Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
nefndasvid@althingi.is

Frumvarp til laga um skipulags- og mannvirkjamál á Reykjavíkurflugvelli

361. mál 2015

Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

11. maí 2015

SAMANTEKT

Yfirtaka ríkisstjórnar Ólafs Thors á landi Reykvíkinga í Vatnsmýri undir flugvöll 6. júlí 1946 var geðþóttaákvörðun í krafti misbeitingar mikils misvægis atkvæða. Hún var með öllu óréttmæt og án nokkurrar réttarfarslegrar stoðar. Hún var m.a. brot á lögum um sveitarstjórnir og skipulagsmál og braut í bága við stjórnarskrá hins unga lýðveldis. Hún var gerð í mikilli andstöðu við vilja Reykvíkinga og gegn eindregnum hagsmunum þeirra og annarra landsmanna, eins og síðar kom í ljós.

Með misbeitingu sama illa fengna valdsins hefur ríkið nú viðhaldið flugstarfsemi í Vatnsmýri í 70 ár til mikils og sívaxandi tjóns fyrir borgarbúa og aðra landsmenn. Höfuðborgin er nú amk. tvö- til þrefalt víðáttumeiri en hún hefði ella orðið án flugvallar í Vatnsmýri og þéttleiki byggðar er kominn niður fyrir sjálfbær mörk með um 14 íbúa á hvern hektara. Kerfi nærþjónustu og almannasamgangna eru löngu hrunin og einkabíllin er eini nothæfi samgöngumáti langflestra íbúa á höfuðborgarsvæðinu.

Hagkerfi höfuðborgarinnar, sem er langstærsti einstaki hluti íslensks hagkerfis, er mjög óskilvirkt. Það er því, ásamt langvarandi afleitri meðferð Alþingis á fjármunum íslensks samfélags, ein helsta orsök þess að laun og önnur lífskjör Íslendinga eru mun lakari en þau hefðu ella orðið með þéttri og öflugri höfuðborg án orsakavaldsins, flugvallarins í Vatnsmýri.

Frumvarp Höskuldar Þórhallssonar þingmanns Akureyrar og félaga hans í Framsóknarflokki til laga um skipulags- og mannvirkjamál á Reykjavíkurflugvelli er líkt og tekið beint úr leikhúsi fáránleikans. Það sýnir ótrúlega blygðunarlausa fyrirlitningu frumvarpsflytjenda á höfuðborgarbúum og samfélagi þeirra og á víðtækum almannahag Íslendinga. Frumvarpið fer m.a. með grófum hætti á svig við ákvæði stjórnarskrár, skipulagslaga og sveitarstjórnarlaga.

Vitað er að flutningsmenn þessa frumvarps og aðrir þingmenn hafa á undanförnum árum haft næg tækifæri til að kynna sér óhrekjanleg gögn á við þau, sem fylgja þessari umsögn Samtaka um betri byggð (BB), sem sýna m.a. fram á skaðleg áhrif af flugstarfsemi í Vatnsmýri fyrir höfuðborgarbúa og aðra landsmenn. Áleitnar spurningar vakna varðandi forsendur og markmið flutningsmanna. Varðar þá t.d. ekkert um um þjóðarhag?

FYRIRVARI

BB telja að frumvarp það, sem hér um ræðir sé of fjarstæðukennt til að unnt sé að fjalla um það með hefðbundnum hætti og að það sé ótækt með tilliti til þjóðarhags, stjórnarskrár lýðveldisins og skráðra og óskráðra laga og reglna varðandi mannréttindi, lýðheilsu, skilvirkni, sjálfstæði sveitarfélaga og víðtæka almannahagsmuni.

Umsögn BB hvílir annars vegar á þeim ætlaða (og órökstudda) tilgangi flutningsmanns að halda flugvelli í Vatnsmýri hvað sem það kann að kosta og hins vegar á raunverulegum og rekjanlegum hagsmunum 210.000 borgarbúa og annara landsmanna af því að losna við flugvöll úr Vatnsmýri.

UMGJÖRÐ

Í ársbyrjun 2014 voru landsmenn um 327 þúsund. Þar af voru Reykvíkingar 121 þúsund (37%), íbúar SV kjördæmis 88 þúsund (27%), aðrir íbúar á áhrifasvæði höfuðborgarsvæðisins í minna en 1 klst. akstursfjarlægð 52 þúsund (16%), íbúar á áhrifasvæði innanlandsflugs 41 þúsund (12,5%) og íbúar utan beggja áhrifasvæða 25 þúsund (7,5%).

Höfuðborgarsvæðið þar sem búa um 64% landsmanna er langstærsti einstaki hluti íslensks samfélags og hagkerfis. Byggð þar er amk. tvö- til þrefalt víðáttumeiri en hún hefði ella orðið án flugvallar í Vatnsmýri. Óskilvirkni hennar hefur neikvæð áhrif á þjóðarhag og dregur verulega úr launum og öðrum lífsgæðum landsmanna.

Herflugvöllurinn, sem festur var í sessi í Vatnsmýri með einhliða og ólögmætri ákvörðun Alþingis og ríkisstjórnar Íslands þann 6. júlí 1946 á nákvæmlega þeim stað þar sem ella hefði risið miðborg ungrar og ört vaxandi höfuðborgar, hefur á 70 árum leitt yfir höfuðborgarsamfélagið stjórnlausa útþenslu byggðar og meiri hörmungar en orð fá lýst, til ómælds tjóns fyrir alla landsmenn.

Brottflutningur flugvallar úr Vatnsmýri, bygging nýrrar miðborgar þar og þétting byggðar á höfuðborgarsvæðinu eru án efa mikilvægustu verkefni íslensks samfélags á fyrri hluta 21. aldar. Til þess að bæta upp að hluta tjón liðinna áratuga þarf að stöðva nú þegar stjórnlausa útþenslu byggðar og byggja borgina þess í stað inn á við á næstu árum og áratugum. Þannig næst gríðarlegur ábati fyrir borgarbúa og aðra landsmenn.

FRUMVARPSTILLAGAN

Með tillögu sinni líta flutningsmenn fram hjá veigamiklum grundvallaratriðum. Samtök um betri byggð (BB) benda ma á eftirfarandi.:

1. Reykjavík var óumdeildur höfuðstaður Íslands frá byrjun 19. aldar.

2. Reykjavíkurbær fékk yfirráð yfir Vatnsmýrarsvæðinu úr jörðunum Þóroddsstöðum, Nauthóli og Skildinganesi þann 1. janúar 1932 til þess eins að unnt væri að stækka byggð ört vaxandi höfuðborgar.

3. Í seinni heimsstyrjöldinni byggðu Bretar herflugvöll í Vatnsmýri (1941) vegna óviðráðanlegra ytri aðstæðna („force majeure“).

4. 1946 lagði Jónas Jónsson frá Hriflu fram þingsályktunartillögu á Alþingi um að herflugvöllurinn í Vatnsmýri yrði rifinn því Reykjavík þyrfti gott byggingarland undir ört stækkandi borgarbyggð.

5. Þann 06.07.1946 afhenti breska herstjórnin Íslendingum herflugvöllinn til yfirráða.

6. Ólafur Thors forsætisráðherra tók við afsali Breta en skilaði því ekki til Reykvíkinga, réttmætra eigenda landsins og rétthafa varðandi alla ráðstöfun þess. Ríkisstjórn hans gerði herflugvöllinn þess í stað samstundis að borgaralegum flugvelli undir stjórn flugmálayfirvalda ríkisins.

7. Þar með var framið langalvarlegasta og afdrifaríkasta brot ríkisvaldsins fyrr og síðar gegn íslensku sveitarfélagi og íbúum þess. Yfirtaka ríkisins á landinu í Vatnsmýri undir áframhaldandi flugstarfsemi var án nokkurrar réttarfarslegrar stoðar, án þarfagreiningar, án endurgjalds, án bóta, án lóðarleigu, án samræðu við réttmætan eiganda landsins.

8. Yfirtakan fór fram í skugga mikils misvægis atkvæða á Alþingi gegn öflugum mótmælum Reykvíkinga. Í 70 ár hefur herflugvellinum verið haldið í Vatnsmýri með misbeitingu sama illa fengna valds atkvæðamisvægisins til ólýsanlegs tjóns fyrir Reykvíkinga og aðra landsmenn.

9. Flugrekstur í Vatnsmýri í 70 ár hefur valdið stjórnlausri útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu. Byggð þar á árinu 2015 er amk. tvö- til þrefalt víðáttumeiri en hú hefði ella orði án flugstarfsemi í Vatnsmýri. 1946 bjuggu amk. 150 íbúar á hverjum hektara en nú aðeins 14. Neikvæð áhrif af splundrun byggðarinnar birtast á öllum sviðum mannlífs í borginni, m.a. á sviði heilbrigðis, öryggis og efnahags.

10. Óskilvirknin dregur úr launum og öðrum lífsgæðum íbúanna og hefur neikvæð áhrif á þjóðarhag.

11. 2001 ákváðu Reykvíkingar í almennri kosningu að Vatnsmýrarflugvöllur færi fyrir árslok 2016.

12. Skv. Aðalskipulagi Reykjavíkur til 2030 fer Vatnsmýrarflugvöllur eigi síðar en 2024

13. Skv. samkomulagi ríkis og borgar frá 25.10.2013 er flugstarfsemi í Vatnsmýri framlengd til 2022 (rekstur NS-brautar). Vatnsmýrarflugvöllur fer eigi síðar en 2024.

14. Skv. öðru samkomulagi ríkis og borgar frá sama tíma (25.10.2013) er NA/SV-braut lögð niður, mörkum flugvallargirðingar við Skildinganes breytt lítillega og gerðar ráðstafanir við báða enda AV-brautar.

15. Innanlandsflug er ekki hluti af almannasamgöngum. Allt að 95% landsmanna nota það aldrei.

16. Innanlandsflug er mjög niðurgreitt, m.a. um 5.500kr. á hvern flugfarmiða vegna reksturs flugvalla og 19.500kr á hvern flugfarmiða vegna ógreiddrar lóðarleigu í Vatnsmýri.

17. Innanlandsflug hefur dregist saman undanfarin ár, m.a. um 10% að meðaltali árlega frá 2010.

18. 1963 mat flugvallafræðingurinn B. M. Hellman Vatnsmýri lakastan af 4 flugvallarvalkostum (sbr. skýrslu á skjalasafni ISAVIA ohf / Flugmálastjórnar)

19. Um 1964 komst flugvallafræðingurinn J.C. Buckley að sambærilegri niðurstöðu (sbr. skýrslu á skjalasafni ISAVIA ohf / Flugmálastjórnar)

20. 2007 komst ráðgjafafyrirtækið ParX að því í úttekt fyrir Sturlu Böðvarsson þáv. samgönguráðherra að Hólmsheiði og Keflavík væru þjóðhagslega hagkvæmustu kostir fyrir flugvöll, Vatnsmýri lakastur. http://www.innanrikisraduneyti.is/media/rvkflugvollur-skyrslur/Flugvollur_uttekt.pdf

21. 2014 komst ráðgjafafyrirtækið Capacent að því að Keflavík og Hólmsheiði væru þjóðhagslega hagkvæmustu kostir fyrir flugvöll, Vatnsmýri lakastur (sbr. vef Reykjavíkurborgar, AR 2010-2030)

22. Ólíklegt er að innanlandsflug eigi sér framtíð nema í nánum tengslum við millilandaflug. Þannig kæmust erlendir ferðamenn fyrirhafnarlítið beint út á land og landsbyggðarmenn milliliðalaust til áfangastaða erlendis.

23. Röng er sú fullyrðing að flugvöllur í Vatnsmýri sé varaflugvöllur í millilandaflugi fyrir Keflavíkurflugvöll (fjarl. 45 km.). Hið rétta er að skv. reglum Alþjóða flugmálastofnunarinnar (ICAO REGULATION: Alternate Minima and Fuel Policy) þarf varaflugvöllur að vera í meira en 100 sjómílna (185,2 km.) fjarlægð í beinni loftlínu frá áfangaflugvelli til að draga úr líkum á sömu veðurskilyðum. Flugveður í Reykjavík er eins og eða lakara en í Keflavík í 97,5% tilvika.

24. Röng er sú fullyrðing að flugrekandi (flugstjóri) geti sparað eldsneytisflutning yfir hafið með því að velja varaflugvöll sem næst áfangaflugvelli og fjölgað í staðinn farþegum. Hið rétta er að flugstjórnaryfirvöld á brottflugsflugvöllum (t.d. í Denver, München eða London) veita ekki brottflugsheimild mema flugstjóri hafi sýnt fram á að um borð séu nægilegar lágmarksbirgðir eldsneytis (t.d. skv. heimild SKYbrary: „Clause 5.2.8 of FOM Chapter 3“;, Alternate Minima and Fuel Policy“; „Contingency Fuel“, „Alternate Fuel“, „Holding Fuel“, „Extra Fuel“, „Final Reserve Fuel“ o.s.fr.v.), sem nægja að jafnaði til nokkurra klukkustunda flugs frá áfangastað.

25. **Venjulegt sjúkraflug** er ekki til sem sjálfstæður sjúkraflutningur. Sjúkraflutningur, þar sem **venjulegt sjúkraflug** kemur við sögu, er að jafnaði fjórþættur: A flutningur að ökutæki, B akstur að flugvelli 1, C flug, D akstur af flugvelli 2 að sjúkrahúsi (LSH).

26. Batahorfur bráðveikra og stórslasaðra ráðast mun frekar á fyrstu mínútum sjúkraflutnings í þætti A en á síðustu mínútunum í þætti D, þar sem sjúklingurinn nýtur auk þess bestu hugsanlegrar ummönnunar og tækni. Meginatriði er því að bráðveikum og alvarlega slösuðum sé komið í stöðugt ástand sem fyrst og áður en lagt er upp í óvissuferð í **venjulegu sjúkraflugi** svo flutningstími hafi ekki áhrif á batahorfur.

27. BB benda á að Vatnsmýri er langbesta bygginarsvæði höfuðborgarinnar fyrir umfangsmikla miðlæga byggð m.a. vegna víðáttu sinnar, stöðu svæðisins í borginni, flatlendis, skjóls fyrir norðlægum vindum og ekki síst vegna fjarlægðar frá eldri byggð. Á engum öðrum stað er hægt að reisa nýtt og heilstætt miðborgarhverfi, sem bíður upp á ótal tækifæri, áður óþekkt samlegðaráhrif og lausnir margra gamalla vandamála:

1. Mikil og markviss uppbygging á skömmum tíma stöðvar stjórnlausa útþenslu
2. Akstur dregst saman og kostnaður heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga minnkar
3. Þétt og blönduð miðborgarbyggð skapar á ný skilyrði fyrir öflugar almannasamgöngur
4. Mun fleiri geta nýtt sér að ganga og hjóla
5. Skilyrði skapast fyrir öfluga nærþjónustu af margvíslegu tagi
6. Hnattræn losun CO^2 og staðbundin mengun minnka, heilsufar batnar
7. Samlegðaráhrif verða á milli eldri og nýrra mennta- og hátæknistofnana á svæðinu
8. Borgarbúum gefst loks sá valkostur að búa í fjölbreytilegu miðborgarumhverfi
9. Uppbyggingarþrýstingur í gamla miðbænum hverfur
10. Uppbyggingarmöguleikar styrkja höfuðborgina inn á við, innan lands og á alþjóðavísu

Allar tillögur og sjónarmið Samtaka um betri byggð í skipulags- og samfélagsmálum höfuðborgarinnar miðast við víðtækustu almannahagsmuni og þjóðhagslega arðsemi hverju sinni með hámarksábata, skilvirkni, mannvæna og menningarlaga nálgun að leiðarljósi og með fullu gegnsæi og rekjanleika í öflun upplýsinga og mótun lausna. Samtökin reyna alltaf að varpa ljósi á heildarmyndir og samhengi, orsakir, afleiðingar og valkosti.

BB telja mjög líklegt að flutningsmanni og meðflutningsmönnum hans séu ofangreindar staðreyndir vel kunnar enda hafa þeir í störfum sínum á Alþingi frá 2007 haft næg tækifæri og tilefni til að kynna sér viðeigandi gögn.

BB telja fremur líklegt að flutningsmanni sé einnig ljós sá möguleiki að Reykvíkingar kunni að krefjast skaðabóta fyrir ólýsanlegt tjón borgarsamfélagsins af flugstarfsemi sl. 70 ára í Vatnsmýri og lóðarleigu fyrir verðmætt byggingarland þeirra, sem bundið er undir flugbrautunum.

BB telja sömuleiðis að flutningsmanni eigi að vera ljóst að Reykvíkingar muni líklega krefjast milljarða króna í skaðabætur ef svo ólíklega færi að Alþingi samþykkti þetta fráleita lagafrumvarp.

BB benda á að tilgangur flutningsmanns er óljós. Hvorki kemur fram í frumvarpstextanum og athugasemdum með honum né í greinargerð með frumvarpinu nein tilraun af hans hálfu til að færa fram málefnaleg rök fyrir þörf á flugvelli í Vatnsmýri eða þörf á að festa þann, sem þar er, með þeim hætti, sem frumvarpið gerir ráð fyrir. Engin tilvísun er heldur í aðra þarfagreiningu.

BB telja mögulegt að tilgangur flutningsmanns eigi sér etv. rætur í persónulegri þörf landsbyggðarþingmanns að komast með þægilegum hætti á milli heimabæjar og Alþingishúss.

Misvægi atkvæða er alvarlegur kerfisgalli, sem hefur t.d. haft neikvæð áhrif á umræðusiðferði, stjórnmálasamræðu, stefnu landsmálaflokka, áætlanir, ákvarðanir, meðferð opinbers fjár og störf Alþingis áratugum saman, jafnvel í meira en heila öld. Það virðist einnig geta slævt dómgreind hinna mætustu ráðamanna sbr. þetta umrædda lagafrumvarp. Eða eins og þáverandi samgönguráðherra Sturla Böðvarsson sagði árið 1999: „Ef flugvöllurinn fer úr Vatnsmýri verður höfuðborgin of góð ... og þá eykst fólksflóttinn af landsbyggðinni ...“

Reykjavík, 11. maí 2015
Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð

A. Fylgigögn:

0-Varaflugvellir-svar Samgöngustofu 19.02.2014
1-Opinber úttekt-okt2013- á störfum flugmálayfirvalda
2-UMSÖGN BB-7-AR 2010-2030
3-Umsögn BB um samgönguáætlun 2011-2015 2022
4-Miðst. innanl.flugs - UMSÖGN BB
5-Vatnsmýri - lögfræðileg úttekt
6-ISAVIA ohf - 26.04.2013
7-HAFNARSTARFSEMI Í REYKJAVÍK (1)
8-ALMANNAVARNIR Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU – C
9-SJÚKRAFLUTNINGAR 2014

B. Skýringar:

10-GÖNGUFJARLÆGÐ-Default-000
11-íbúar á hektara-Default-000

12-Manhattan-Reykjavík-Default-000
13-París-Reykjavík-Default-000
14-stjórnlaus útþensla-2-Default-000
15-þéttleiki-eldsneytisnotkun-Default-000

C. Heimildir:

Emergency Medicine Journal http://emj.bmj.com/content/by/year
Howard Frumkin o.fl. (júlí 2004) Urban Sprawl and Public Health
http://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/su5502a12.htm
Joan Fitzgerald (Mar 18, 2010) **Emerald Cities**: Urban Sustainability and Economic Development
Journal of Urban Economics
Michael Pacione Urban Geography 3rd ed. 2009
Newman og Kenworthy (1999) Cities and Sustainability
Samtök um betri byggð (2000) Nesið, þróun til vesturs
Sustainability and Cities – Overcoming Automobile Dependence
Trausti Valsson (2002) Skipulag byggðar á Íslandi
Urban Planning and Public health at CDC
Urban Task Force (1999), Sir R. Rogers Towards an Urban Renaissance

Opinber úttekt á störfum flugmálayfirvalda

Forseti Alþingis Einar K. Guðfinnsson
Forsætisnefnd Alþingis

0.0 INNGANGUR

Samtök um betri byggð (BB) óska þess að Alþingi láti nú þegar fara fram opinbera rannsókn á störfum flugmálayfirvalda (sjá: 1.0 UMGJÖRÐ) og á afleiðingum af starfsháttum þeirra (jafnt aðgerðum og aðgerðarleysi) á þróun byggðar og borgarsamfélags á höfuðborgarsvæðinu og á hagvöxt og verðmætasköpun íslensks samfélags frá lokum síðari heimsstyrjaldar.

Samtökin telja að til greina komi sérstök rannsókarnefnd Alþingis, Ríkisendurskoðandi eða Umboðsmaður Alþingis.

Frá stríðslokum hafa flugmálayfirvöld á Íslandi vanrækt að hafa frumkvæði og forgöngu um að bæta framtíðarstöðu flugmála á SV horni landsins í sátt við höfuðborgarbúa og til hagsbóta fyrir atvinnulíf, flugfarþega, flugrekendur og samfélagið allt.

Þvert á móti hafa þessi flugmálayfirvöld beitt svokallaðri „sérþekkingu“ á flugmálum og flugvallarmálum til þess eins að festa flugstarfsemi í Vatnsmýri í sessi og til þess að ryðja um leið úr vegi faglegum tillögum annara aðila um ný flugvallarstæði í þessum landshluta, nú síðast tillögu frá árinu 2005 um flugvöll á Hólmsheiði.

Yfirvöld flugmála hafa áratugum saman brugðist skyldu sinni og hlutverki og skilið eftir faglegt tómarúm. Á sama tíma hafa þau misbeitt illa fengnu valdi misvægis atkvæða og gengið fram af mikilli hörku gegn almannahag. Þau hafa valdið óbætanlegu samfélagstjóni.

Langstærsti hluti íslensks hagkerfis er höfuðborgarsamfélagið með 208.210 íbúa (3. ársfj. 2013) eða um 64% landsmanna. Byggð þar er amk. tvöfalt víðáttumeiri en hún hefði orðið ef flugvöllur hefði ekki verið festur í sessi í Vatnsmýri 6. júlí 1946, nákvæmlega á þeim stað þar sem ella hefði risið glæsileg miðborg.

Óskilvirkni höfuðborgarsvæðisins er gríðarleg og bitnar hún með fullum þunga á öllu mannlífi. Uppsafnað tjón sl. 67 ára nemur án nokkurs vafa þúsundum milljarða kr. og varanlegra neikvæðra áhrifa gætir í þjóðarhag.

Kerfisbundin ill meðferð almannafjár í fjárlaganefnd og í samgöngunefnd Alþingis áratugum saman (kjördæmapot) og óskilvirkni höfuðborgarinnar af völdum flugvallar í Vatnsmýri (vegna stefnu og

starfshátta sömu þingnefnda) mynda til samans risavaxið efnahags- og lífsgæðasvarthol, sem sogar til sín vænan skerf af striti þjóðarinnar og skerðir lífskjör hennar verulega.

Helsta sóknarfæri Íslendinga á 21. öld er að stöðva stjórnlausa útþenslu höfuðborgarinnar og byggja hana inn á við. Það verður einungis gert með því að reisa sem fyrst þétta og blandaða miðborg í stað flugvallar í Vatnsmýri.

1.0 UMGJÖRÐ

1.1 Rannsökuð verði umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis (áður samgöngunefnd), m.a. skipun þingmanna í nefndina og störf hennar. Rannsakaðar verði forsendur nefndarinnar, viðmið, áætlanir og ráðstöfun fjár með sérstöku tilliti til stöðu og hagsmuna samfélagsins á höfuborgarsvæðinu.

1.2 Rannsökuð verði önnur flugmálayfirvöld þ.e.s. ráðherra og ráðuneyti samgöngumála, Samgöngustofa (áður Flugmálastjórn Íslands) og Isavia ohf (áður Flugstoðir ohf); m.a. fagleg og fræðileg nálgun þeirra varðandi flug- og flugvallarmál á SV-landi og vísindalegt sjálfstæði þeirra gagnvart þrýstingi frá landsmálaöflum á Alþingi.

