

Staða samgöngumála á höfuðborgarsvæðinu Apríl 2021

12.04.2021 JE/EBE/PH/HGJ

Samantekt

Hér verður fjallað um skipulag höfuðborgarsvæðisins frá 2015, hlut Borgarlínu í því og markmið þess varðandi umferð. Engin merki eru um að þau markmið séu að ganga eftir, en breytingar sem gerðar voru á skipulaginu frá 1965 leiddu til versnandi umferðarástands. Farið er yfir einkenni umferðar, magn og tafir og sú ályktun dregin að bílaumferð sé í raun viðráðanleg næstu hálfu öld, ef tekið er mið af takmarkaðri aukningu mannfjölda samkvæmt spám. Þá er farið yfir almenna umferð, hlutverk hennar, tafir, rannsókarþörf tafakostnaðar og afleiðingar of mikilla tafa. Í almennasamgöngum virðist léleg nýting vagna óleysanlegur vandi. Lýst er hágæða fjölda-flutningskerfum með BRT-kerfum sem eru fyrirmynd Borgarlínu. Fjallað er um Borgarlínu, hvernig hún hefur þróast yfir í að verða nánast sama lausn og strætó en samt of kostnaðarfrek þar sem haldið er í dýr sérrými í stað þess að fara að fullu út í hina mun hagkvæmari leið BRT-Lite. Að lokum er bent á að verkefnaskrá samgöngusáttmálans sé ekki besta lausnin á vanda höfuðborgarsvæðisins. Leggja þurfi aukna áherslu á mislæg gatnamót, ósannað sé að Borgarlína í einhverri mynd sé hluti af bestu lausn og jafnframt að það mun reynast þjóðinni dýrkeypt, haldi Reykjavíkurborg áfram að hafna mislægum gatnamótum.

1 Inngangur

Heimildir um einstök söguleg atriði má finna á heimasíðu ÁS á samgongurfyriralla.com. Auk þess má finna heimildir víða á ýmsum netsíðum, ekki allar samhljóða þó við það sem hér er sett fram. Hér verður stuðst við það sem er álitid sennilegast með hliðsjón af stöðu mála á höfuðborgarsvæðinu (hbs).

2 Forsaga

2.1 Skipulag

Fyrsta heilstæða skipulag Rvk var tilbúið um 1965. Gert var ráð fyrir að flutningum á vörum og fólki með bílum og gengið var frá þjóðvegakerfi hbs með það fyrir augum. Þökkaleg sátt hefur verið um þetta skipulag með þeim undantekningum þó að Fossbogsbraut var tekin út vegna andstöðu frá almennum borgurum, án þess að neitt kæmi í staðinn, og einnig mislæg gatnamót Kringlumýrarbraut/Miklabraut líka. Á árunum 2010 - 2014 tekur Rvk síðan fleiri mislæg gatnamót út úr skipulaginu þrátt fyrir kröftug andmæli Vegagerðarinnar (V)¹.

Í skipulaginu frá 1965 skorti nokkuð upp á að stígakerfi fyrir hjólandi og gangandi umferð væri með fullnægjandi hætti öryggislega séð. Er enn verið að bæta úr því. Með svæðisskipulaginu 2015 – 2040 (Höfuðborgarsvæðið 2040) er ætlað að draga úr bílaumferð og fjölga í staðinn ferðum með strætó og reiðhjólum og gangandi vegfarendum. Nánast öll mislæg gatnamót hafa jafnframt verið tekin út. Sett eru fram eftirfarandi markmið á skipulagstímabilinu um breyttar ferðavenjur:

- Hlutfall ferða með almenningsamgöngum hækki úr 4 % upp í 12 %
- Hlutfall ferða gangandi og hjólandi hækki úr 20 % upp í 30 %

