

# HÖFUÐBORG ÍSLANDS.

Tillaga til þingsályktunar  
140. löggjafarþing 2011–2012.  
Þingskjal 29 — 29. mál.

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 140/479*  
*komudagur 28.11.2011*

Flm.: Mörður Árnason, Valgerður Bjarnadóttir, Skúli Helgason,  
Sigríður Ingibjörg Ingadóttir, Helgi Hjörvar.

## UMSÖGN SAMTAKA UM BETRI BYGGÐ

### A. INNGANGUR: FORSENDUR SAMTAKA UM BETRI BYGGÐ

Ef hugtakið „höfuðborgarhlutverk“ merkir að tekið skuli tillit til þess, að fleiri eigi erindi til borgarinnar en þeir sem þar búa, og hagrætt skuli í samræmi við það, þá gerir enginn ágreining um það.

Ef hugtakið er hins vegar túlkað á þann hátt, að höfuðborginni beri að færa verulegar fórnir fyrir þetta hlutverk þegar miklu færri eiga erindi þanga en þar búa, þá breytist málið, þó að ekki sé fyrir aðrar sakir en þær, að slíkar fórnir hljóta að rýra gæði borgarinnar, sem kemur jafnt niður á borgarþúum, og aðkomufólki, sem rekur erindi sín í höfuðborginni. Afleiðingin er verri höfuðborg.

Krafa landsbyggðarinnar er sú, að Reykjavík fórnir gríðarstóru landssvæði í hjarta borgarinnar undir flugvöll og að auki allri lofthelgi yfir borgarbyggðinni vestan Elliðaána, til að landsbyggðarfolk hafi greiðan aðgang að höfuðborg sinni.

Helstu rök sem færð eru fyrir áframhaldandi veru flugvallar í Vatnsmýrinni vegna höfuðborgarhlutverksins eru Sjúkraflugíð og aðgengið að borginni.

Mikið hefur verið gert úr öryggismálum vegna sjúkraflugs, og mikilvægi nálægðar flugvallar við Landspítalann mjög haldið á lofti. Þetta stenst ekki skoðun. Á kynningarfundum um byggingu nýs sjúkrahús á Landspítalalóðinni í mars 2011 fullyrta Björn Zoega forstjóri Landspítalans, að nánast ekkert samband sé milli staðsetningar sjúkrahúss og staðsetningar flugvallar. Þetta skýrist af því, að allt bráðaflug er flogið með þyrlum, en þegar um er að ræða flutning á sjúklingum í „stöðugu ástandi“ og flutningstíminn skiptir minna máli, er notast við vængjað flug, sem er mikið svifaseinna en ódýrara.

Í skýrslu um sjúkraflug á Íslandi sem fylgir þessu erindi, eru færð óyggjandi rök fyrir þessu.

**Aðgengið að höfuðborginni;**

Þegar fjallað er um aðgengi að borginni í þessu sambandi, snýst málið fyrst og fremst um aksturstíma og kostnað, sem honum fylgir. Annars vegar um aukinn aksturstíma flugfarþega,

ef innanlandsflugið verður flutt annað, og hins vega um fórnarkostnað höfuðborgarbúa vegna veru flugvallar í hjarta borgarinnar en hann er að mestu leiti fólgin í óþarfum akstri, vegna þeirrar splundrunar og útbenslu byggðarinnar sem völlurinn veldur.

Í skýrslu ParX um úttekt á flugvallarvalkostum, sem kom út árið 2007, kemur þetta skýrt fram. Unnt er að mæla aksturstímamann og bera hann saman.

Nú eru flugfarþegar um Reykjavíkflugvöll í mesta lagi 1.000 á dag (500 koma og 500 fara). Þó að margir þessara flugfarþega eigi ekki erindi í miðborgina, séu á leið til útlanda eða annað, og hafi því ekki hag af legu flugvallar í miðari borginni, verður hér gert ráð fyrir að allir 1.000 eigi erindi í Kvosina.