1.3 Rannsökuð verði fjárlaganefnd Alþingis (fjárveitinganefnd til 1991), m.a. skipun þingmanna í nefndina og störf hennar. Rannsakaðar verði forsendur hennar, viðmið, ákvarðanir og ráðstöfun fjár með sérstöku tilliti til stöðu og hagsmuna samfélagsins á höfuborgarsvæðinu.

1.4 Rannsökuð verði aðkoma landsmálaflokka („fjórflokksins“) á Alþingi og í sveitarstjórnum á landsbyggð og á höfuborgarsvæði að stefnumótun og ákvörðunum um flugmál á SV-horninu. Rannsökuð verði m.a. áhrif af misvægi atkvæða á val fulltrúa á landsfundi landsmálaflokka og áhrif landsfunda þeirra á flugmálastefnu og samfélag á höfuðborgarsvæðinu.

2.0 ÁHERSLUR

Á meðal þess, sem lögð er áhersla á að rannsakað verði eru aðdragandi, stjórnmálalegar og réttarfarslegar forsendur og samfélagsleg og efnahagsleg áhrif og afleiðingar í tengslum við eftirfarandi atriði:

01. Þann 6. júlí 1946 gerði ríkisstjórn Íslands (ráðuneyti Ólafs Thors 1944-1947) herflugvöllinn í Vatnsmýri að borgaralegum flugvelli gegn hagsmunum og vilja Reykvíkinga. Yfirtaka ríkisins á landi Reykjvíkinga í Vatnsmýri þennan dag byggðist á pólitískum geðþótta. Hún átti sér hvorki stoð í lögum og rétti né hvíldi hún á rökstuddri þarfagreiningu.

> *Þannig glötuðu Reykvíkingar yfirráðum yfir kjörlendi sínu í Vatnsmýri, allri lofthelgi yfir nesinu vestan Elliðaáa og þar með raunverulegum áhrifum á þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu allt til þessa dags*

02. Árið 1946 var lögð fram á Alþingi þingsályktunartillaga þess efnis að herflugvöllurinn í Vatnsmýri yrði rifinn og að herflugvöllur á Miðnesheiði yrði miðstöð íslenskra flugmála.

> *Aðalflutningsmaður þingsályktunartillögunnar var Jónas Jónsson þingmaður Framsóknarflokksins. Í greinargerð með tillögunni er stuðst við sömu meginrök og andstæðingar Vatnsmýrarflugvallar beita í dag: Vaxandi höfuðborg þarf á þessu dýrmæta landi að halda til að ná að þróast og dafna*

03. Árið 1999 lét þáverandi samgönguráðherra Sturla Böðvarsson þau orð falla á fundi með stjórn Samtaka um betri byggð (BB) að færi flugvöllur úr Vatnsmýri yrði höfuðborgin of góð og þá ykist fólksflóttinn af landsbyggðinni enn til muna.

Þessi ummæli þáverandi samgönguráðherra skýra orð og athafnir flugvallarsinna æ síðan og sýna að tilgangur þeirra er fyrst og fremst að hindra að borgarsamfélagið þróist og dafni

04. Í aðdraganda almennrar atkvæðagreiðslu í mars 2001 meðal kjósenda í Reykjavík beitti samgönguráðherra (Sturla Böðvarsson) fjármunum ríkisins í baráttu gegn flutningi flugvallar úr Vatnsmýri og þar með gegn helstu hagsmunum höfuðborgarbúa, 64% þjóðarinnar.

Þáverandi stjórnarformaður Landssíma Íslands leiddi kosningabaráttu samgönguráðherra, Flugmálastjórn Íslands réð blaðafulltrúa, lét gera áróðursefni og setti upp sýningu í Ráðhúsi Reykjavíkur

05. Í almennri atkvæðagreiðslu í mars 2001 samþykktu Reykvíkingar brottflutning flugsins úr Vatnsmýri fyrir árslok 2016. Þátttaka var 37,2% þó Sjálfstæðisflokkurinn hvetti stuðningsfólk sitt til að sniðganga kosninguna.

Til samanburðar var þáttaka í stjórnlagaþingskosningu 2010 35,9%

06. Í blaðaviðtali haustið 2013 upplýsti fyrrverandi samgönguráðherra Sturla Böðvarsson að hann hefði ákveðið einhliða að efna ekki samkomulag sitt við borgarstjórann í Reykjavík (Ingibjörgu S. Gísladóttur) frá 1999 um takmörkun á einkaflugi, lokun NA-SV flugbrautar o.fl. í Vatnsmýri í refsingarskyni vegna almennrar atkvæðagreiðslu um flugvöllinn 2001.

Samgönguyfirvöld hafa hvað eftir annað gert „samkomulag“ við borgaryfirvöld um ýmiss atriði varðandi flugvöll í Vatnsmýri, sem öll miða að því að festa hann þar í sessi gegn helstu hagsmunum borgarsamfélagsins. Borgaryfirvöld hafa alltaf staðið við sinn hlut en ríkið svikið allt

07. Á árunum 1999-2002 lét samgönguráðherra (Sturla Böðvarsson) rífa gamla herflugvöllinn í Vatnsmýri og byggja þar nýjan flugvöll að óþörfu fyrir um 4,5 milljarða kr. á núvirði til þess eins að festa flugstarfemina þar í sessi.

Aðdragandi þessarar framkvæmdar er afar hæpinn og óljós og krefst að mati BB ítarlegrar skoðunar, allt frá flug- og verktæknilegum forsendum (þarfagreiningu, hönnun, verk- og kostnaðaráætlun) til aðkomu Alþingis og fjárveitingavalds þess

08. Árið 2004 lét samgönguráðherra (Sturla Böðvarsson) færa Hringbraut að óþörfu fyrir um 3 milljarða kr. á núvirði til að skapa vegtengingu við fyrirhugaða flugstöð í Vatnsmýri og stuðla þannig að því að festa flugstarfemina í sessi.

Færsla Hringbrautar er frátleit framkvæmd, sem eyðileggur skipulagstækıfæri og dýrmætt byggingarland, torveldar umferð og sóar tíma vegfarenda. Hönnun og aðrar forsendur þessarar framkvæmdar eru að mati BB afar hæpnar

09. Í áratugi hafa ráðherrar samgöngumála vanrækt að stuðla að faglegri framtíðarlausn á flugstarfsemi á Suðvesturhorninu en þess í stað lagt ofuráherslu á að festa flugvöll í Vatnsmýri í sessi.

Þessi vanræksla hefur valdið samfélaginu stórfenglegu tjóni. Hún hefur haft neikvæð áhrıf á þjóðarhag, skert lıfskjör höfuðborgarbúa (árið 2013 eru þeir 205.000 eða 64% landsmanna) og hamlað eðlilegri þróun flugsins

10. Í áratugi hafa samgönguráðherrar litið fram hjá augljósri fylgni flugstarfseminnar í Vatnsmýri annars vegar og stjórnlausrar útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu hins vegar.

Hrun almannasamgangna, aukinn einkabílaaksturs, umferðarslys og afleidd og stóraukin þörf fyrir stofnbrautir eru þó eðlileg og mikilvæg viðfangsefni sérhvers fagráðherra samgöngumála

11. Í áratugi hafa landsbyggðarstýrðir landsmálaflokkar („fjórflokkurinn“) gætt þess að fjárlaganefnd og samgöngunefnd Alþingis séu ætíð að miklum meirihluta skipaðar landsbyggðarþingmönnum.

Á sl. 67 árum átti SV hornið (að meðtöldum Suðurnesjum til 2003) að meðaltali færri en 2,4 nefndarmenn af 11 í fjárlaganefnd og færri en 2 af 9 í samgöngunefnd. Þessar þingnefndir eru hinn eiginlegi vettvangur kjördæmapotsins illræmda

12. Í áratugi hafa kjörnir fulltrúar landsmálaflokka í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu, jafnt á Alþingi sem í sveitarstjórnum, vanrækt að sinna hagsmunum höfuðborgarbúa í samskiptum við borgarbúa sjálfa og við ríkisvaldið, einkum varðandi flugvöll í Vatnsmýri og fjármögnun stofnbrauta á svæðinu.

Pólitísk framtíð borgarfulltrúa og stefna í mikilsverðum borgarmálum ráðast einatt á landsfundum flokkanna, þar sem landsbyggðaröfl ráða lögum og lofum í krafti misvægis atkvæða

13. Frá almennri atkvæðagreiðslu í mars 2001, þegar Reykvíkingar samþykktu brottför flugs úr Vatnsmýri fyrir árslok 2016, hafa stuðningsöfl Vatnsmýrarflugvallar beitt sér af hörku fyrir tilbúnum og þröngum einka- og sérhagsmunum gegn víðtækum og þungvægum almannahag (þjóðarhag!), sem leiðir af því að byggja upp þétta og blandaða miðborg í stað flugvallar í Vatnsmýri.

Flugvallarsinnar beita landsfundasamþykktum fjórflokksins, ályktunum bæjar- og fjórflokksfélaga á landsbyggðinni, fráleitum hópskrifum í prentmiðlum og árlegum „skoðanakönnumum“ í kjölfar einhliða áróðurs. Þeir njóta góðs af einhliða fréttaflutningi sterkra fjölmiðla og hrópandi þögn, kjörinna fulltrúa borgarbúa á Alþingi og í borgarstjórn.

Stuðningsöfl Vatnsmýrarflugvallar hafa í baráttu sinni td. notið óskoraðs stuðnings flugrekenda, landsmálaflokka, þingnefnda, ríkisstofnana og öflugra fjölmiðla. Einu virku andstæðingar flugvallar í Vatnsmýri, Samtök um betri byggð (BB), hljóta engan fjárstuðning af nokkru tagi. Þau beita sér fyrir víðtækustu almannahagsmunum og hafa það eitt að vopni að hafa ávalt rétt fyrir sér. Þau hafa aldrei fengið rökstudda gagnrýni á málflutning sinn

14. Frá afhroði í borgarstjórnarkosningum 2010 hafa landsmálaflokkar, einkum Sjálfstæðis- og Framsóknarflokkur, stóreflt einhliða áróðursaustur fyrri ára og efnt til stórsóknar gegn höfuðborginni og íbúum hennar, t.d. með 2 þingsályktunartillögum á Alþingi um að svifta Reykvíkinga skipulagsréttinum og með samkomulagi Icelandair Group o.fl. 25.10.2013 um að hafa að engu niðurstöðu flugvallarkosningar 2001.

Með ómældum fjáraustri í ómarktæka og einhliða undirskriftasöfnun 2013, með óheftum fjölmiðlaaðgangi fyrir tilfinningahlaðnar, órökstuddar og tilhæfulausar fullyrðingar og með kjöri landsbyggðarforkólfs í oddvitastöðu xD í Reykjavík ganga flugvallarsinnar gegn almannahagsmunum

15. Flugvöllur í Vatnsmýri hefur aldrei gegnt hlutverki í almannasamgöngum. Um áratuga skeið var hann sýndartenging höfuðborgar við afskekkta landshluta, sem virtust aldrei eiga að fá eiginlega lausn landsamgangna sinna vegna hömlulauss kjördæmapots og illrar meðferðar almannafjár í samgöngu- og fjárlaganefndum Alþingis og vegna afleiddrar óskilvirkni smáskammtauppbyggingar íslenskra þjóðvega.

Í árslok 2013 eru afskekktir landshlutar enn án boðlegra vegtenginga og stærstur hluti vegakerfisins er verulega ófullkominn m.a. vegna lítils burðarþols, mjórra akreina og afleits

öryggis (sbr. t.d. aðskilnað akstursstefna, vegmerkingar, vegrið, einbreiðar brýr, axlir, fláa o.s.fr.v.)

16. Flugvöllur í Vatnsmýri varð fljótt ormagryfja íslenskra stjórnmála og lægsti samnefnari landsbyggðar í misráðinni baráttu gegn upprennandi borgarsamfélagi.

Flugvöllurinn varð snemma vopn í baráttu gamalls bændasamfélags og sveitarfélaga á landsbyggðinni í örvæntingafullri tilvistarkreppu vegna vítahrings óstöðvandi fólksfækkunar, í baráttu gegn hinum „illu öflum fyrir sunnan", öflum sem þó eru að sjálfsögðu hin einu sönnu misvægisöfl af landsbyggðinni, sem hafa áratugum saman misbeitt valdi og farið illa með dýrmætt framkvæmdafé Íslendinga í skefjalausu kjördæmapoti í nefndum Alþingis og í skugga misvægis atkvæða

17. Árið 1999 sagði þáverandi samgönguráðherra Sturla Böðvarsson að færi flugvöllur úr Vatnsmýri yrði höfuðborgin of góð og þá ykist fólksflóttinn af landsbyggðinni enn.

Í blaðaviðtali haustið 2013 upplýsti sami ráðherra að hann hafi einhliða ákveðið 2001 að efna ekki samkomulag við borgarstjórann í Reykjavík frá 1999 um takmörkun á einkaflugi, lokun NA-SV flugbrautar o.fl. í Vatnsmýri í refsingarskyni vegna almennrar atkvæðagreiðslu um flugvöllinn 2001

18. Reykjavíkurborg og íslenska ríkið gerðu með sér samkomulag um ýmsar „umbætur" á flugstarfsemi í Vatnsmýri árið 1999 og aftur 2005. Segja má að borgin hafi í bæði skiptin staðið við allt sem að henni snéri en ríkið að sama skapi svikið allt.

Varðandi samkomulag ríkis og borgar frá 25.10.2013 eru horfurnar fyrir Reykvíkinga ekki bjartar. Nú þegar má marka af ummælum forsætis- og innanríkisráðherra að enginn vilji sé til þess að ríkið standi við sinn hlut

3.0 RÖKSTUÐNINGUR

Samtök um betri byggð (BB) óska þess að Alþingi láti nú þegar fram fara opinbera rannsókn á störfum flugmálayfirvalda (1.0 UMGJÖRÐ) varðandi málefni flugs og flugvalla í Reykjavík og á SV horninu og á afleiðingum af starfsháttum þeirra, jafnt aðgerðum sem aðgerðarleysi, á þróun byggðar og borgarsamfélags á höfuðborgarsvæðinu og á hagvöxt og verðmætasköpun íslensks samfélags frá lokum síðari heimsstyrjaldar.

Tilefni þess að BB setja fram ofangreinda ósk er m.a að samgögnguyfirvöld hafa með starfsháttum sínum á mörgum undangengnum áratugum skaðað mjög hagsmuni íbúa í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu og þar með hagsmuni íslensku þjóðarinnar með ófaglegum vinnubrögðum, mismunun, geðþótta, útúrsnúningum, ósannindum og handstýringu.

Samtökin telja að opinber rannsókn og endurskipulagning á störfum flugmálayfirvalda geti leitt til aukins réttlætis, gegnsæis, skilvirkni og framfara, styrkt flug og aðrar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu og stuðlað að betra borgarskipulagi, hagkvæmari þróun byggðar og samfélags, bættri stjórnsýslu og bættri stjórnmála- og samræðuhefð.

Frá 1946 hefur flugstarfsemi í Vatnsmýri haft afgerandi slæm og síversnandi áhrif á borgarskipulag og þróun byggðar og borgarsamfélags, fyrst í Reykjavík og síðar á öllu höfuðborgarsvæðinu.

Byggðin þandist úr 300 í rösklega 15.000 hektara frá 1945 til 2013 og þéttleiki byggðar hrapaði því úr 170 íbúa á hektara í færri en 15 íb/ha. Í þessari hamfaraþróun byggðarinnar brast grunnur nærþjónustu og almannasamgangna fyrir um 25 árum.

Á 67 ára tímabili hefur vægi stofnbrauta á höfuðborgarsvæðinu aukist æ hraðar og í réttu hlutfalli við stjórnlausa útþenslu byggðar af völdum flugs í Vatnsmýri. Á sama tíma hafa samgönguyfirvöld jafnt og þétt dregið úr fjárframlögum til þeirra. Í núgildandi Samgönguáætlun 2011-2022 er fjársveltið nær algert.

Á gildistíma áætlunarinna til 2022 renna um 4% eða um 800 milljónir kr á ári af fé til nýframkvæmda til Strætó bs en á sama tíma má búast við að gerð verði 3-5 óarðbær jarðgöng á landbyggðinni.

4.0 SAMANTEKT, NOKKUR MEGINATRIÐI

Allan lýðveldistímann hafa staðið yfir hörð átök um kjörlendi Reykvíkinga í Vatnsmýri. Þar byggðu Bretar herflugvöll 1941, sem ríkisstjórn Íslands gerði að borgaralegum flugvelli í júlí 1946 gegn kröftugum mótmælum og eindregnum hagsmunum borgarbúa og án nokkurrar stoðar í lögum og rétti.

Við það færðist forræði Reykvíkinga á langbesta byggingarlandi sínu og lofthelgi yfir öllu nesinu vestan Elliðaáa (skerðingarfletir í 45m hæð eru 5.500 ha., þar af 3.300 ha yfir byggilegu landi einkum í Reykjavík en einnig á Seltjarnarnesi, í Kópavogi, Garðabæ og fyrrum Bessastaðahreppi) til samgönguráðherra, sem þar með fékk í hendur úrslitavald yfir skipulagi og þróun byggðar í Reykjavík og síðar á höfuðborgarsvæðinu.

Vatnsmýrin er eins konar ormagryfja lýðveldisins. Í umræðum um hana mætist flest það alversta í íslenskum stjórnmálum og samræðuhefð. Þar rekast annars vegar á ímyndaðir sýndarhagsmunir dreifbýlis og gamals bændasamfélags og hins vegar meginhagsmunir ungs borgarsamfélags.

Flugmálayfirvöld, sem nú er óskað að sæti opinberri rannsókn, hafa áratugum saman staðið fyrir skipulegri áróðursherferð gegn helstu hagsmunum höfuðborgarbúa og kallað til mikinn liðsstyrk hollvina flugsins, þeirra sem með einum eða öðrum hætti gætu talist eiga persónulegra sérhagsmuna að gæta af áframhaldandi veru flugvallar í Vatnsmýri.

Í málflutningi sínum byggir þessi hópur á þröngum einkahagsmunum, tilfinningatengdum rökleysum, órökstuddum fullyrðingum, tilbúningi og útúrsnúningum í baráttu sinni gegn víðtækum almannahagsmunum en sniðgengur um leið grundvallaratriði siðaðrar samræðu, þ.e. rökstuðning, sanngirni og fagleg og rekjanleg vinnubrögð.

Eins og sýnt er fram á víða í þessari greinargerð hefur vítarverð vanræksla, spilling og skortur á fagmennsku samgönguyfirvalda ekki einungis bitnað á borgarsamfélaginu heldur einnig og ekki síst á landsbyggðinni. Hröð þróun nýrra þéttbýliskjarna utan Reykjavíkur af völdum flugsins í Vatnsmýri eftir 1945 skapaði e.k. vítahring, sem auðveldaði t.d. mjög og hvatti beinlínis til fólksflutninga á SV-hornið.

Flugsamgöngur af öllum landshornum beint inn í gamla miðbæinn í Reykjavíkur voru ma. notaðar til að slá ryki í augu kjósenda og til að breiða yfir mikilvægi landsamgangna svo Alþingi og framkvæmdavald gætu í skugga atkvæðamisvægis áratugum saman handstýrt í friði og farið illa með vegafé til mikils tjóns fyrir landsbyggðina og alla íslensku þjóðina.

Gamli miðbærinn, sem í stríðslok var ákaflega lifandi og upprennandi glæst miðborg Íslands, náði því aldrei að verða stór því á kjörlendi hennar sunnan Hringbrautar, þar sem hún átti að vaxa og dafna næstu hundrað árin, var kominn alþjóðaflugvöllur. Gamli miðbærinn koðnaði því niður og er nú lítið annað en enn eitt „úthverfið“ í miðborgalausri höfuðborg Íslands þar sem einkum má finna stjórnsýslu í samblandi við kaffihús, veitingastaði og næturklúbba.

Skortur á löngu tímabærum og boðlegum vegasamgöngum víða um land hefur dregið úr þrótti samfélaga, sem mörg ef ekki flest eru komin undir sjálfbær mörk varðandi íbúafjölda. Vítahringurinn herðist og ýtir mjög undir enn frekari fólksfluttninga af landsbyggðinni.

Tjón borgarsamfélagsins og íslensku þjóðarinnar allrar af flugstarfseminni í Vatnsmýri sl. 67 ár er svo gríðarlegt að það hefur áratugum saman dregið og dregur enn í sívaxandi mæli úr krafti íslenska hagkerfisins, verðmætasköpun og hagvexti og ýtir á sama tíma undir atgervisflótta frá landinu í heild; þannig hefur hagur landsbyggðarinnar (og allra hollvina Reykjavíkurflugvallar) einnig skaðast.

Samþætting millilanda- og innanlandsflugs á einum stað hefði fyrir löngu skapa bestu skilyrði fyrir landsbyggðarbúa til að nýta sér alþjóðlegt flug milliliðalaust og um leið auðveldað erlendum ferðamönnum að heimsækja landsbyggðina.

Á liðnum áratugum hafa talsmenn dreifðra byggða haft nánast öll vopn í höndum sér. Í skjóli margfalds atkvæðamisvægis réðu þeir og ráða enn stefnu fjórflokksins, sem fer með völd á Alþingi, í ríkisstjórn og í flestum sveitarstjórnum á höfuðborgarsvæðinu og í dreifbýlinu.

Borgarbúar hafa hins vegar öll fagleg, efnahagsleg, lagaleg og réttarfarsleg rök og siðferðis- og réttlætissjónarmið sín megin en það dugar skammt gegn illa fengnu valdi misvægis atkvæðanna og því opinbera fé, sem handhafar þess hafa óheftan aðgang að og misbeita hverju sinni ótæpilega.

Og kjörnir fjórflokksfulltrúar borgarbúa, sem eiga pólitíska framtíð sína undir þessu sama illa fengna valdi á landsfundum fjórflokksins, standa í besta falli aðgerðarlausir á hliðarlínunni en vinna einatt gegn helstu hagsmunum kjósenda sinna.

Í þessum kafla eru tekin saman nokkur meginatriði af ýmsum toga í viðleitni til að varpa ljósi á öfugþróun byggðarinnar og sóun, glötuð tækifæri, fórnir og tjón borgarsamfélagsins og landsmanna allra vegna linnulausrar misbeitingar hins illa fengna valds misvægisins og skelfilegs borgarskipulags af völdum flugsins í Vatnsmýri á liðnum áratugum, en ekki síður til að benda á leiðir til aukins ábata til framtíðar fyrir borgarbúa og aðra landsmenn.

4.1.1 Reykvíkingar fengu Vatnsmýrarlandið fyrir hratt vaxandi byggð bæjarins úr jörðunum Þóroddsstöðum, Nauthóli og Skildinganesi þann 1. janúar 1932.

4.1.2 Á árunum 1940-41 byggði Breska hernámsliðið flugvöll í Vatnsmýri. Árið 1942 klauf lenging AV-flugbrautar Skildinganeshverfið í tvennt og þurftu þá allt að 600 íbúar að flytja ábrott.

4.1.3 Ríkisstjórn Íslands (ráðuneyti Ólafs Thors 1944-1947) gerði herflugvöll Breta í Vatnsmýri að borgaralegum flugvelli án nokkurrar stoðar í lögum og rétti og gegn eindregnum vilja og hagsmunum Reykvíkinga þann 6. júlí 1946.

4.1.4 Árið 1946 var lögð fram á Alþingi þingsályktunartillaga þess efnis að herflugvöllurinn í Vatnsmýri yrði rifinn og að herflugvöllur á Miðnesheiði yrði miðstöð íslenskra flugmála. Aðalflutningsmaður þingsályktunartillögunnar var Jónas Jónsson þingmaður Framsóknarflokksins.

4.1.5 Frá miðri 18. öld fram að seinna stríði óx byggð og þéttist jafnt og örugglega í Reykjavík en frá 1946 til 2013 hefur þéttleiki byggðar í höfuðborginni hrapað úr 170 íbúum á hektara í tæplega 15 íb/ha á höfuðborgarsvæðinu.

