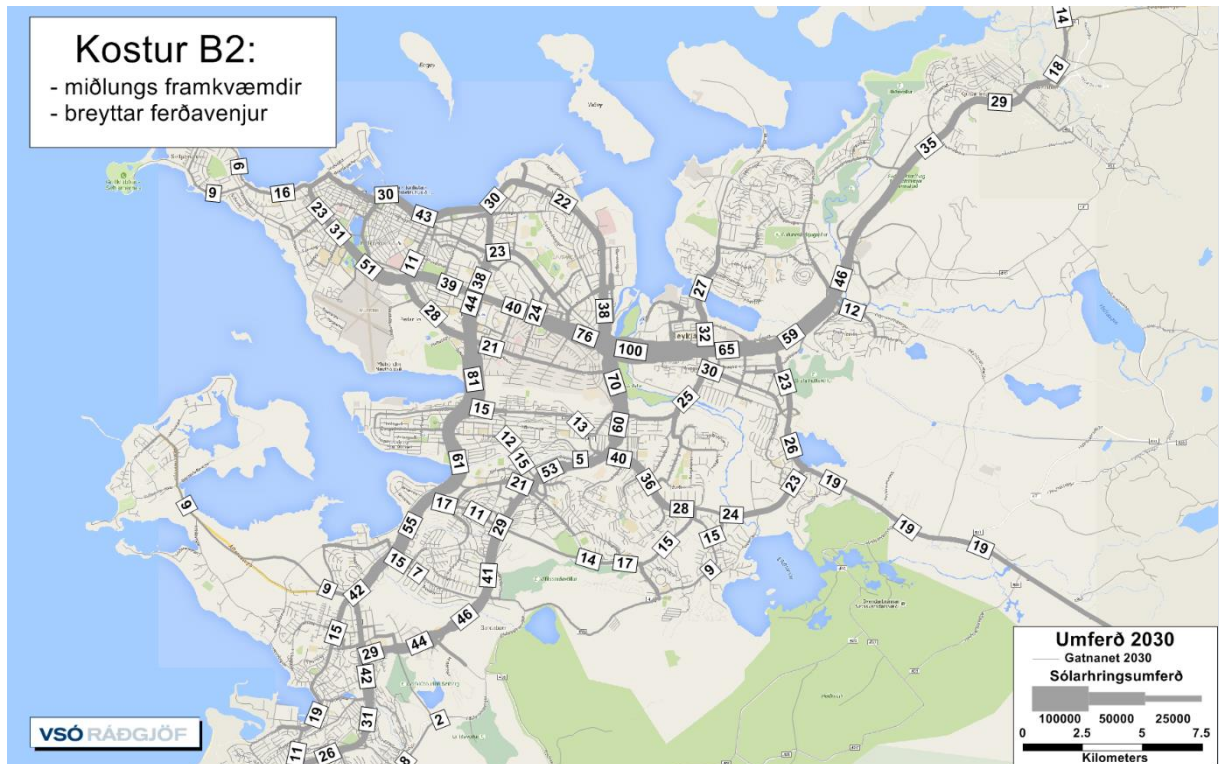


Mynd 4.4 Spátílfelli 1. Umferðarflæði á höfuðborgarsvæðinu árið 2030 miðað við lágmarksuppbyggingu samgöngumannvirkja og breyttar ferðavenjur.

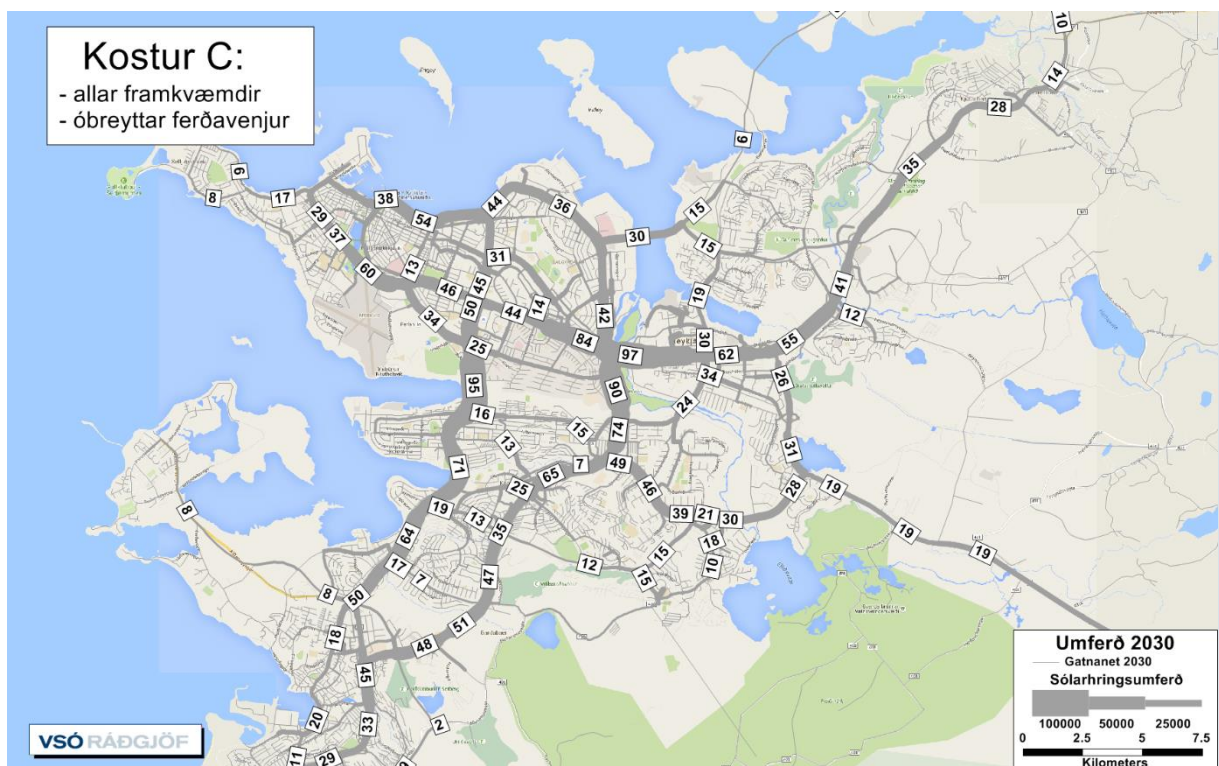


Mynd 4.5 Spátílfelli 2. Umferðarflæði á höfuðborgarsvæðinu árið 2030 miðað við miðlungs uppbyggingu samgöngumannvirkja og óbreyttar ferðavenjur.