¹<https://samgongurfyriralla.com/hvad/>

- Hlutfall ferða með fólksbílum lækki úr 76 % niður í 58 %,

Enn fremur er sett fram það markmið, að meginþungi vaxtar verði í miðkjarna og önnur samgöngumiðuð þróunarsvæði. Þetta verði blönduð byggð með miðstöðvum verslunar og þjónustu og þar verði megin svæðin fyrir uppbyggingu. Hlutfall íbúðabyggðar á þeim svæðum vaxi úr 30% í 66% af allri borgarbyggðinni. Í þessu samhengi eru samgöngumiðuð þróunarsvæði reitir sem eru vel tengdir við almenningssamgöngur, Borgarlínu eða hefðbundinn strætó með hátt þjónustustig. Ljóst er að gera verður ráð fyrir mikilli umferð bíla samhliða leiðum Borgarlínu eða strætó til að verslun og þjónusta þessara svæða við haldist á eðlilegan hátt. T. d. vex fjöldi bílferða nokkuð á skipulagstímabílin þrátt fyrir lægra hlutfall bílaumferðar.

2.2 Umferð

Umferðamagn hefur vaxið nokkurn vegin ein og gert var ráð fyrir. Umferðarýmd í gatnakerfi hbs var í fyrstu aukin í takt við magnið. Með skipulaginu 2015 verður opinber stefnubreyting sem hefur gengið í gildi nokkrum árum áður. Áætla má að 2018 - 2019 hafi 1.062.000 ferðir/dag verið farnar með bílum á hbs, 35.000 með strætó en 275.000 hjólandi eða gangandi, sú tala er samt mjög vafasöm. Fólk að hreyfa sig sér til heilsuþótar gæti verið talið með. Niðurstaðan gefur til kynna að um 77% noti bíl, tæp 3 % strætó en eitthvað undir 20 % fari sinna ferða hjólandi eða gangandi. Markmiðin í skipulaginu 2015 eru því ekki að nást.

Skipulagsforsendur umferðar í framtíðinni taka mið af mannfjölda spá Hagstofunnar. Mannfjöldi á hbs var 233.034 árið 2020. Þetta nemur 64% af íbúum alls landsins, og það prósentuhlutfall hefur haldist nánast óbreytt um 10 ára skeið. Samkvæmt því verður íbúafjöldi hbs 253 þús. árið 2025, 259 þús. árið 2030 og 284 þús. árið 2069. Fjöldi einkabíla er kominn yfir 800 á 1000 íbúa, en handhafar ökluskírteina eru um 71%. Samkvæmt því verður mesti bílafjöldi í umferð á hbs 179 þús. árið 2025, 184 þús. árið 2030 og 202 þús. árið 2069. Þessar tölur segja að fyrirsjáanleg aukning í bílaumferð á hbs er vel viðráðanleg².

2.3 Umferðatafir

Umferðatafir voru litlar fram undir 2010 en hafa aukist upp frá því. Alþjóðleg fyrirtæki með séraðgang að GPS netinu geta mælt umferðatafir með rakningu en mælingar þeirra virðast ekki í almennri notkun hér á landi. Örfáar tilraunir hafa verið gerðar til að meta tafakostnað með því að gefa töfunum verðmæti í kr/klst, hliðstætt við tímakaup og þar sjást tölur frá 4000 kr/klst. og yfir 10.000, en rannsóknir skortir enn sem komið er¹.

2.4 Bygðapróun

Í upphafi þróaðist byggð meðfram austur/vestur ásnum sem markast af Vesturlandsvegi, Miklubraut og Hringbraut. Með samkomulagi Ríkisins og verkalýðsfélaganna 1964 hófst bygging íbúðarhúsnæðis í Breiðholti. Framhald þeirrar þróunar er sú byggð sem er enn í þróun meðfram norður/suður ásnum. Á síðustu árum hefur Rvk lagt aðaláherslu á að þetta byggð meðfram gamla austur/vestur ásnum en uppbygging hinna sveitarfélagana á hbs hefur yfirgnæft þá viðleitni svo Reykjanesbrautin og framhald hennar er nú meginás byggðapróunar á svæðinu.