Ef miðað er við innanlandsflugið verði flutt til Keflavíkur, sem er hagkvæmasti kosturinn samkvæmt áðurnefndri ParX-skýrslu, en um leið sá kostur sem kallar á mestan viðbótarakstur fyrir flugfarþega, þá er vegalengdin frá miðju höfuðborgarsvæðisins til Keflavíkur rúm 40km, en það er sá punktur sem miðað er við í áðurnefndri skýrslu. Eftir að Skerjabraut er komin yfir Skerjafjörðin, verður svipuð vegalengd frá miðborginni til Keflavíkur. Að aka rúma 40km að mestu á hraðbraut, tekur um 25 mínútur. Frá þessu aksturstíma þarf að draga akstur frá núverandi flugvelli að miðju höfuðborgarsvæðisins, sem er u.þ.b. 8 mínútur. Viðbótarakstur flugfarþega, ef flugið verður flutt til Keflavíkur er um 17 mínútur. Fórnarkostnaður flugfarþega ef flugið væri flutt til Keflavíkur væri því 17 mín. x 1000 farþegar gerir 283kl.st. á dag.

Ef í stað flugvallar í Vatnsmýri væri blönduð miðborgarbyggð, með u.þ.b. 35.000 íbúa og störf, þá væri höfuðborgarsvæðið um 25% þéttara en það er nú, og akstursþörfin a.m.k. 25% minni en hún er í dag. Akstursþörf í borginni er talið vera um 1kl.st. á mann á dag, en 25% sparnaður þýðir um 15 mínútur á mann á dag. 200.000 höfuðborgarbúar x 15mínútur gerir 50.000kl.st. eða nær 200 faldur fórnarkostnaður flugfarþega mælt í tíma. Ef innanlandsflugið væri flutt á hagstæðari stað fyrir flugfarþega, eins og t.d. Hólmsheiði, þá væri þessi munur rösklega 1000 faldur.

Á þessu einfalda dæmi sést, að engin leið er að réttlæta óbætanlegt tjón borgarsamfélagsins vegna Vatnsmýrarvallarins með „höfuðborgarhlutverkinu“. Í þessu dæmi er aðeins tekin tímafaktorinn, en þá er eftir, stærra gatnaskerfi, lengri holræsi, stærri bílafloti, meiri útblástur o.s.fr.

Með tilkomu öflugrar og þéttar miðborgar skapast mun betri aðstæður fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og góð skilyrði fyrir almenningssamgöngur og nærþjónustu í borginni, sem ekki eru til staðar nú vegna dreifðrar byggðar.

Í þessu samhengi er rétt að geta þess, að á hverjum einasta degi eru hundruð landsbyggðarmanna (sennilega fleiri en flugfarþegar) á bílum sínum við útréttingar í höfuðborg sinni, og þurfa að þola sama óhagræðið og borgarbúar sjálfir.

Grundvallarforsendur fyrir því að höfuðborg gegni hlutverki sínu eru sæmilega þétt borgarbyggð og kröftug, þétt og óumdeild miðborg sem er nógu öflug til að næra allt borgarsamfélagið, t.d. hvað varðar almenningssamgöngur.

Hvorugt er til staðar í höfuðborg Íslands. Reykjavík er ein dreifðasta höfuðborg í heimi og Kvosin góða, aðþrengd milli hafnar og tjarnar, stendur ekki undir nafni, sem miðborg höfuðborgar. Hún myndi styrkjast sem „gamli bærinn“ við hlið hinnar nýju völdugu handan tjarnarinnar.

Það er því þversögn að halda því fram að flugvöllur í Vatnsmýri sé forsenda þess að borgin gegni hlutverki sínu sem höfuðborg alls landsins. Því er alveg öfugt farið. Flugvöllur á núverandi stað kemur í veg fyrir það.