4.1.6 Á 67 árum hefur byggð á höfuðborgarsvæðinu þanist út meira en fimmtugfalt og þekur nú röska 15.000 ha. lands, á við næstum tvöfaldan flöt Parísarborgar innan hringvegarins Périphérique (jafngildi: um 4 milljónir íbúa).

4.1.7 Flugvöllurinn í Vatnsmýri hefur leitt til hamfaraþróunar byggðar í Reykjavík og á höfuborgarsvæðinu, sem á sér hvergi hliðstæðu. Jöfn og stöðug tilhneiging til þéttingar byggðar fram til 1945 gjörbreyttist á örfáum árum í þveröfuga tilhneigingu til stöðugrar og hraðrar útþynningar byggðar frá 1945.

4.1.8 Furstadæmið Mónakkó, eitt glæsilegasta byggða umhverfi heims með þremur samvöxnum smáborgum, kæmist næstum tvisvar sinnum fyrir á því svæði, sem er nú ónýtanlegt eða illa nýtanlegt vegna flugs í Vatnsmýri (jafngildi: 50 þúsund íbúar og tugþúsundir starfa).

4.1.9 Engin önnur leið er fær frá óheillabraut skelfilegrar og stjórnlausrar byggðarþróunar höfuðborgarinnar en að staðfesta í nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur þétta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri og hefja þar strax undirbúning fyrir óhjákvæmilega nýbyggingarþörf, sem reiknað er með frá árinu 2013.

4.1.10 Á níunda áratug 20. aldar brast rekstrargrunnur almenningssamgangna og nærþjónustu á höfuðborgarsvæðinu og frá þeim tíma tók einkabílum að fjölga hraðar en áður.

4.1.11 Nú eru rösklega 750 bílar á hverja 1.000 íbúa á svæðinu, um tvöfalt fleiri en í evrópskum borgum að meðaltali. Skv. Umferðarspá Vegagerðarinnar 2012-2060 fjölgar bílum á hverja þúsund íbúa úr 753 þann 31.12.2012 í um 1.000 árið 2060 (miðspá).

4.1.12 Frá hruninu 2008 hafa þúsundir fjölskyldna á höfuðborgarsvæðinu glímt við bílalán vegna „óþarfra“ bíla, sem eru að langmestu til komnir vegna lélegs borgarskipulags, óheftrar útþenslu byggðar og hruns nærþjónustu og almenningssamgangna af völdum flugsins í Vatnsmýri.

4.1.13 Líklegt er að á árinu 2013 aki íbúar á höfuðborgarsvæðinu rösklega 155.800 bílum um 2,5 milljarða km. Líklegt er að samkvæmt 5 ára meðaltali slasist 80 alvarlega og að 2,8 látist árlega á þessari allt of löngu leið.

4.1.14 Á árinu 2013 er talið að einkabílaakstur á höfuðborgarsvæðinu kosti samfélagið amk. 220 milljarða kr. á ári.

4.1.15 Þegar íbúðamarkaður á höfuðborgarsvæðinu tekur við sér eftir kreppuna, sem reið yfir 2008, verður að byggja miðsvæðis; ungt fólk mun að jafnaði ekki hafa efni á fjölbíla-íbúðum upp til heiða; árlegur meðalkostnaður vegna reksturs einkabíls er nú amk. 1.600.000 kr. eftir skatta.

4.1.16 Samfélagslegur sparnaður af minnkuðum einkabílaakstri vegna breyttrar skipulagsstefnu og róttækrar þéttingar byggðar í Vatnsmýri gæti numið allt að 2% á ári, þ.e.s. 4 milljörðum á fyrsta ári, 8 á öðru ári, 40 á tíunda ári o.s.fr.v.

4.1.17 Þegar Vatnsmýrin er fullbyggð eftir td. 20 ár sparar samfélagið 20%- 40% í minni akstri eða um 40-80 milljarða árlega (miðað við núverandi bílafjölda); uppsafnaður sparnaður er gríðarlegur: um 40 milljarða árlegur meðalsparnaður í 20 ár gefur t.d. 800 milljarða kr. og 1.600 milljarða kr. á hverju 20 ára tímabili þaðan í frá.

4.1.18 Minnkuð tímasóun borgarbúa vegna minni akstursþarfar gæti þá numið um 20.000-mannárum á ári eftir 20 ár. Þessum tíma, sem er að mestu tekin af gæðatíma fjölskyldna síðdegis á milli vinnu og svefns, væri t.d. betur varið til umönnunar barna, til sköpunar, samveru, hvíldar, félagsstarfa og tómstunda. Samfélagsvermæti þessa sóaða tíma gæti verið um 50 milljarðar kr. á ári miðað við 2,5 milljónir kr./mannár.

4.1.19 Útblástur CO^2 gæti minnkað um 115.000 tonn á ári vegna róttækrar þéttingar byggðar eða um 6% á landsvísu, sem er umtalsverður hluti af minnkun losunar gróðurhúalofttegunda í nýlegri áætlun umhverfisráðherra; þessi minnkun losunar kostar ekki neitt vegna þess að hún leiðir beint af mannvænni, sjálfbærri og menningarlegri stefnu í borgarskipulagi Reykjavíkur.

4.1.20 Í 67 ár hefur ríkið hvorki greitt Reykvíkingum leigugjald né skaðabætur vegna flugvallar í Vatnsmýri. Miðað við að land Reykjavíkurborgar í Vatnsmýri sé 70 milljarða kr. virði gæfi 1% leigugjald af sér 700 milljónir kr á ári, 2% gæfu 1.400 milljónir, 5% gæfu 3.500 milljónir osfrv.

4.1.21 Ein leið til að meta uppsafnað samfélagslegt tjón í 67 ár er að bera saman núverandi höfuðborgarsvæði við þá byggð, sem þar hefði að öllum líkindum þróast án flugs í Vatnsmýri. Miðað við að núverandi byggð er amk. tvöfalt víðáttumeiri en hún hefði ella orðið er víst að sú tala hleypur á þúsundum milljarða kr.

4.1.22 Meirihluti aðfluttra frá og með 1946 settist að í nýjum þéttbýliskjörnum utan Reykjavíkur (Mosfellssveit, Kópavogi og Garðahreppi), keimlíkum þorpunum á landsbyggðinni. Þeir mynduðust á þessum árum vegna flugstarfseminnar í Vatnsmýri, sem þannig stuðlaði að því að landsbyggðarflótti varð að öllum líkindum mun meiri en ella.

4.1.23 Reykjavík sjálf varð ekki sú þétta „evrópska“ borg, sem allt stefndi í fram til 1946. Eftir stríðið splundraði flugið í Vatnsmýri borgarbyggðinni. Á undraskömmum tíma breyttist hún í víðfeðma og óskilvirka flatnaskju, sem einnig jók mjög á fólksflutninga.

4.1.24 Reykjavík sem þéttbyggð „evrópsk“ borg án flugvallar hefði vafalaust spornað betur gegn óheftum landsbyggðarflótta og viðvarandi atgervisflótta (>500 brottfluttir að meðaltali umfram aðflutta áratugum saman) frá landinu.

4.1.25 „Lakari“ flugsamgöngur við Reykjavík og þar af leiðandi meiri mannfjöldi á landsbyggðinni hefðu vafalaust stuðlað að skilvirkari vegagerð, betri meðferð vegafjár, aukinni sjálfbærni og meira jafnvægi í byggð á Íslandi.

4.1.26 Árið 2001 ákváðu Reykvíkingar í almennri atkvæðagreiðslu að flugi skyldi hætt í Vatnsmýri fyrir árslok 2016; í aðdraganda atkvæðagreiðslunnar beitti samgönguráðherra opinberum fjármunum gegn hagsmunum borgarbúa.

4.1.27 Árið 2001 rauf samgönguráðherra einhliða samkomulag sitt við borgarstjórann í Reykjavík frá 1999 um samdrátt í einkaflugi, lokun NA-SV-flugbrautar o.fl. í Vatnsmýri í refsingarskini vegna atkvæðagreiðslunnar um flugvöllinn 2001.

4.1.28 Á árunum 1999-2002 stóð samgönguráðherra fyrir óþarfri byggingu nýs flugvallar í Vatnsmýri fyrir 4 milljarða kr. á núvirði til þess eins að festa flugið þar í sessi.

4.1.29 Árið 2004 stóð samgönguráðherra fyrir flutningi Hringbrautar að óþörfu fyrir 2,5 milljarða kr. á núvirði til þess eins að tengja gatnakerfi borgarinnar fyrirhugaðri flugstöð, sem ætluð var til þess eins að festa flugvöllinn í sessi.

4.1.30 Árið 2005 komust samgönguráðherra og borgarstjórinn í Reykjavík að samkomulagi um ítarlega athugun á flugvallarvalkostum á höfuðborgarsvæðinu (sjá: skýrsla ParX 2007). Einnig var samið um það sem samið var um 1999 en svikið af samgönuráðherra 2001: samdrátt í einkaflugi, lokun NA-SV-flugbrautar o.fl. í Vatnsmýri.

4.1.31 Árið 2007 kom fram í skýrslu, sem ráðgjafafyrirtækið ParX vann fyrir samgönguráðherra, að árlegur fórnarkostnaður þess að hafa flugvöll í Vatnsmýri sé amk. 5,4 milljarðar kr. á núvirði; ParX lagði hvorki mat á jákvæð samlegðaráhrif í nærliggjandi byggð né ábata af nærliggjandi útivistarsvæðum.

4.1.32 Í sambærilegri úttekt Samtaka um betri byggð, sem tekur með heildstæðum hætti á öllum viðkomandi þáttum, er fórnarkostnaðurinn talinn amk. fjórfaldur.

4.1.33 Lélegt borgarskipulag hefur afgerandi neikvæð áhrif á allt mannlíf í borginni, m.a. á heilbrigði, menntun, menningu og efnahag, en í báðum úttektum var til einföldunar einungis tekið mið af örfáum þáttum borgarlífsins.

4.1.34 Árið 2007 kom fram í skýrslu ParX að Hólmsheiði væri þjóðhagslega hagkvæmasti flugvallarkosturinn á höfuðborgarsvæðinu fyrir nýja miðstöð innanlandsflugsins.

4.1.35 Á árinu 2010 beitti samgönguráðherra hörku til að byggð yrði ný flugstöð í Vatnsmýri fyrir 2,5 milljarða kr. til þess eins að festa flugvöllinn í sessi, flugstöð ríkisrekins og stórlega niðurgreidds innanlandsflug á fallanda fæti, sem einkum þjónar stórnotendum á almannaframfæri.

4.1.36 Árið 2010 tók fyrsti óháði (þ.e.s.: óháður landsbyggðarsjónarmiðum og misvægi atkvæða) og höfuðborgarlega þenkjandi meirihluti borgarstjórnar í sögu Reykjavíkur ákvörðun um að koma í veg fyrir byggingu nýrrar flugstöðvar.

4.1.37 Frá árinu 2007 og til þessa dags hafa flugmálayfirvöld hindrað faglega úttekt á flugvallarstæði á Hólmsheiði eins og mælt er fyrir um í samkomulagi ríkis og borgar frá 2005 (sjá einnig skýrslu ParX 2007), m.a. með því að draga lappirnar í athugunum á veðurfari og með misvísandi og röngum upplýsingum um leyfilegan hliðarvind og nýtingarstuðul á Hólmsheiði.

4.1.38 Frá sjónarhóli flugvallarsinna er flugvallarstæði á Hólmsheiði allt of góður valkostur fyrir landsbyggðina. Hann ógnar baráttu unnenda flugvallar í Vatnsmýri fyrir því að sá flugvöllur verði þar um aldur og ævi, hvað sem það kann að kosta. Því er öllum brögðum beit til að ýta Hólmsheiði út úr umræðunni sem flugvallarvalkostur.

4.1.39 Rökleysur og fráleitar fullyrðingar flugvallarsinna styðja að mati BB hið augljósa, að baráttan fyrir Vatnsmýrarflugvelli á sér hvorki rætur í umhyggju fyrir almannahag íbúa á landsbyggðinni né í samgöngutæknilegri og hagrænni þarfagreiningu. Hún á þvert á móti rætur í einka- og sérhagsmunum og í illskiljanlegri herferð gamals bændasamfélags og íhaldssamra fjórflokksafla gegn almannahag á Íslandi.

4.1.30 Flugvöllur í Vatnsmýri, óumdeilanlegur orsakavaldur stjórnlausrar útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu, hefur í áratugi valdið borgarbúum ólýsanlegu og sívaxandi tjóni á öllum sviðum mannlífsins.

4.1.31 Rekstrarkostnaður flestra heimila er allt of hár vegna samgöngukostnaðar og of stórs húsnæðis í úthverfaskipulaginu (m.a. vegna hás hlutfalls sérbýlis, stórra bílageymsla o.s.fr.v.); lágt markaðsverð í þessu úthverfaskipulagi höfuðborgarsvæðisins íþyngir nú þúsundum heimila í skuldavanda (undirmálslán líkt og í BNA fyrir kreppuna 2008).

4.1.32 Rekstrarkostnaður margra fyritækja og stofnana er of hár vegna langra þjónustu-, dreifingar- og aðfangaleiða; vörur og þjónusta eru of dýr af sömu ástæðum; nýting mannafla er lakari en þyrfti að vera, allt of margir eru t.d. úti að aka í vinnutíma.

4.1.33 Rekstrarkostnaður sveitarfélaga er mun meiri en ella vegna víðáttumikils samgöngukerfis, langra holræsa- og veitukerfa og langra þjónustuleiða; samnýtingarmöguleikar skóla, dagvistarstofnana og annarra borgarstofnana á mannafla, búnaði og aðstöðu eru t.d. mjög takmarkaðir vegna mikilla fjarlægða; skólaakstur er td. dýr og íþyngjandi.

4.1.34 Heilsufar borgarbúa er lakara en vera þyrfti m.a. vegna streitu, offitu, ofnæmis, krabbameins, öndunarfæra-, æða- og hjartasjúkdóma o.s.fr.v. af völdum mikilla fjarlægða, tímaskorts, mengunar, hreyfingarleysis og óheilnæms lífsstíls bílasamfélagsins.

4.1.35 Aukið álag er vegna dagvistunar barna og aldraðra; þeir sem minna mega sín eiga á hættu að einangrast; samfélagsleg samskipti og sjálft lýðræðið líða fyrir splundrun byggðarinnar.

4.1.36 Almennt eru samlegðaráhrif og félagsauður mun minni en ella væri í þéttari byggð. Að auki mynda flugbrautir í Vatnsmýri óyfirstíganlegan aðskilnað þriggja mikilvægustu mennta- og þekkingarstofnana íslensku þjóðarinnar, Háskóla Íslands, Landspítala háskólasjúkrahúss og Háskólans í Reykjavík. Án flugbrautanna yrði óhjákvæmilega til áður óþekktur, skapandi og

fjósamur samlegðarakur nýrra hugmynda og tækifæra í nýrri og menningarlegri miðborg Íslands.

4.1.37 Samheldni borgarbúa og tryggð við heimkynnin eru harla lítil í svo dreifðri byggð. Og vitund þeirra um meginhagsmuni borgarsamfélagsins er verulega skert, einnig vegna vanrækslu borgaryfirvalda á upplýsingagjöf til íbúanna um almannahagsmuni.

4.1.38 Það vafasama orð fer af höfuðborginni að lífsmátinn þar sé of hraður og lýjandi og víst er að mörgum borgarbúum og gestum, bæði erlendum og utan af landi, ber saman um að höfuðborgin sé mjög „stressuð“, allir séu á þönum og enginn tími sé til neins; í reynd eru líklega allt of margir úti að aka á hverjum tíma, margir allt of seinir eða á síðustu stundu.

4.1.39 Árið 2007 komu fram 136 glæsilegar tillögur skipulagshöfunda víða að úr heiminum að þéttri og blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri.

4.1.40 Landsbyggðarstýrðu landsmálaflokkarnir („fjórflokkurinn“) í ríkisstjórn, á Alþingi og í borgarstjórn Reykjavíkur hafa hafa ekki sinnt því að kynna borgarbúum og öðrum landsmönnum helstu hagsmuni borgarsamfélagsins og landsmanna allra; þvert á móti hafa þeir fremur veitt sjónarmiðum andstæðum borgarhagsmunum brautargengi og m.a. haldið mikilsverðum upplýsingum leyndum.

4.1.41 Með hóflegri nýtingu fyrir 45.000-50.000 íbúa og störf og byggingu 2,5-3,0 milljón m² gólffl. er verðmæti byggingarlands í Vatnsmýri á verðlagi 2005 amk. 105 milljarðar kr.

4.1.42 Reykvíkingar eiga tvo þriðju lands innan flugvallargirðingar að verðmæti amk. 70 milljarðar kr og allt land utan girðingarinnar, sem er illbyggilegt á jaðrinum. Hlutur ríkisins er amk. 35 milljarða kr. virði.

4.1.43 Í 67 ár hefur ráðherra samgöngumála í síauknum mæli misbeitt illa fengnu valdi vegna misvægis atkvæða og afleiddra yfirburðarítaka í fjárlaga- og samgöngunefndum Alþingis. Í 9 manna samgöngunefnd áttu höfuðborgarbúar og Reyknesingar saman 1,42 nefndarmenn að meðaltali allan lýðveldistímann og um 2,4 að meðaltali í 11 manna fjárlaganefnd þingsins.

4.1.44 Fjárlaga- og samgöngunefndir Alþingis ráðstafa saman mestöllu framkvæmdafé íslenska ríkisins. Samgöngunefndin beitir sér m.a. fyrir flugvelli í Vatnsmýri og samgönguáætlunum og skammtar naumlega vegafé inn á höfuðborgarsvæðið.

4.1.45 Ráðherra samgöngumála er fagráðherra allra samgangna á Íslandi, einnig samgangna á höfuðborgarsvæðinu.

4.1.46 Ráðherra samgöngumála hefur illu heilli einbeitt sér að því sl. 67 ár að festa flugið í sessi í Vatnsmýri en um leið vanrækt að finna góða og faglega framtíðarlausn fyrir flug á SV-horninu í sátt við íbúana til mikils tjóns fyrir höfuðborgarsamfélagið og hagsmuni flugs á Íslandi.

4.1.47 Á sama tíma hefur ráðherra samgöngumála látið undir höfuð leggjast að greina og bregðast við samhenginu á milli flugs í Vatnsmýri annars vegar og hins vegar stjórnlausri útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu, hruni almenningssamgangna og nærþjónustu, ofvexti einkabílaflotans, umferðarslysum, síaukinni þörf fyrir stofnbrautir, vaxandi umferðaröngþveiti, tímatöfum vegfarenda og naumt skömmtuðu vegafé, neikvæðum áhrifum á samfélag og heilbrigði íbúa osfrv.

4.1.48 Þann 25.10.2013 stóð núverandi umhverfis- og samgönguráðherra fyrir samkomulagi ríkis og borgar um að fresta lokun NS-flugbrautar í Vatnsmýri til 2022 og ganga þannig gegn lýðræðislega tekinni ákvörðun Reykvíkinga frá 2001 að flugi skuli hætt þar 2016.

Á grundvelli þess, sem að framan er rakið, er sett fram sú ósk Samtaka um betri byggð (BB) að Alþingi láti nú þegar fram fara opinbera rannsókn á störfum íslenskra flugmálayfirvalda (sjá: 1.0 UMGJÖRÐ) og á afleiðingum af starfsháttum þeirra á þróun byggðar og samfélags á höfuðborgarsvæðinu og á

hagvöxt og verðmætasköpun íslensks samfélags frá lokum síðari heimsstyrjalda. Samtökin telja að til greina komi sérstök rannsókarnefnd Alþingis, Ríkisendurskoðandi eða Umboðsmaður Alþingis.

Reykjavík, 10.01,2014

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð (BB)

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur
557 4335–896 8483 gunnarhjortur@simnet.is

Örn Sigurðsson arkitekt
551 0683–822 0683 arkorn@simnet.is

A. VIÐHENGI

ALMANNAVARNIR Á HÖFUÐÐBORGARSVÆÐINU
HAFNARSTARFSEMI Í REYKJAVÍK
ISAVIA ohf
Miðstöð innanlandsflugs – UMSÖGN BB
Umsögn BB um (tillögu að) Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030
Umsögn BB um samgönguáætlun 2011-2015/2022
Vatnsmýri – lögfræðileg úttekt

FORMÁLI

með
UMSÖGN Samtaka um betri byggð (BB) um Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030
(samantekt úr VIÐAUKA I)

Samtök um betri byggð (BB) fagna því að 13 af 15 borgarfulltrúum hafa án mótatkvæða samþykkt fyrirliggjandi tillögu að nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030). Að mati samtakanna mun AR 2030 að óbreyttu marka veruleg tímamót í þróunarsögu höfuðborgarinnar.

En BB gera samt fjölmargar athugasemdir við aðalskipulagstillöguna í UMSÖGN samtakanna, sem hér fylgir.

Þegar íslenska ríkið tók yfir kjörlendi Reykvíkinga í Vatnsmýri undir innanlandsflugvöll í júlí 1946 riðluðust allar áætlanir um þróun höfuðborgarinnar því landið þar var eðlilega sjálfgefið vaxtarsvæði miðborgar Reykjavíkur á seinni helmingi 20. aldar.

Ráðandi öfl í fjórflokknum, á Alþingi, í ríkisstjórn og víðar hafa beitt öllum tiltækum ráðum sl. 67 ár til að festa Vatnsmýrarflugvöll í sessi. Og enn eru flugvallarsinnar á ferðinni í aðdraganda borgarstjórnarkosninga vorið 2014 eftir hraklega útreið í kosningunum 2010.

UMSÖGN Samtaka um betri byggð um Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 er byggð á faglegum grunni. Því bregðast Samtök um betri byggð við ómálefnalegri, pólitískri atlögu flugvallarsinna að almannahagsmunum höfuðborgarsamfélagsins með sérstökum VIÐAUKA I og með samantekt í FORMÁLA.

Í VIÐAUKA I er fjallað ítarlega um eftirtalin atriði:

1. Um Hólmsheiði
Hólmsheiði er að mati flugvallarsinna „of góður“ flugvallarvalkostur. Hann ryður Miðnesheiði sjálfkrafa út úr myndinni í umræðu um nýja miðstöð innanlandsflugs á SV horninu og greiðir un leið mjög fyrir brotthvarfi flugs úr Vatnsmýri ...

2. Um sjúkraflutninga
Á meðal öryggis- og heilbrigðisfórna borgarbúa vegna stjórnlausrar útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu af völdum Vatnsmýrarvallar er gríðarlegur akstur. Árlega aka borgarbúar rösklega 150.000 bílum meira en 2,5 milljarða km. Á þessari allt of löngu leið slasast 80 alvarlega og 2,8 látast að meðaltali á hverju ári. Með þéttri og blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri má á 12-20 árum draga úr þörf fyrir akstur um 20-40% og fækkar þá alvarlega slösuðum um 16-32 og látnum um 0,5-1 á ári (m.v fj. íbúa og bíla 2013).

Venjulegt sjúkraflug er að jafnaði þríþætt: A akstur að flugvelli, B flug, C akstur að sjúkrahúsi. Batahorfur bráðveikra og stórslasaðra ráðast mun frekar á fyrstu mínútum sjúkraflutnings en á síðustu mínútunum.

Meginatriði er að bráðveikum og alvarlega slösuðum sé komið í stöðugt ástand sem fyrst og áður en lagt er upp í óvissuferð í venjulegu sjúkraflugi svo flutningstími hafi ekki áhrif á batahorfur. Alvarlega slasaða og bráðveika ætti mun frekar að flytja með þyrlu frá slysstað (sjúkrastað) beint á sjúkrastofnun.

3. Um opinbera úttekt á stórfum flugmálayfirvalda
Á lýðveldistímanum hafa flugmálayfirvöld á Íslandi ekki haft neitt frumkvæði að því að bæta til framtíðar stöðu flugmála á SV horninu í sátt við þéttbýlisbúa og til hagsbóta fyrir flugfarþega, flugrekendurog atvinnulíf heldur tortryggt alla aðra valkosti Reykjavíkurborgar o.fl. um ný flugvallarstæði, nú síðast á Hólmsheiði frá árinu 2005.