Mynd 4.6 Spátílfelli 3. Umferðarlæði á höfuðborgarsvæðinu árið 2030 miðað við miðlungs uppbyggingu samgöngumannvirkja og að markmið um breytingu ferðavenja gangi eftir.



Mynd 4.7 Spátílfelli 4. Umferðarlæði á höfuðborgarsvæðinu árið 2030 miðað við allar framkvæmdir og óbreyttar ferðavenjur.

## 4.2 Heildarakstur og heildaraksturstími

Umferðarlíkaninu var m.a. beitt til að meta heildarakstur og heildaraksturstíma á höfuðborgarsvæðinu. Þegar talað er um heildarakstur er átt við ekna kílómetra á sólarhring og með heildaraksturstíma er átt við samanlagðan aksturstíma (ferðatíma) allra ferða í klukkustundum. Tafla 4.6 sýnir hversu mikið heildarakstur og heildaraksturstími aukast frá grunnárinu 2012 miðað við mismunandi spátílfelli.

**Tafla 4.6: Aukning heildarakstur og heildaraksturstíma frá grunnári 2012**

Spátílfelli	Aukning heildaraksturs [km]		Aukning heildaraksturstíma [klst]	
<b>Lágmarksframkvæmdir</b>				
1 Breyttar ferðavenjur	1.008.886	24%	18.858	23%
<b>Miðlungs framkvæmdir</b>				
2 Óbreyttar ferðavenjur	1.769.739	42%	40.822	49%
3 Breyttar ferðavenjur	1.024.025	24%	18.994	23%
<b>Allar framkvæmdir</b>				
4 Óbreyttar ferðavenjur	1.743.671	41%	36.979	45%

Heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu árið 2012 samkvæmt kortlagningu umferðar var rúmlega 4,2 milljón km líkt og kemur fram í töflu 4.5. Á töflu 4.6 kemur fram bæði aukning heildaraksturs og heildaraksturstíma á höfuðborgarsvæðinu fyrir öll tilfelli.

## 4.3 Umferðarálag

Hægt er að leggja gróft mat á umferðarálag gatnakerfis með því að bera reiknaðan ferðatíma við það sem kalla má „frjálsan“ ferðatíma. Frjáls ferðatími er akstur í frjálsu flæði þar sem ekið er sem næst hámarkshraða og umferðartafa gætir ekki. Aukning í ferðatíma umfram hinn frjálsa ferðatíma orsakast af álagi á gatnakerfi og umferðartöfum. Eftir því sem umferðin þyngist eykst tregðan og tafir aukast, sem leiðir til þess að ferðatíminn lengist. Samanburður á aukningu heildarferðatíma allra spátílfella gefur þannig ákveðnar upplýsingar um ástand umferðar í hverju tilfelli fyrir sig.

Tafla 4.7 sýnir samanburð á aukningu heildarferðatíma vegna álags fyrir öll spátílfellin fjögur auk ársins 2012 samkvæmt grunnárslíkani. Þessi mynd gefur þannig mat á umferðarálagi m.v. mismunandi aðstæður þar sem borin er saman reiknaður heildarferðatími og „frjáls“ ferðatími. Frjáls ferðatími miðast við akstur í frjálsu flæði (e. free-flow speed) þar sem umferðartafa gætir ekki. Mismunurinn á þessu tvennu gefur því nokkuð góða mynd af því hvar helstu flöskuhálsana er að finna.

Niðurstöður sýna að heildartafir í gatnakerfinu verða minni við lágmarksframkvæmdir og breyttar ferðavenjur (spátílfelli 1) heldur en við allar framkvæmdir og óbreyttar ferðavenjur (spátílfelli 4). Auk þess verða tafir á hverja ferð og tafir á hvern ekinn kílómetra minni. Það tilfelli sem kemur verst út er tilfelli 2, sem miðast við óbreyttar ferðavenjur og miðlungs framkvæmdir. Af því má sjá að ef lítið verður um framkvæmdir og ferðavenjur breytast ekkert má því gera ráð fyrir því að ferðatími þeirra sem ferðast á einkabílum hafi aukist verulega árið 2030. Niðurstöður sýna jafnframt að tilfelli 4, þar sem gert er ráð fyrir öllum framkvæmdum en óbreyttum ferðavenjum, gefur mjög svipaðar tafir og tilfelli 1 (lágmarksframkvæmdir, breyttar ferðavenjur.) Af þessu má draga þá ályktun að þótt ráðist yrði í allar þær framkvæmdir sem hér eru tilgreindar muni það ekki duga til að



tryggja að umferðarálag árið 2030 aukist ekki frá því sem það er í dag breytist ferðavenjur ekki. Það vekur athygli að tilfelli 1, þar sem gert er ráð fyrir lágmarksframkvæmdir og breyttum ferðavenjum, skilar nánast sömu niðurstöðu og tilfelli 3 (miðlungs framkvæmdir, breyttar ferðavenjur) og raunar er aukning bæði heildarferðatíma og ferðatíma pr. ferð nokkurn veginn sú sama. Þannig að takist að breyta ferðavenjum í takt við þær forsendur sem hér eru settar fram má leiða líkur að því að það skili svipaðri eða jafnvel betri niðurstöðu en fæst með því að ráðast í allar þessar framkvæmdir.