### Sjúkraflugið:

Auk kröfunnar um gott aðgengi landsbyggðarfólks að höfuðborginni, sem rakið hefur verið hér að framan, er því ranglega haldið fram að staðsetning innanlandsflugsins í Vatnsmýrinni sé mikilvægur fyrir sjúkraflugið í landinu. Í nýuppfærðu minnisblaði BB um sjúkraflutninga sem birt er hér að neðan, er sýnt fram á að það er fjarstæða.

## Sjúkraflutningar Minnisblað nóvember 2011

1. Megnið af sjúkraflutningum er með bifreiðum og alvarlega slasaðir eða veikir iðulega fluttir með þyrluflugi. Lítil hluti sjúkraflutninga er með flugvélum.
2. Sjúkraflutningar til Reykjavíkur með flugvélum frá landsbyggðinni eru þrátt fyrir þetta hluti af heilbrigðisöryggisneti landsbyggðarinnar.
  - a. Langflestir sjúklingar eru í "stöðugu" ástandi við flutning milli stofanana
  - b. Stórslasaðir og bráðveikir eru iðulega fluttir með þyrlu frá slysstað (sjúkrastað) beint á sjúkrastofnun eða með öðrum tiltækum flutningsmáta þangað, sem best má koma sjúklingi í stöðugt ástand ef slíkt er ekki mögulegt á slysstað (sjúkrastað).
3. Tímarammar sjúkraflugs eru nokkrir:
  - a. Útkall áhafna flugvélar
  - b. Flug sjúkraflugvélar á tókustað
  - c. Bílferð sjúklings að flugvelli
  - d. Flugferð
  - e. Bílferð frá landingarstað að sjúkrastofnun (LSH).
4. Sjúkraflutninga má alltaf bæta með skipulagi, þjálfun aðila, meiri mannafla, fjölda faratækja ( bíla, flugvéla og þyrla). Nú þegar eru uppi kröfur landsbyggðarinnar um að þyrla verði varanlega staðsett utan Reykjavíkur.
5. Staðsetning nýs Landspítala í miðborg Reykjavíkur hefur af ýmsum verið rökstudd með nálægð við Reykjavíkurflugvöll. Þau rök halda ekki enda flutningstími sjúklings frá landingarstað til LSH í heildarflutningstíma, í öruggum höndum sérþjálfaðs starfslíðs, frá því að ákvörðun vart tekin um flutning þar til viðkomandi er kominn á LSH lítill. Aðrir áhrifavaldar eru vanalega þyngrir um horfur sjúklings þegar upp er staðið. Ef staðreyndin væri sú að

Háskólasjúkrahús þyrfti nauðsynlega að vera við hlið flugvallar væru fleirum sambærilegum sjúkrahúsum erlendis fundinn staður við flugbrautir. Svo er hins vegar ekki farið.

6. Hafa skal í huga að við val á staðsetningu flugvallar þurfa meiri hagsmunir en minni að ráða för. Vatnsmýrarflugvöllur er beinn orsakavaldur stjórnlausrar útpenslu byggðar og bílasamfélags á höfuðborgarsvæðinu. Með blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri fyrir allt að 45.000 íbúa og störf er höggvið á vítahring bílasamfélagsins. Þörf fyrir akstur minnkuð um allt að 20% og umferðarslysum og samfara eigna- og líkamstjóni forðað.
7. Að framansögðu er ljóst að flutningur flugvallarins úr Vatnsmýrinni á annan stað á höfuðborgarsvæðinu muni litlu breyta um öryggi sjúkraflutninga til sjúkrastofnanna í Reykjavík. Ef núverandi flugvöllur yrði lagður niður og flug alfarið flutt til Keflavíkur má ætla að með endurskipulagningu sjúkraflugs með flugvélum og bættum tengiflutningum til borgarinnar væri hægt að viðhalda viðunandi öryggi.
8. Nefnd heilbrigðisráðherra skilaði skýrslu um sjúkraflutninga 31. janúar 2008.
9. Samtök um betri byggð taka undir flest, sem sagt er í sjúkraflutningaskýrslunni að ofangreindu sagt.