3 Almenn umferð

3.1 Þjónandi umferð

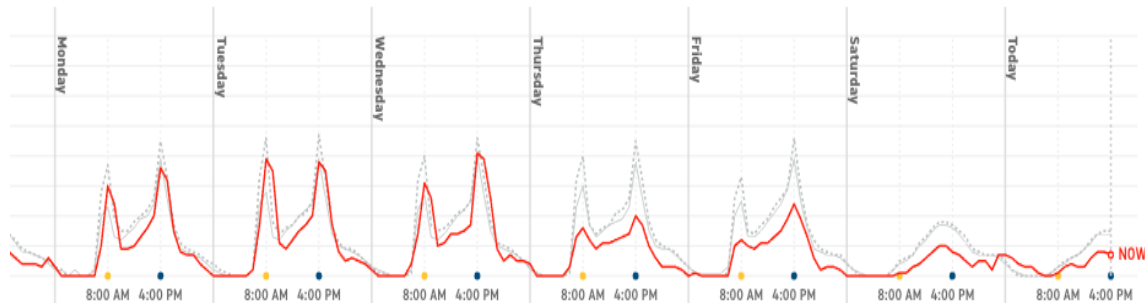
Verksmiðjurekstur og annar framleiðsluiðnaður hefur smám saman horfið af hbs nema ef menn vilja telja byggingariðnaðinn, og vissa hluta af þjónustuiðnaði sem annars staðar er talinn til heildsölu eins og t.d. drykkjavöruframleiðsla, sem framleiðsluiðnað. Umferðin er því að mestu leyti flutningur á litlum förmum af vörum og fólki fyrir þjónustuiðnaðinn. Helsta miðja þessarar starfsemi er Reykjavíkurbílin, en um hana fer nánast allur inn- og útflutningur landsins. Þetta gerir að verkum, að hér er lítil þörf fyrir þungaflutninga eins og þá sem fara

² <https://samgongurfyriralla.com/hvad/>

fram erlendis á vatnaleiðum og með margra kílómetra löngum lestum. Þarf af leiðandi eru slíkr umferðakerfi, sem hin þjónandi umferð gæti notfært sér að einhverju leyti, ekki til hér.

3.2 Umferðarmynstur

Umferðarmynstrið einkennist af hinni þjónandi umferð. Hún er mest þegar fólk er á ferð milli heimilis og vinnustaðar. Sjá myndin hér að neðan

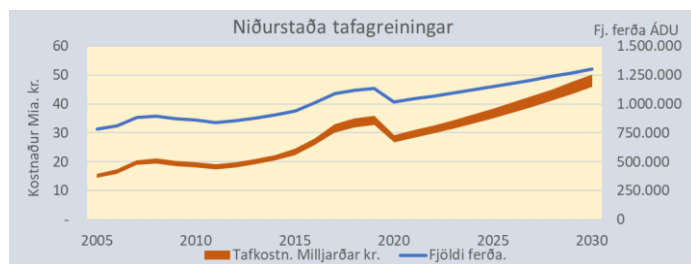


Myndin sýnir umferð í Rvk, þ.e. hlutfallslegan tafatíma sem hefur um 98% fylgni við fjölda bíla¹. Morgun- og eftirmiðdagstopparnir (rauð lína) sjást mjög greinilega, svo og hver munur er á þeim og meðaltölum 2019 (punktalína) og 2020 (heil grá lína). Myndin sýnir vikuna frá 22.3.2021 og áhrifin af hertum sóttvararaðgerðum á miðvikudegi sjást greinilega.

Ef umferðatafir verða mikið verri en myndin sýnir breytist umferðarmynstrið mikið. Breytingin er sú, að topparnir breikka og umferðin stefnir í að vera nálægt hámarks umferðagetu vegarins allan daginn og jafnvel á nóttunni líka. Þetta gerist með þeim hætti, að atvinnubílar reyna að draga sig út úr umferðinni um hádaginn en ferðast þess í stað á nóttunni. Frægt dæmi er U.S. Highway 101 (El Camino) í Kaliforníu. Sá vegur er nánast troðfullur af stórum flutningabílum á nóttunni. Hér er ekki hægt að gera þetta, nema byggingaiðnaður og vörudreifing í Reykjavík fari að starfa á nóttunni.

