



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið  
Sölvhólsgötu 7  
150 Reykjavík  
srn@srn.is

Skrifstofa Alþingis, nefndasvið  
150 Reykjavík  
nefnasvid@althingi.is

## Tillögur til þingsályktunar: Samgönguáætlun 2020-2024-2034 Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

### Inngangur, að marggefnu tilefni

Samtök um betri byggð (BB) eru óháð, þverfagleg og þverpólitísk áhugamannasamtök (NGO) á sviði skipulags, samgangna og samfélags á höfuðborgarsvæðinu (HBS). BB vinna að tillögugerð og fræðslu um borgarskipulag. Þau leitast við að beina sjónum sínum og viðmælenda sinna að heildarmynd viðfangsefna fremur en að afmörkuðu þáttum. Samtökin leggja áherslu á að veita sveitarfélögum, Alþingi og framkvæmdavaldi aðhald í skipulagsmálum á HBS, td. með rökstuddri gagnrýni og uppbyggilegri tillögugerð.

Í starfi sínu hafa samtökin hvorki aðgang að fjármunum né fjölmiðlum. Þau miðla því þekkingu, ábendingum og athugasemdum beint til kjörinna fulltrúa, embættismanna og sérfræðinga. Í vinnu sinni miða samtökin við viðtækustu almannahagsmuni og ástunda nákvæmni í framsetningu upplýsinga og tillagna. Þau leiðrétta strax fyrir rökstuddum athugasemdum. Slíkar athugasemdir hafa þó enn ekki borist samtökunum frá stofnun þeirra 14. febrúar 1999.

BB gera skýran greinarmun á ólíkum hagsmunum: A Almannahagsmunir (hefðbundin skilgreining grískra heimsspekinga) þar sem allt samfélagið eða sem allra flestir njóta góðs. B Sérhagsmunir og einkahagsmunir þar sem hluti samfélagsins eða einstaklingur nýtur góðs. BB styðjast jafnan við hefðbundna tölfræðilega nálgun við greiningu á vægi hagsmuna, þ.e. að 4 séu td. meira en 2. BB gera athugasemdir ef sér- og einkahagsmunir stangast á við almannahagsmuni eða kollvarpa þeim jafnvel. Allir (langflestir) tapa.

BB miða við að tillögur sínar, ábendingar, greiningar, valkostir, samanburður og athugasemdir á sviði borgarskipulags séu gagnsæjar og að niðurstöður þeirra og fullyrðingar séu auðrekjanlegar. Líkt og augljóst má vera af skilgreiningu á hugtakinu „almannahagsmunir“ (The Common Good) gagnast niðurstöður Samtaka um betri byggð (BB) öllu samfélaginu og öllum (langflestum) einstaklingum innan samfélagsins. Allir (langflestir) græða (win-win).

Samtök um betri byggð (BB) vinna í annars konar umhverfi en sambærileg NGO samtök á Norðurlöndum, í Vestur Evrópu og víðar þar sem litið er á starf slíkra samtaka með jákvæðum augum

og framlagi þeirra til samfélagsins er fagnað. BB búa við afskiptaleyfi og þögn, róg og útúrsmúninga. Þau hafa nánast ekkert aðgengi að hefðbundnum fjölmiðlum og sæta oft „ritskoðun“ aðsends efnis.

Eins og áður sagði hefur það aldrei gerst í rösklega 20 ára sögu samtakanna að gerð hafi verið rökstudd athugasemd við það sem þau hafa haft fram að færa. Sé það vísbending um að BB hafi yfirleitt eða jafnvel alltaf „rétt“ fyrir sér er skýringuna etv. að finna í vinnubrögðum samtakanna: Að miða alltaf við almannahag, að setja tillögur og ábendingar fram með gegnsæum hætti, að láta viðmælendur njóta vafans, að leiðrétta jafnóðum framsetningu samtakanna, að vera alltaf viðbúin að bregðast við utanaðkomandi athugasemdum, sem eins og áður sagði eru engar hingað til.

Á undanförunum mánuðum og misserum heyrst æ oft af munni viðmælenda BB úr röðum kjörinna fulltrúa í Reykjavík: „**ÞIÐ HAFIÐ ALVEG RÉTT FYRIR YKKUR OG ÉG ER YKKUR SAMMÁLA, EN ÞAÐ SEM ÞIÐ LEGGIÐ TIL ER EKKI PÓLÍTÍSKT MÖGULEGT**“. Ummæli af þessu tagi vekja undrun, ugg og margar spurningar. Ekki hafa fengist skýr svör en allt bendir til þess að borgarfulltrúar vísi til samskipta ríkis og borgar þar sem ógnarvald misvægis atkvæða er yfir og allt um kring.