4. Um yfirtöku ríkisins á landi í Vatnsmýri 06.07.1946
Eftir umtalsverða upplýsingaleit á Landsbókasafni, í Skjalasafni Reykjavíkur, á Alþingi, í Alþingistíðindum, og í Innanríkisráðuneyti telja Samtök um betri byggð ljóst að hvergi sé að finna heimildir eða vísbendingar um að yfirtaka ríkisins á landi Reykjvíkinga í Vatnsmýri þann 6. júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll hafi átt sér einhverja stoð í lögum og rétti.

5. Um mat á uppsöfnuðu tjóni vegna Vatnsmýrarflugvallar
Reykjavík er amk. töfalt víðáttumeiri og helmingi strjálbýlli nú en hún hefði ella orðið án flugvallar í Vatnsmýri. Í eftirfarandi meginþáttum hafa aðstæður borgarbúa verið lakari en ella:

Kostnaður sveitarfélaga, kostnaður atvinnulífs, kostnaður heimila, HRUNIÐ, undirmálslán, bílalán, skuldavandi heimilanna, skert heilbrigði borgarbúa, fleiri umferðarslys, meiri útblástur, meiri mengun, lengri útkallstími neyðarþjónustu, tímasóun í samgöngum, brostnir innviðir (strætó, nærþjónusta), lakari öryggisþjónusta (lögregla, slökkvilið, sjúkralið, neyðarlæknar, öryggiseftirlit), ófullnægjandi almannavarnir, glötuð tækifæri, glötuð samlegðaráhrif, glataður félagsauður, o.s.fr.v.

Neikvæð áhrif alls þess sem hér er talið upp gilda fyrir allt höfuðborgarsvæðið þar sem 64% landsmanna búa. Þau eru að sjálfsögðu verulega neikvæð fyrir þjóðarhag og uppsafnað tjón allra í 67 ár nemur án nokkurs vafa mörgum þúsundum milljarða króna. Hve mörgum þúsundum? Það veit enginn.

6. Um ábata af byggð í Vatnsmýri
Árið 2007 var birt skýrsla ráðgjafarfyrirtækisins ParX um ábata þess að flytja flugvöll úr Vatnsmýri og reisa þar í staðinn blandaða miðborgarbyggð. Það sem ekki var tekið með í skýrslu ParX er ma.: Ábati vegna núverandi útivistarsvæða nærri Vatnsmýri, hækkun fasteignaverðs frá Kringlumýrarbraut að Hofsvallagötu, kostnaður heimila, kostnaður sveitarfélaga, kostnaðu fyrirtækja og stofnana, tímasóun í samgöngum, glataður félagsauður, lakara heilsufar, veikari innviðir, minna öryggi o.s.fr.

Ljóst er að aldrei er unnt að vinna upp orðið tjón en almennt gildir að það felur í sér ábata að hætta að gera rangt og tvöfaldan ábata að byrja þess í stað að gera rétt.

7. Um undirskriftasöfnun með flugvelli
2001 samþykktu Reykvíkingar í kosningu, sem haldin var fyrir atbeina Samtaka um betri byggð (BB) að flugvöllur skyldi farinn úr Vatnsmýri 2016. Eina röddin, sem talaði fyrir brottför hans voru BB með eldhúsbauka stjórnamanna og þekkinguna eina að vopni.

Þá beittu samgönguyfirvöld sér gegn brottför flugsins með opinberu fé, sérstökum upplýsingafulltrúa Flugmálastjórnar og kosningastjóra, forkólfi úr atvinnulífinu. Sá stofnaði hollvinasamtök, sem síðan hafa reglulega keypt skoðanakannanir um völlinn í kjölfar mikils áróðurs í hvert sinn.

Herferðin 2013 hófst fljótlega eftir tap fjórflokksins 2010. Borgaryfirvöld sátu þögul hjá fyrir kosninguna 2001 og hafa gert síðan þegar talið berst að Vatnsmýri og flugvelli.

Svarendur eru því óupplýstir nú sem fyrr og kjósa gegn eigin hag og almannahag, ekki síst Reykvíkingar. Þeir sæta einhliða áróðri flugvallarsinna („Putin Syndrom“), einhæfum, órökstuddum og tilfinningahlöðnum vaðli um „sjúkraflug“.

Undirbúningur hefur staðið frá 2010 (frá afhroði fjórflokksins í borgarstjórnarkosningum) með aðkomu xD, xB, Morgunblaðsins, Stöðvar2, flugmálayfirvalda og hollvina flugvallar með sama forkólfinn úr atvinnulífinu í forystu.

BB telja að átak flugvallarsinna hafi kostað amk. 10 milljónir kr. á við fullbúinn kosningaslag auk „ókeypis auglýsinga“ í Morgunblaðinu, á Stöð2 og í nokkrum öðrum fjölmiðlum, sem eru líklega margra tuga milljóna virði samtals.

Hand Out – samantekt	http://merkurpoint.is/images/Hand%20Out%20-%20samantekt.pdf
Hand Out	http://merkurpoint.is/images/Hand%20Out.pdf
Umsögn um AR2010-2030	http://merkurpoint.is/images/UMSOGN.pdf

Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

um tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030)

20.09.2013

0.0 INNGANGUR

Það er rökstutt mat Samtaka um betri byggð (BB) að langmikilvægasta forgangsverkefni borgaryfirvalda í Reykjavík á 2. áratug 21. aldar sé að stöðva stjórnlausa útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu, sem hófst með yfirtöku ríkisins á Vatnsmýri undir innanlandsflugvöll þann 6. júlí 1946, og beina þróun byggðar inn á við eins fljótt og nokkur kostur er.

Tækið til þess er Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030), svo fremi sem það er nýtt til að greiða fyrir hraðri uppbyggingu þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í VATNSMÝRI (sjá: Vatnsmýri).

AR 2030 gefur fyrirheit um að það verði fyrsta skipulag í sögu Reykjavíkur eftir síðari heimsstyrjöldina, sem tekur af tvímæli um að í VATNSMÝRI skuli rísa borgarbyggð (sjá: Miðborgin). AR 2030 getur þannig markað veruleg tímamót í þróunarsögu höfuðborgarinnar.

Texti í aðalskipulagstillögunni er hins vegar ekki nægilega afdráttarlaus því á nokkrum stöðum er vísað til Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og Samgönguáætlunar (ríkisins) 2011-2022 með þeim hætti að mögulegt gæti verið og jafnvel auðvelt fyrir önnur stjórnvöld að tefja eða hindra áform borgaryfirvalda um uppbyggingu í VATNSMÝRI og markvissa þéttingu byggðar (sjá: Vatnsmýri).

1.0 UM BB

Tilefni að stofnun Samtaka um betri (BB) byggð árið 1999 er verulega óhagfelld þróun byggðar í Reykjavík og síðar á höfuðborgarsvæðinu frá lokum seinni heimsstyrjaldar 1945 og frá óréttmætri yfirtöku íslenska ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu undir innanlandsflugvöll (áður herflugvöllur Breta frá 1941; sjá: 2.1 og 2.2; einnig VIÐAUKA ...).

Tilgangur Samtaka um betri byggð (BB) er að vinna að stöðvun stjórnlausrar útþenslu (Urban Sprawl) á höfuðborgarsvæðinu og að stuðla þess í stað að markvissri þéttingu byggðarinnar inn á við.

Markmið samtakanna er að Reykvíkingar taki á ný það frumkvæði á höfuðborgarsvæðinu, sem nauðsynlegt er (frumkvæði, sem glataðist 6. júlí 1946) til að marka mannvæna og skilvirka þróunarstefnu byggðar og samfélags með því að reisa svo fljótt sem auðið er þétta og blandaða miðborg í Vatnsmýri.

2.0 FORSENDUR BB

BB fjallar um landnotkun og samgöngur á höfuðborgarsvæðinu í heild. BB bendir á það sem þó er augljóst: Ekki er hugsanlegt að ná fram skilvirku og mannvænu skipulagi á svæðinu með samlímingu aðalskipulags 7 aðskildra sveitarfélaga. Þvert á móti veldur skipulagsglundroðinn illbærilegu og ört vaxandi óhagræði og gríðarlegu tjóni fyrir höfuðborgarsamfélagið og landsmenn alla. Þegar rætt er um HÖFUÐBORGINA í þessari umsögn er því átt við HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ.

Svo markmið um stöðvun á útþenslu byggðar og þéttingu inn á við nái fram að ganga benda BB á að borgaryfirvöld í Reykjavík verða nú þegar að taka þá forystu og það frumkvæði, sem þarf og sem Reykjavík hafði um þróun borgarinnar en glataði daginn sem ríkisvaldið tók með ÓRÉTTMÆTUM HÆTTI yfir Vatnsmýri . Þann dag, 6. júlí 1946, var ekkert þéttbýli á svæðinu utan Reykjavíkur og Hafnarfjarðar (sbr. VIÐAUKA ...).

BB bendir á að hvergi á höfuðborgarsvæðinu er mögulegt að byggja upp virka þungamiðju búsetu, menningar og miðborgarstarfsemi til framtíðar nema með samþættingu Gamla miðbæjarinns og þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri.

BB hefur að leiðarljósi þjóðarhag, víðtækustu almannahagsmuni, ítrustu kröfur um skilvirkni, sjálfbærni, öryggi, staðbundna mengun, hnattræna losun og mannvænt og menningarlegt borgarumhverfi.

BB telur að borgayfirvöld í Reykjavík verði að grípa til viðeigandi ráðstafanna til að tryggja að helstu markmið í AR 2030 nái fram að ganga í samskiptum við ríkisvald og sveitarfélög og láti í því skyni gera:

1. lögfræðilega álitsgerð um yfirtöku íslenska ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu fyrir 67 árum
2. hlutlægt mat á glötuðum tækifærum, óinnheimtri lóðarleigu og öðru beinu og óbeinu tjóni, sem borgarsamfélagið kann að hafa orðið fyrir vegna þvingaðrar flugstarfsemi í Vatnsmýri sl. 67 ár.

3.0 STÖÐUMAT

Íslenska höfuðborgin hefur glatað helstu einkennum, sem prýtt hafa borgir frá upphafi þeirra fyrir um 8.000 árum. Á árinu 2013 búa þar um 207.000 borgarbúar á 150km² eða um 14íb/ha og er hún einhver dreifðasta höfuðborg, sem sögur fara af.

MIÐJAN er horfin (sjá: Miðborgin). Gamli miðbærinn í Reykjavík var öflugur, lifandi og fjölbreytilegur í stríðslok en hefur koðnað niður jafnt og þétt allan lýðveldistímann.

NÁNDIN er horfin (sjá: Þéttleiki byggðar) og langflestir búa nú utan “göngufjarlægðar”. Af þeim sökum er hvorki grundvöllur fyrir sjálfbærar og skilvirkar ALMENNINGSSAMGÖNGUR né NÆRÞJÓNUSTU (sjá: Strætó og nærþjónusta). Borgarsamfélagið er ofurselt VÍTAHRING BÍLSINS (sjá: Bílaborg) svo lengi sem borgaryfirvöld í Reykjavík (sjá: Stjórnsýsla) bregðast ekki við með afgerandi hætti með róttækri þéttingu byggðar.

4.0 STAÐHÆTTIR

4.1 Bílaborgin

Höfuðborgin er ekki lengur sjálfbær og rekstrargrunnur almannasamgangna löngu brostinn. Síharðnandi vítahringur bílasamfélagsins ræður ríkjum og mótar borgarskipulag, lífsstíl, viðhorf og neysluvenjur. Fjármunum og kjörtíma borgarbúa, sem með réttu ætti að verja í raunveruleg lífsgæði, uppeldi, umönnun og menntun barna, í sköpun, hvíld, skemmtun, stjórnmálaþátttöku, útivist, menningarstarf og mannleg samskipti, er sóað í endalausum akstri og striti fyrir rekstri ökutækjanna.

Segja má að borgarsamfélagið sé sjúkt, að sjúkdómsvaldurinn sé flugvöllurinn í Vatnsmýri, að sjúkdómseinkennið sé einhver mesta bílaeign í heimi og að afleiðingarnar birtist á öllum sviðum samfélagsins, í rekstri heimila, sveitarfélaga og fyrirtækja, á sviði heilbrigðis (t.d. hreyfingarleysi, offita, öndunarsjúkdómar, streita, einsemd, geðrænn vandi og umferðarslys), menntunar og uppeldis, á sviði lýðræðis, stjórnmála og menningar.

Lélegt borgarskipulag og afleiddur vítahringur bílasamfélagsins bitna á öllum þáttum mannlífs í borginni og hefur m.a. afgerandi áhrif á sviði efnahags, rekstrar, samfélags, menningar, umhverfis og heilbrigðis. Að óbreyttu borgarskipulagi og stjórnlausri útþenslu byggðar mun bílum á hverja þúsund íbúa halda áfram að fjölga þó óvíða ef nokkurn staðar séu þeir nú þegar fleiri en hér.

Skv. Umferðarspá Vegagerðarinnar 2012-2060 fjölgar bílum á hverja þúsund landsmenn úr 753 þann 31.12.2012 í um 1.000 árið 2060 (miðspá). Þann 01.01.2013 höfðu 758 af hverjum 1.000 náð 18 ára aldri og færri en 720 / 1.000 höfðu ökuleyfi.

4.2 Höfuðborgarsvæði

Þegar ríkið tók yfir kjörlendi Reykvíkinga í Vatnsmýri undir innanlandsflugvöll í júlí 1946 riðluðust allar áætlanir um þróun höfuðborgarinnar. Á þessum tíma var ekkert þéttbýli á svæðinu vítt og breitt utan Reykjavíkur og Hafnarfjarðar en nú tók að myndast fyrsti vísir að þéttbýli í Garðahreppi, Kópavogi og Mosfellssveit. Þessir glænýju bæir hafa síðan tekið við allflestum aðfluttra af landsbyggðinni og þar hefur stjórnlaus útþensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu orðið langmest.

Árið 1900 voru Reykvíkingar 5.800 eða 7,4% landsmanna. Í stríðslok var þetta hlutfall komið í um 38% en hefur haldist nánast óbreytt síðan. Frá 1946 fjölgaði hins vegar öðrum þéttbýlisbúum höfuðborgarsvæðisins úr uþb. 4.000 íbúum í Hafnarfirði í 85.000 eða í 27% landsmanna.

4.3 Miðborgin
Í amk. 30 ár hafa höfuðborgarbúar varla átt sér nokkra miðborg sem heitið getur. Frá stríðslokum hefur Gamli miðbærinn í og við Kvosina hrörnað jafnt og þétt vegna þess að flugvöllur var þá festur í sessi í Vatnsmýri. Íbúum þar (í 101 Rvk.) fækkaði úr 40 í 14 þús. og nú ber hann flest merki einhæfs rauðljósahverfis, sem höfðar einkum til erlendra ferðamanna og skemmtanaglaðra Íslendinga.

Við það að sjálfgefið vaxtarsvæði Reykjavíkur í Vatnsmýri var tekið undir innanlandsflug 1946 tvístraðist hefðbundin miðborgarþjónusta um alla Reykjavík og glænýja nágrannabæi. Þjónustuás við Suðurlandsbraut, Skeifu o.s.fr.v., sem skipulagsyfirvöld gefa nú sæmdarheitið „línumiðborg“ í AR 2030, er hluti af þessu stórslysi (sbr. lið 10).

Sérverslun við Laugaveg og nágrenni, einhverjar síðustu leifar hefðbundinnar miðborgarstarfsemi í Gamla miðbænum, hefur oft átt erfitt uppdráttar í samkeppni við nýjar verslunarmiðstöðvar í Kringlunni, Skeifunni, Smáralind og víðar.

Aðgerðir borgaryfirvalda til að torvelda aðkomu einkabíla að Gamla miðbænum eru að einhverju leiti ótímabærar á meðan ekki hillir undir að gengið verði rösklega til verks í að stöðva stjórnlausa útþenslu byggðar.

Líklega geta þessar aðgerðir leitt til áframhaldandi og aukinna erfiðleika sérverslunar og annarar starfsemi í gamla miðbænum því vegna stjórnlausrar útþenslu byggðar eru flestir höfuðborgarbúar enn (og etv. í auknum mæli) háðir eina nothæfa samgöngutækinu (bílnum) og sækja þá sín viðskipti og daglega þjónustu annað.

Á sama tíma verður æ algengara að íbúar í Gamla miðbænum líti á svæðið sem íbúðahverfi og beiti sér gegn hefðbundinni miðborgarstarfsemi.

Við gerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins um sl. aldamót beittu skipulagsráðgjafarnir NesPlanners FJÖLKJARNA-líkani, sem er með öllu óviðeigandi fyrir smáborg með 207 þúsund íbúum en hæfir einkum borgum, sem eru 20-100 sinnum fjölmennari.

4.4 Stjórnsýsla
Stjórn skipulagsmála frá stríðslokum hefur einkennst af auðsveipni borgaryfirvalda gagnvart landsbyggðarsjónarmiðum ríkisvalds, Alþingis og ráðandi stjórnmálaflokka, m.a. varðandi málefni flugvallar í Vatnsmýri og stofnbrauta höfuðborgarinnar.

Allan lýðveldistímann var fjórflokkurinn einráður í stjórnmálasamskiptum ríkis og Reykjavíkurborgar og neikvæðra áhrifa þess gætir enn þó borgarvinsamleg öfl hafi náð lykilstöðu í borgarstjórn Reykjavíkur 2010 með skipulagsstefnu BB í farteskinu. T.d. hefur Samgönguáætlun 2011-2022 afgerandi neikvæð áhrif á grundvallarþætti í AR 2030; að óbreyttu tefst uppbygging í Vatnsmýri að mestu í amk. 10 ár eða fram til 2023 og nýtingarhlutfall þar verður sömuleiðis að óbreyttu amk. helmingi of lágt vegna skorts á ríkisfé til ytra gatnakerfis Vatnsmýrarsvæðisins.

4.5 Grunnkerfi Strætó og nærþjónusta
Rekstrargrunnur almannasamgangna og nærþjónustu í Reykjavík brast á níunda áratug 20. aldar þegar farþegum á hvern ekinn km. og viðskiptavinum innan göngufjarlægðar tók að fækka mjög hratt vegna útþenslu byggðar, fjölgunar bíla og samtengingar við nágrannabæi.

Talið er að þéttleiki byggðar þurfi að vera um 35-50 íb/ha til að almannasamgöngur séu góðar og sjálfbærar; þéttleikinn á höfuðborgarsvæðinu er nú um eða innan við 14 íb/ha og fer að óbreyttu lækkandi.

Möskvar þessara tveggja grunnkerfa eru svo gisnir og fjarlægðirnar svo miklar á milli íbúanna innbyrðis og á milli heimila, vinnustaða og daglegrar þjónustu á höfuðborgarsvæðinu að einungis mjög lágu hlutfalli borgarbúa endist tími til að reka dagleg erindi sín og fjölskyldna sinna með öðrum hætti en í einkabíl.

4.6 Vatnsmýri
Þann 1. janúar 1932 fengu Reykvíkingar yfirráð yfir Vatnsmýrarsvæðinu úr jörðunum Þormóðsstöðum, Nauthóli og Skildinganesi. Vatnsmýri var þá sjálfgefið vaxtarsvæði ört vaxandi höfuðborgar en þann 6. júlí 1946 tók ríkisstjórn Íslands Vatnsmýri undir borgaralegan flugvöll.

Svæðið er kjörið byggingarland vegna skjóls fyrir norðlægum áttum,vegna þess hve víðlent það er og slétt og vegna nálægðar við gamla miðbæinn en þó í hæfilegri fjarlægð, í 7-14m hæð yfir sjávarmáli.

Vatnsmýri er ekki mjög mýrlend en víða er alldjúpt á fast berg. Það er verulegur kostur ef reisa á þétta og fjölbreytilega byggð. Á árunum 1999-2002 var hundruðum þúsunda rúmmetra af mýrarjarðvegi ekið á brott og fyllt upp með vönduðu fyllingarefni þegar byggður var þar nýr flugvöllur.

Vatnsmýri er einstakt byggingarsvæði og tækifærin, sem felast í þróun þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar þar eiga sér ekki margar hliðstæður meðal nágrannaþjóða og þó víðar væri leitað. Á engum öðrum stað er hægt að reisa nýtt og heilstætt miðborgarhverfi, sem bíður upp á ótal tækifæri, áður óþekkt samlegðaráhrif og lausnir margra gamalla vandamála:

1. Mikil og markviss uppbygging á skömmum tíma stöðvar stjórnlausa útþenslu
2. Akstur og fjöldi umferðarslysa dragast saman og kostnaður heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga minnkar
3. Þétt og blönduð miðborgarbyggð eflir gömlu miðborgina og skapar á ný skilyrði fyrir öflugar almannasamgöngur
4. Mun fleiri geta nýtt sér að ganga og hjóla
5. Skilyrði skapast fyrir öfluga nærþjónustu af margvíslegu tagi
6. Hnattræn losun CO^2 og staðbundin mengun minnka, heilsufar batnar
7. Samlegðaráhrif verða á milli eldri og nýrra mennta- og hátæknistofnana á svæðinu
8. Borgarbúum gefst loks sá valkostur að búa í fjölbreytilegu miðborgarumhverfi
9. Uppbyggingarþrýstingur í gamla miðbænum minnkar
10. Uppbyggingarmöguleikar styrkja höfuðborgina inn á við, innanlands og á alþjóðavísu

4.7 Þéttleiki byggðar
Byggð í Reykjavík þéttist úr 25 íbúum á hektara árið 1900 í 175 íb/ha 1940 við það að tún og engi breyttust í húsaraðir og heil hverfi án þess að jaðar byggðarinnar færðist út. Með borgaralegum flugvelli í Vatnsmýri gjörbreyttust hins vegar allar forsendur um framtíðarþróun höfuðborgarinnar

Strax árið 1941 rauf AV-flugbraut herflugvallarins skarð í Skildinganeshverfið og þurftu þá um 600 íbúar að flytja þaðan nauðugir, flestir í Laugarnes. En nú hófst hröð og óskipuleg dreifing nýrrar byggðar um víðáttumikið svæði austar á nesinu og þar sem Reykjavík gat ekki lengur tekið við öllum aðfluttum varð til fyrsti vísir að glænýju þéttbýli í Mosfellshreppi, Garðahreppi og Kópavogi. Þetta glænýja þéttbýli greiddi á næstu árum og áratugum mjög fyrir auknum fólksflutningum af landsbyggðinni.

Frá 1941 til 2013 rösklega fjórfaldaðist íbúatala höfuðborgarinnar en landþörfin allt að fimmtugfaldaðist. Árið 2013 eru höfuðborgarbúar um 207.000 á rösklega 15.000ha lands eða um 14 íbúar á hektara. Þessi hraða splundrun byggðar og hrun þéttleika með tilkomu flugvallarins er að sjálfsögðu stórslys, sem með sívaxandi þunga hefur markað djúp spor í íslensku samfélagi. Íslenska höfuðborgin er jafnháð einkabílnum og á svipuðu róli og dreifðustu borgir Bandaríkjanna og Ástralíu varðandi þéttleika, samgöngur og nærþjónustu.

5.0 UMSÖGN BB UM AR 2030

5.1 Fyrirvarar
Samtök um betri byggð (BB) telja að almenningur hafi ekki komið með nægilega virkum hætti að þessari endurskoðun aðalskipulags Reykjavíkur strax við upphaf skipulagsferlisins, einkum varðandi þá þætti, sem skipta langmestu um framtíðargæði borgarinnar svo sem þéttleika byggðar, samgöngur og landnotkun.

BB telja að kynning borgaryfirvalda á þeirri tillögu, sem hér er til umfjöllunar, hafi einkum miðast við bein áhrif skipulagsins á einstök hverfi en að sleppt hafi verið að mestu umfjöllun um það sem skiptir heildina langmestu, þ.e. brotthvarf flugvallar, stöðvun útþenslu og þéttingu inn á við.

