

Samgönguáætlun 2007-2018

Athugasemdir Samtaka um betri byggð

0.0 INNGANGUR

Samtök um betri byggð gera athugasemdir við samgönguáætlun til ársins 2018, sem Sturla Böðvarsson samgönguráðherra lagði fram á Alþingi fimmtudaginn 15. febrúar 2007. Athugasemdir samtakanna lúta fremur að meginatriðum og grunnforsendum en einstökum framkvæmdum.

1.0 NIÐURSTAÐA

1.1 Samtök um betri byggð gagnrýna harðlega þann ásetning samgönguráðherra, sem fram kemur í (e) lið í kafla um stefnumótun þar sem segir: “Reykjavíkflugvöllur verði áfram miðstöð innanlandsflugsins og þar risi samgöngumiðstöð”. Þessi ásetningur er ótímasettur og gildir því amk. til ársloka 2018! Aleiðingin yrði þá að flugvöllur væri festur í Vatnsmýri amk. 4 – 6 árum lengur eða til árunna 2022 – 2024.

1.2 Samtök um betri byggð gagnrýna harðlega að samgönguráðherra láti undir höfuð leggjast að setja fram tvo valkosti um staðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu í samgönguáætlun eins og kveðið er á um í EES-reglum um umhverfismat áætlana.

1.3 Samtök um betri byggð gagnrýna harðlega áform samgönguráðherra að láta reisa flugstöð fyrir rösklega 3.000.000.000 kr. til þess eins að festa Vatnsmýrarflugvöllinn í sessi.

1.4 Samtök um betri byggð gagnrýna harðlega að samgönguráðherra skuli í áformum sínum enn einu sinni líta fram hjá afleiðingum af flugstarfsemi í Vatnsmýri á þróun byggðar og samfélags á höfuðborgarsvæðinu.

1.5 Samtök um betri byggð gagnrýna harðlega að samgönguráðherra haldi uppteknum hætti að skammta naumt fjármagn til nýframkvæmda á höfuðborgarsvæðinu.

1.6 Samtök um betri byggð gagnrýna harðlega þau áform samgönguráðherra að handstýra tugum miljarða króna til jarðgangagerðar þar sem fyrirsjáanlegt er að arðsemi verði um eða innan við 0%.

1.7 Samtök um betri byggð gagnrýna harðlega að samgönguráðherra, sem er æðsti yfirmaður umferðaröryggismála á Íslandi, líti fram hjá orsakasamhenginu á milli flugstarfseminnar í Vatnsmýri, stjórnlausrar úþpenslu byggðar, gífurlegs einkabílaaksturs, mikilla umferðartafa og hárrar tíðni umferðarslysa á höfuðborgarsvæðinu.

1.8 Samtök um betri byggð gagnrýna harðlega að samgönguráðherra líti fram hjá þeim sóknarfærum til að draga verulega úr losun CO2 af völdum umferðar, sem byggja á þéttingu byggðar í og við Vatnsmýri.

2.0 FLUGVÖLLUR Í VATNSMÝRI

Tilraun samgönguráðherra til að festa flugvöll í sessi í Vatnsmýri langt fram yfir árið 2018 er íhlutun í ótvíræðan skipulagsrétt Reykvíkinga. Samgönguráðherrann beitir valdi, sem samgönguyfirvöld fengu 6. júlí 1946 þegar herflugvöllurinn í Vatnsmýri var gerður að borgaralegum flugvelli á vegum samgönguráðuneytisins, gegn vilja og hagsmunum Reykvíkinga.

Stefna samgönguráðherra er í mótsögn við þá stefnu fjögurra af fimm flokkum sem buðu fram í Reykjavík vorið 2006 að flug skuli víkja úr Vatnsmýrinni eigi síðar en 2016. Þessir fjórir flokkar fengu samtals 90% atkvæða. Í alvöru lýðræðisríki jafngilti þetta endanlegri ákvörðun í málinu, ekki síst þar sem þetta var aðal átakamálið í kosningabaráttunni í Reykjavík.

Áætlun samgönguráðherra gengur þvert gegn lýðræðislegri ákvörðun, sem kjósendur í Reykjavík tóku í almennri atkvæðagreiðlu vorið 2001 að flugstarfsemi skuli hætt í Vatnsmýri fyrir árslok 2016.