**Tafla 4.7: Mat á umferðarálagi – samanburður á reiknuðum heildarferðatíma og „frjálsum“ ferðatíma. Frjáls ferðatími miðast við akstur í frjálsu flæði (e. free-flow speed) þar sem umferðartafa gætir ekki.**

Spátílfelli	Aukin ferðatími vegna álags [klst]	Töf pr. ferð [mín]	Töf pr. km [mín]
<b>Grunnár 2012</b>	9.896	0,70	0,14
<b>1. Lágmarksframkvæmdir – breyttar ferðavenjur</b>	7.737	0,51	0,09
<b>2. Miðlungs framkvæmdir – óbreyttar ferðavenjur</b>	15.668	0,87	0,16
<b>3. Miðlungs framkvæmdir – breyttar ferðavenjur</b>	7.791	0,51	0,09
<b>4. Allar framkvæmdir – óbreyttar ferðavenjur</b>	12.075	0,67	0,12

## 5 Heimildir

Capacent Gallup (2012), *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins, heildarskýrsla október – desember 2011*.

Gallup (2002), *Ferðir borgarbúa – Heildarskýrsla. Nóvember 2000 – febrúar 2002*.

Garðabær (2006). *Aðalskipulag Garðabæjar 2004-2016*.

Hafnarfjarðarbær (2014). *Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2013-2025*.

Hagstofa Íslands (2014) Skrásett ökutæki í árslok 1986-2012.

<http://www.hagstofan.is/Hagtolur/Ferdamal-samgongur-UT>

Kópavogsbær (2013). *Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024*.

Mosfellsbær (2013). *Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2011-2030*.

Reykjavíkurborg (2013). *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030*.

Strætó bs. (2015a). Gögn úr farþegatalningum október 2014. Gögn fengin með tölvupósti.

Strætó bs. (2015b). Gögn um heildarfarþegafjölda 2002-2014. Gögn fengin með tölvupósti.

VSÓ Ráðgjöf (2006), Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins, Rannsóknarverkefni fyrir Vegagerðina 2005.

VSÓ Ráðgjöf (2007), Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins - framhaldsverkefni, Rannsóknarverkefni fyrir Vegagerðina 2006.

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

Strætó bs, Ársskýrsla Strætó 2016, Strætó bs, <https://straeto.is/uploads/files/320-75ebbb83e5.pdf>

## 6 Viðauki

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
168	Gbær	Álftanes	2.010	779	249	14.372	1.952	794	249	14.372
169	Gbær	Garðaholt	62	24	-	117	128	52	-	10.117
170	Gbær	Gbær	145	56	-	-	138	56	-	-
171	Gbær	Garðahraun-Gbær	165	64	-	-	211	86	-	-
172	Gbær	Hraunsholt/Ásar- Sjálund	3.115	1.207	5.140	41.830	4.377	1.780	20.140	51.830
173	Gbær	Gbær (Fitjar-Flatir)	286	111	-	38	273	111	-	38
174	Gbær	Arnarnes	493	191	-	425	470	191	-	425
175	Gbær	Arnarnesvogur	-	-	-	147	-	-	-	147
176	Gbær	Gbær	10	4	211	21.447	10	4	211	21.447
177	Gbær	Miðbær-Gbær	317	123	6.340	7.962	450	183	16.340	12.962
178	Gbær	Gbær	428	166	937	53	408	166	937	53
179	Gbær	Miðbær	537	208	8.392	4.268	511	208	28.392	14.268
180	Gbær	Molduhraun	-	-	13.960	80.709	-	-	13.960	80.709
181	Gbær	Arnarnesháls	-	-	-	-	-	-	-	-
182	Gbær	Akrar	1.192	462	-	1.425	1.222	497	-	1.425
183	Gbær	Gbær	503	195	-	9.140	479	195	-	9.140
184	Gbær	Gbær	715	277	-	16	681	277	-	16
185	Gbær	Gbær	351	136	-	437	334	136	-	437
186	Gbær	Urriðaholt	103	40	3.515	8	3.074	1.250	8.515	15.008
187	Gbær	Gbær	782	303	-	445	745	303	-	445
188	Gbær	Gbær	661	256	1.364	13.958	629	256	6.364	18.958
189	Gbær	Gbær	563	218	-	566	536	218	-	566
190	Gbær	Hnoðraholt	116	45	-	114	2.078	845	-	4.114
191	Gbær	Vífilstaðir	21	8	-	6.259	20	8	3.000	11.259
700	Gbær	Setberg-G	-	-	-	-	-	-	-	-
701	Gbær	Svínholt	-	-	-	-	-	-	-	-
702	Gbær	Kauptún	-	-	49.065	-	-	-	54.065	15.000
192	Hfj	Hfj	859	333	-	6.171	819	333	-	6.171

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
193	Hfj	Hfj	880	341	-	15.290	838	341	-	15.290
194	Hfj	Hfj	1.536	595	1.415	10.209	1.493	607	1.415	11.209
195	Hfj	Hfj	539	209	-	2.351	514	209	-	4.851
196	Hfj	Hfj	839	325	101	3.339	807	328	101	5.339
197	Hfj	Norðurbakki	970	376	-	24	925	376	-	24
198	Hfj	Miðbær	496	192	23.934	5.439	497	202	23.934	8.439
199	Hfj	Hfj	255	99	49.048	71.546	1.596	649	69.048	91.546
200	Hfj	Hfj	963	373	-	12.304	934	380	-	12.304
201	Hfj	Hfj	1.678	650	-	13.708	1.598	650	-	17.708
202	Hfj	Hfj	1.097	425	1.332	1.615	1.060	431	1.332	1.615
203	Hfj	Hfj	8	3	21.947	67.496	7	3	21.947	72.496
204	Hfj	Berg	723	280	-	920	689	280	-	2.920
205	Hfj	Berg	1.796	696	1.967	8.199	1.711	696	1.967	10.199
206	Hfj	Miðbær	1.641	636	6.767	26.530	1.630	663	16.767	30.530
207	Hfj	Hvammur	926	359	-	679	883	359	-	679
208	Hfj	Ásland I	1.551	601	194	9.611	1.478	601	194	24.611
209	Hfj	Skipalón- hafnarsvæði	1.378	534	6.236	117.894	1.313	534	6.236	147.894
210	Hfj	Hfj	797	309	89	649	1.006	409	89	2.649
211	Hfj	Vellir-miðsvæði	640	248	22.923	9.625	610	248	28.923	15.625
212	Hfj	Hamranes 2	-	-	-	-	-	-	-	-
213	Hfj	Hvaleyrraholt	1.296	502	-	8.662	1.234	502	-	8.662
214	Hfj	Hellnahraun 1	-	-	5.631	59.667	-	-	5.631	69.667
215	Hfj	Straumsvík- Kapelluhraun	3	1	5.902	213.650	2	1	5.902	238.650
216	Hfj	Hellnahraun 3 - iðnaðar/athafna	-	-	-	54	-	-	-	40.054
600	Hfj	Ásland 3	537	208	-	8	516	210	-	8
601	Hfj	Ásland 4	34	13	-	-	524	213	-	3.000
602	Hfj	Hesthús	-	-	-	8.271	-	-	-	8.271
603	Hfj	Ásland 6	-	-	-	-	-	-	-	-
604	Hfj	Vellir 7	165	64	-	15	1.325	539	3.000	6.015