BB benda á að gerð borgarinnar hefur afgerandi áhrif á mestallt líf borgarbúa, menningu þeirra, heilbrigði, félagsleg tengsl og efnahagslega afkomu. Borgarskipulagið, sem ræður þróun og eðli borgarinnar, er því mikilvægasta verkefni íbúanna.

Þátttaka íbúanna í mótun sinnar eigin borgar, framtíðar og samfélags er því að mati BB hornsteinn borgaralegs lýðræðis.

Raunveruleg umræða um borgarskipulagið fer sjaldnast fram fyrir kosningar, hvorki til Alþingis né til borgarstjórnar í Reykjavík. Engin breyting varð þar á fyrir alþingiskosningarnar 2013.

Umræðan nú í aðdraganda kosninga 2014 stjórnast alfarið af herferð flugvallarsinna gegn almannahagsmunum, herferð, sem hófst strax eftir afhroð fjórflokksins í borginni 2010.

Það er mat BB að fyrstu ákvarðanir í skipulagsferlinu, ákvarðanir um forsendur og markmið, séu langmikilvægastar og víðtækastar og því skipti miklu að almennir borgarar og aðrir hagsmunaaðilar komi að skipulagsvinnunni strax á fyrstu stigum.

Tryggja ber að höfuðborgin verði sem allra best fyrir núlifandi og óborna Reykvíkinga, gesti þeirra og aðra Íslendinga. Í Reykjavík er stærsta og elsta þéttbýli á höfuðborgarsvæðinu og því er mikilvægt að Reykvíkingar taki á ný afdráttarlausa forystu um framtíðarþróun höfuðborgarinnar.

BB telja að Reykvíkingar megi undir engum kringumstæðum verða taglhnýtingar þeirra nágrannabæja, sem með beinum hætti þakka tilurð sína því að flugvöllur var festur í Vatnsmýri 6. júlí 1946.

BB telja að ganrýnið og opinskátt stöðumat sé einn mikilvægasti þáttur faglegrar skipulagsvinnu og um leið forsenda góðrar niðurstöðu til langrar framtíðar. BB sakna þess að heildstætt stöðumat sé ekki að finna í fyrirliggjandi tillögu að AR 2030.

Nú eru um 12 ár síðan núverandi AR 2001-2024 tók gildi. Skv. 35.gr. Skipuagslaga hefði borgarstjórn Reykjavíkur amk. átt að endurskoða AR 2024 eftir kosningar 2006.

Þar sem nú eru liðin um sjö ár síðan vinna hófst við þá endurskoðun, sem nú lítur dagsins ljós í tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 má telja vafasamt að almenn ávæði í I kafla 1.gr. c í Skipulagslögum sept. 2010 um samráð við almenning séu nægjanlega uppfyllt.

Sömuleiðis telja BB mikilvægt að borgaryfirvöld tryggi með fullnægjandi hætti að farið verði eftir lýðræðislegri ákvörðun Reykvíkinga í almennri atkvæðagreiðslu í mars 2001, að víðtækum almannahagsmunu verði ekki vikið til hliðar fyrir léttvæga sér- og einkahagsmuni og að markmið í 1. gr. Skipulagslaga 2010 nái fram að ganga, að sjálfbær þróun, hagur heildarinnar, efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir borgarbúa, heilbrigði þeirra og öryggi verði höfð að leiðarljósi.

Athugasemdir

1. Brottför flugvallar í Vatnsmýri er í lausu lofti því viðræður við ríkið um hann eru engar þrátt fyrir fyrirheit í SGÁ-2011-2023; ríkið hefur nú leyfi borgarinnar til að reisa flugstöð fyrir nokkur hundruð milljónir króna sem á að vera tilbúin 2015, ári áður en flugvöllurinn á að vera farinn skv. kosningu 2001 (NS-braut skv. núg. AR).

2. Á uppdrætti yfir aðalgatnakerfið í AR 2030 (í kafla „Vistvænar samgöngur“ á bls. 145) er búið að fella niður mislæg gatnamót við Bústaðaveg-Reykjanesbraut, næst verstu slysagatnamót Íslands. Það gengur að sjálfsögðu ekki!!!

3. Húsahæðir í AR 2030 eiga almennt að vera 3-5; BB telur að 3-7h. sé mun eðlilegra, einkum í byggð í Vatnsmýri.

4. NH (nýtingarhlutfall) í Vatnsmýri verði amk 1,8, ekki 0,85. Algerlega óásættanlegt er að 2030 verði einungis búið að reisa uþb. 40% af áætlaðri byggð þar.

5. BB hefur undir höndum áreiðanlega úttekt virtrar breskrar vísindastofnunar á áhættu á „Tsunami“ (hafnarbylgju) við strendur Íslands (10m há alda á 1.000 ára fresti að meðaltali). Á fundi BB með yfirmönnum almannavarna haustið 2012 kom fram að þeir reiknuðu með 5m hárri öldu á Faxaflóa á 1.000 ára fresti en í AR er þessi náttúruvá ekki nefnd. Ljúka þarf vinnu við almannavarnaáætlun (áhættumat og viðbragðsáætlun) höfuðborgarsvæðisins fyrir árslok 2015. Fyrirheit um það verði gefið í AR 2030. Augljóst er í því sambandi að fjölga verður flóttaleiðum á austur-vestur ásnum og norður-suður ásnum á þessu svæði sbr. Öskjuhlíðargöng, Kópavogsgöng, þverun Skerjafjarðar og Sundabraut.

6. Í upptalningu á veikleikum í þróun Reykjavíkur telur BB rétt að bæta við „Skortur á heimabyggðarhollustu“ (Local Patriotism) og „Minnkaður félagauður“ (Social Capital).

7. Í AR 2030 verði gert ráð fyrir að allt flug fari úr Vatnsmýri fyrir árslok 2016 sbr. niðurstöðu í almennri atkvæðagreiðslu 2001.

8. Í AR 2030 verði gert ráð fyrir að mun fyrr verði byrjað að byggja í Vatnsmýri. Uppbyggingu þar verði að mestu lokið 2030. Húsahæðir verði að jafnaði 3-7h.

9. Ekki boðar gott orðalagið á bls. 31 í kaflanum BORGIN VIÐ SUNDIN: „Frekari athuganir á mögulegri staðsetningu nýs innanlandsflugvallar verða viðfangsefni endurskoðunar svæðisskipulags“ (sjá nánarSkipulag borgarhluta, Vatnsmýri).

10. Undrun og áhyggjur vekur hinn mikli áhugi í AR 2030 á að byggja upp „línumiðborgina“ ásamt orðalaginu á bls. 31 BORGIN VIÐ SUNDIN: „Annar sambærilegur ás getur síðan legið til suðurs frá miðborginni þegar byggð tekur að rísa í Vatnsmýri“.

11. Gerð verði Umferðaröryggisáætlun (UMFÖÁ) fyrir Reykjavík í tengslum við AR 2030, sem geri t.d. ráð fyrir 20% fækkun meiriháttar slysa og dauðaslysa fyrir hvert 5 ára tímabil. Þessari UMFÖÁ fylgi ítarleg fjárhags- og framkvæmdaáætlun sbr. tvær slíkar á tímum R-listans (1996-2007). Vert er að geta þess að sambærileg umferðaröryggisáætlunn fylgir aðalskipulagi Kaupmannahafnar 2011. Á meðal framkvæmda í aðalgatnakerfi Reykjavíkur (fjármagnað af ríkinu), sem eru óhjákvæmilegur hluti slíkrar UMFÖÁ, eru gerð nokkurra mislægra gatnamóta (t.d. á mótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar) og mislægra gönguog hjólabrauta (t.d. brú yfir Breiðholtsbraut austan Norðurfells v. Select). Vinnubrögð við UMFÖÁ byggist á NÚLLSÝN.

12. Vegna þeirrar miklu þjóðhagslegu arðsemi, sem fylgir hraðri uppbyggingu þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri (NH>=1,8) mega borgaryfirvöld ekki láta mótþróa ríkisins gegn fjármögnun viðbótargatnakerfis sunnan Vatnsmýrar (Öskjuhlíðargöng, Kópavogsgöng, Þverun Skerjafjarðar o.s.fr.v.) stöðva eðlilega þróun. Þvert á móti ætti borgin að bjóða ríkinu lán fyrir óhjákvæmilegum framkvæmdum ef nauðsyn krefur, sem yrðu t.d. fjármögnuð með lóðasölu í Vatnsmýri.

13. Við opnun Sundahafnar árið 1968 var lagður grunnur að fákeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi þegar tvö skipafélög skiptu með sér yfirráðum yfir löndunaraðstöðu hafnarinnar. Slíkt fyrirkomulag á sér enga hliðstæðu á heimsvísu svo vitað sé.

Sterkar líkur benda til þess að nýting lands þar sé slæm enda er um að ræða tvítekningu á flestum sviðum, t.d. gámavöllum, vöruhótelum, löndunarkrönum og viðlegu á kostnað annarrar starfsemi í borginni og ekki síst aðgengis borgarbúa að Sundunum, einni helstu perlu borgarinnar.

1994 gerðu Drewry Shipping Consultants skýrslu um sjóflutninga til og frá Íslandi að beiðni Félags íslenskra stórkaupmanna. Flutningskostnaður á gámaeiningu milli Íslands og næstu erlendu hafnar reyndist amk. tvöfalt hærri en heimsmarkaðsverð.

Samkeppnisstaða útflutningsgreina væri því lakari en ella og verð allrar innfluttrar vöru því amk. 5% hærra en væri, ef Íslendingar nytu óheftrar samkeppni og heimsmarkaðar í sjóflutningum. Engar vísbendingar eru um að breytingar hafi orðið til batnaðar frá árinu 1994.

Það er mat BB að beita beri AR 2030 til að skilja á milli siglinga annars vegar og hafnarstarfsemi hins vegar til að ráða bót á þessari fákeppni og óhagræði borgarbúa.

Reykjavík, 20. septemmber 2013,

Virðingarfyllst,

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð (BB)

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur 557 4335–896 8483 gunnarhjortur@simnet.is
Örn Sigurðsson arkitekt 551 0683–822 0683 arkorn@simnet.is

A. VIÐHENGI

Almannavarnir 01-2013
ALMANNAVARNIR Á HÖFUÐÐBORGARSVÆÐINU
HAFNARSTARFSEMI Í REYKJAVÍK
ISAVIA ohf
Miðstöð innanlandsflugs – UMSÖGN BB
Umsögn BB um samgönguáætlun 2011-2015/2022
Vatnsmýri – lögfræðileg úttekt

B. TILVÍSANIR

Emergency Medicine Journal http://emj.bmj.com/content/by/year
Howard Frumkin o.fl. (júlí 2004) Urban Sprawl and Public Health
Urban Planning and Public health at CDC
http://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/su5502a12.htm
Samtök um betri byggð (2000) Nesið, þróun til vesturs
Newman og Kenworthy (1999) Cities and Sustainability
Urban Task Force (1999), Sir R. Rogers Towards an Urban Renaissance

C. SKÝRINGARMYNDIR

íbúar á hektara PDF

Manhattan-Reykjavík PDF
París-Reykjavík PDF
stjórnlaus útþensla PDF
þéttleiki-eldsneytisnotkun PDF

VIÐAUKI I

við

UMSÖGN Samtaka um betri byggð um Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (sjá samantekt í FORMÁLA)

1. Hólmsheiði er í góðu lagi

Frá ólögmætri yfirtöku Vatnsmýrar undir innanlandsflugvöll 06.07.1946 hafa Alþingi, ríkisstjórn og landsmálaflokkar barist fyrir því að festa hann þar í sessi gegn mjög ríkum almannahagsmunum og mótmælum Reykvíkinga. Tilgangur þessara afla á sér hvorki hagrænar né samgöngutæknilegar stoðir.

Hótun um flutning flugsins til Keflavíkurflugvallar hefur hingað til dugað vel í baráttunni. En nú hefur stæði fyrir nýjan flugvöll á Hólmsheiði í einu af úthverfum Reykjavíkur sett þessa baráttu í mikið uppnám því það er að flestu leiti mun betra en í Vatnsmýri. Af þeim sökum beita ráðandi öfl öllum tiltækum ráðum til að sópa Hólmsheiðarvalkostinum út af borðinu og kæfa umræðuna.

Dr. Haraldur Ólafsson veðurfræðingur fullyrti árið 2008 og ítrekaði í ágúst 2013 að nýting á hugsanlegum flugvelli á Hólmsheiði væri 96-98% að óbreyttum forsendum. Að mati flugrekenda nægja 95%.

Á árinu 2013 tilkynnti Isavia ohf án frekari skýringa um lækkaðan leyfilegan hliðarvind (o.fl.) á Hólmsheiði, úr 20 í 15hnúta. BB benda á að eigi svo róttæk reglugerðarbreyting um hönnun og rekstur flugvalla við einhver rök að styðjast hafi hún óhjákvæmilega hnattræna skírskotun og gildi því ma. einnig um Vatnsmýrarflugvöll.

BB benda á að um 1.750 alþjóðlegir flugvellir dreifast um alla heimsálfur, um strandsvæði og hásléttur, um bæði heimsskaut, um eyðimerkur og frumskóga, frá sjávarmáli og upp yfir 4.000m hæð og því teljast skilyrði á Hólmsheiði og í Vatnsmýri mjög sambærileg í þessum alþjóðlega samanburði.

BB benda á að Vatnsmýri og Miðnesheiði eru á sama veðursvæði. Vatnsmýri getur því ekki verið varaflugvöllur í millilandaflugi heldur eru það Akureyri og Egilsstaðir skv. flugmálastefnu ríkisins.

Þriðja brautin á Hólmsheiði mun hækka nýtingu þar og einnig lagfærð stefna og lenging brauta. Af sömu ástæðu lækkar niðurfelling NA-SV brautar í Vatnsmýri nýtingu þar (niður í 93,8%).

BB mæla með að borgin sjálf ráði erlendan flugvallasérfræðing sbr. fordæmi frá 1964: Hellmann og Buckley.

BB benda á að unnt er tölvuherma veður á Hólmsheiði á 6-8 vikum. Kostnaðurinn er innan við 10 milljónir króna.

BB benda á að krafa nú um 5 ára samfelldar veðurathuganir á Hólmsheiði er fráleit og til þess eins fallin að skapa ríkinu á ný skilyrði til endalausra tafa. Flugmálayfirvöld hafa enn ekki lokið veðurathugunum á Hólmsheiði, sem átti að vera lokið 2010, skv. samkomulagi samgönguráðherra og borgarstjóra frá árinu 2005

2. Sjúkraflutningar

Venjulegt vængjað sjúkraflug, sem er aðeins lítill hluti af sjúkraflutningum á Íslandi, kostar nú um 140milljónir á ári (Mýflug); það má bæta stórlega með auknu fjármagni.

Hlutur ríkisins í byggingarlandi undir flugbrautum í Vatnsmýri er amk. margra tuga milljarða kr. virði. Fyrir vaxtavexti af þeirri upphæð má stórauka framlög til venjulegs sjúkraflugs.

Sérhæfðar sjúkraþyrlur* á fleiri stöðum á landinu geta bætt upp venjulegt sjúkraflug og eflt um leið sjúkraflutniga nær höfuðborgarsvæðinu; þær geta þannig sparað í rekstri úthafsþyrla Landhelgisgæslunnar.

Venjulegt sjúkraflug er að jafnaði þríþætt: A akstur að flugvelli**, B flug, C akstur að sjúkrahúsi (LSH); ekki er reiknað með björgunaraðgerðum, flutningi á milli farartækja, bið eftir flugvél eða öðrum töfum; hlutfall C (aksturs að sjúkrahúsi) af heildarflutningstíma sjúklings A+B+C minnkar í réttu hlutfalli við auknar tafir***.

Með þyrlu lengist flugtíminn B (þyrla <300km/klst, flugvél um 500km/klst) en akstur í þáttum A og C sparast; heildarflutningstími A+B+C styttist; óvissa vegna tafa minnkar og hjask vegna flutnings sjúklings milli farartækja hverfur.

Meðalflutningstími A+B+C= 60+60+7=127 mín í Vatnsmýri****	+/-0
Meðalflutningstími A+B+C= 60+58+15=133 mín á Hólmsheiði	+6 (5%)
Meðalflutningstími A+B+C= 60+64+30=154 mín á Miðnesheiði	+27 (21%)

* Stofn- og rekstrarkostnaður (s/r) sjúkraþyrlu er um ¼ af s/r SuperPuma Landhelgisgæslunnar: 2 börur, 2 læknar, 250-300km/klst.

** Óvissa er um tímalengd A+ í samanburði við B og C, sem eru nánast fastar stærðir.

*** Einhverjar tafir eru í öllu venjulegu sjúkraflugi; of oft eru þær verulegar og geta jafnvel tvöfaldað heildarflutningstíma sjúklings.

**** Flugtími B miðast við Akureyri.

Batahorfur bráðveikra og stórslasaðra ráðast mun frekar á fyrstu mínútum sjúkraflutnings (í þætti A) en á síðustu mínútunum (í þætti C).

Meginatriði er því að bráðveikum og alvarlega slösuðum sé komið í stöðugt ástand sem fyrst og áður en lagt er upp í óvissuferð í venjulegu sjúkraflugi svo flutningstími hafi ekki áhrif á batahorfur. Alvarlega slasaða og bráðveika ætti mun frekar að flytja með þyrlu frá slysstað (sjúkrastað) beint á sjúkrastofnun.

Þetta styður grein Þorgeirs Gestssonar sérfræðings í tauga- og lyflækningum í Fréttablaðinu 17.09.2013. Þar vitnar hann í rannsókn Nicoll o.fl., sem birt var í Emergency Medical Journal 2007, sem leiðir í ljós að beint samband var á milli afdrifa 10.315 sjúklinga í bráðri lífshættu og fjarlægðar þeirra í beinni loftlínu (í þéttbýli) frá sjúkrahúsinu, sem meðhöndlaði þá.

Orðrétt segir í grein Þorgeirs: „Niðurstaðan var að fyrir hvern kílómeter, sem fjarlægðin jókst um jukust dánarlíkur viðkomandi einstaklings um 2%. Sé dæmi tekið af íbúðarbyggð í Úlfarsárdal, sem er 8-9km fjær Landspítala en Vatnsmýri þýddi það að bráð veikindi hefðu í för með sér 15-20% auknar líkur á láti sjúklingsins“.

Skv. Þorgeiri má þannig rekja 1% allra dauðsfalla til meiri fjarlægðar en 10km frá sjúkrahúsi. Færi Landspítalinn til Keflavíkur töpuðust líklega 50 mannslíf árlega á höfuðborgarsvæðinu og verði 20.000 íbúar settir í Úlfarsárdal fremur en í Vatnsmýri kostar það 1,5 dauðsföll til viðbótar árlega.

Í grein Þorgeirs kemur fram að fyrir stóran hluta bráðveikra geti búseta í 5km fjarlægð frá lítilli heilsugæslustöð á landsbyggðinni verið betri en búseta í 6km fjarlægð frá Landspítala. Allir læknar hafi lært að greina og meðhöndla stóran hluta bráðra veikinda, sem ógna lífi.

Aðrar öryggis- og heilbrigðisfórnir borgarbúa vegna stjórnlausrar útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu af völdum Vatnsmýrarvallar tengjast því að leiðir á milli heimila, vinnustaða, dagvöruverslana, heilbrigðisþjónustu o.s.fr.v. eru of langar og utan göngufjarlægðar. Grunnur nærþjónustu og almannasamgangna er löngu brostinn og einkabíllinn því eina nothæfa samgöngutæki langflestra borgarbúa.

Árlega aka þeir rösklega 150.000 bílum meira en 2,5 milljarða km með 80 alvarlega slösuðum og 2,8 látnum að meðaltali. Með þéttri og blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri má á 12-20 árum draga úr þörf fyrir akstur um 20-40% og fækkar þá alvarlega slösuðum um 16-32 og látnum um 0,5-1,0 á ári m.v. íbúafjölda og bílaeign 2013 (207.000íb., 743 bílar/1.000íb).

Aðrar afleiðingar of mikills aksturs eru sjúkdómar vegna mengunar, kyrrsetu og lífsstíls: Öndunarfærasjúkdómar, hjartasjúkdómar, krabbamein, sykursýki, streyta o.fl. auk sálrænna og félagslegra meinsemda vegna einsemdar og einangrunar.

Staða almannavarna er slæm vegna gríðarlegrar útþenslu byggðar. Það vantar ma. 2 nýjar slökkvistöðvar, viðvörunarkerfi, flóttaleiðir og nothæfa viðbragðsáætlun.

3. Opinber úttekt á stórfum flugmálayfirvalda

BB mun leggja sitt af mörkum til að fram fari opinber úttekt á stórfum Samgönguráðuneytis (nú Innanríkisráðuneyti) og Flugmálayfirvalda (Flugmálafulltrúi ríkisins, Flugmálastjórn,

Flugstoðir ohf og nú Isavia ohf), sem hafa í 67 ár einbeitt „sérþekkingu“ sinni í flug- og flugvallarmálum að því að viðhalda flugvelli í Vatnsmýri.

Á lýðveldistímanum hafa þessi yfirvöld ekki haft neitt frumkvæði að því að bæta til framtíðar stöðu flugmála á SV horninu í sátt við þéttbýlisbúa og til hagsbóta fyrir flugfarþega, flugrekendurog atvinnulíf heldur tortryggt alla aðra valkosti (Reykjavíkurborgar o.fl.) um ný flugvallarstæði, nú síðast á Hólmsheiði frá árinu 2005.

BB telja að til greina komi sérstök rannsókarnefnd Alþingis, Ríkisendurskoðandi eða Umboðsmaður Alþingis.

4. Yfirtaka ríkisins á landi í Vatnsmýri 06.07.1946 á sér enga stoð í lögum og rétti.
Á árinu 1941 lauk hernámslið Breta á Íslandi við byggingu herflugvallar í Vatnsmýri.

Þann 6. júlí 1946 afhentu Bretar íslenska ríkinu herflugvöllinn til umráða og á sama tíma gerði ríkisstjórn Ólafs Thors hann að borgaralegum flugvelli. Frá þeim degi hafa Flugmálastjórn Íslands, síðar Flugstoðir ohf og nú frá 2010 Isavia ohf annast rekstur hans.

Frá stofnun 1999 hafa Samtök um betri byggð (BB) m.a. bent á alvarlegar afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri og á hæpnar réttarfarslegar forsendur hennar.

Eftir umtalsverða upplýsingaleit á Landsbókasafni, í Skjalasafni Reykjavíkur, í Alþingistíðindum, á Alþingi og í Innanríkisráðuneyti telja Samtök um betri byggð nú ljóst að hvergi sé að finna heimildir eða vísbendingar um að yfirtaka ríkisins á landi Reykjvíkinga í Vatnsmýri þann 6. júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll hafi átt sér einhverja stoð í lögum og rétti.

Þvert á móti telja samtökin að ljóst sé orðið það, sem raunar hefur alltaf blasað við réttsýnum og ósturluðum, að um var að ræða einhliða og óréttmæta aðgerð Alþingis og ríkisstjórnar Íslands í krafti 300% misvægis atkvæða.

BB sendu erindi um málið til borgaryfirvalda þann 05.05.2013. Í júní 2013 var erindinu vísað til Borgarlögmanns (BoLö). Þann 08.07.´13 áttu BB fund með BoLö til að fylgja erindi sínu eftir.

BoLö er sammála því að miski sem slíkur fyrnist ekki (aldrei), en ...
BoLö telur að þó miski sannist geti þolandi glatað réttindum v. tómlætis ... ?
BoLö telur að bótaréttur glatist á max 20 árum.
BoLö telur að borgin geti krafist lóðarleigu strax!