3.3 Tafakostnaður

Umræðan um Borgarlínu hefur leitt í ljós brýna þörf á auknum rannsóknum til að áætla tafir í umferðinni og kostnað þjóðfélagsins af þeim með vísindalegum aðferðum. Allt bendir til að kostnaðurinn sé vanáætlaður, sem myndi þá þýða



að áætlanir gerðar með samgönguforritum sem notuð eru í dag séu of lágar. Þau eru nú til endurskoðunar hjá V. Myndin hér að ofan¹ gerir ráð fyrir að áætlun á tafatíma frá 2012 sé nokkuð rétt, en áætlun Samtaka iðnaðarins frá 2015 er mun hærri. Samt sem áður er tafakostnaður svo hár að árlegt tap þjóðfélagsins vegna hans stefnir í meira 40 milljarða króna á ári innan fárra ára, sem er óviðunandi niðurstaða. Mælingar í dag sýna hlutfallslegan tafatíma um 20% að meðaltali og að hann fari hratt vaxandi.

4 Almennasamgöngur

4.1 Strætórekstur

Hafinn var rekstur á Strætisvögnum Reykjavíkur í ágúst 1931 en árið 1944 keyptu bæjaryfirvöld í Reykjavík reksturinn. Strætó bs. hóf síðan starfsemi hinn 1. júlí 2001 og tók við verkefnum Strætisvagna Reykjavíkur. Að reka spurvagna eða farþegalestar á hbs hefur

aldrei komið til tals af neinni alvöru, nema í stuttan tíma á árinu 2012. Ráðgjafar Rvk lögðust þá gegn því vegna mikils kostnaðar.

Strætisvagnar eru eðli máls samkvæmt áætlunarbílar. Helsta vandamálið er að þjóna toppnum í myndinni í kafla 3.2 án þess að of langt verði á milli ferða þegar minna er um farþega. Þetta er nánast óleysanlegt eins og taflan frá 2019 hér að neðan ber með sér. Hún sýnir áætlaðann meðalfjölda í hverjum strætó. Í efri töflunni sýnist sætanyting mjög lág, en hún er það besta sem býðst. Í neðri hlutanum er meðalsætanyting niður í 1 - 2 í 46 manna vögnum sem auðvitað er óviðunandi en óhjákvæmileg staða þar sem Strætó bs er jú skuldbundinn til að halda áætlun, og þar með þjónustustiginu, uppi.

Mat á sætanytingu á 12 stærstu leiðunum er viðunandi

Strætóleið nr.	1	6	12	3	4	2	15	5	14	24	11	18
Farþegar 1/3 leið	14	9	13	12	8	12	10	8	9	11	9	9
Ferðir á dag	60	60	38	38	60	36	44	49	39	31	40	31
Farþegar	1600	1000	950	850	850	800	800	755	650	650	650	550

Sætanyting í 16 minnst notuðu strætóleiðum í Rvk

Strætóleið nr.	13	28	21	17	7	16	35	44	43	36	31	23	8	34	33	22
Farþegar 1/3 leið	4	4	5	5	2	3	2	3	2	2	3	5	2	1	1	1
Ferðir á dag	40	31	26	26	32	24	31	24	24	24	20	10	10	10	10	10
Farþegar	300	250	250	250	130	120	115	115	100	100	95	95	45	25	20	10

Annað vandamál er ferðatími. Hér í Rvk er reynt að hafa ekki lengri leið út á næstu srætóstöð en 400 metra. Meðalfjarlægð milli stöðva verður þá 600 - 800 metra. Eftir slíkri leið kemst strætó ekki á meiri hraða en 25 - 30 km/klst sem er 2 - 3 sinnum hægar en hraði bíls á þjóðvegi.