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
605	Hfj	Vellir 1-2	1.334	517	-	-	1.271	517	3.000	5.000
606	Hfj	Haukar	-	-	41	5.834	-	-	41	10.834
607	Hfj	Vellir 4	369	143	-	8	352	143	-	8
608	Hfj	Vellir 5+6	622	241	-	16	622	253	-	17
609	Hfj	Vellir 3	1.270	492	-	10.105	1.210	492	-	12.105
610	Hfj	Hamranes 1	-	-	-	-	553	225	3.000	6.000
611	Hfj	Hamranes 3	-	-	-	46	-	-	-	46
612	Hfj	Hrauntungur 1 - íbúðir	-	-	-	-	-	-	-	-
613	Hfj	Hrauntungur 2 - íbúðir	-	-	-	-	-	-	-	-
614	Hfj	Selhraun 1	-	-	-	4.898	-	-	-	4.898
615	Hfj	Kapelluhraun 2	-	-	468	1.037	-	-	468	31.037
616	Hfj	Hellnabraun 2	-	-	4.508	32.202	-	-	4.508	52.202
617	Hfj	Kapelluhraun 3	-	-	-	130	-	-	-	20.130
618	Hfj	Hvaleyrraholt 2	271	105	-	750	258	105	-	750
619	Hfj	Vellir 5+6	227	88	-	840	216	88	1.000	2.840
620	Hfj	Selhraun 2	-	-	5.737	9.647	-	-	10.737	12.647
621	Hfj	Selhraun 3	-	-	3.821	9.848	-	-	3.821	9.848
622	Hfj	Ásland 5	-	-	-	-	-	-	-	-
623	Hfj	Ásland 7	-	-	-	-	-	-	-	-
624	Hfj	Ásland 8	-	-	-	-	-	-	-	-
141	Kóp	Kársnes- Bryggjuhverfi	219	85	2.070	71.305	2.884	1.173	14.070	83.305
142	Kóp	Kóp	903	350	895	1.253	861	350	895	1.253
143	Kóp	Kópavogsbraut	1.301	504	177	5.672	1.338	544	177	5.672
144	Kóp	Kóp	1.213	470	564	8.337	1.156	470	564	8.337
145	Kóp	Kóp	872	338	15.667	2.822	831	338	15.667	2.822
146	Kóp	Kóp	710	275	-	1.762	676	275	-	1.762
147	Kóp	Laufbrekka	462	179	5.549	6.163	440	179	5.549	6.163
148	Kóp	Kóp	444	172	-	13.612	423	172	-	13.612
149	Kóp	Kóp	963	373	1.192	72	917	373	1.192	72



Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
150	Kóp	Kóp	1.840	713	-	29.977	1.753	713	-	29.977
151	Kóp	Kóp-Nónhæð	1.497	580	231	1.435	1.766	718	231	1.435
152	Kóp	Furugrund	1.138	441	1.031	9.035	1.084	441	1.031	9.035
153	Kóp	Kóp	532	206	842	27	507	206	842	27
154	Kóp	Kóp	684	265	-	10.217	652	265	-	10.217
155	Kóp	Kóp	1.117	433	-	1.467	1.065	433	-	1.467
156	Kóp	Kóp	178	69	-	407	170	69	-	407
157	Kóp	Kóp	-	-	78.963	1.359	-	-	78.963	1.359
158	Kóp	Kóp	23	9	40.894	962	1.547	629	75.894	5.962
159	Kóp	Kóp	1.487	576	416	1.211	1.416	576	416	1.211
160	Kóp	Kóp	1.311	508	3.835	2.214	1.249	508	3.835	2.214
161	Kóp	Kóp	1.574	610	-	8.003	1.500	610	-	8.003
162	Kóp	Kóp	-	-	53.678	19.456	-	-	53.678	19.456
163	Kóp	Smiðjuhverfi	15	6	14.142	74.631	15	6	14.142	74.631
164	Kóp	Smiðjuhverfi	-	-	7.683	39.434	-	-	7.683	39.434
165	Kóp	Kóp	1.621	628	23.466	6.813	1.544	628	23.466	6.813
166	Kóp	Salahverfi	906	351	-	3.658	863	351	-	3.658
167	Kóp	Salahverfi	2.989	1.158	3.488	15.287	2.847	1.158	3.488	15.287
228	Kóp	Vatnsendi -suður	4.924	1.908	5.946	42.740	4.706	1.914	5.946	62.740
229	Kóp	Vatnsendi -norður	1.763	683	238	10.919	1.679	683	238	10.919
301	Kóp	Glaðheimar	-	-	18.459	27.705	1.480	602	18.459	27.705
303	Kóp	Vatnsendahlíð	-	-	-	774	1.795	730	-	774
730	Kóp	Vatnsendahvarf- vestur	-	-	70.067	4.136	246	100	70.067	49.136
731	Kóp	Vatnsendahvarf- austur	-	-	10.524	1.306	-	-	10.524	1.306
737	Kóp	Kópavogstún	774	300	1.009	23.517	797	324	1.009	23.517
738	Kóp	Lundur	366	142	-	-	526	214	-	-
739	Kóp	Auðbrekka	57	22	22.610	22.967	939	382	35.610	32.967
218	Mosó	Blikastaðaland 1	284	110	-	1.014	1.254	510	-	1.014
219	Mosó	Höfðar	805	312	-	176	814	331	-	176