5. BB hvetja til þess að borgaryfirvöld láti meta uppsafnað tjón v. Vatnsmýrarflugvallar sl. 67 ár miðað við að Reykjavík er amk. töfalt víðáttumeiri og helmingi strjálbýlli nú en ella hefði orðið án flugvallar. Kannað verði ma.eftirfarandi:

Kostnaður sveitarfélaga, kostnaður atvinnulífs, kostnaður heimila, HRUNIÐ, undirmálslán, bílalán, skuldavandi heimilanna, skert heilbrigði borgarbúa, fleiri umferðarslys, meiri útblástur, meiri mengun, lengri útkallstími neyðarþjónustu, tímasóun í samgöngum, brostnir innviðir (strætó, nærþjónusta) lakari öryggisþjónusta (lögregla, slökkvilið, sjúkralið, neyðarlæknar, öryggiseftirlit), ófullnægjandi almannavarnir, glötuð tækifæri, glötuð samlegðaráhrif, glataður félagsauður, o.s.fr.v.

Þó slíkt mat verði ekki grunnur að bótakröfu skýrir það réttarstöðu Reykvíkinga og er því mikilvægur siðferðisgrunnur í umræðunni; sjá ParX frá 2007 og umfjöllun í Fréttablaðinu 09.09.´13 um grein Sigurðar Jóhannessonar hagfræðings í Vísbendingu

6. Borgaryfirvöld láti meta ábata af byggð í Vatnsmýri
Endurunnin verði ParX-skýrslan frá 2007, þó þannig að einnig verði reiknaður þjóðhagslegur ábati af tvöfalt hærri nýtingu (NH=1,8) en gert er ráð fyrir í nýju aðalskipulagi.

Það sem ekki var tekið með í ParX-skýrslunni er ma.: Ábati vegna núverandi útivistarsvæða nærri Vatnsmýri, hækkun fasteignaverðs frá Kringlumýrarbraut að Hofsvallagötu, kostnaður heimila, kostnaður sveitarfélaga, kostnaðu fyrirtækja og stofnana, tímasóun í samgöngum, glataður félagsauður, lakara heilsufar, veikari innviðir, minna öryggi o.s.fr.

Þó ríkið þurfi að byggja nýja miðstöð innanlandsflugs hagnast það verulega (nettó) af brottför flugvallar úr Vatnsmýri vegna gríðarlegs verðmætis ríkislóðanna þar.

7. Undirskriftasöfnun með flugvelli er tortryggileg
Svarendur eru óupplýstir og kjósa gegn eigin hag og almannahag, einkum Reykvíkingar.

Þeir sæta einhliða áróðri flugvallarsinna („Putin Syndrom“), einhæfum, órökstuddum og tilfinningahlöðnum málflutningi um „sjúkraflug“.

Undirbúningur hefur staðið frá 2010 (frá afhroði fjórflokksins í borgarstjórnarkosningum).

Mikil skipulagning hefur farið fram með beinni aðkomu fólks á skrifstofum xD, xB, Morgunblaðsins, Stöðvar2, flugmálayfirvalda, auk hollvina flugvallar með nafntogaðan athafnamann í forystu, o.s.fr.

BB telja að átak flugvallarsinna gæti hafa kostað á við góða kosningabaráttu auk „ókeypis auglýsinga“ í Morgunblaðinu, á Stöð2 og í nokkrum öðrum fjölmiðlum, framlag, sem er líklega samtals tuga milljóna króna virði.

Reykjavík, 20. september 2013,

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð (BB)
Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur 557 4335–896 8483 gunnarhjortur@simnet.is
Örn Sigurðsson arkitekt 551 0683–822 0683 arkorn@simnet.is

Innanríkisráðuneytið Sölvhólsgötu 7
150 Reykjavík postur@irr.is.

Skrifstofa Alþingis, nefndasvið
150 Reykjavík nefndasvid@althingi.is

Samgönguáætlun 2011-2014
Samgönguáætlun 2011-2022

Umsögn Samtaka um betri byggð

Inngangur

Samtök um betri byggð hafa frá árinu 1999 beitt sér fyrir bættu borgarskipulagi og þróun mannvænnar og skilvirkrar byggðar á höfuðborgarsvæðinu gegn harðri andstöðu ráðandi afla, þings og framkvæmdavalds og þrátt fyrir mikið fálæti fjölmiðla.

Frá stríðslokum til þessa dags hefur útþensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu verið stjórnlaus og óstöðvandi. Því hefur jafnt og þétt sigið á ógæfuhlið í þessu mikilvægasta hagkerfi Íslands.

Áhrifa af óskilvirkni í rekstri heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu er löngu farið að gæta í þjóðarhag. Og slæma stöðu heimila, sveitarfélaga, byggingariðnaðar og ýmissa annarra atvinnugreina má ekki síst rekja til stjórnlausrar útþenslu byggðarinnar.

Fjármálaörðuleikar þúsunda ungra fjölskyldna í úthverfunum bera óskilvirkninni ljóst vitni og eru nöturlegur minnisvarði um gjaldþrot skipulagsóreiðunnar á höfuðborgarsvæðinu af völdum flugvallar í Vatnsmýri í 65 ár.

Þegar þetta er ritað á um helmingur íslenskra heimila í erfiðleikum með að ná endum saman og rösk 10% heimila eru í vanskilum með húsnæðis- og bílalán.

Það er sandur í gírkassanum. Þrátt fyrir einhverjar hæstu þjóðartekjur á mann í heimi árum saman skilar sá árangur sér ekki nægilega vel í pyngjur landsmanna. Það er því beinn hagur

allra að stöðva nú þegar stjórnlausa útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu og byrja að byggja borgina inn á við.

Í Samgönguáætlun (SGÁ) kemur ítrekað fram að til að ná markmiðum um bætta lýðheilsu, aukið öryggi, minni loftmengun, breyttar ferðavenjur og aukna samkeppnishæfni ólíkra samgöngumáta sé áhrifaríkast að stuðla að þéttri og blandaðri byggð.

Samtök um betri byggð fagna nýjum áherslum í SGÁ. Samtökin hafa ávalt bent á að eina raunhæfa leiðin til að ná þessum og mörgum öðrum mannvænum markmiðum í þróun höfuðborgarinnar sé að reisa þétta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri.

Ekki virðist eiga að bæta vinnubrögð við umferðaröryggisáætlun ríkisins. Þar þarf að vinna eftir þjóðhagslegri arðsemisröð. Núverandi vinnubrögð einkennast af kjördæmapoti. Mikilvægt er að ríki og sveitarfélög geri áætlanir um fækkun umferðarslysa með tölusettum markmiðum og tímasettum fjárhags- og framkvæmdaliðum. Mjög góð reynsla er af slíkri áætlanagerð t.d. í Reykjavík (1996-2007). Flest ríki Norður- og Vestur- Evrópu nema Ísland hafa notað þessi vinnubrögð árum saman með góðum árangri.

Samtök um betri byggð telja mikilvægt að hér á landi verði tekin upp NÚLLSÝN í vegamálum. Núllsýn byggir á þeirri forsendu að „ásættanlegur“ fórnarkostnaður varðandi líf og heilsu vegfarenda er núllstilltur. Þau verkefni í vegamálum, sem lúta að verndun heilbrigðis og mannslífa vegfarenda hafi forgang. Ýtrustu öryggiskröfur séu gerðar við hönnun og byggingu nýrra vega.

Samtök um betri byggð harma að samgönguyfirvöld hafi á síðustu misserum dregið verulega í land varðandi NÚLLSÝN sbr. ummæli Ögmundar Jónassonar ráðherra samgöngumála. Á Umferðarþingi árið 2010 sagði hann orðrétt: *„NÚLLSÝN hlýtur að vera það takmark, sem við stefnum að, það á enginn að láta lífið í umferðarslysum, við eigum að gera allt sem við getum til að ná því takmarki“*. Ári síðar segir í Samgönguáætlun Ögmundar: ... *„Stjórnvöld rannsaki kosti og galla þess að taka upp NÚLLSÝN í öryggismálum m.a. á forgangsröðun verkefna , kostnað og hönnunarreglur. NÚLLSÝNIN verði borin saman við aðrar leiðir sem hafa reynst vel erlendis. Niðurstöður liggi fyrir á fyrsta tímabili samgönguáætlunar“* ... (fyrir árslok 2015!)

Samtök um betri byggð leggja til að fyrirhuguðu vegafé hvers árs til nýframkvæmda við vegi verði skipt upp miðað við nýja grundvallarhugsun: 300 milljónum kr. verði árlega bætt við það fé, sem fyrirhugað er í umferðaröryggisáætlun SGÁ. Því sem eftir er verði skipt þannig að 30% renni í BYGGÐAPOTT en 70% í pott sem ráðstafað er skv. NÚLLSÝN. Gengið er út frá því að allar sérstakar fjárveitingar, td. til gangagerðar, verði lagðar niður.

Samtök um betri byggð benda á eftirfarandi:

- Að í SGÁ er ekki gerður greinarmunur á byggð á höfuðborgarsvæðinu annars vegar og öðru þéttbýli hins vegar þó á þessu sé eðlismunur. Ónákvæm hugtakanotkun getur haft óæskileg áhrif eins og dæmin sýna.

- Að stofnkostnaður er u.þ.b. sá sami við gerð ytra gatnakerfis fyrir hverja 1.000 íbúa annars vegar í þéttri miðborgarbyggð og hins vegar í strjálli úthverfabyggð. Í miðborgarbyggð eru stuttir vegspottar oft með fremur dýrum umferðarlausnum s.s. brúm og stokkum en í strjálli bygg eru oft mislæg gatnamót og ávalt mun meiri vegalengdir.

- Að Samtök um betri byggð leggja til grundvallar víðtæka almannahagsmuni við lausnir mála þannig að þær komi sem flestum að sem mestum notum án tillits til einka-, flokks- eða landshlutasjónarmiða. Samtökin telja að ákvarðanir, sem ganga gegn þessari meginreglu réttlætis og skilvirkni beri að taka með lýðræðislegum og gagnsæjum hætti.

- Að auðveldara er að ná marktækum árangri í aukningu á notkun annarra samgöngumáta en einkabílsins á höfuðborgarsvæðinu með faglega unnum framkvæmda- og fjárhagsáætlunum en með tilskipunum, loðnum ritgerðum, þvingunaraðgerðum í gatnakerfinu og óréttmætum takmörkunum fjárveitinga til ytra gatnakerfisins.

- Að langbesta leiðin til að auka veg annarra samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu er að draga úr þörf fyrir einkabílinn með róttækri þéttingu byggðar í Vatnsmýri.

Athugasemdir Samtaka um betri byggð (einkum m.t.t. höfuðb.sv.):

1. Tekjur ríkisins af bílaumferð eru í réttu hlutfalli við ekna km. Vel yfir 50% þeirra tekna koma af umferð innan sveitarfélagamarka höfuðborgarsvæðisins.

2. Þjóðhagslega arðsamast er að lagfæra þjóðvegakerfið á Íslandi með því að lagfæra það fyrst á höfuðborgarsvæðinu og þar á eftir annars staðar á SV horninu.

3. Sú staðreynd að sami flokkur er við völd í ríkisstjórn og í borgarstjórn Reykjavíkur mótar að sjálfsögðu efnistök í samgönguáætlun (SGÁ). Greinilegt er td. að tillaga að nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur (AR) er undir beinum áhrifum frá SGÁ.

   Allt of lág nýting fyrirhugaðrar byggðar í Vatnsmýri er þannig eðlileg afleiðing þess að ekki er í SGÁ fyrirhuguð nein viðbót við aðalgatnakerfið á höfuðborgarsvæðinu sunnan Vatnsmýrar fyrr en í fyrsta lagi árið 2023.

   Slík forskrift úr SGÁ getur valdið því að nýtingarhlutfall á byggingarlóðum í Vatnsmýri í tillögu að AR verður einungis 0,85 en ætti að vera amk. tvöfalt hærra (amk. 1,8) til að þjóðhagsleg arðsemi náist.

   Nýtingarauki í Vatnsmýri úr 0,85 í 1,8 myndi draga úr akstri á höfuðborgarsvæðinu samanborið við jafn mikla byggð td. í Úlfarsárdal um allt að 20%. Þar með lækkar aksturskostnaður um allt að 1% á ári, um 2 milljarða kr á fyrsta ári, 4 milljarða á öðru ári, 6 á þriðja ári o.s.fr.v. eða allt að 400 milljarða kr uppsafnað á 20 árum.

   Allt pólitískt upplegg í SGÁ er mjög hefðbundinn einhliða stuðningur við landsbyggðina á kostnað þjóðarhags og samfélagsins á höfuðborgarsvæðinu sbr. ummæli á bls. 24 í

greinargerð með SGÁ: ...*"í janúar 2010 kom fram að sveitarfélög geta skipulagt hverfi án þess að taka nægjanlegt tillit til samgönguþarfa og gert síðan kröfu á ríkið um að það kosti greiðar samgöngur. Þar fari ekki saman ábyrgð á skipulagsmálum og afleiðingum þeirra varðandi samgöngur"*. Kópavogsgöng og Öskjuhlíðargöng hafa þó verið í AR í uþb. 30 ár!

4. Ekki er eðlilegt eða ásættanlegt að skipulagsáform sveitarfélaga sæti alfarið forsendum SGÁ. Mikil samhæfing allra áætlana er að sönnu mikilvæg en þegar upp er staðið ber að nota þau vinnubrögð Vegagerðarinnar frá 2004 að taka tillit til uppbyggingaráforma í Svæðis- og aðalskipulagi á höfuðborgarsvæðinu og miða SGÁ við þá tímasettu þörf sem þar kemur fram.

5. Með hóflegri uppbyggingu þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri fyrir amk. 47.000 íbúa og störf (NH=1,8) er virði lands í eigu ríkisins amk. 70 milljarðar kr. og land Reykjavíkurborgar amk. 140 milljarðar á verðlagi 2011 (sbr. framreiknaðar niðurstöður úr skýrslu ParX fyrir samgönguráðherra í maí 2007). Hlutur ríkisins nægir til að gera nýjan flugvöll, ytra vegakerfi Vatnsmýrarbyggðar ásamt þrennum jarðgöngum á landsbyggðinni og gott betur.

6. Ofuráhersla er á hjólreiðar í SGÁ. Þar er skautað létt fram hjá því td. að auknar hjólreiðar sl. 10 ár hafa leitt til verulegrar fjölgunar alvarlega slasaðra hjólreiðamanna úr 5 í 21 á ári, sem eru nú þegar rösk 10% af alvarlega slösuðum í umferðinni. Aukning í hjólreiðum mun flölga þeim slysum enn frekar nema staðið verði áform um miklar gagnráðstafanir með allt að 15 mislægum göngu- og hjólreiðaleiðum undir eða yfir stofnbrautirnar á höfuðborgarsvæðinu. Hafa ber í huga að slysatíðni er í beinu samhengi við lengd ferðar* og að allt að sexföld slysahætta er á hvern farinn kílómetra á reiðhjóli samanborið við bíl. 50% aukning á hjólreiðum, úr uþb. 3,8% í 5,7% ferða, mun ekki hafa merkjanleg áhrif á bílaumferð. Sé einnig reiknað með 100% aukningu ferða með strætó, úr uþb. 4% í 8% af öllum ferðum, aukningu, sem fáir geri sér vonir um að óbreyttri stefnu í aðalskipulagsmálum á höfuðborgarsvæðinu í fyrirsjáanlegri framtíð, tekst einungis að minnka bílaumferð úr 76,4% allra ferða í um 70%, þ.e. ef ferðir fótgangandi dragast ekki enn frekar saman**. Þrátt fyrir það verður amk. 10% aukning í einkabílaakstri á höfuðborgarsvæðinu til 2022 einfaldlega vegna fólksfjölgunar þar. Því er það verulegt áhyggjuefni að ekki sé fyrirhuguð meiri fjárfesting í aðalgatnakerfi svæðisins til ársins 2023.

   ** Mjög gagnlegt væri ef til væri prósentuskipting á farþegakílómetrum á milli samgöngumáta. Ljóst er að bílferðir og strætóferðir eru lengri en hjólaferðir og verulega lengri en gönguferðir.*

   *** Bent skal á að ferðum gangandi á höfuðborgarsvæðinu hefur fækkað um 4,6% af heildarfjölda allra ferða þar, fjöldi strætóferða hefur staðið í stað, hjólaferðum hefur fjölgað um 3,5% og ferðum í einkabílum fjölgað um 1,1% frá árinu 2002 til ársins 2011.*

7. Mikilvægt er að ljúka vinnu við almannavarnaráætlun höfuðborgarsvæðisins og samþætta hana svæðisskipulagi, aðalskipulagi og þeim áætlunum, sem hér eru til

umræðu. Það vantar fleiri flóttaleiðir á höfuðborgarsvæðinu á austur/vestur og norður/suður ásunum þ.e.s. Kópavogsgöng, Öskjuhlíðargöng, Sundabraut og Skerjabraut (þverun Skerjafjarðar í framhaldi af Suðurgötu).

8. Mikilvægt að hraða áður nefndum Kópavogsgöngum, Öskjuhlíðargöngum og þverun Skerjafjarðar (eigi síðar en á árunum 2017-2020) til að hamla ekki gegn eðlilegu nýtingarhlutfalli (NH=amk. 1,8) og uppbyggingarhraða í Vatnsmýri (frá og með 2014).

9. Í umræðum um samgönguáætlun á Alþingi nýverið kvörtuðu landsbyggðarþingmenn undan síaukinni skattpíningu á innanlandsflugið. Einu andsvörin voru frá innanríkisráðherra, sem upplýsti að ríkið sæi alfarið um rekstur flugvalla án þess að það kæmi inn í flugfargjaldið. Árlegur kostnaður er um 2 milljarðar kr.

   Á málþingi um flugmál á vegum Háskólans í Reykjavík þann 19. janúar sl. kom fram í erindi dr. Haraldar Sigþórssonar verkfræðings að ríkið greiðir niður hvern flugmiða um 5.500 kr.

   Auðvitað á allt að vera gagnsætt í íslenskri stjórnsýslu og stjórnmálum og þess vegna er óhjákvæmilegt að bæta við annari niðurgreiðslu. „Láðst“ hefur í 65 ár að innheimta lóðaleigu fyrir land ríkis í Vatnsmýri (ca. 1/3 – 6.500 kr.) og Reykjavíkurborgar (ca. 2/3 – 13.000 kr.), alls 19.500 kr. á hvern flugmiða. Verðmæti lands í Vatnsmýri á verðlagi 2011 er amk. 210 milljarðar kr. alls miðað við NH=1,8 (miðað er við ríkistaxta á bújörðum: 3,5% á ári af verðmæti landsins).

   Ljóst er því að heildarniðurgreiðsla ríkis og borgar á hvern flugmiða er nú um 25.000kr.

10. Samtök um betri byggð mótmæla því harðlega að gert sé ráð fyrir því að flugvöllur fari úr Vatnsmýri í áföngum, hálfur 2016 og hálfur 2024. Standa ber við lýðræðislega tekna ákvörðun Reykvíkinga í almennri atkvæðagreiðslu árið 2001 að flugvöllurinn sé allur farinn 2016 enda er það þjóðhagslega mjög arðsamt.

Reykjavík 27.02.2012,

f. h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H. Gunnarsson _____

Örn Sigurðsson _____

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
nefndasvid@althingi.is

Frumvarp til laga um miðstöð innanlandsflugs

120. mál 2012

Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

22. nóvember 2012

INNGANGUR

Frá 1945 þróaðist flugstarfsemi hérlendis einkum út frá tveimur herflugvöllum, sem báðir eru illa staðsettir miðað við borgaralegar þarfir og kringumstæður á Íslandi allt frá miðri 20.öld.

Keflavíkurflugvöllur er að margra mati of langt frá miðju höfuðborgarsvæðisins til að nýtast nægilega vel fyrir miðstöð innanlandsflugs. Með sívaxandi fjölda flugfarþega er líklega komið að því nú þegar að þjóðhagslega hagkvæmt sé að huga að nýjum stað fyrir alþjóðlegan millilandaflugvöll nær höfuðborgarsvæðinu. Árið 2004 bentu Samtök um betri byggð (BB) á vænlegan stað á Miðdalsheiði.

Herflugvöllur í Vatnsmýri, sem í stað þess að vera rifinn í stríðslok var gerður að borgaralegum flugvelli þann 6. júlí 1946 gegn hagsmunum og vilja borgarbúa. Hann var byggður á því landi, sem Reykvíkingar fengu yfirráð yfir 1. janúar 1932 og var sjálfgefið svæði fyrir nýja miðborg ört stækkandi höfuðborgar.

Alla tíð síðan hefur Vatnsmýrarflugvöllur valdið miklu og sívaxandi tjóni og splundrað byggð í Reykjavík og síðar á höfuðborgarsvæðinu. Á tæpum sjö áratugum óx víðátta byggðarinnar fimmtugfalt, úr 300ha í meira en 15.000ha á meðan íbúatalan fimmfaldast úr 40 í rösklega 200 þúsund svo þéttleiki byggðar hrundi úr 150 íbúum á hektara í um 14.

Óskilvirkni höfuðborgarhagkerfisins er gríðarleg og fer vaxandi því mikilvægi bílsins mun halda áfram að aukast svo lengi sem valdhafar ríkis og borgar sjá ekki að sér.

1.0 FORSENDUR BB

1.1 FORMÁLI

Samtök um betri byggð (BB) voru stofnuð 1999 til að stuðla að betra borgarskipulagi á höfuðborgarsvæðinu. Þau hafa m.a. barist gegn frekari útþenslu byggðar, gert ýmsar tillögur að skipulagi og beitt sér fyrir kosningu um flugvöllinn 2001. Þá var samþykt að hann færi úr Vatnsmýri fyrir árslok 2016 og er afar mikilvægt að staðið verði við þá niðurstöðu.

Samtök um betri byggð (BB) beittu sér einnig fyrir alþjóðlegri skipulagssamkeppni um Vatnsmýri 2007 þar sem 136 glæsilegar tillögur bárust hvaðanæfa úr heiminum.

1.2 YFIRVÖLD REYKJAVÍKURBORGAR

Skylda yfirvalda í Reykjavík og í öðrum bæjum og borgum hvarvetna er að gera borgarskipulag á forsendum hagsældar, öryggis og velferðar íbúanna svo þar dafni mannvænt og skilvirkt samfélag.

Frá stríðslokum hafa borgaryfirvöld að mestu vanrækt þessa skyldu. Í stað þess að þjóna íbúum með góðu skipulagi leiddu þau til öndvegis baneitraðar landsbyggðarkröfur fjórflokksins um herflugvöll miðsvæðis til ómælds tjóns fyrir alla landsmenn. Neikvæðra áhrifa gætir í þjóðarhag.

1.3 RÍKISVALDIÐ

Skylda flugmálayfirvalda ríkisins er að tryggja skilvirkar flugsamgöngur í samræmi við hagsmuni samfélagsins á hverjum tíma og í sátt við íbúana.

Frá 1945 hafa flugmálayfirvöld brugðist þeirri skyldu að tryggja frambúðarlausn fyrir miðstöð innanlandsflugs á SV-landi til hagsbóta fyrir flugfarþega og flugrekendur en einbeitt sér þess í stað að því að festa í sessi gamla herflugvöllinn í miðborg Reykjavíkur til gríðarlegs tjóns fyrir alla.

Tvær óháðar rannsóknir um 1964 mátu Vatnsmýri sem lakasta flugvallarvalkostinn af 4 á höfuðborgarsvæðinu vegna legu sinnar mitt í þéttri byggð og árið 2007 komust sérfræðingar Sturlu Böðvarssonar samgönguráðherra að því að af 4 kostum væri Vatnsmýri lakastur en Hólmsheiði þjóðhagslega hagkvæmastur.

1.4 HAGTÖLUR HÖFUÐBORGARINNAR

Ekki er til mat á stærð hagkerfis höfuðborgarinnar. Fáum dylst þó að það er stærsti hluti íslensks hagkerfis. Örfáar grófar kennitölur verða því að nægja: 210.000 íbúar, 150.000 bílar, 2.000.000m² í verslunarhúsnæði, 6.000.000m² í öðru atvinnuhúsnæði, 170.000 störf o.s.fr.v.