## Umsögn BB

**LOFTBRÚ** Stjórnlaus útpensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) af völdum flugstarfsemi í Vatnsmýri og kerfisbundin ill meðferð opinbers fjár áratugum saman í skugga mikils kjördæmapots, hvort tveggja af völdum misvægis atkvæða á Alþingi, eru helstu ástæður þess að laun og önnur lífskjör landsmanna eru mun lakari en ella væri og við mætti búast. Þetta er ma.herkostnaðurinn af því að verja syðri brúarsporðinn í loftbrú Akureyringa inn í Vatnsmýri með öllum tiltækum ráðum, hvað sem það kann að kosta.

Samtök um betri byggð (BB) hafa frá árinu 1999 beitt sér fyrir bættu borgarskipulagi og þróun mannvænnar og skilvirkar byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) í þágu víðtækustu almannahagsmuna en gegn harðri andstöðu ráðandi aflu, þings, framkvæmdavalds, borgarstjórnar, bæjarstjórna sveitarfélaga í SV-kjördæmi og þrátt fyrir mikið fálæti flestra fjölmiðla og jafnvel mikla andstöðu sumra þeirra.

Frá stríðslokum til þessa dags hefur útpensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) verið stjórnlaus og óstöðvandi og hefur því jafnt og þétt sigið á ógæfuhlið í þessu mikilvægasta hagkerfi Íslands þar sem 63% landsmanna búa og þar sem 17% að auki sækja atvinnu og þjónustu.

Áhrifa af óskilvirkni í rekstri heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga á HBS gætir æ meir í þjóðarhag. Það er því beinn hagur allra borgarbúa og annara landsmanna að stöðvuð verði nú þegar útpensla byggðar á HBS og byrjað að byggja borgina inn á við.

### TILLAGA 1

**NÝ MIÐBORG** Til þess að ná markmiðum um bættu lýðheilsu, mannvænt borgarumhverfi, aukið öryggi, minni loftmengun, minni útblástur CO<sub>2</sub>, breyttar ferðavenjur, betri skilyrði fyrir þróun fjórðu iðnbyltingarinnar, aukna samkeppnishæfni ólíkra samgöngumáta og hömlun gegn langvarandi landflótta (600 á ári að meðaltali) vel menntaðra Íslendinga er áhrifaríkast að stuðla að þéttri og blandaðri byggð. Eina raunhæfa leiðin til að ná þessum og mörgum öðrum mannvænum markmiðum í þróun höfuðborgarinnar er að **reisa þetta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri**.

Reykjavík fékk yfirráð yfir Vatnsmýri 1. Janúar 1932 fyrir ört vaxandi byggð í höfuðborginni. Í stríðslok var byggðin komin að nyrðri brún Hringbrautar og Vatnsmýrin handan götunnar þess vegna eðlilegt næsta þróunarsvæði höfuðborgarinnar.

**LEIGUFRÍ AFNOT** Því var yfirtaka ríkisins á Vatnsmýri 6. Júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll til leigufrírra afnota fyrir ríkisstyrkt flugfélag (Flugfélag Akureyrar, síðar Flugfélag Íslands, síðar Air Iceland Connect) óvænt, með öllu ólögumæt og fjandsamleg. Hún átti sér enga réttarfarslega stoð. Ekki var haft samráð við Reykvíkings, engir samningar voru gerðir, ekkert eignarnám fór fram. Engin þarfagreining var unnin.

Hvorki lóðarleiga né skaðabætur hafa verið greiddar í 74 ár og er því viðeigandi að hér sé spurt hvort etv. hafi bæði ríkið og Reykjavíkurborg ástundað einskonar fölsun á bókhaldi sbr. m.a. gr. 2.3.2. í uppkasti að Samgönguáætlun.

Ríkið braut gegn stjórnarskrá, sveitarstjórnarlögum, skipulagslögum og öðrum ákvæðum og sjónarmiðum um eignarrétt, mannréttindi, almannahag, óskoruð yferráð sveitarfélaga yfir öllu landi innan marka sinna o.s.fr.v. Engin dæmi eru um sambærilegt landrán, hvorki á Íslandi né í nálægum löndum, án þess að komið hafi til átaka og ófriðar. Ríkið afhenti Vatnsmýrarsvæðið Flugfélagi Íslands (áður Flugfélagi Akureyrar, nú Iceland Air Connect) til leigufrírra afnota.