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
220	Mosó	Úlfarsfell -vestur fjall	-	-	-	10	-	-	-	10
221	Mosó	Miðbær	354	137	20.251	4.447	939	382	40.251	4.447
222	Mosó	Land, Ásar	320	124	-	189	305	124	-	189
223	Mosó	Teigsland, sunnan miðbæjar	563	218	-	4.923	553	225	-	5.081
224	Mosó	Úlfarsfell-austur/Sólvellir	5	2	-	1.392	5	2	-	1.392
500	Mosó	Bæjarkjarni-Korpa	-	-	-	-	-	-	-	-
501	Mosó	Blikastaðaland 2	10	4	-	-	10	4	-	-
502	Mosó	Hlíðahverfi	1.167	452	-	15.272	1.111	452	-	15.272
503	Mosó	Tangar	890	345	-	624	848	345	-	624
504	Mosó	Holt	921	357	192	519	878	357	192	519
505	Mosó	Varmá-ípróttasvæði	3	1	1.529	14.179	2	1	1.529	14.179
506	Mosó	Varmá-hesthúsasvæði	-	-	-	9.752	-	-	-	9.752
507	Mosó	Helgafell-norður	67	26	-	-	64	26	1.000	5.000
508	Mosó	Helgafell-suður	111	43	-	4.396	2.127	865	5.000	16.396
509	Mosó	Reykjalundur	98	38	1.070	16.907	93	38	1.070	16.907
510	Mosó	Reykir	26	10	-	1.762	25	10	-	1.762
511	Mosó	Akrar	46	18	-	1.977	44	18	-	1.977
512	Mosó	Teigar-vestur	625	242	-	756	595	242	-	756
513	Mosó	Teigar-austur	15	6	2.705	33.205	15	6	2.705	33.205
514	Mosó	Reykjahverfi	697	270	1.070	20.979	703	286	1.070	25.979
515	Mosó	Hlíðartúnshverfi -I	250	97	-	620	239	97	-	620
516	Mosó	Hlíðartúnshverfi -II	3	1	-	13.141	2	1	-	13.141
517	Mosó	Leirvogstunga	534	207	165	452	1.001	407	1.665	5.452
518	Mosó	Tungumelar (34 ha)	-	-	-	6.856	-	-	-	6.856
519	Mosó	Helgafell- fjall, uppland	-	-	-	-	-	-	-	-
520	Mosó	Tungumelar-uppland	-	-	-	143	-	-	-	143
521	Mosó	Mosfellsdalur-suður	170	66	-	11.229	162	66	-	11.229
522	Mosó	Mosfellsdalur-norður	36	14	-	1.488	34	14	-	1.488
523	Mosó	Hlíðartúnshverfi - III/Lágafell	3	1	-	181	2	1	-	181

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
524	Mosó	Leirvogstunga - vestur	-	-	-	2.413	-	-	-	2.413
3	Rvk	Eiðsgrandi	1.357	526	-	7.723	1.485	604	1.500	9.523
4	Rvk	Skjólín	1.667	646	606	8.607	1.588	646	606	8.607
5	Rvk	Bráðræðisholt	2.501	969	6.336	4.745	2.732	1.111	9.636	8.445
6	Rvk	Melarnir	2.694	1.044	773	13.054	2.567	1.044	773	13.054
7	Rvk	Hagarnir	2.359	914	593	12.017	2.247	914	593	12.017
8	Rvk	Hagar/stofnanir	-	-	2.778	52.434	-	-	12.778	72.434
9	Rvk	Litli Skerjafj.	1.863	722	-	1.862	1.775	722	-	1.862
10	Rvk	Háskólinn	-	-	-	39.629	615	250	-	39.629
11	Rvk	Njarðargata	-	-	-	8.031	-	-	-	23.031
12	Rvk	Skerjafjörður	671	260	578	3.348	639	260	578	3.348
13	Rvk	Mýrargata	351	136	1.799	16.690	1.493	607	13.299	21.690
14	Rvk	Framnesvegur	1.244	482	3.269	6.394	1.542	627	2.169	9.694
15	Rvk	Bræðrab.stígur	901	349	356	551	858	349	356	551
16	Rvk	Bræðrab.stígur	1.030	399	-	438	981	399	-	438
17	Rvk	Slippurinn - Suðurbugt	390	151	5.226	15.225	470	191	5.226	15.225
18	Rvk	Landak.spítali	764	296	3.069	13.406	728	296	3.069	13.406
19	Rvk	Landakotshæð	1.319	511	3.515	14.478	1.257	511	3.515	14.478
20	Rvk	Hafnarhús - Miðb	5	2	37.485	1.028	5	2	37.485	1.028
21	Rvk	Grjótaþorp	268	104	10.218	9.069	256	104	10.218	9.069
22	Rvk	Tjörnin	328	127	1.465	12.319	312	127	1.465	12.319
23	Rvk	Austurhöfnin	-	-	-	26.843	438	178	32.900	70.143
24	Rvk	Austurvöllur	54	21	15.661	13.855	52	21	16.261	14.555
25	Rvk	Alþingi	5	2	3.875	4.691	5	2	6.475	7.391
26	Rvk	Lækjartorg	62	24	16.895	9.811	59	24	17.495	10.511
27	Rvk	Iðnó	15	6	6.116	2.488	15	6	6.716	5.688
28	Rvk	Arnarhvoll	147	57	21.578	41.405	140	57	21.578	50.305
29	Rvk	Stjórnarráð	108	42	11.498	8.936	103	42	11.498	8.936
30	Rvk	Lækjargata	844	327	4.342	21.164	804	327	4.342	21.164