Eins og áður sagði splundraði Vatnsmýrarflugvöllurinn höfuðborgarbyggðinni, sem nú þekur um 15.000ha, líkt og París og Manhattan samanlagt (4 milljónir íbúa). Þannig glötuðust helstu borgareinkennin þ.e.s. eiginleg miðborg og nándin milli íbúanna.

Grunnur almannasamgangna og nærþjónustu brast sömuleiðis og billinn varð helsta samgöngutækið. Tímasóun borgarbúa er gríðarleg og reksturskostnaður heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga er allt of mikill.

Óskilvirkni höfuðborgarhagkerfisins hefur neikvæð áhrif á þjóðarhag. Óskilvirknin mun halda áfram að vaxa samhliða síauknu mikilvægi bílsins svo lengi sem valdhafar ríkis og borgar sjá ekki að sér og stöðva stjórnlausa útþenslu byggðar með því að fjarlægja orsakavaldinn úr Vatnsmýri.

1.5 HÓLMSHEIÐI

Árið 2004 vöktu Samtök um betri byggð eins og áður sagði athygli á vænlegu flugvallarstæði á Miðdalsheiði fyrir alhliða flugvöll (millilandavöll), í rösklega 200m hæð um 5km norður af Sandskeiði.

Árið 2005 var bent á vænlegt flugvallarstæði fyrir innanlandsflugvöll í rösklega 100m hæð á Hólmsheiði í einu af úthverfum Reykjavíkur. Sama ár var hafin athugun á Hólmsheiði og Lönguskerjum sem 2 nýjum flugvallarvalkostum samhliða athugun á Reykjavíkurflugvelli og Keflavíkurflugvelli.

Árið 2005 var einnig hafin athugun á veðurfari á Hólmsheiði, sem skipt var milli Veðurstofunnar og Flugstoða ohf f.h. samgönguyfirvalda ríkisins, sem skyldi annast athugun á skýjahæð, skyggni og ókyrrð í lofti.

Árið 2007 kom fram í skýrslu ParX (fyrir samgönguráðherra) að flugvöllur á Hólmsheiði væri þjóðhagslega arðbærasti kosturinn, sem völ væri á. Árið 2009 kom út áfangaskýrsla um veðurathuganir á Hólmsheiði (Veðurstofa Íslands, Guðrún Nína Petersen). Skv. niðurstöðum skýrslunnar er nýtingarstuðull þar 96-98% (flugrekendur telja að 95% nægi).

Frekari athugun á ókyrrð í lofti gæti leitt í ljós að nýting sé á bilinu 96-99%. Vegna legu sinnar, m.a. fjarlægð frá fjöllum, eru hverfandi líkur á ókyrrð í lofti. Að framansögðu er því nú þegar ljóst að Hólmsheiði hentar afar vel fyrir flugvöll.

Á fundi stjórnar Samtaka um betri byggð (BB) með borgarfulltrúum Sjálfstæðisflokks föstudaginn 8. febrúar 2008 staðfesti dr. Haraldur Ólafsson veðurfræðingur það, sem fram kemur í skýrslu samráðsnefndar samgönguráðherra og borgarstjóra frá apríl 2007, að athugun sem gerð hefði verið á skyggni og skýjahæð gæfi til kynna að nýtingarhlutfall flugvallar á Hólmsheiði yrði yfir 96%" (-98%). Frétt um þetta birtist á Mbl.is í kjölfar þessa fundar.

Dr. Haraldur Ólafsson gerði grein fyrir því að reikna mætti vindafar og kviku yfir hugsanlegum flugvallarstæðum með töluverðri nákvæmni með tölvuhermun, sem tæki einungis nokkra mánuði. Kostnaður væri minni en eins dags fórnarkostaður af flugstarfsemi í Vatnsmýri.

Samkvæmt þessu er ekkert að vanbúnaði að hefja undirbúning að byggingu flugvallar á Hólmsheiði.

2.0 UMSÖGN SAMTAKA UM BETRI BYGGÐ

Eins og fram kemur í forsendum Samtaka um betri byggð (BB) í kafla 1 hér að framan er það mat samtakanna að flugstarfsemi skuli hætt í Vatnsmýri eigi síðar en fyrir árslok 2016. Séu áhugasamir um innanlandsflug sammála um að ekki komi til greina að flytja flugið til Keflavíkur er ákjósanlegan stað fyrir nýjan flugvöll að finna á Hólmsheiði eins og áður sagði.

Þá er það ótvírætt hlutverk flugmálayfirvalda ríkisins að hafa forgöngu um allan undirbúning að nýjum flugvelli, samninga um land, hönnun, byggingu og rekstur. Reykvíkingar munu hins vegar einhenda sér í að skipuleggja Vatnsmýrarsvæðið fyrir þétta, blandaða og mannvæna miðborgarbyggð til hagsbóta fyrir höfuðborgarbúa og aðra landsmenn.

Á málþingi 19. janúar sl., sem Háskólinn í Reykjavík stóð fyrir á Hótel Natura, upplýsti dr. Haraldur Sigþórsson verkfræðingur að ríkið greiði niður hvern flugmiða* um 5.500 kr. vegna árlegs kostnaðar við rekstur innanlandsflugvalla. Dr. Haraldur var þá að leggja lokahönd á skýrslu varðandi innanlandsflugið fyrir ISAVIA ohf.

„Láðst“ hefur í 67 ár að innheimta lóðaleigu fyrir land ríkis í Vatnsmýri (ca. 1/3 – 6.500 kr.) og Reykjavíkurborgar (ca. 2/3 – 13.000 kr.), alls 19.500 kr. á hvern flugmiða*. Verðmæti lands í Vatnsmýri á verðlagi 2011 er amk. 210 milljarðar kr. alls miðað við NH=1,8 (miðað er við ríkistaxta á bújörðum: 3,5% á ári af verðmæti landsins).

Ljóst er því að heildarniðurgreiðsla ríkis og borgar á hvern flugmiða* er nú um 25.000kr. Lóðaleiga utan þéttbýlis er verulega lægri en í Vatnsmýri.
** Miðað við fjölda flugfarþega 2011*

Samkvæmt orðalagi frumvarpsins gætu flutningsmenn þess verið að gefa til kynna að það (frumvarpið) lúti að nýjum flugvelli innan sveitarfélagamarka Reykjavíkur, á öðrum stað en þeim, sem núverandi flugvöllur er á í Vatnsmýri.

Sé það svo kemur enginn annar staður til greina en Hólmsheiði, sem samkvæmt úttek sérfræðinga Sturlu Böðvarssonar fyrverandi samgönguráðherra í ParX-skýrlunni frá 2007 er talinn raunhæfasti staðurinn fyrir nýjan flugvöll innan sveitarfélagamarka Reykjavíkur.

En Sturla Böðvarsson gerði allt, sem í hans valdi stóð til að fela skýrslu ParX og það sama gerðu eftimenn hans á stóli samgönguráðherra, þeir Kristján L. Möller og Ögmundur Jónasson. Þessir ráðherrar, ráðuneyti þeirra og fylgispakir flugvallarsinnar úr röðum landsbyggðarforkólfa og flugrekenda eru mjög samstíga í því að tala niður Hólmsheiði sem góðan flugvallarvalkost, þvert gegn faglegum athugunum og niðurstöðum. Hvaða hvatir liggja að baki skal ósagt látið en Hólmheiði er sannarlega góður og landsbyggðarvænn valkostur fyrir nýjan flugvöll.

Flugmálayfirvöld telja almenningi trú um að flugvöllur í Vatnsmýri sé varaflugvöllur í millilandaflugi, sem muni auka öryggi og spara flugrekendum umtalsverða fjármuni vegna minna magns af varaeldsneyti sem áætlunarvélar þurfa að beri yfir hafið. Það er mjög fjarri sanni.

Vatnsmýrarflugvöllur getur eðli málsins samkvæmt ekki gegnt því hlutverki því hann er á sama veðursvæði og Keflavík. Flugstjórar, sem undibúa flug yfir hafið frá Evrópu og Norður Ameríku til Íslands verða t.d. að reikna með nægu eldsneyti til Skotlands eða amk. á flugvelli á Egilsstöðum og Akureyri, sem eru varaflugvellir í millilandaflugi skv. opinberri flugmálastefnu.

Frumvarpshöfundar ofmeta gildi núverand flugvallar í Reykjavík fyrir atvinnulíf borgarinnar. Einungis brot af þeim 1.000 störfum, sem þeir nefna, tengjast flugrekstri. Flest tengjast þau hótel- og veitingarekstri, bílaleigum, alþjóðlegri flugstjórnarmiðstöð, skólahaldi, starfsemi björgunarsveita o.s.fr.v.

Samtök um betri byggð (BB) benda á að sé horft til flutnings miðstöðvar innanlandsflugs á Hólmsheiði flytjast einhver störf á milli hverfa í Reykjavík en sé horft á flutning á Miðnesheiði flytjast þessi sömu störf á svæði, þar sem atvinnuleysi er fremur mikið. Á sama tíma opnast Vatnsmýrarsvæðið fyrir amk. 20.000 störf og 25.000 íbúa og ómæld samlegðaráhrif og nýsköpun, ma. með aukinni samvinnu Háskóla Íslands, Háskólans í Reykjavík og Landspítala háskólasjúkrahúss.

Samtök um betri byggð hafa að óbreytt enga stefnu í flugmálum aðra en þá að flugstarfsemi beri að hætta svo fljótt sem auðið er í hjarta höfuðborgarinnar. Samtökin benda þó á að frumvarpshöfundar vanmeta greinilega ávinninginn af samþættingu innanlands- og millilandaflugs á einum flugvelli bæði fyrir ferðamannaiðnaðinn á landsbyggðinni og eins vegna milliliðalausrar tengingar landsbyggðarbúa við beint flug til allra heimshorna. Slík samþætting er sjálfgefin á Keflavíkurflugvelli sem og á hugsanlegum flugvelli á Miðdalsheiði. Samtökin telja einnig líklegt að á nýjum flugvelli á Hólmsheiði verði unnt að ná ákveðinni samþættingu til hagsbóta fyrir landsbyggðina.

Reykjavík, 22.nóvember 2012

Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð

2000-2100
Samtök um betri byggð

Jón Gnarr Kristinsson borgarstjóri
Dagur B Eggertsson formaður borgarráðs
Elsa Hrafnhildur Yeoman forseti borgarstjórnar
Páll H Hjaltason formaður skipulagsráðs

Varðar landnotkun í Vatnsmýri

Samtök um betri byggð leggja til að Reykjavíkurborg láti vinna lögfræðilega álitsgerð um yfirtöku íslenska ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu fyrir 67 árum.

Á árinu 1941 lauk hernámslið Breta á Íslandi við byggingu herflugvallar í Vatnsmýri.

Þann 6. júlí 1946 afhentu Bretar íslenska ríkinu herflugvöllinn til umráða og á sama tíma gerði ríkisstjórn Ólafs Thors hann að borgaralegum flugvelli. Frá þeim degi hafa Flugmálastjórn Íslands, síðar Flugstoðir ohf og nú frá 2010 Isavia ohf annast rekstur hans.

Hvorki verður fjölyrt hér um samskipti Reykjavíkurborgar og ríkisins frá árinu 1946 vegna flugvallarinns né um áhrif hans á þróun byggðar og borgarsamfélags, en þess getið að frá stofnun 1999 hafa Samtök um betri byggð m.a. bent á alvarlegar afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri og á hæpnar réttarfarslegar forsendur hennar.

Eftir umtalsverða upplýsingaleit á Landsbókasafni, í Skjalasafni Reykjavíkur, í Alþingistíðindum, á Alþingi og í Innanríkisráðuneyti telja Samtök um betri byggð nú ljóst að hvergi sé að finna heimildir eða vísbendingar um að yfirtaka ríkisins á landi Reykjvíkinga í Vatnsmýri þann 6. júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll hafi átt sér einhverja stoð í lögum og rétti.

Þvert á móti telja samtökin að nú sé komið í ljós það, sem raunar hefur alltaf blasað við réttsýnum og ósturluðum, að um var að ræða einhliða og óréttmæta aðgerð Alþingis og ríkisstjórnar Íslands í krafti 300% misvægis atkvæða.

Að mati löglærðra er rökrétt og eðlilegt að Reykvíkingar láti vinna lögfræðilega álitsgerð um þessa yfirtöku ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu og fái til verksins t.d. Lagastofnun Háskóla Íslands eða einhverja virta lögfræðistofu. Samtök um betri byggð hafa ekki fjárhagslegt bolmagn og leggja því til að Reykjavíkurborg láti sem fyrst gera slíka úttekt.

Samtökin benda einnig á mikilvægi þess að fram fari hlutlægt mat á glötuðum tækifærum, óinnheimtri lóðarleigu og öðru beinu og óbeinu tjóni, sem borgarsamfélagið kann að hafa orðið fyrir vegna þvingaðrar flugstarfsemi í Vatnsmýri sl. 67 ár.

Reykjavík, 8. maí 2013

Virðingarfyllst,
Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð

Anna Ingólfsdóttir prófessor 562 7919-846 7919 anna.ingolfsdottir@gmail.com
Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur 557 4335–896 8483 gunnarhjortur@simnet.is
Örn Sigurðsson arkitekt 551 0683–822 0683 arkorn@simnet.is

Til framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð. 19. febrúar 2014 13:56

Örn Sigurðsson <arkorn@simnet.is>; Samgongustofa almennt <samgongustofa@samgongustofa.is>; Hermann Guðjónsson <hermann@samgongustofa.is>; Einar Örn Héðinsson <einaroh@icetra.is>; Reynir Sigurðsson reynirs@icetra.is

Páll Hjaltason <pall.hjaltason@reykjavik.is>; Dagur B. Eggertsson <dagur.b.eggertsson@reykjavik.is>; Borgarstjórinn í Reykjavík <borgarstjori@reykjavik.is>; Innanríkisráðuneytið <postur@irr.is>; Hanna Birna Kristjánsdóttir <hanna.birna.kristjansdottir@reykjavik.is>; birkir@icelandair.is <birkir@icelandair.is>; bogi@icelandairgroup.is <bogi@icelandairgroup.is>; bubbi@icelandairgroup.is bubbi@icelandairgroup.is

RE: Varaflugvellir í íslensku millilandaflugi - taka 2

Samgöngustofa tekur fram að fyrra svar stofnunarinnar dags 29. október 2013 við spurningum Samtaka um betri byggð var gefið skv. bestu vitneskju og í samræmi við þá fyrirspurn sem um var að ræða. Því er hafnað að svarið hafi verið ófullnægjandi, villandi eða rangt. Meðfylgjandi eru viðbrögð SGS við spurningum samtakanna dags. 12. febrúar 2014.

Varðandi tilvísun Samtaka um betri byggð um upplýsingaskyldu á grundvelli upplýsingalaga nr. 140/2012 þá vill stofnunin taka fram að slík skylda takmarkast við upplýsingar um fyrirliggjandi gögn varðandi tiltekið mál, sbr. 1. mgr. 5. gr. laganna. Að mati Samgöngustofu gengur fyrirspurn samtakanna mun lengra og kallar í raun eftir fræðslu og greiningu á gildandi regluverki um flugrekstur en slík greining er umfram leiðbeiningar- og upplýsingaskyldu opinberra stofnana.

1. BB: Hverjir eru opinberir varaflugvellir í íslensku millilandaflugi til Keflavíkur frá Evrópu og N Ameríku?

1. (SSt): Í hefðbundnu flutningaflugi milli landa þarf að skilgreina varaflugvöll í flugáætlun (og stundum tvo). Skilyrði er að flugvellirnir séu opnir og henti viðkomandi tegund flugvélar til að unnt sé að skilgreina þá sem varaflugvelli. Fjórir flugvellir eru skilgreindir sem alþjóðaflugvellir á Íslandi; Akureyri, Egilsstaðir, Keflavík og Reykjavík. Ekki er möguleat að nota aðra flugvelli sem varaflugvelli í millilandaflugi til og frá Íslandi.

Svar SSt nr. 1 er ekki svar við spurningu BB nr. 1. Því óskast svör við eftirfarandi:

1.1 BB óska upplýsinga um HANDBÆKUR (Manuals) sem flugstjórnarmönnum ber að styðjast við í alþjóðlegu flugi almennt varðandi val á varaflugvöllum og magn eldsneytis um borð en sérstaklega í flugi til Keflavíkur. Er t.d. stuðst við „ICAO Annex 6, Chapter 4"?

1.2 Geta allir íslenskir alþjóðaflugvellir (Akureyri, Egilsstaðir, Keflavík* og Reykjavík) þjónað sem varaflugvellir á áfangastað (Destination alternate aerodrome)? Hver og einn fyrir alla hina? Gilda etv. reglur um lágmarksfjarlægð á milli áfangastaðar og varaflugvallar?
***Keflavík fellur sjálfkrafa brott; uppr. spurning BB miðar við millilandaflug til Keflavíkur!**

1.3 Geta aðrir alþjóðaflugvellir í nágrannalöndum þjónað sem varaflugvellir á flugleið (En-route alternate aerodrome) eða sem varaflugvellir á áfangastað (Destination alternate aerodrome) ?

Athugasemdir SGS við atriðum merktum 1.1 – 1.3

Um þessi atriði er vísað á gildandi reglugerð um flutningaflug nr. 1263/2008, með reglugerðinni eru innleiddar samevrópskar reglur um flutningaflug sbr. rg. EB 859/2008. Væntanleg er innleiðing á nýrri reglugerð frá ESB um þetta efni sbr. rg. ESB nr. 965/2012. Með umræddum reglugerðum eru kröfur og viðmið ICAO Annex 6 innleiddar í Evrópu.

Auk framangreinds útfæra flugrekendur viðkomandi kröfur eins og við á þeirra rekstri, m.a. m.t.t. tegunda loftfara í rekstri o.fl.

> **1.4 Var Reykjavík eini varaflugvöllur (Destination alternate -) Keflavíkur áður en Akureyri (2005?) og Egilsstaðir (1993?) náðu skilgreiningu sem alþjóðaflugvellir eða var þá einnig stuðst við erlenda alþjóðaflugvelli, td. í Skotlandi?**
>
> **1.5 Í hvaða tilvikum nægir að skilgreina aðeins einn varaflugvöll í flugáætlun?**
>
> **1.6 Við hvaða aðstæður þarf að skilgreina tvo varaflugvelli í flugáætlun?**
>
> **1.7 Hve oft (í % af flugferðum) hefur Reykjavík verið skilgreind sem eini varaflugvöllurinn í flugáætlun?**
>
> **1.8 Gilda einhverjar alþjóðlegar reglur um lágmarksfjarlægð í beinni loftlínu á milli áfangastaðar (t.d. Keflavíkur) og varaflugvallar (t.d. Reykjavíkur) vegna hættu á að ella séu báðir flugvellir á sama veðursvæði (sbr. t.d. 3.1.1 og 3.1.2)?**

Athugasemdir SGS við atriðum merktum 1.4 – 1.8

Atriði 1.4. Spurningin er óljós. Varaflugvellir eru ekki skilgreindir fyrirfram almennt í lögum og reglum. Eins og tekið var fram í svari SGS dags. 29.10.2013 eru þeir flugvellir sem skilgreindir eru sem alþjóðaflugvellir hins vegar einu flugvellirnir á Íslandi sem má nota sem varaflugvelli í millilandaflugi. Það ræðst af flugáætlun hverju sinni.

Varðandi atriði 1.5. – 1.6 er vísað í rg. um flutningaflug.

Varðandi atriði 1.7. SGS hefur ekki upplýsingar um þetta atriði.

Varðandi atriði 1.8. Nei - sjá rg. um flutningaflug varðandi kröfur.

2. (BB): Getur flugstjóri í íslensku millilandaflugi valið Reykjavík sem varaflugvöll til þess að þurfa ekki að fljúga yfir hafið frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur með „óþarfar“ eldneytisbyrgðir (...sem ella nægðu td. til Skotlands)?

2. (SSt): Já

> **Spurning BB nr. 2 er greinilega ekki nægilega hnitmiðuð. Beðist er velvirðingar á því. BB telja þó að í heildarsamhengi allra þriggja spurninga BB og með hliðsjón af skýringartexta með spurningunum, sem sendar voru SSt þann 17.10.2013 (upphaflegt erindi BB fylgir hér að neðan), sé ljóst að svar stofnunarinnar nr. 2 nægir hvergi. Því óska BB svara við eftirfarandi:**
>
> **2. 1 Getur flugstjóri í íslensku millilandaflugi valið Reykjavík sem eina varaflugvöllinn á áfangastað til þess að auka burðargetu (fleiri farþegar), til þess að þurfa ekki að fljúga á „of fjarlægan“ varaflugvöll (t.d. Akureyri, Egilsstaði eða Prestwick) og til þess að þurfa ekki að**

fljúga yfir hafið frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur með „óþarfar“ eldneytisbyrgðir, sem ella nægðu td. til Akureyrar, Egilsstaða eða Skotlands?

2.2 Með hliðsjón af því að margt er breytingum háð í millilandaflugi svo sem nýjar flugvélategundir, nýir áfangastaðir, ný flugfélög, breytt alþjóðleg fyrirmæli, betri veðurspár o.s.fr.v. miða spurningar BB alfarið við núverandi reglur og fyrirmæli. Því er m.a. spurt: Styðjast íslenskar reglur og verklag varðandi val flugstjóra á varaflugvelli/-völlum í flugáætlun við fyrirmæli í alþjóðlegum reglum (ICAO, IATA o.s.fr.v.)? Ef svarið er JÁ, við hvaða fyrirmæli er þá stuðst og í hvaða alþjóðlegum reglum er þau að finna?

2.2 Samþykkir SSt að hugsanlega gæti skapast að óþörfu hættuástand fyrir farþega og áhöfn nærri áfangastað (t.d. Keflavík) vegna óvæntra aðstæðna (t.d. vegna veðurs, hafnarbylgju, gosmökks, hryðjuverka) og of lítilla eldsneytisbyrgða, sem duga aðeins til Reykjavíkur, sé svar stofnunarinnar („Já“) við spurningu 2 túlkað svo að flugstjóri í íslensku millilandaflugi geti valið Reykjavík sem eina varaflugvöllinn til þess að spara þannig eldsneyti á flugi yfir hafið og til þess að auka um leið burðargetu flugvélarinnar t.d. fyrir fleiri farþega?

2.3. Ber flugstjóra, sem skilgreinir Reykjavík sem eina varaflugvöllinn í flugi frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur skv. 2.2 með tilheyrandi takmörkun á eldsneytisbyrgðum, að kynna flugfarþegum þá ákvörðun sína fyrir upphaf flugsins m.a. með tilliti til augljósrar aukningar á áhættu?

2.4. Hvaða áhrif hafa reglur yfirvalda á brottfararstað um lágmarksbirgðir eldsneytis (Minimum brake release fuel) í millilandaflugi til Keflavíkur á val flugstjóra á varaflugvöllum?

Athugasemdir SGS við atriðum merktum 2.1 – 2.4

Varðandi atriði 2.1. Svarið er já að því gefnu að flugvöllur tilgreindur sem varaflugvöllur í flugáætlun uppfylli skilyrði til þess að vera varaflugvöllur í viðkomandi flugi. Val á varaflugvelli er háð ýmsum skilyrðum m.a. um veður, drægi flugvélar o.fl. Sjá nánar rg. um flutningaflug.

Varðandi atriði 2.2 fyrri hluta. Svarið er já. Íslenskar reglur eru byggðar á reglugerðum ESB sem eru innleiddar í gegnum EES samninginn. Evrópureglurnar eru í meginatriðum byggðar á ICAO stöðlum.

Varðandi atriði 2.2. síðari hluta. Svarið er nei. Við gerð á flugáætlun er gert ráð fyrir að óvæntir atburðir geti komið upp, þ.m.t. bilanir, breytingar á veðri o.fl. Einmitt þess vegna eru varaflugvellir skilgreindir. Val á varaflugvelli er háð ýmsum skilyrðum sbr. að framan.