**FJÓRFÖLD VIÐÁTTA** Áhrif og afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri sl. 74 ár á borgarmyndina, borgarsamfélagið og þjóðarhag eiga sér enga hliðstæðu í þróunarsögu borga heimsins á 20. og 21. öld. Flugvöllur í stað miðborgarbyggðar í Vatnsmýri gjörbreytti þróunarforsendum einu borgar Íslands, sem er orðin amk. fjófalt víðáttumeita en hún hefði ella orðið án flugvallar.

Íslenska höfuðborgin (höfuðborgarsvæðið – HBS) þróaðist með sérstæðum hætti frá lokum síðari heimsstyrjaldar. Í stað þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar á besta mannvistar- og byggingarlandi Íslands í Vatnsmýri kom flugvöllur. Öllu var snúið á hvolf og í miðjunni var fest í sessi auðn, varin yfir og allt um kring af skerðingarflötum og „glerpaki“. Þetta er helsti vandi borgarbúa og annara landsmanna.

**FULLVELDISSVIPTING** Yfirtaka Vatnsmýrarsvæðisins var ekki eingöngu landtaka og nytjastuldur heldur um leið svipting ríkisins á meginhluta af „óskoruðu“ sjálfstæði eða fullveldi sveitarfélags, eiginlegt fullveldissvipting. Síðan þá hefur ríkið beitt mikilli og vaxandi hörku gagnvart Reykvíkings til að halda flugstarfsemi áfram í Vatnsmýri til mikils tjóns fyrir borgarbúa og þjóðarhag á sl. 74 árum. Allan lýðveldistíman hefur því einnig ríkt alger glundroði á skipulagssviði Reykjavíkurborgar.

Þó 74 ár séu ekki langur tími í sögu einnar borgar blasir þó við að flestir núverandi kjörnir og ráðnir forkólfar Reykjavíkurborgar og forverar þeirra til margra áratuga hafa fyrir löngu misst stjórn á gangi mála og sjónar á upphafi og eðli þeirrar fordæmalausu öfugþróunar, sem einkennt hefur vöxt Reykjavíkurborgar og höfuðborgarsvæðisins (HBS).

1946 glötuðu Reykvíkingar langbesta mannvistar- og þróunarsvæði sínu og yferráðum á lofthelgi yfir byggð á Nesinu vestan Elliðaána. Allt vald, sem máli skiptir á sviði borgarskipulags, færðist þannig til ríkisins og forsendur fyrir þróun byggðar, samfélags og borgarreksturs gjörbreyttust. Stjórnlaus útþensla borgarinnar (Urban Sprawl) tók við og glænýtt þéttbýli fyrir aðflutta íbúa af landsbyggðinni spratt upp úr engu á áður óbyggðu landi umhverfis Reykjavík (Kraginn).

**HBS** Höfuðborgarsvæðið (HBS) varð til og þekur það nú um 16.000ha lands brúttó. Frá 1946 til 2020 þandist byggð í Reykjavík og á HBS úr 300 ha. í um 16.000 ha. brúttó og þekur nú flöt á við París og Manhattan samanlagt þar sem búa um 4.000.000 íbúar alls. Þéttleikinn hrundi langt niður fyrir sjálfbær mörk því íbúum HBS á hverjum hektara byggðs lands fækkaði úr upb. 160 íbúum 1946 í tæplega 14 árið 2018.

**ALLT TVÖFALT** Allar lagnir svo sem heitt vatn, kalt vatn, rafmagn, sími, ljósleiðarar og holræsi og allar götur og stígar eru að meðaltali tvöfalt lengri en ella hefði orðið. Allar ferðir borgarbúa (1.100.000 farþegaferðir á dag, 1,25 í bíl), og leiðir neyðarþjónustu svo sem lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og neyðarlækna eru sömuleiðis að meðaltali um tvöfalt lengri en ella.