4.2 Gæðastig

MRT kerfi (Mass Rapid Transit system) eru borgarlestar (Metro) á rafmagni. Þær eru almennt taldar vera almannasamgöngur í hærra gæðaflokki en strætó. Menn mæta með aðgöngumiða, lestin rennir að pallinum, tvær dyr opnast inn í hvern vagn, menn geta rúllað farangri sínum á hjólum inn og aðgengi fyrir fatlaða er að sama skapi gott. Svo er hraðinn á Metro mun meiri en hjá Strætó því lengra er á milli stöðva. Strætó aftur á móti hleypir mönnum inn í einfaldri röð, sumir eru lengi að kaupa miða o.s.frv. Þegar margir farþegar eru, eins og getur verið í toppnum á myndinni í kafla 3.2, getur þetta orðið tafsamt og vagninn lent á eftir áætlun. Þetta er helsta vandamálið í fjölmönnum löndum þar sem efni eru ekki til að byggja MRT kerfi.

Strætókerfi BRT (Bus Rapid Transit) reynir að líkja eftir MRT með því að hafa palla í sömu hæð og biðskýli sem fólk kaupir sig inn í. Á myndinni er BRT kerfi í Quito í Ecuador (RÚV-vefur 22.03.2017 - kl. 16:30). Þá er tekin frá braut fyrir vagnana, hún gegnir hlutverki lestarteina. Þar sem umferð (öll umferð, ekki bara bílaumferð) er svo mikil að vagninn getur ekki haldið áætlun, er brautin gerð að sérými fyrir BRT kerfið. Institute for Transportation and Development (ITDP) eru svo alþjóðasamtök sem flokka BRT kerfi í Gold, Silver eða Bronze, allt eftir því hve stór hluti kerfisins er á sérleið. Á fjölmönnum stórum borgarsvæðum er hægt að tvöfalda eða þrefalda afkastagetu strætókerfisins með því að breyta því í BRT. Með því að sleppa stoppistöðvum má auka hraðann. Þessi kerfi hafa verið vinsæl í 3. heiminum, þar sem ekki eru rekstrarforsendur fyrir MRT.



4.3 Borgarlínan

Borgarlínan hefur átt erfiða ævi, ef svo má að orði komast¹. Nafnið gæti verið komið frá lestarumræðunum í kringum 2014, en fengið að halda sér þegar lestarhugmyndirnar lutu í lægra

haldi fyrir kostnaðaráætlunum ráðgjafanna frá því í kringum 2017. Þá var gripið til þess ráðs að búa til gæðameiri almennasamgöngukerfi, eða „tryggja framgöngu borgarlínu sem hágæðakerfis almenningsamgangna“ eins og það heitir í samþykkt Borgarstjórnar Rvk (18.9.2018). Tilgangurinn er geinilega að bjóða uppá eitthvað nýtt og spennandi sem gæti keppt við einkabílinn

Erfitt er að skilja þetta öðruvísi en BRT úr því MRT er ekki í boði. Á eftir fer langt, skrykkjótt og kostnaðarsamt hönnunarferli, sem endar með skýrslunni „Borgarlínan 1. lota forsendur og frumdrög“ í október 2020. Aðalatriði þeirrar skýrslu er tveggja akreina braut úr rauðu asfalti, oftast í miðju vegar. Þetta er BRT brautin eða sérleiðin. Þarna er vikið frá þeirri aðferð sem notuð er á Miklubrautinni, að leggja sérrými fyrir strætó á hægri hlið akbrautar. Skýrslan er virðist skrifuð af tilfinningahita og er orðalag sem þetta algengt: „*Borgarlínan verður hryggjarstykki hágæða almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Með einkennandi stöðvum, vögnum og upplýsingakortum myndast þekkt vörumerki sem verður órjúfanlegur hluti af sérkennum höfuðborgarsvæðisins.*“ Svo hástemmdar lýsingar þekkjast varla í tæknilegum skýrslum, en eru algengar í predikunum og siðferðisboðskap.