3.0 ORSAKAVALDUR

Samgönguyfirvöld hafa misbeitt þessu illa fengna valdi ótæpilega og með stigvaxandi þunga allan lýðveldistímann. Með tilkomu borgaralegs flugvallar í Vatnsmýri þandist borgin út með ógnvænlegum hraða og nú er svo komið að landþörfin hefur rösklega fertugfaldast þó íbúar höfuðborgarsvæðisins séu tæplega fjórfalt fleiri en árið 1946.

Flugvöllurinn í Vatnsmýri er orsakavaldur alls þess, sem hefur farið úrskeiðis í skipulagi og þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu frá lokum seinni heimsstyrjaldar. Miðborg Reykjavíkur liggur á helgunarsvæði flugvallarins, undir aðflugi að meginflugbraut. Helgunarsvæðið er í raun óbyggilegt vegna mikillar flugslyshættu, skerðingaráhrifa og hávaðamengunar.

Þannig hefur flugvöllurinn leitt til hnignunar miðborgarinnar og splundrunar byggðar á höfuðborgarsvæðinu. Hann hefur klippt á stofnbrautakerfið á nesinu, þrengt að byggðinni og dregið verulega úr umhverfisgæðum. Yfir allri byggð vestan Elliðaána liggur skerðingarflötur flugvallarins í 45 m. hæð. Af völdum hans hefur þróast bílabýggð, sem á sér hvergi sinn líka.

4.0 VÍTAHRINGUR BÍLASAMFÉLAGSINS

Þessi stjórnlausu úþensla byggðar og afleidd einkabílaeign, sem á sér hvergi hliðstæðu (hér eru nú 700 bílar á hverja 1.000 íbúa, í Evrópu 400), hefur leitt til stóraukins vægis stofnbrauta á höfuðborgarsvæðinu, sem veldur aftur verulega auknum áhrifum samgönguráðherra á skipulag höfuðborgarinnar og á örlög borgarsamfélagsins.

Þessi áhrif eru ógnvekjandi því þegar á reynir standa allt of margir borgarfulltrúar og þingmenn Reykvíkinga á hliðarlínunni að kröfu samgönguráðherra og landsbyggðarafla í öllum flokkum.

5.0 BORGARSAMFÉLAGIÐ

Verði ekki spyrt við fótum og dregið úr áhrifum bílasamfélagsins er viðteknum hugmyndum um menningarlegt borgarsamfélag nánast kollvarpað. Vítahringur bílasamfélagsins er helsta ógnin, sem steðjar að nútíma borgarsamfélögum. Frumorsök mikils skipulags- og byggðarvanda höfuðborgarinnar er að finna vestan Kringlumýrarbrautar, nánar tiltekið í Vatnsmýri. Þar er jafnframt vaxtarbroddur mannvænnar og menningarlegrar höfuðborgar Íslands á 21. öld.

Afleiðingar af vítahring bílasamfélagsins bitna með fullum þunga á öllum þáttum mannlægs lífs í borginni. Þeim tugþúsundum manna af kjörtíma borgarbúa, sem spara má árlega með skilvirku borgarskipulagi, er td. betur varið til uppeldis og menntunar barna og ungmenna, til sköpunar, hvíldar, afþreyingar og mannglegra samskipta, til menningar- og stjórnmalapáttöku.

Þessar afleiðingar eru einkum lakari lífsgæði og heilsufar, hærri skattar, minni skilvirkni, herra verð, lægri laun, einhæfara og veikara samfélag, lægra menntunarstig, einsemd og einangrun yngri og eldri borgara og risminni menning, vanrækt börn og unglíngar, brenglað gildismat, vafasamar neysluvenjur o.s.fr.v. Og nú þegar eru öflugar vísbendingar um að neikvæð áhrif vegna firringar og tímaskorts í samfélagi bílsins dragi úr almennum áhuga á stjórnmalum og stjórnmalapáttöku og veiki þannig lýðræðið.

6.0 UMFERÐARÖRYGGI

Árlegur fjöldi slysa og óhappa í umferðinni á höfuðborgarsvæðinu er í beinu hlutfalli við fjölda ökutækja og ekna vegalengd. Samgönguráðherra lítur fram hjá vítahring bílasamfélagsins, þ.e. beinu orsakasamhengi flugstarfseminnar í Vatnsmýri, stjórnlausrar útþenslu byggðarinnar, hruns grundvallar fyrir nærþjónustu og almenningsamgöngur og gríðarlegrar einkabílaeignar. Ráðherrann ber þó ábyrgð á því að umferð á höfuðborgarsvæðinu er mun meiri og slysatíðni mun hærri en væri ef Reykvíkingar fengju tækifæri til að reisa þetta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri

7.0 SAMGÖNGUMIÐSTÖÐ

Samgönguráðherra áformar nú að byggja samgöngumiðstöð í Vatnsmýri fyrir rösklega 3.000.000.000 kr. en fyrir 300 milljónir mætti stækka núverandi flugstöð um 1.500 - 2.000fm.