## B. UMSÖGN UM ÞINGSÁLYKTUNARTILLÖGU

Samtök um betri byggð þakka fyrir að fá tækifæri til að leggja orð í belg vegna þingsályktunartillögu um hið vafasama og misnotaða hugtak „höfuðborgarhlutverkið“ Samtökin telja einnig að gagnlegt sé að fá fram uppbyggilegar og skapandi samræður um samskipti ríkis og borgar. Samtök um betri byggð benda hins vegar á að tillagan, sem hér er til umsagnar, er augljóslega viðbrögð við kalli landsbyggðaraflanna um þá skálduðu skyldu höfuðborgarinnar, sem kemur m.a. fram í meintu hlutverki hennar að hýsa flugvöll í Vatnsmýri. Samtök um betri byggð benda einnig á að óhjákvæmilegt er að við sama tækifæri og rætt er um skyldur og réttindi höfuðborgarinnar sem gestgjafa beri að sjálfsögðu að ræða skyldur og réttindi ríkisvaldsins sem gests í höfuðborginni.

## C. UMSÖGN UM GREINARGERÐ MEÐ ÞINGSÁLYKTUNARTILLÖGU

Athugasemdir við texta:

*„Umræða og átök um Reykjavíkflugvöll undanfarna áratugi hafa sýnt að nauðsynlegt er að treysta undirstöður Reykjavíkur sem höfuðborgar Íslands þannig að almenningur og forustumenn í borg og ríki geri sér glögga grein fyrir skyldum og réttindum sem fylgja höfuðborgarhlutverkinu, þar á meðal á samgöngusviði“*

Það eru orð að sönnu að nauðsynlegt er að treysta undirstöður Reykjavíkur sem höfuðborgar Íslands. Ein forsenda þess er að ríkisvaldið fallist á kröfur höfuðborgarinnar að stöðva flugstarfsemi í Vatnsmýri .

Hvergi er þess þó getið að sveitarfélag geti haft einhverju lögbundnu hlutverki að gegna og vandséð er hvaða tilgangi það þjónar að semja sérstaklega um „höfuðborgarhlutverk“ Reykjavíkur.

Þessi umræða um hlutverk minnir á hinn bóginn á hve gagnlegt það hefði verið fyrir margt löngu að skilgreina stöðu og hlutverk allra sveitarfélaga á Íslandi.

Eitt er þó víst. Það getur hvorki verið hlutverk né skylda neins sveitarfélags að standa að eða bera ábyrgð á hvers kyns samgöngum að og frá því sama sveitarfélagi. Í öllum þróuðum samfélögum er slíkt hlutverk og slík ábyrgð falin sérstöku fagráðuneyti samgöngumála

Megintjón borgarbúa og landsmanna allra hlaust hins vegar af því að flug í 65 ár í Vatnsmýri splundraði byggð og olli stjórnlausri útpenslu byggðar og bílasamfélagi, sem á sér vart sinn líka (700bílar/1.000íb. í stað 350/1.000 í Evrópu).

Þéttleiki Reykjavíkur var um 170íb/ha 1940 og þéttleiki Evrópskra borga er nú að jafnaði um 50-60íb/ha.

Ef þéttleiki hefði orðið 30íb/ha en ekki 15íb/ha eins og nú er á höfuðborgarsvæðinu hefðu sparast hundruð milljarða kr. á sl. 65 árum sem flugvöllur var í Vatnsmýrinni. Samdráttur í akstri einum og sér við bygginu íbúðarbyggðar í vatnsmýrinni leiðir til uppsafnaðs sparnaðar frá því sem ella yrði. Óhagræði farþega í innanlandsflugi af flutningi þess er svo lítið að það mælist vart í samanburði. Langmestur hluti af mögulegri þéttingu byggðar í Reykjavík hvílir á þéttri og blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri fyrir a.m.k. 42.000 íbúa og störf.

## D. Orsakir!

Hér að framan hefur verið sýnt fram á hvernig höfuðborgarhlutverkið hefur verið misnotað herfilega gegn hagsmunum höfuðborgarinnar, með óbætanlegum skaða fyrir borgasamfélagið.