Varðandi atriði 2.3. Farþegum þarf ekki að kynna fyrirkomulag flugáætlana fyrir hvert flug. Um flugáætlanir og val á varaflugvöllum gildir rg. um flutningaflug og eru þau skilyrði sem eru sett fram þar til þess ætlað að tryggja fullnægjandi flugöryggi.

Varðandi atriði 2.4. Við val á varaflugvelli þarf m.a. að taka tillit til eldnseytisbirgða og hugsanlegra takmarkana og annarra viðeigandi atriða sem máli skipta. Kröfur um eldsneytisbirgðir eru að finna í reglugerð um flutningaflug nr. 1263/2008.

3. (BB): Eru flugvellir í Keflavík og í Reykjavík á „sama veðursvæði“ m.t.t. millilandaflugs frá Evrópu og N Ameríku?

3. (SSt): <u>Vísað er á Veðurstofuna hvað þetta varðar. Rétt er að taka fram að það getur komið til þess að ekki sé mögulegt að nota Keflavíkurflugvöll, t.d. vegna veðurs, en Reykjavíkurflugvöllur sé nothæfur á sama tíma.</u>

BB bendir á að SSt svarar ekki spurningu nr. 3 og vísar á Veðurstofuna, að því er virðist til þess eins að villa um fyrir spyrjandanum (BB). Hugtakið „sama veðursvæði“ er í þessu samhengi ekki veðurfarslegt heldur flugtæknilegt og tekur til grundvallaröryggis í flugi eins og það er skilgreint af ýmsum alþjóðlegum samtökum og stofnunum, sem fást við flugmál og flugöryggismál. Því óska BB svara við eftirfarandi:

3.1 Hvaða almennar reglur, íslenskar og/eða alþjóðlegar, gilda um lágmarksbirgðir eldsneytis í flugvélum á leið til Íslands (t.d. skv. heimild SKYbrary: „Clause 5.2.8 of FOM Chapter 3“;, Alternate Minima and Fuel Policy“; „Contingency Fuel“, „Alternate Fuel“, „Holding Fuel“, „Extra Fuel“, „Final Reserve Fuel“ o.s.fr.v.)?

3.2 Gilda eftirfarandi alþjóðleg viðmið um val á varaflugvelli (-völlum) einnig í millilandaflugi til Keflavíkur (ICAO REGULATION: Alternate Minima and Fuel Policy):

3.2.1 Sé valinn einn varaflugvöllur skal hann vera í amk. 185,2 km (100 NM) fjarlægð frá áfangastað?

3.2.2 Séu valdir tveir varaflugvellir skal annar þeirra vera í amk. 185,2 km fjarlægð frá áfangastð?

Athugasemdir SGS við atriðum merktum 3.1 – 3.2

Veðurstofa Íslands er með starfsleyfi til veitingar veðurþjónustu fyrir flugleiðsögu sem felst í aðalatriðum í því að veita veðurupplýsingar til m.a. flugrekenda, veitenda flugumferðarþjónustu, flugvalla o.fl. Þar eru starfandi sérfræðingar á þessu sviði og því eðlilegt að vísa til Veðurstofunnar hvað þetta varðar.

Varðandi atriði 3.1. Sjá svar SGS við atriðum merktum 1.1 – 1.3

Varðandi atriði 3.2. Sjá reglugerð um flutningaflug og skýringarefni. Í ákveðnum tilfellum þarf að tilgreina varaflugvöll fyrir brottfararstað sem má ekki vera lengra frá brottfaraflugvelli en sem nemur 1-2 klst flugi skv. ákveðnum forsendum. Hvað varðar varaflugvelli fyrir áfangastað gilda engar reglur um lágmarksfjarlægð. Frekari upplýsingar má finna í reglugerð um flutningaflug.

BB benda á að fjarlægð í beinni loftlínu á milli flugvalla í Keflavík og Reykjavík er um 45 km. eða innan við fjórðungur þess lágmarks, sem krafist er skv. 3.2.1 og 3.2.2.

BB benda sömuleiðis á að skv. upplýsingum Veðurstofunnar er flugveðurspá sú sama fyrir Keflavík og Reykjavík í um 95% tilvika.

Gera má þá ráð fyrir því að í um 2,5% tilvika sé flugveður fyrir Reykjavík hagstæðara en fyrir Keflavík og í um 2,5% tilvika sé það lakara.

Gera má ráð fyrir því að flugveður fyrir Reykjavík geti í allt að 1.25% tilvika versnað frá því sem spáð var án þess að flugveður fyrir Keflavík batni að sama skapi (og öfugt í allt að 1,25% tilvika) vegna mjög lítillar fjarlægðar milli staðanna (45 km í beinni loftlínu) og vegna langs tíma (4,5-9 klst.) frá gerð flugáætlunar handan hafsins þar til aðflug hefst að Keflavík.

Gera má sömuleiðis ráð fyrir því að í hluta þeirra tilvika sem talið er lendandi í Reykjavík en ekki í Keflavík (2,5% tilvika) séu veðurfarsaðstæður þó ekki ákjósanlegar eða jafnvel vafasamar.

Gera má einnig ráð fyrir því að hindranir á öryggissvæði NS brautar (gamli flugturninn) og takmörkuð lengd hennar (1.567m) dragi enn úr gildi Reykjavíkur sem varaflugvöllur. Með hliðsjón af framansögðu er spurt:

> **3.2.3 Telur SSt verjandi að langt að komnar millilandaflugvélar lendi á síðustu eldsneytisdropunum í aðflugi að of stuttri NS flugbraut með hindrunum í örfárra metra hæð yfir þéttbýlustu byggð á Íslandi og stjórnsýslumiðstöðvum Reykjavíkurborgar og íslenska ríkisins, etv. við hæpnar veðurfarsaðstæður?**
>
> **3.2.4 Telur SSt að ef lendandi er í Reykjavík en ekki í Keflavík í færri en 2,5% tilvika réttlæti það þó áframhaldandi skilgreiningu Reykjavíkur sem varaflugvöllur fyrir Keflavík? Ef svarið er JÁ, við hvaða alþjóðlegar reglur styðst SSt?**
>
> **3.2.5 Hverjir, að mati SSt, eiga að njóta vafans um meira eða minna öryggi í flugi þegar flugstjórar í millilandaflugi til Keflavíkur velja varaflugvelli:**
>
> **3.2.5.1 A. Flugrekendur, sem vilja spara eldsneyti og auka nýtingu flugvéla?**
>
> **3.2.5.2 B. Flugfarþegar og áhafnir flugvéla, sem etv. bera of lítið eldsneyti?**
>
> **3.2.5.3 C. Íbúar og starfsemi í grennd við hæpinn „varaflugvöll“ í Vatnsmýri?**

Athugasemdir SGS við atriðum merktum 3.2.3 – 3.2.5

Varðandi atriði 3.2.3. Eins og áður hefur verið tekið fram þá gilda ákveðin skilyrði um val á varaflugvöllum m.a. með tilliti til veðurs, drægni o.fl. Ekki er heimilt að skilgreina varaflugvöll í flugáætlun nema að hann uppfylli þau skilyrði. Það sama gildir fyrir Reykjavíkurflugvöll og aðra flugvelli. Þessi skilyrði tryggja fullnægjandi flugöryggi í flutningaflugi.

Varðandi atriði 3.2.4. Reykjavíkurflugvöllur er ekki sérstaklega skilgreindur sem varaflugvöllur í lögum eða reglum fyrir Keflavíkurflugvöll sbr. að framan. Hinsvegar er mögulegt að skilgreina flugvöllinn sem varaflugvöll í flugáætlun ef viðeigandi skilyrði eru uppfyllt.

Varðandi atriði 3.2.5. Eins og áður hefur komið fram þá gilda reglur um val á varaflugvöllum. Þeim er ætlað að tryggja nægjanlegt flugöryggi. Ekki má tilgreina flugvöll sem varaflugvöll nema að viðeigandi skilyrði séu uppfyllt. Hitt er svo annað mál að endanleg ákvörðun um staðsetningu flugvalla er ekki á forræði Samgöngustofu.

Með kveðju,
Þórhildur Elínardóttir
upplýsingafulltrúi

Samgöngustofa // Icelandic Transport Authority

Sími: 480-6011 // 896-3351

Samgöngustofa – Pósthólf 470- 202 Kópavogur

From: Örn Sigurðsson [mailto:arkorn@simnet.is]
Sent: 20.01.2014 11:43
To: Samgongustofa almennt; Hermann Guðjónsson; Einar Örn Héðinsson; Þórhildur Elínardóttir
Cc: Páll Hjaltason; Dagur B. Eggertsson; Borgarstjórinn í Reykjavík; Innanríkisráðuneytið; Hanna Birna Kristjánsdóttir; birkir@icelandair.is; bogi@icelandairgroup.is; bubbi@icelandairgroup.is
Subject: Varaflugvellir í íslensku millilandaflugi - taka 2

Athugasemdir Samtaka um betri byggð (BB)

við svör Samgöngustofu (SSt) 29.10.2013 við spurningum BB 17.10.2013:

Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð (BB) telur að svör Samgöngustofu (SSt) 29.10.2013 við spurningum samtakanna frá 17.10.2013 séu með öllu ófullnægjandi, villandi og beinlínis röng. Svör SSt beri jafnvel merki um að þessi fagstofnun hneigist til þess að styðja ómálefnalegan málflutning þeirra, sem vilja festa flugvöll í Vatnsmýri í sessi hvað sem það kostar, m.a. með með fullyrðingum um að sá flugvöllur sé ómissandi varaflugvöllur millilandaflugs til Keflavíkur. Að hverfi hann aukist t.d. kostnaður flugrekenda vegna aukins eldsneytis um borð í millilandaflugvélum. Því óskar framkvæmdastjórn BB nákvæmari svara.

Framkvæmdastjórn BB hefur kynnt sér Upplýsingalög nr. 140 28. frá desember 2012 og komist að þeirri niðurstöðu að í þeim gögnum, sem nefnd eru hér að neðan, felist ekkert sem gæti fallið undir 6. – 10. grein laganna um gögn, sem eru undanþegin upplýsingaskyldu.

Skýringar: Svör Samgöngustofu (SSt) við upphaflagum spurningum Samtaka um betri byggð (BB) eru skáletruð og undirstrikuð. Athugasemdir BB við svör SSt eru feitletraðar.

1. BB: Hverjir eru opinberir varaflugvellir í íslensku millilandaflugi til Keflavíkur frá Evrópu og N Ameríku?

1. (SSt): Í hefðbundnu flutningaflugi milli landa þarf að skilgreina varaflugvöll í flugáætlun (og stundum tvo). Skilyrði er að flugvellirnir séu opnir og henti viðkomandi tegund flugvélar til að unnt sé að skilgreina þá sem varaflugvelli. Fjórir flugvellir eru skilgreindir sem alþjóðaflugvellir á Íslandi; Akureyri, Egilsstaðir, Keflavík og Reykjavík. Ekki er mögulegt að nota aðra flugvelli sem varaflugvelli í millilandaflugi til og frá Íslandi.

Svar SSt nr. 1 er ekki svar við spurningu BB nr. 1. Því óskast svör við eftirfarandi:

1.1 BB óska upplýsinga um HANDBÆKUR (Manuals) sem flugstjórnarmönnum ber að styðjast við í alþjóðlegu flugi almennt varðandi val á varaflugvöllum og magn eldsneytis um borð en sérstaklega í flugi til Keflavíkur. Er t.d. stuðst við „ICAO Annex 6, Chapter 4"?

1.2 Geta allir íslenskir alþjóðaflugvellir (Akureyri, Egilsstaðir, Keflavík* og Reykjavík) þjónað sem varaflugvellir á áfangastað (Destination alternate aerodrome)? Hver og einn fyrir alla hina? Gilda etv. reglur um lágmarksfjarlægð á milli áfangastaðar og varaflugvallar?
***Keflavík fellur sjálfkrafa brott; uppr. spurning BB miðar við millilandaflug til Keflavíkur!**

1.3 Geta aðrir alþjóðaflugvellir í nágrannalöndum þjónað sem varaflugvellir á flugleið (En-route alternate aerodrome) eða sem varaflugvellir á áfangastað (Destination alternate aerodrome) ?

1.4 Var Reykjavík eini varaflugvöllur (Destination alternate -) Keflavíkur áður en Akureyri (2005?) og Egilsstaðir (1993?) náðu skilgreiningu sem alþjóðaflugvellir eða var þá einnig stuðst við erlenda alþjóðaflugvelli, td. í Skotlandi?

1.5 Í hvaða tilvikum nægir að skilgreina aðeins einn varaflugvöll í flugáætlun?

1.6 Við hvaða aðstæður þarf að skilgreina tvo varaflugvelli í flugáætlun?

1.7 Hve oft (í % af flugferðum) hefur Reykjavík verið skilgreind sem eini varaflugvöllurinn í flugáætlun?

1.8 Gilda einhverjar alþjóðlegar reglur um lágmarksfjarlægð í beinni loftlínu á milli áfangastaðar (t.d. Keflavíkur) og varaflugvallar (t.d. Reykjavíkur) vegna hættu á að ella séu báðir flugvellir á sama veðursvæði (sbr. t.d. 3.1.1 og 3.1.2)?

2. (BB): Getur flugstjóri í íslensku millilandaflugi valið Reykjavík sem varaflugvöll til þess að þurfa ekki að fljúga yfir hafið frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur með „óþarfar" eldneytisbyrgðir (...sem ella nægðu td. til Skotlands)?

2. (SSt): Já

Spurning BB nr. 2 er greinilega ekki nægilega hnitmiðuð. Beðist er velvirðingar á því. BB telja þó að í heildarsamhengi allra þriggja spurninga BB og með hliðsjón af skýringartexta með spurningunum, sem sendar voru SSt þann 17.10.2013 (upphaflegt erindi BB fylgir hér að neðan), sé ljóst að svar stofnunarinnar nr. 2 nægir hvergi. Því óska BB svara við eftirfarandi:

2. 1 Getur flugstjóri í íslensku millilandaflugi valið Reykjavík sem eina varaflugvöllinn á áfangastað til þess að auka burðargetu (fleiri farþegar), til þess að þurfa ekki að fljúga á „of fjarlægan“ varaflugvöll (t.d. Akureyri, Egilsstaði eða Prestwick) og til þess að þurfa ekki að fljúga yfir hafið frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur með „óþarfar“ eldneytisbyrgðir, sem ella nægðu td. til Akureyrar, Egilsstaða eða Skotlands?

2.2 Með hliðsjón af því að margt er breytingum háð í millilandaflugi svo sem nýjar flugvélategundir, nýir áfangastaðir, ný flugfélög, breytt alþjóðleg fyrirmæli, betri veðurspár o.s.fr.v. miða spurningar BB alfarið við núverandi reglur og fyrirmæli. Því er m.a. spurt: Styðjast íslenskar reglur og verklag varðandi val flugstjóra á varaflugvelli/-völlum í flugáætlun við fyrirmæli í alþjóðlegum reglum (ICAO, IATA o.s.fr.v.)? Ef svarið er JÁ, við hvaða fyrirmæli er þá stuðst og í hvaða alþjóðlegum reglum er þau að finna?

2.2 Samþykkir SSt að hugsanlega gæti skapast að óþörfu hættuástand fyrir farþega og áhöfn nærri áfangastað (t.d. Keflavík) vegna óvæntra aðstæðna (t.d. vegna veðurs, hafnarbylgju, gosmökks, hryðjuverka) og of lítilla eldsneytisbyrgða, sem duga aðeins til Reykjavíkur, sé svar stofnunarinnar („Já“) við spurningu 2 túlkað svo að flugstjóri í íslensku millilandaflugi geti valið Reykjavík sem eina varaflugvöllinn til þess að spara þannig eldsneyti á flugi yfir hafið og til þess að auka um leið burðargetu flugvélarinnar t.d. fyrir fleiri farþega?

2.3. Ber flugstjóra, sem skilgreinir Reykjavík sem eina varaflugvöllinn í flugi frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur skv. 2.2 með tilheyrandi takmörkun á eldsneytisbyrgðum, að kynna flugfarþegum þá ákvörðun sína fyrir upphaf flugsins m.a. með tilliti til augljósrar aukningar á áhættu?

2.4. Hvaða áhrif hafa reglur yfirvalda á brottfararstað um lágmarksbirgðir eldsneytis (Minimum brake release fuel) í millilandaflugi til Keflavíkur á val flugstjóra á varaflugvöllum?

3. (BB): Eru flugvellir í Keflavík og í Reykjavík á „sama veðursvæði“ m.t.t. millilandaflugs frá Evrópu og N Ameríku?

3. (SSt): Vísað er á Veðurstofuna hvað þetta varðar. Rétt er að taka fram að það getur komið til þess að ekki sé mögulegt að nota Keflavíkurflugvöll, t.d. vegna veðurs, en Reykjavíkurflugvöllur sé nothæfur á sama tíma.

BB bendir á að SSt svarar ekki spurningu nr. 3 og vísar á Veðurstofuna, að því er virðist til þess eins að villa um fyrir spyrjandanum (BB). Hugtakið „sama veðursvæði“ er í þessu samhengi ekki veðurfarslegt heldur flugtæknilegt og tekur til grundvallaröryggis í flugi eins og það er skilgreint af ýmsum alþjóðlegum samtökum og stofnunum, sem fást við flugmál og flugöryggismál. Því óska BB svara við eftirfarandi:

3.1 Hvaða almennar reglur, íslenskar og/eða alþjóðlegar, gilda um lágmarksbirgðir eldsneytis í flugvélum á leið til Íslands (t.d. skv. heimild SKYbrary: „Clause 5.2.8 of FOM Chapter 3“;, Alternate Minima and Fuel Policy“; „Contingency Fuel“, „Alternate Fuel“, „Holding Fuel“, „Extra Fuel“, „Final Reserve Fuel“ o.s.fr.v.)?

3.2 Gilda eftirfarandi alþjóðleg viðmið um val á varaflugvelli (-völlum) einnig í millilandaflugi til Keflavíkur (ICAO REGULATION: Alternate Minima and Fuel Policy):

> **3.2.1 Sé valinn einn varaflugvöllur skal hann vera í amk. 185,2 km (100 NM) fjarlægð frá áfangastað?**
>
> **3.2.2 Séu valdir tveir varaflugvellir skal annar þeirra vera í amk. 185,2 km fjarlægð frá áfangastð?**

BB benda á að fjarlægð í beinni loftlínu á milli flugvalla í Keflavík og Reykjavík er um 45 km. eða innan við fjórðungur þess lágmarks, sem krafist er skv. 3.2.1 og 3.2.2.

BB benda sömuleiðis á að skv. upplýsingum Veðurstofunnar er flugveðurspá sú sama fyrir Keflavík og Reykjavík í um 95% tilvika.

Gera má þá ráð fyrir því að í um 2,5% tilvika sé flugveður fyrir Reykjavík hagstæðara en fyrir Keflavík og í um 2,5% tilvika sé það lakara.

Gera má ráð fyrir því að flugveður fyrir Reykjavík geti í allt að 1.25% tilvika versnað frá því sem spáð var án þess að flugveður fyrir Keflavík batni að sama skapi (og öfugt í allt að 1,25% tilvika) vegna mjög lítillar fjarlægðar milli staðanna (45 km í beinni loftlínu) og vegna langs tíma (4,5-9 klst.) frá gerð flugáætlunar handan hafsins þar til aðflug hefst að Keflavík.

Gera má sömuleiðis ráð fyrir því að í hluta þeirra tilvika sem talið er lendandi í Reykjavík en ekki í Keflavík (2,5% tilvika) séu veðurfarsaðstæður þó ekki ákjósanlegar eða jafnvel vafasamar.

Gera má einnig ráð fyrir því að hindranir á öryggissvæði NS brautar (gamli flugturninn) og takmörkuð lengd hennar (1.567m) dragi enn úr gildi Reykjavíkur sem varaflugvöllur. Með hliðsjón af framansögðu er spurt:

> **3.2.3 Telur SSt verjandi að langt að komnar millilandaflugvélar lendi á síðustu eldsneytisdropunum í aðflugi að of stuttri NS flugbraut með hindrunum í örfárra metra hæð yfir þéttbýlustu byggð á Íslandi og stjórnsýslumiðstöðvum Reykjavíkurborgar og íslenska ríkisins, etv. við hæpnar veðurfarsaðstæður?**
>
> **3.2.4 Telur SSt að ef lendandi er í Reykjavík en ekki í Keflavík í færri en 2,5% tilvika réttlæti það þó áframhaldandi skilgreiningu Reykjavíkur sem varaflugvöllur fyrir Keflavík? Ef svarið er JÁ, við hvaða alþjóðlegar reglur styðst SSt?**
>
> **3.2.5 Hverjir, að mati SSt, eiga að njóta vafans um meira eða minna öryggi í flugi þegar flugstjórar í millilandaflugi til Keflavíkur velja varaflugvelli:**
>
> **3.2.5.1 A. Flugrekendur, sem vilja spara eldsneyti og auka nýtingu flugvéla?**
>
> > **3.2.5.2 B. Flugfarþegar og áhafnir flugvéla, sem etv. bera of lítið eldsneyti?**
>
> **3.2.5.3 C. Íbúar og starfsemi í grennd við hæpinn „varaflugvöll" í Vatnsmýri?**

Reykjavík 20. janúar 2014

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð
Virðingarfyllst,
Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur, í fr.kv.stj. BB – gunnarhjortur@simnet.is
Örn Sigurðsson arkitekt, í fr.kv.stj. BB – arkorn@simnet.is

Samgöngustofa – Flugmálastjórn
samgongustofa@samgongustofa.is

Hermann Guðjónsson forstjóri
hermann.gudjonsson@samgongustofa.is

Einar Örn Héðinsson fr.kv.stj. flugsviðs
einaroh@samgongustofa.is

Þórhildur Elínardóttir upplýsingastjóri
thorhildur.elinardottir@samgongustofa.is

Reykjavík, 17.10.2010

Varðar: Varaflugvellir í íslensku millilandaflugi

Á undanförnum 15 árum hafa Samtök um betri byggð beitt sé fyrir mannvænu og skilvirku borgarskipulagi á höfuðborgarsvæðinu. Grundvallar þáttur í þeirri viðleitni samtakanna er að flugstarfsemi víki úr Vatnsmýri fyrir þéttri og blandaðri miðborgarbyggð.

Á sl. misserum hafa þeir, sem vilja festa flugvöllinn í sessi í Vatnsmýri, kaffært samfélagið með einhliða málflutningi um flugið, sem einkennist af órökstuddum, ómálefnalegum og tilfinningatengdum fullyrðingum.

Á meðal þess sem oft hefur heyrst er að flugvöllur í Vatnsmýri sé ómissandi varaflugvöllur fyrir millilandaflug á Keflavíkurflugvelli og að hverfi hann þurfi flugvélar á leið til Íslands að bera þeim mun meira varaeldsneyti yfir hafið til á ná á fjarlægari varaflugvelli, ef á reynir.

Því er spurt:

1. Hverjir eru opinberir varaflugvellir í íslensku millilandaflugi til Keflavíkur frá Evrópu og N Ameríku?

    a. Akureyri ...?
    b. Egilsstaðir...?
    c. Húsavík ...?
    d. Reykjavík ...?
    e. Prestwick ...?
    f. Einhverjir aðrir staðir og þá hverjir ...?
2. Getur flugstjóri í íslensku millilandaflugi valið Reykjavík sem varaflugvöll til þess að þurfa ekki að fljúga yfir hafið frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur með „óþarfar“ eldneytisbyrgðir (...sem ella nægðu td. til Skotlands)?
3. Eru flugvellir í Keflavík og í Reykjavík á „sama veðursvæði“ m.t.t. millilandaflugs frá Evrópu og N Ameríku?

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur 557 4335–896 8483 gunnarhjortur@simnet.is
Örn Sigurðsson arkitekt 551 0683–822 0683 arkorn@simnet.is

Fyrirvari á tölvupósti / e-mail disclaimer
http://samgongustofa.is/fyrirvari/