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
31	Rvk	Sóleyjargata	439	170	2.698	1.546	418	170	2.698	1.546
32	Rvk	Laugavegur	790	306	28.720	17.416	838	341	29.720	18.516
33	Rvk	Skúlgata (miðsv)	1.603	621	699	2.929	1.557	633	699	5.129
34	Rvk	Laugavegur-Frakk	480	186	15.973	10.025	814	331	19.473	13.625
35	Rvk	Skólav.stígur	1.112	431	1.212	6.230	1.060	431	1.212	6.230
36	Rvk	Freyjugata	1.404	544	921	5.657	1.338	544	921	5.657
37	Rvk	Njarðargata	676	262	-	729	644	262	-	729
38	Rvk	LHS-norður	614	238	367	59.453	585	238	367	59.453
39	Rvk	Skúlgata (austur	1.017	394	11.763	11.520	1.596	649	13.663	18.720
40	Rvk	Laugavegur	1.192	462	14.729	9.602	1.163	473	14.729	13.202
41	Rvk	Austurbæjarsk.	1.597	619	9.715	31.095	1.522	619	9.715	31.095
42	Rvk	Hallgr.kirkja	57	22	-	9.949	54	22	-	9.949
43	Rvk	Borgartún-Höfðat	-	-	50.632	16.477	1.229	500	50.632	24.177
44	Rvk	Hlemmur-Lögreglu	888	344	6.819	19.346	846	344	6.819	19.346
45	Rvk	Rauðarárholt	1.910	740	42.497	44.322	2.572	1.046	52.097	45.322
46	Rvk	Miklatún	1.698	658	411	4.177	1.618	658	411	4.177
47	Rvk	Kirkjutún	2.343	908	79.582	40.642	2.415	982	98.382	55.042
48	Rvk	Laugavegur	23	9	21.530	36.943	760	309	23.430	39.143
49	Rvk	Sjómannask.	501	194	9.380	4.576	819	333	9.380	4.576
50	Rvk	Kennarahásk.	2.005	777	5.540	23.003	2.304	937	6.540	24.103
51	Rvk	Vatnsmýri-Loftleiðir	-	-	937	30.312	-	-	937	30.312
52	Rvk	Háskólinn í Reykjavík	-	-	491	38.202	-	-	491	38.202
53	Rvk	Hlíðar-vestur	1.801	698	-	2.256	1.716	698	-	2.256
54	Rvk	Skógarhlíð	-	-	12.283	13.178	-	-	12.283	13.178
55	Rvk	Hlíðar-austur	2.369	918	2.996	24.059	2.380	968	2.996	24.059
57	Rvk	Suðurhlíðar - Vestur	501	194	658	16.076	477	194	658	16.076
58	Rvk	Kringlan	-	-	83.651	15.662	-	-	128.451	41.162
59	Rvk	Listabraut	839	325	4.358	35.887	1.684	685	14.358	38.887
60	Rvk	Hvassaleiti	968	375	9.667	3.711	922	375	9.667	3.711

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
61	Rvk	Sléttuvegur	1.156	448	581	33.140	2.275	925	3.281	41.940
62	Rvk	Heiðargerði	609	236	1.199	1.002	580	236	1.199	1.002
63	Rvk	Álmgerði	1.476	572	243	11.495	1.407	572	243	11.495
64	Rvk	Eyjarland	986	382	-	891	988	402	-	891
65	Rvk	Sogavegur -vestu	1.345	521	100	7.947	1.402	570	100	7.947
66	Rvk	Hólmgarður	635	246	-	1.177	605	246	-	1.177
67	Rvk	Hörgsland	1.074	416	2.285	800	1.023	416	2.285	800
68	Rvk	Ásgarður	823	319	-	6.994	784	319	-	6.994
69	Rvk	Sogavegur-austur	1.099	426	1.562	4.650	1.048	426	1.562	4.650
70	Rvk	Ósland	743	288	-	4.463	708	288	-	4.463
71	Rvk	Stjörnugróf	503	195	-	8.268	479	195	-	8.268
72	Rvk	Lágmúli	-	-	64.843	47.646	-	-	64.843	47.646
73	Rvk	Ármúli	1.007	390	8.639	10.854	959	390	8.639	10.854
74	Rvk	Safamýri	1.972	764	7.177	12.823	1.879	764	7.177	12.823
75	Rvk	Háaleitisbraut	281	109	-	27	268	109	-	27
76	Rvk	Suðurlandsbraut	3	1	37.964	27.518	2	1	37.964	36.918
77	Rvk	Ármúli	-	-	61.984	35.183	-	-	61.984	45.183
78	Rvk	Skeifan (ve)	-	-	52.773	27.438	-	-	57.573	24.938
79	Rvk	Skeifan (au)	-	-	25.894	13.208	1.844	750	30.694	10.708
80	Rvk	Laugarnes-Köllun	10	4	28.557	76.686	10	4	28.557	96.086
81	Rvk	Rauðalækur	2.158	836	217	9.591	2.056	836	217	9.591
82	Rvk	Kirkjusandur-Str	846	328	8.306	16.308	2.097	853	14.106	22.908
83	Rvk	Teigar	1.492	578	500	8.384	1.421	578	500	8.384
84	Rvk	Sigtún	31	12	8.628	21.330	300	122	10.528	29.530
85	Rvk	Laugardalur - no	-	-	-	24.626	-	-	-	24.626
86	Rvk	Brúnavegur	1.252	485	-	32.559	1.193	485	-	32.559
87	Rvk	Laugarásvegur	516	200	670	2.663	492	200	670	2.663
88	Rvk	Laugardalur - su	8	3	6.120	26.784	7	3	6.120	41.784
89	Rvk	Sundahöfn (m/gámavöllum)	-	-	13.261	84.699	-	-	13.261	142.099



Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
90	Rvk	Laugarás	1.427	553	461	1.616	1.360	553	461	1.616
91	Rvk	Holtavegur	1.414	548	1.788	142	1.347	548	1.788	142
92	Rvk	Langholtsvegur	1.154	447	2.472	1.298	1.099	447	2.472	1.298
93	Rvk	Álfheimar	3.247	1.258	20.045	14.666	3.093	1.258	20.045	14.666
94	Rvk	Vogar-Mörkin	1.636	634	9.078	22.705	1.741	708	9.078	22.705
95	Rvk	Skútuvogur (m/gámavöllum)	-	-	57.188	121.142	-	-	57.188	146.842
96	Rvk	Bryggjuhverfi	885	343	4.993	3.606	3.499	1.423	4.993	16.206
97	Rvk	Bíldshöfði -vestur	-	-	15.774	18.463	-	-	15.774	18.463
98	Rvk	Bíldshöfði - austur	-	-	71.012	80.747	-	-	71.012	80.747
99	Rvk	Ártúnsholt	1.257	487	10.031	24.121	1.198	487	10.031	24.121
100	Rvk	Höfðabakki	46	18	31.885	67.602	44	18	31.885	107.602
101	Rvk	Hálsahverfi (ve)	-	-	36.225	84.030	-	-	36.225	84.030
102	Rvk	Árbær (ve)	2.021	783	785	4.470	2.073	843	785	4.470
103	Rvk	Hálsahverfi (au)	3	1	49.428	93.741	2	1	49.428	118.741
104	Rvk	Árbær (au)	1.453	563	3.742	20.960	1.753	713	3.742	20.960
105	Rvk	Selás (no)	1.352	524	-	1.571	1.288	524	-	1.571
106	Rvk	Selás (su)	1.595	618	1.198	29.829	1.520	618	1.198	29.829
107	Rvk	Stekkir	341	132	-	1.143	325	132	-	1.143
108	Rvk	Mjódd	186	72	25.783	12.437	177	72	25.783	12.437
109	Rvk	Suður Mjódd-íbúðir	261	101	-	5.259	511	208	-	5.259
110	Rvk	Skógarsel	1.430	554	1.337	8.678	1.362	554	1.337	8.678
111	Rvk	Bakkar- norður	2.106	816	1.914	8.982	2.006	816	1.914	8.982
112	Rvk	Bakkar- suður	1.267	491	1.428	526	1.207	491	1.428	526
113	Rvk	Seljaskógar	2.088	809	595	7.573	1.989	809	595	7.573
114	Rvk	Jaðarsel -vestur	694	269	-	11.191	661	269	-	11.191
115	Rvk	Vesturhólar	2.330	903	1.793	3.193	2.220	903	1.793	3.193
116	Rvk	Vesturberg	1.285	498	509	1.107	1.225	498	509	1.107
117	Rvk	Norðurfell	1.094	424	-	579	1.043	424	-	579
118	Rvk	Jaðarsel -austur	2.168	840	3.104	2.361	2.066	840	3.104	2.361

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
119	Rvk	Suðurhólar	2.142	830	2.048	22.401	2.041	830	2.048	22.401
120	Rvk	Norðurfell	950	368	4.014	18.197	905	368	4.014	18.197
121	Rvk	Suðurfell	1.750	678	-	1.393	1.667	678	-	1.393
122	Rvk	Geldinganes-vestur	-	-	-	-	-	-	-	-
123	Rvk	Gufunes-norður- iðnaður	8	3	2.668	31.025	7	3	2.668	31.025
124	Rvk	Hamrahverfi	1.383	536	446	5.843	1.318	536	446	5.843
125	Rvk	Borgarhverfi- norður	299	116	-	625	285	116	-	625
126	Rvk	Gylfaflöt	-	-	3.830	23.344	-	-	3.830	23.344
127	Rvk	Foldir-suður	485	188	-	424	462	188	-	424
128	Rvk	Engjahverfi-suður	1.600	620	-	813	1.525	620	-	813
129	Rvk	Rimar-Smárarími	1.858	720	-	2.048	1.770	720	-	2.048
130	Rvk	Foldahverfi-austur	707	274	5.075	11.468	674	274	5.075	11.468
131	Rvk	Staðarhverfi-norður	723	280	684	3.309	689	280	684	3.309
132	Rvk	Húshverfi-austur	1.228	476	1.230	8.425	1.170	476	1.230	8.425
133	Rvk	Keldur	5	2	-	4.382	1.185	482	-	4.382
134	Rvk	Fossaleynir-Egil	-	-	3.704	42.271	-	-	3.704	42.271
135	Rvk	Leirtjörn - miðkjarni	-	-	-	-	885	360	-	15.100
136	Rvk	Grafarholt-vestur4	114	44	474	539	108	44	474	539
137	Rvk	Reynisvatnsheiði	-	-	-	6.664	-	-	-	6.664
138	Rvk	Hádegismóar - golfvöllur	5	2	10.256	27.780	5	2	10.256	42.780
139	Rvk	Norðlingaholt	2.336	905	4.478	11.060	2.717	1.105	4.478	16.060
140	Rvk	Suður-Mjódd- íþróttasvæði	-	-	-	1.921	-	-	-	4.521
225	Rvk	Úlfarsfell - fjallið	5	2	-	325	5	2	-	325
226	Rvk	Örfirisey	175	68	20.855	95.892	167	68	20.855	95.892
227	Rvk	Súðarvogur	34	13	5.772	56.496	4.227	1.719	49.272	41.896
241	Rvk	Álfsnes-austur	8	3	-	1.097	7	3	-	1.097
242	Rvk	Esjumelar	8	3	-	31.156	7	3	-	31.156
243	Rvk	Kjalarnes -vestur	521	202	920	14.405	497	202	920	14.405
252	Rvk	Örfirisey-landfylling 2	-	-	11.440	7.794	-	-	11.440	7.794