Þessi eina borg Íslands (HBS), þar sem búa 63% þjóðarinnar og þar sem önnur 17% landsmanna í allt að einnar klst. akstursfjarlægð sækja atvinnu og þjónustu, er langstærsti hluti íslenska hagkerfisins. Borgin (HBS) er útþanin og óskilvirk og áhrifa mikillar víðáttu, strjállar byggðar og langra leiða gæti á öllum sviðum mannlífs, á sviðum samskipta, atvinnurekstrar, viðskipta o.s.fr.v. Á HBS eru nú amk. 800 skráðir bílar á hverja 1.000 íbúa, sem er allt að tvöfalt meðaltal í borgum Evrópu. Um 76% allra ferða á höfuðborgarsvæðinu eru farnar í bíl.

Hætt er við að bílum og ökuferðum fjölgi hlutfallslega frá því sem nú er amk. fram yfir 2030, þvert á helstu forsendu núgildandi Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 (AR2030). Ástæðan er framlengd vera flugvallar í Vatnsmýri. Árið 2001 samþykktu kjósendur í Reykjavík í almennri atkvæðagreiðslu að flugi skyldi hætt í Vatnsmýri fyrir árslok 2016. Árið 2013 ákváðu borg og ríki að framlengja þann frest um 6 ár, að flugvöllurinn verði lagður niður eigi síðar en fyrir árslok 2022.

**RÍKIÐ OG KRAGINN GEGN REYKJAVÍK** Nýtt útspil sveitarfélaga á HBS, einkum í SV-kjördæmi (Kraganum), er hugmynd um BORGARLÍNU, sem krefst mikilla fórna af Reykvíkum en gagnast þeim lítið ef nokkuð. Hugmyndin byggir alfarið á áframhaldandi flugstarfsemi í Vatnsmýri í allt að 20 ár á meðan á uppbygging BORGARLÍNU stendur og á „þvingaðri“ búsetu allt að 20 nýrra árganga borgarbúa meðfram strætóleiðum í átt að ysta jaðri byggðarinnar í Hellum, Kórum, Þingum og í Helgafellshverfi.

BB telja að óbreytt áætlun um BORGARLÍNU muni á uppbyggingartíma sínum valda áframhaldandi stjórnlausri útpenslu byggðar utan núverandi þéttbýlismarka og í besta falli „stjórnaðrar“ útpenslu innan markanna. Hætt er við að akstur muni aukast og bílum fjölga hlutfallslega. Sterkar líkur eru á því að forsendur BORGARLÍNU um aukna notkun almennasamgangna (12%) og um minni akstur séu pólitísk óskhyggja, ekki fagleg niðurstaða.

Hópur sérfræðinga hefur komist að því að Reykjavíkurborg muni ekki ná alþjóðlegu markmiði sínu um minnkun á losun CO<sub>2</sub> fyrir 2030 nema því aðeins að byggt verði í Vatnsmýri svo fljótt sem auðið er. BORGARLÍNA og róttæk orkuskipti ein og sér munu ekki nægja.

**50.000 „NÚLLBÍLAR“** Með NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri og markvissri þéttingu byggðar vestan Elliðaána má minnka þörf fyrir allt að 50.000 einkabíla og draga auk þess verulega úr akstri með því að minnka eða eyða þörf fyrir pendlunarakstur (inn að morgni, út síðdegis). 50.000 „NÚLLBÍLAR“ kosta ekki neitt. Þeir menga ekki neitt og skilja ekki eftir sig neitt kolefnisspor. Jafnmargir rafmagnsbílar kosta mjög mikið. Þeir skilja eftir sig stórt kolefnisspor úr framleiðsluferlinu og eyða auk þess dýrmætri raforku, sem samfélagið gæti ella nýtt betur.

Afleiðingar stjórnlausrar útpenslu byggðar á HBS af völdum loftbrúarinnar í Vatnsmýri eru gríðarlegar og uppsamfnað þjóðhagslegt tjón er nánast ólýsanlegt. Afleiðingarnar af einhverri mestu bílaeign í heimi og vítahring bílasamfélagsins koma m.a. fram í eftirfarandi:

1. Mikil tímasóun allra íbúa og starfsemi vegna langra erinda, aðfangaleiða og þjónustuleiða enda er þjónusta dreifð um allt svæðið

2. Mikill samgöngukostnaður allra. Rekstrarkostnaður einkabíls er td. talinn allt að 2.000.000kr að meðaltali á ári. Umferðarhraði á stofnbrautum fer lækkandi, álagstímar lengjast og þvesnið mettast.

3. Mikill beinn og afleiddur kostnaður heimila, atvinnuvega, sveitarfélaga; neikvæð áhrif á framleiðni og afkastagetu; lakari lífskjör vegna langs vinnudags, minni framleiðni og lakari greiðslugetu fyrirtækja o.s.fr.v.