Missagnir eru fleiri en upp verður talið. Því er t.d. haldið fram að íbúar hbs verði 300.000 árið 2040, sem er verulegt ofmat. Þá er sagt að „brautarpallurinn verður í sömu hæð og gólf vagnsins en að auki verður vagninn sjálfur þrepalaus“. Þessi lýsing er ekki í samræmi við annað sem stendur í skýrslunni. Í skýrslunni eru myndir af bláum strætisvögnum en þær myndir ganga sem dæmi ekki upp miðað við gólf vagnsins og stöðvarpallsins í sömu hæð. Einnig stendur að gömlu vagnarnir eigi að vera „fyrst um sinn“ og ljóst er að biðstöðvarnar eiga ekki að vera lokuð skýli heldur svipaðar þeim sem fyrir eru.

Þá er áætlað að stækka strætókerfið á sama hátt og það sem fyrir er, með 600 - 800 m á milli stöðva og óbreyttan ferðahraða. Þar með rennur Borgarlínan saman við gamla strætó sem stækkun á því kerfi, en nú sem stofnlínur í strætókerfinu. Á ferðahraða Strætó, sem er 25 - 30 km/kl, er samkeppnisaðstaða Borgarlínunnar við einkabílinn að engu orðin.

Töluvert bendir til að upphaflega hafi Borgarlínan átt að vera eins konar aðalsmerki eða „brand“ fyrir byggingalóðir á þéttingasvæðum í Rvk, eitthvað sem hækkaði markaðsverð þeirra lóða sem Borgarlínan fór framhjá. Afleiðingin af þessu er t.d. sú að línan er ekki lögð eftir Vesturlandsveginum heldur gegnum Keldnalandið sem rýrir gildi hennar töluvert sem samgönguæð fyrir Norðausturhverfi Rvk og Mosfellsbæ.

Hugsanlega hefur þetta tafið Borgarlínuna umfram það sem annars hefði verið. En ljóst er að þessi áform hafa verið of lengi í mótun og útkoman er of dýr í framkvæmd. Þar munar mest um rauða miðjudregilinn sem mun kosta fyrir allt kerfið um 40 milljarða króna hið minnsta. Ef sú stefna sem hefur nú orðið ofan á hefði verið tekin strax upp, að endurbæta og stækka strætókerfið og leggja sérrýmið hægra megin akbrautar, væri Borgarlínan líklega fyrir löngu orðin að veruleika. Sú lausn tekur ekki nema 2 -3 ár í framkvæmd og er margfalt ódýrari. Þessi lausn hefur verið nefnd BRT-lite og er nákvæmlega jafn góð og hin. Reyndin er hins vegar sú að þessi borgarlínuáform hafa tekið 10 ár og á þeim tíma hefur lítið sem ekkert verið aðhafst.

5 Verkefni framundan

5.1 Samgöngusáttmálinn

Samgöngusáttmáli¹ ríkisins og sveitarfélaga á hbs veitir 120 milljörðum króna til samgönguannvirkja á hbs á næstu árum. Spurningin er hvernig má nýta þetta mikla fjármagn sem best.

Samkvæmt sáttmálanum eiga um 80 % af fjármagninu að fara til Borgarlínu og í vegstokka. Það er ekki besta lausnin og útlitið er því ekki gott.



Eins og sést á myndinni í kafla 3.3 þá verður árlegur kostnaður vegna umferðartafa 40 - 45 milljarðar á ári. Þetta er svo há upphæð að hún étur upp samgöngusáttmálann ef ekkert verður að gert. Því þarf að setja tafaminnkandi samgönguframkvæmdir í algeran forgang. Þetta eru fyrst og fremst framkvæmdir sem miða að því að leggja niður ljósastýringar. Þessi umferðarljós sjást á myndinni, og menn munu kannast við að við þau verður umferðin fyrir mestum töfum. Leiðin til að losna við þau er að byggja mislæg gatnamót eins og skipulagið frá 1965 gerði ráð fyrir.