Samtök um betri byggð telja að tilgangur samgönguráðherra með svo gengdarlausri fjársóun sé sá einn að festa flugstarfsemina í sessi til mikils tjóns fyrir borgarbúa því staðsetning umferðarmiðstöðvar í Vatnsmýri er hvorki í tengslum við þarfir Strætó né þarfir sérleyfishafa og er því einungis um flugstöð að ræða.

Ákvörðun um nýja flugstöð nú er að sjálfsgöðu fráleit í aðdraganda alþjóðlegrar samkeppni um skipulag í Vatnsmýri og með hliðsjón af þeirri stefnu Reykvíkinga að flugvöllurinn verði alfarinn fyrir árslok 2016.

Samgönguráðherra lét byggja nýjan flugvöll í Vatnsmýri á árunum 1999-2002 fyrir 2.000.000.000 kr. Þó mátt hefði koma gamla vellinum í gott horf fyrir 100-200 milljónir. Tilgangur ráðherrans með svo gífurlegri fjársóun var því augljóslega sá einn að festa flugstarfsemina í sessi til mikils tjóns fyrir höfuðborgarbúa.

8.0 STOFNBRAUTIR

Rösklega 70% tekna af íslenskri bílaumferð verða til á höfuðborgarsvæðinu en einungis um 20-25% af fé til nýframkvæmda kemur til baka á höfuðborgarsvæðið í stað amk. 50%, sem full þörf er á. Uppsafnaður vandi er því skelfilegur og bitnar með fullum þunga á borgarbúum dag hvern.

Jarðgangaáform samgönguráðherra eru ekki í nokkru samræmi við þá sjálfsgöðu réttlætiskröfu í lýðræðisríki að arðsemi framkvæmda ráði forgangsroðun. Arðsemi fyrirhugaðra jarðganga á landsbyggðinni er um eða innan við 0% og væntanleg umferð mun því ekki standa undir rekstri þeirra hvað þá stofnkostnaði. Til samanburðar er arðsemi við þjóðvegi að og frá höfuðborgarsvæðinu um og yfir 10% og arðsemi framkvæmda við stofnbrautir innan þéttbýlis í borginni um og yfir 25%.

9.0 UMHVERFISÁHRIF – ÚTBLÁSTUR CO₂

Samkvæmt EES-reglum ber samgönguráðherra að setja fram tvo valkosti um staðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu í samgönguáætlun. Þetta vanrækir ráðherrann. Höfuðborgarsvæðið er tekið út fyrir sviga í umhverfismati samgönguáætlunar. Þar er litið fram hjá miklum sóknarfærum á höfuðborgarsvæðinu varðandi minnkun losunar á CO₂.

Samgönguráðherra, umhverfisráðherra og öðrum ráðamönnum, sem málið varðar, hefur yfirsést sú einfalda og skjótvirka leið að stuðla að þéttingu byggðar og bættu borgarskipulagi á höfuðborgarsvæðinu og að draga um leið verulega úr losun CO₂ af völdum umferðar.

Með því að stöðva stjórnlausu útpenslu byggðar af völdum flugstarfseminnar í Vatnsmýri og byggja á næstu 20 árum þetta og blandaða miðborgarbyggð þar fyrir 25,000 íbúa og 17.000 störf í stað þess að byggja við Úlfarsfell, Korpúlfsstaði og annars staðar fyrir utan jaðar núverandi byggðar fyrir sama fjölda má draga úr einkabílaakstri um 40%. Það jafngildir um 30% samdrætti CO₂ útblásturs á landsvísu af völdum umferðar eða um 6% af heildarútblæstri CO₂ á Íslandi. Þetta jafngildir því að á höfuðborgarsvæðinu værn á árinu 2007 um 85.000 einkabílar í stað 140.000.

Reykjavík, 23.02.2007,
f.h. stjórnar
Samtaka um betri byggð
Örn Sigurðsson



STJÓRNLAUS ÚTÞENSLA BYGGÐAR FRÁ 1940

FRÁ 1940 TIL 2000 FJÓRFALDAÐIST ÍBÚAFJÖLDI
Á SAMA TÍMA FERTUGFALDAÐIST LANDÞÖRFIN