4. Mikið álag á dagvistun barna og aldraðra; tafir foreldra og aðstandenda í umferðinni bætast við langan vinnudag, samverustundum fjölskyldna fækkar

5. Lítil samlegðaráhrif (neikvæð  $2+2=3$  en ekki jákvæð  $2+2=5$ ); mun færri skapandi snertifletir á milli íbúa en í „evrópskri“ borg; skilyrði fyrir FJÓRÐU IÐNBYLTINGUNA slæm

6. Lakari lífs- og launakjör en ella ma. vegna langs vinnudags, minni framleiðni og lakari greiðslugetu fyrirtækja o.s.fr.v.

7. Lakari lýðheilsa vegna kyrrsetu, óhollra neysluháttá, mengunar og annara einkenna af völdum bílasamfélagsins svo sem offitu, krabbameina, sykursýki, einsemdar, hjarta- og lungnasjúkdóma

8. Lakara borgarumhverfi en ella hefur neikvæð áhrif á borgarmenningu og lífsgæði

9. Landflótti (atgervisflótti, Brain Drain) 600 vel menntaðra Íslendinga árlega að meðaltali marga undanfarna áratugi stafar að verulegu leiti af lélegu borgarskipulagi og lakari lífskjörum á HBS en ella. Ef reiknað er með að þjóðhagslegt tap fyrir hvern brottfluttann sé það sama og fyrir hvern látinn af slysförum er árleg tjón allt að 200 milljarðar kr ( $600 \times 342.000.000$ kr.)

10. Verulegir fólksflutningar undanfarin misseri út fyrir ytri mörk höfuðborgarsvæðisins, í Árborg, á Akranes og á Suðurnes (allt að 1 klst. akstursfjarlægð)

11. Mikil staðbundin mengun (bensín, dísel, nagladekk o.s.fr.v.); loftgæði of oft undir viðurkenndum heilsuverndarmörkum

12. Mikil hnattræn losun gróðurhúsalofttegunda frá bílaumferð; kolefnisfótspor Íslands stærst í heimi

13. Minna öryggi borgarbúa ma. vegna lengri leiða lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og neyðarþjónustu og skorts á almannavarnaráætlun með viðeigandi ráðstöfunum, m.a. um viðvörunarkerfi og rýmingarleiðir

14. Pendlun (akstur inn í miðbæ Reykjavíkur að morgni, út síðdegis) er helsta einkenni vítahringis bílasamfélagsins, sem veldur mikilli daglegri tímasóun, mengun, kostnaði og losun CO<sub>2</sub>

**NIÐURGREIÐSLUR** Staða innanlandsflugs einkennist af samdrætti og miklum niðurgreiðslum. Auk langvarandi styrks beint úr ríkissjóði (upb. 300.000.000kr á ári) greiða flugfarþegar hvorki árlegan upb. 2.000.000.000 kr. nýbyggingar- og rekstrarkostnað innanlandsflugvalla né lóðarleigu vegna flugvallar í Vatnsmýri. Verðmæti lóða Reykvíkinga undir Vatnsmýrarflugvelli er amk. 200 milljarðar kr. Ríkið krefur bændur um 3,5% af ríkisjörðum og því er eðlileg árleg lóðarleiga amk. 7.000.000.000 kr.

Um 97% landsmanna nota innanlandsflug aldrei (sjaldnar en 1 sinni á hverjum 3 árum); flugfarþegar eru einkum stórnotendur. BB benda á að þeir sem njóta fjárhagslegs ábata af niðurgreiðslum í innanlandsflugi eru fyrst og fremst flugrekendur og þeir sem greiða flugmiða stórnotenda. BB benda á að sjálfbært innanlandsflug er aðeins mögulegt með samþættingu við millilandaflug.

Ákvörðun samgönguyfirvalda að upb. 15% þjóðarinnar geti fengið sem svarar 2 flugferðum á ári ókeypis (þ.e. 4 ferðir á hálfvirði – skoska leiðin) er að mati BB fjarstæðukennd. BB styður þó að allir

sjúklingar, sem þess þurfa, fái ókeypis eða niðurgreitt flugfar. BB benda á að kolefnisfótspor hvers farþegakílómeters er stærra í flugi en með samgöngum á landi.