Um leið hefur verið sýnt fram á að hagræðið sem landsbyggðarfólk nýtur vegna þessa er sáralítið, og hverfandi í í samanburði við þær fórnir sem borgin færir.

Einnig hefur verið rakið, að sömu öflin sem krefjast þessara fórna af borginni, beita sér fyrir því, að skera við nögl framlög til hennar úr vegasjóði o.fl.

Þá vaknar spurningin, hvernig á þessu standi. Rótina má rekja til misvægis atkvæða, sem nú er allt að tvöfalt, og var allt að fjórfalt fyrir skömmu. Oft er sagt að allt vald spilli, og alræðisvald gerspilli. Tvöfalt til fjórfalt vægi atkvæða færir viðkomandi ómæld völd í stjórn málaflökkum sem bjóða fram á landsvísu.

Stjórnmalaflokkur sem stendur frammi fyrir kröfu slíkra afla, í órofa samstöðu nær allra landshluta utan höfuðborgarinnar, á engra kosta vól nema að láta unda. Þetta ástand hefur leitt af sér „pólítískar hefðir“ á landsbyggðinni, sem eru gerólíkar því sem gerist í borginni. Á landsbyggðinni eru fulltrúar flokkanna, hvort sem er á landsfundi eða á þing, iðulega kosnir eftir því hvað þeir hóta mikilli hörku gegn „Reykjavíkuraldinu“, og hvað þeir lofa stóru herfangi heim í hérað. Í borginni eru þeir valdir eftir dugnaði í flokkstarfinu o.s.fr. Þetta veldur því, að á landsfundi og flokksþing landsmalaflokkanna, mæta harðir landsbyggðarnaglar, staðráðnir í að sjá til þess að „Reykjavíkuraldið“ komist ekki upp með moðreyk, enda eiga þeir pólítíska framtíð sína undir frammistöðunni. Í raun er höfuðborginni stillt upp gegn landsbyggðinni í fyrirfram tapaðri stöðu. Málefni skipta það litlu þegar upp er staðið.

Nýafstaðinn landsfundur Sjálfstæðisflokksins er lýsandi dæmi um þetta. Landsbyggðaröflin fengu það samþykkt, að flugvöllur verði áfram í Vatnsmýrinni og að auki skuli byggð skuli Samgöngumiðstöð í Reykjavík. Þar með gerir stærsti stjórnmalaflokkur landsins það að stefnu sinni, að skipulagsvaldið yfir dýrmætasta landi borgarinnar verði tekið af Reykvíkingum og kjörnum fulltrúum íbúa þess sveitarfélags. Skipulagsvaldið er alfarið á höndum sveitafélaga samkvæmt lögum landsins, enda einn af hornsteinum valddreifingar í landinu. Þetta er gert þrátt fyrir að Reykvíkingar kusu flugvöllinn burt fyrir árið 2016, og borgarstjórn sló byggingu samgöngumiðstöðvar út af borðinu, án andmæla fulltrúa Sjálfstæðisflokksins í borginni. Þetta er lýsandi dæmi um það, hvernig landsbyggðaröflin beita sér gegn borginni og það algerlega án tillits til hagsmuna íbúa hennar. Ástandið er sannast sagna ekkert skárri í öðrum landsmalaflokkunum.

Þegar staðið er í slíkum hernaði gegn höfuðborginni, er gott að hafa í vopnabúrinu yfir að ráða hentugu hugtaki í baráttunni. Þannig fæddist hugtakið „höfuðborgarhlutverkið“ sem allar götur hefur verið notað gegn hagsmunum borgarinnar eins og að framan er rakið. Slík vinnubrögð eru algerlega óásættanleg í samfélagi sem kennir sig við lýðræði.

Reykjavík 28.11.2011.

F.h. Stjórn Samtaka um betri byggð.

Einar Eiríksson.

Dóra Pálsdóttir.

Stefán E. Matthíasson.