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
253	Rvk	Vatnmýri - opið svæði	-	-	-	2.046	-	-	-	2.046
254	Rvk	Vísindagarðar	390	151	-	15.839	888	361	-	37.439
255	Rvk	LSH-suður	3	1	-	8.852	2	1	-	140.552
256	Rvk	Hlíðarfótur	-	-	937	14.328	-	-	937	14.328
257	Rvk	Öskjuhlíð	-	-	-	10.058	984	400	-	10.058
258	Rvk	Skerjafjörður-austur	-	-	-	-	-	-	-	-
297	Rvk	Elliðaárvogur	-	-	120	1.729	3.688	1.500	120	9.929
298	Rvk	Ártúnshöfði	3	1	3.630	27.156	2	1	3.630	27.156
300	Rvk	Spöngin	-	-	4.032	-	295	120	4.032	-
304	Rvk	Heiðmörk-suður- Rvík	-	-	-	-	-	-	-	-
305	Rvk	Elliðavatn-Rvík	3	1	-	1.465	2	1	-	1.465
306	Rvk	Heiðmörk-norður- Rvík	-	-	-	24	-	-	-	24
307	Rvk	Silungapollur	3	1	-	1.110	2	1	-	1.110
308	Rvk	Rauðhólar-Hólmur	23	9	-	908	22	9	-	908
309	Rvk	Suður-Mjódd- atvinnuhús	-	-	-	-	-	-	-	15.000
325	Rvk	Borgarhverfi-suður	408	158	-	4.820	389	158	-	4.820
326	Rvk	Rimar-vestur	439	170	-	32	418	170	-	32
327	Rvk	Foldir-norður	1.670	647	311	725	1.591	647	311	725
328	Rvk	Engjahverfi-norður	379	147	215	15.669	361	147	215	15.669
329	Rvk	Rimar-suður	1.621	628	2.120	11.628	1.544	628	2.120	11.628
331	Rvk	Staðarhverfi-suður	343	133	-	14	327	133	-	14
332	Rvk	Húsaverfi-vestur	423	164	-	12.805	403	164	-	12.805
336	Rvk	Grafarholt-vestur3	883	342	3.010	1.838	841	342	3.010	1.838
337	Rvk	Grafarholt-austur1	730	283	-	51	696	283	-	51
338	Rvk	Grafarholt-vestur5 (suður)	253	98	-	25	241	98	-	25
339	Rvk	Grafarholt-vestur2	625	242	-	11.762	595	242	-	11.762
340	Rvk	Grafarholt-vestur6	134	52	-	-	128	52	-	-
341	Rvk	Grafarholt- atvinnusvæði	-	-	26.687	3.323	-	-	26.687	3.323
342	Rvk	Grafarholt-vestur1	222	86	-	3.791	211	86	-	3.791

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
400	Rvk	BSÍ-Vatnsmýri	-	-	-	2.416	-	-	-	2.416
401	Rvk	Hlíðarendi	-	-	107	20.538	1.475	600	107	45.538
402	Rvk	Geldinganes - austur	-	-	-	-	-	-	-	-
403	Rvk	Keldnaholt	-	-	847	10.787	-	-	847	10.787
404	Rvk	Korputorg	-	-	40.050	231	-	-	40.050	231
405	Rvk	Hamrahlíð - kirkjugarður	-	-	-	-	959	390	-	-
406	Rvk	Úlfarsfell IIb- Bauhaus	-	-	21.957	-	-	-	21.957	-
407	Rvk	Lambhagi	13	5	-	5.842	12	5	-	5.842
408	Rvk	Úlfarsfell IIa	-	-	-	-	-	-	-	-
409	Rvk	Úlfarsfell Ia	754	292	-	2.499	718	292	-	2.499
410	Rvk	Úlfarsfell IIIb	5	2	-	-	5	2	-	-
411	Rvk	Úlfarsfell IIIa	5	2	-	-	5	2	-	-
412	Rvk	Úlfarsfell IVb	3	1	-	439	2	1	-	439
414	Rvk	Úlfarsfell Iva	-	-	-	31	-	-	-	31
415	Rvk	Úlfarsá	-	-	-	302	-	-	-	302
416	Rvk	Reynisvatnsás	57	22	-	-	177	72	1.000	2.200
417	Rvk	Hólmsheiði - austur	10	4	-	4.638	10	4	-	4.638
418	Rvk	Hólmsheiði - vestur	-	-	-	3.066	-	-	-	3.066
419	Rvk	Hólmsheiði - flugvöllur	-	-	-	1.028	-	-	-	1.028
420	Rvk	Grafarholt-austur2	1.884	730	-	7.431	1.795	730	-	7.431
421	Rvk	Örfirisey-landfylling	-	-	-	-	-	-	-	-
422	Rvk	Álfsnes-vestur- iðnaðarsvæði, Sorpa	3	1	-	2.497	2	1	-	2.497
423	Rvk	Varmidalur	3	1	-	-	2	1	-	-
424	Rvk	Kjalarnes-austur	85	33	133	9.814	81	33	133	9.814
425	Rvk	Borgarhverfi-vestur	594	230	-	51	566	230	-	51
426	Rvk	Gufunes-suður- grænt	3	1	-	241	2	1	-	241
427	Rvk	Foldir-norðvestur	88	34	-	-	84	34	-	-
428	Rvk	Víkurhverfi - suður	434	168	-	-	413	168	-	-
429	Rvk	Gufuneskirkjugarður	-	-	-	1.958	-	-	-	1.958

Reitur	Svf	Hverfi	Íbúar	Íbúðir	Versl/ skrifst.	Annað atv.húsn.	Íbúar 2030	Íbúðir 2030	Verslun/skrifst. 2030	Annað atv.húsn. 2030
431	Rvk	Korpuvöllur	-	-	-	1.342	-	-	-	1.342
528	Rvk	Víkurhverfi - norður	852	330	-	5.161	811	330	-	5.161
709	Rvk	Úlfarsfell Ib	354	137	-	61	337	137	-	61
720	Rvk	Grafarholt- námsmannaíbúðir	516	200	-	15	492	200	-	15
1	Seltj	Seltjarnarnes - vestur	2.692	1.043	3.754	27.010	2.919	1.187	3.754	27.010
2	Seltj	Seltjarnarnes - austur	1.468	569	4.211	1.549	1.399	569	4.211	1.549
			<b>213.417</b>	<b>82.695</b>	<b>2.112.198</b>	<b>4.400.835</b>	<b>260.080</b>	<b>105.769</b>	<b>2.533.198</b>	<b>5.515.294</b>