## TILLAGA 2

Rögnunefndin komst að því 2015 að Hvassahraun væri góður kostur fyrir nýtt flugvallarstæði. Þetta er í samræmi við niðurstöðu ACI Airport Consulting International árið 2000 og er staðfest af ráðgjafanefnd Jóns Gunnarssonar 2017. Fjarlægð frá miðju HBS í Hvassahraun er aðeins þriðjungur vegalengdarinnar í Leifstöð. Unnt er að byrja á innanlandsflugvelli með „varalendingaraðstöðu“ í Hvassahrauni og stækka hann í áföngum eftir efnum og aðstæðum upp í mjög stóran alþjóðaflugvöll skv. hugsanlegum framtíðarþörfum. Landsbyggðarbúar komast þá millilíalaust út í heim og erlendir ferðamenn millilíðalaust út á land.

## TILLAGA 3

**HVASSAHRAUN** Flutningur fjárfestinga af Miðnesheiði í Hvassahraun á nokkrum áratugum er án efa þjóðhagslega mjög hagkvæmur kostur. Innanlandsflugvöllur í Hvassahrauni kostar innan við 12 milljarða auk flugstöðvar. **Byggingartími getur verið um 3-4 ár og því er brýnt að ljúka hönnun og öðrum undirbúningi sem fyrst** á meðan enn er flogið í Vatnsmýri. Þann 29.02.2020 eru 1.037 daga þar til flugstarfsemi skal í síðasta lagi hætt í Vatnsmýri þann 31.12.2022.

Núvirði flugtengdra mannvirkja í Vatnsmýri (völlurinn sjálfur og einhverjar gamlar byggingar) er 7 – 11 milljarðar kr. á verðlagi 2020; til samanburðar er núvirtur kostnaður við Héðinsfjarðargöng amk. 21 milljarðar kr. og við Vaðlaheiðargöng amk. 18 milljarðar kr. (skv. lögum um ríkisábyrgðir 33,8 milljarðar kr. í mars 2018).

BB benda á ekkert fé er áætlað í nýjan innanlandsflugvöll í Hvassahrauni, Hvorki í SGÁ til 5 ára né í 15 ára áætlun. Þó eru nú eins og áður sagði innan við 3 - 5 ár þangað til flugvöllur í Vatnsmýri á að víkja, NS-braut fyrir árslok 2022 og völlurinn allur 2024.

**SKJÓL FYRIR BORGARLÍNU** BB benda á að meginhlutverk yfirlýsingar borgarstjóra og samgönguráðherra frá desember 2019, sem byggir á skýrslu unninni með aðkomu borgarstjóra sjálfs frá 28. 11.2019, er það eitt að skapa skjól fyrir uppbyggingu BORGARLÍNU með því að hindra NÝJA MIÐBORGARBYGGÐ í Vatnsmýri í upp. 20 ár. Forsenda BORGARLÍNU er „þvinguð“ búseta upp. 20 nýrra árganga borgarbúa meðfram strætóleiðum í átt að ystu mörkum HBS í Hellum í Hafnarfirði, Kórum og Þingum í Kópavogi og Tungum í Mosfellsbæ.

BB benda á að áhersla í skýrslu samgönguráðherra frá 28.11.2019 á millilanda- og varaflugvöll sé liður í áætlun um að fresta lokun Vatnsmýrarflugvallar í upp. 20 ár. Í öllum fyrri athugunum var leitað að stæði fyrir innanlandsflugvöll (sænskir sérfræðingar 1964; bandarískir 1966; þýskir 2000; ParX ráðgjafar 2007; Rögnunefnd/Mannvit 2015; flugvallarnefnd Jóns Gunnarssonar 2017) svo unnt væri að rýma Vatnsmýri fyrir NÝRRI MIÐBORG.

**VEÐURSTÖÐ Í 8 ÁR** BB benda á að í Hvassahrauni var veðurstöð í 8 ár 2001-2009. Í Straumsvík er starfandi veðurstöð sem og við Reykjanesbraut í nokkurra km. fjarlægð. Nú þegar liggja því fyrir nægar upplýsingar um veðurfar og aðrar aðstæður í Hvassahrauni til að þar megi strax hefðja undirbúning, hönnun og byggingu nýs innanlandsflugvallar, sem stækka mætti að vild og skv. þörfum samfélagsins upp í aðþjóðlegan millilandaflugvöll.