5.2 Almannasamgöngur

Ósagt skal látið hvort núverandi Borgarlína sé hluti af bestu lausninni til að bæta almannasamgöngur á hbs, jafnvel þó að rauða dreglinum verði sleppt með 40 - 80 milljarða króna sparnaði. Til þess er undirbúningur verkefnisins ekki nægilega langt kominn, einkum hvað varðar samanburð við aðra möguleika. Borgarlínan er í raun ekkert annað en ein stök tillaga að stærra strætókerfi, nema litið sé til þess tilfelli að umferðartafir og tafakostnaður sé svo hár að hann er algerlega farinn úr böndunum. Í því tilfelli má vera, að strætó sé eitthvað örlítið betur settur með sérrýmið í miðjunni heldur en hægra megin. Þetta er fullyrt, en fyrir þeirri fullyrðingu eru engin sannfærandi rök og eftir stendur að rauði dregillinn tefur aðra umferð.

BRT-lite lausnin er nákvæmlega sama lausn og Borgarlínan, með sömu vögnum, sömu ferðatíðni og sömu biðstöðvum. M. ö. o. nákvæmlega sama samgöngukerfið að því undanskildu að BRT-lite sparar 40 milljarða króna sem nýta má til að byggja mislæg gatnamót. Sumir halda því fram að þau eigi ekki að byggja af því þau séu svo ljót. Ekki getur talist málefnalegt að halda slíku fram. Mislæg gatnamót þurfa ekki að vera ljót, enda má hanna þau með ýmsu móti.

Verði ekki ráðist í að reisa mislæg gatnamót á tafaköflum er stutt í að kostnaðurinn sem hlýst af því að vera án þeirra nemi einni Borgarlínu á ári. Mislægu gatnamótin eru m. ö. o. nauðsynlegir innviðir sem þjóðin þarf að borga dýru verði að vera án.

Að byggja rauðan dregil fyrir strætó í stað mislægra gatnamóta sem þjóna allri umferð er fráleitt. Í framtíðinni mun koma til umræðu að gera hraðlínur sem keppt geta við einkabílinn. Miðlægi rauði dregillinn mun gera það ómögulegt, þar sem framúrakstur verður of hættulegur. Forsenda hraðvagna er að þeir geti tekið fram úr vögnum á almennri áætlun, nokkuð sem strætisvagnar gera léttilega innan um aðra umferð. Rauði dregillinn verður fyrir vikið offjárfesting sem skilur Strætó bs eftir í vonlausri stöðu.

Sem stendur leigir Strætó bs olíuvagna sem eyða 45 ltr/100km og hefur bæjarsamlagið ekki fjárman til annars. Reksturinn þarf 300.000.000 króna til að borga yfirdráttarlán sem kostar 3.000.000 króna á mánuði og 500.000.000 krónur í viðbót til að koma rekstrinum í viðunandi horf að öðru leyti, svo að hefja megi kaup á minni og hagkvæmari rafmagnsvögnum. Bláu 24 metra löngu vagnarnir í frumdragaskýrslunni eru hreinræktað bull. Engin annar en strætó gæti notað þá og þyrfti bæjarsamlagið að eiga yfir 200 vagna fyrir um 20- 40 milljarða króna. Sú mynd sem dregin er upp í frumdragaskýrslunni innifelur um 250 milljarða fjárhagslega áhættu þegar allt er talið, rauði dregillinn, nýir 24 metra vagnar og núvirði taps. Þá bætist við u.þ.b. ein borgarlína á ári vegna aukins kostnaðar í umferðatöfum. Bara 1. lotan rýrir flutningsgetu A-V þjóðvegakerfis hbs um 10 - 15 % sem þýðir 30 % meiri tafakostnað á þeirri leið. Það gæti numið 6 milljörðum króna á ári.