**8 MILLJÓN BÍLAR** BB benda á að krafa í skýrslu samgönguráðherra frá 28. nóvember 2019 um athugun á vatnsvernd er úr lausu lofti gripin og til þess ætluð að tefja undirbúning flugvallar í

Hvassahrauni. Reykjanesbraut með um 8.000.000 bílum á ári liggur á milli fyrirhugaðs flugvallarstæðis í Hvassahrauni og þéttbýlis á Suðurnesjum. Vatnsból Suðurnesjabúa liggja mun sunnar og vestar. Þeim stafar einkum hættu af eldgosum. Töf um hvert ár að losna við Vatnsmýrarflugvöll kostar samfélagið tugi miljarða kr.

BB vekja athygli á varnaðarorðum Skipulagsstjóra ríkisins á sjónvarpsstöðinni HRINGBRAUT í janúar 2019 um að ISAVIA og ICELANDAIR GROUP ásamt skipulagsyfirvöldum í Reykjanesbæ ætli að ráðstafa hundruðum milljarða kr. í mannvirki á Miðnesheiði án þess að skoðaðir séu aðrir valkostir eða rýnt í heildarmyndina og í þjóðhagsleg og samfélagsleg áhrif á suðvesturhorninu og landinu öllu. Allt bendir til þess að Leifsstöð hafi ekki verið hönnuð af nægilegri þekkingu og framsýni og því verði viðbætur þar æ kostnaðarsamari og um leið óskilvirkari.

#### TILLAGA 4

**VALKOSTIR** BB hafa ítrekað bent Reykjavíkurborg á mikilvægi þess að bera saman amk. tvo meginvalkosti vegna framtíðarþróunar byggðar og samfélags í höfuðborginni við endurskoðun aðalskipulagsi Reykjavíkur, sem nú stendur yfir, þ.e.s.: Óbreytt BORGARLÍNA og NÝ MIÐBORG í Vatnsmýri

Vatnsmýri var og er langbesta mannvistar- og bygginarsvæði höfuðborgarinnar fyrir umfangsmikla miðlæga byggð m.a. vegna víðáttu sinnar, stöðu svæðisins í borginni, flatlendis, jarðvegsdýptar, skjóls fyrir norðlægum vindum og ekki síst vegna fjarlægðar frá eldri byggð (t.d. ekki klögumál granna). Á engum öðrum stað er td. hægt að reisa ný og heilstæð miðborgarhverfi, sem bjóðar upp á ótal tækifæri, áður óþekkt samlegðaráhrif og lausnir margra gamalla vandamála frá því flugvöllurinn var festur í sessi 1946. Byggja má hratt og þétt á skilvirkann hátt og leysa þannig íbúðaskort, háan byggingarkostnað, háa húsaleigu, stöðva útbenslu byggðar. Þannig má bæta hag borgarbúa og annara landsmanna með því að auka skilvirkni höfuðborgarinnar, draga verulega úr mengun og losun gróðurhúsalofttegunda, heilsuspillandi áhrifum bílasamfélagsins o.s.fr.v.

#### TILLAGA 5

**UMFERÐARÖRYGGI** Ekki virðist eiga að bæta vinnubrögð við umferðaröryggipátt SGÁ svo viðunandi sé. Þar þarf að vinna eftir þjóðhagslegri arðsemisröð. Núverandi vinnubrögð einkennast af kjördæmapoti. Mikilvægt er að ríki og sveitarfélög geri áætlanir um fækkun umferðarslysa með tölusetnum 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.

BB telja óásættanlegt að Ísland sé nú fallið úr því að vera yfirleitt í 3. – 9. sæti í umferðaröryggi á heimsvísu í það 19 (mælt í dauðaslysum á hverja 100.000 íbúa). Rétt uppbyggð áætlun um UMFERÐARÖRYGGI OG SLYSAFÆKKUN er fjórþætt:

- Markmið um 5% árlega fækkun (75% fækkun á 15 árum) er að mati BB ásættanlegt
- Framkvæmd áætlunarinnar byggir á forgangsriðun aðgerða skv. mestu slysafækkunararðsemi hverju sinni
- Fjármögnun framkvæmda hvers 5 ára tímabils byggir á faglegri hönnun og kostnaðarmati
- Árlega sé leiðrétt fyrir of- eða vanáætluðum kostnaði skilgreindra aðgerða áætlunarinnar

#### TILLAGA 6

**NÚLLSÝN** 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 mannlífa vegfarenda hafi forgang. Ýtrustu öryggiskröfur séu gerðar við hönnun og byggingu nýrra vega.

Samtök um betri byggð (BB) leggja til að fyrirhuguðu vegafé hvers árs til nýframkvæmda við vegi verði skipt upp miðað við nýja grundvallarhugsun: 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.

Mikil þörf er fyrir stórauknar framkvæmdir í samgöngum, einkum á HBS og SV horninu. Í SGÁ er hvorki neitt að finna um þær auknu framkvæmdir, sem til greina kæmu né um mögulegar fjármögnunarleiðir. – Umræða um veggjöld er mjög skammt á veg komin og er vandséð að raunhæfar og sanngjarnar leiðir finnast á næstunni. Óttinn við að skattlagning umferðar á suðvestur horninu geti í raun leitt til flutnings ríkisframlags út á land virðist raunverulegur.

## TILLAGA 7

**FJÁRMÖGNUN INNVÍÐA** BB telja að Íslendingar, einhver auðugasta þjóð heims, eigi að ljúka uppbyggingu samgöngukerfis síns og annara innviða án vafasamrar sérsköttunar. BB benda t.d. á eftirfarandi fjármögnunarleiðir.

1. Arður af rekstri / sölu ríkisbanka
2. Arður af Landsvirkjun
3. Arður af sölu byggingarlóða í Vatnsmýri
4. Arður af auðlindum (auðlindagjald)
5. Lántaka ríkisins til þjóðhagslega arðsamra framkvæmda ma. hjá íslenskum lífeyrissjóðum enda eru vextir á alþjóðlegum lánamörkuðum í sögulegu lágmarki\*

\*BB benda á að lántaka til stóraukinna framkvæmda, einkum á höfuðborgarsvæðinu, er þjóðhagslega mjög hagstæð. Á meðan raunvextir af lánum gætu verið rétt yfir 0,0 % er arðsemi helstu framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu amk. 10 – 30%.

## TILLAGA 8

Með uppbyggingu þéttar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri fyrir amk. 50.000 íbúa og störf (NH=2,0) er virði lands í eigu ríkisins amk. 100 milljarðar kr. og land Reykjavíkurborgar amk. 200 milljarðar á verðlagi í janúar 2019 (sbr. framreiknaðar niðurstöður úr skýrslu ParX fyrir samgönguráðherra í maí 2007). Hlutur ríkisins nægir til að gera nýjan flugvöll í Hvassahrauni, ytra vegakerfi Vatnsmýrarbyggðar ásamt þrennum jarðgöngum á landsbyggðinni og gott betur.

Mikil áhersla er á hjólreiðar í SGÁ. Talnaefni hér að neðan byggir á fyrri SGÁ (2011). 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 12 mislægum göngu- og hjólreiðaleiðum undir eða yfir stofnbrautirnar á HBS.

Hafa ber í huga að slysatíðni er í beinu samhengi við lengd ferðar og að allt að sexföld slyshætta er á hvern farinn kílómetra á reiðhjóli samanborið við bíl. Veruleg aukning á hjólreiðum hefur einungis fækkað fótgangandi og mun ekki hafa merkjanleg áhrif á bílaumferð. Sé einnig reiknað með 100% aukningu ferða með strætó, úr upb. 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 72%, þ.e. ef ferðir fótgangandi dragast ekki enn frekar saman. Hugmyndir um 200% aukningu ferða með strætó / BORGARLÍNU eru fráleitar.

Þrátt fyrir það verður umtalsverð aukning í einkabílaakstri á höfuðborgarsvæðinu til 2030 einfaldlega vegna fólksfjölgunar. Þá er ekki reiknað með að akstursaukning vegna frestunar á brotthvarfi flugvallar úr Vatnsmýri frá 2016 til 2022 mun væntalega gæta amk. til 2030. Enn frekari frestun vegna



áætlunar um BORGARLÍNU gerir það viðfangsefni að draga úr akstri og losun CO2 óviðráðanlegt. - Það er áhyggjuefni að ekki sé fyrirhuguð meiri fjárfesting í aðalgatnakerfi HBS í SGÁ.

#### **TILLAGA 9**

**ALMANNAVARNIR** 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). Ekkert virðist hafa þokast í þessum málaflokki undanfarin ár.

Reykjavík 05.03.2020,

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

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur [gunnarhjortur@hotmail.com](mailto:gunnarhjortur@hotmail.com)  
Örn Sigurðsson arkitekt [arkorn@simnet.is](mailto:arkorn@simnet.is)