



Innanríkisráðuneytið Sölvhólgötu 7
150 Reykjavík
postur@irr.is.

Skrifstofa Alþingis, nefndasvið
150 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Samgönguáætlun 2015-2018 (SGÁ)

Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

01. Inngangur

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

Frá stríðslokum til þessa dags hefur útpensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) 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 HBS er löngu farið að gæta í þjóðarhag. Og slæma stöðu heimila, sveitarfélaga og fjölmargra atvinnugreina má ekki síst rekja til stjórnlausrar útpenslu byggðarinnar.

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 stjórnlaus útpensla byggðar á HBS og byrja að byggja borgina inn á við.

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

Samtök um betri byggð fagna þessum 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 þetta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri.

BB vara við oftrú á rafbílum sem töfralausn við að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda á HBS. M.a. er kolefnisfótspor af framleiðslu þeirra að jafnaði stærra en af hefðbundnum bensín- og díselbílum.

BB benda hins vegar á að eina raunhæfa leiðin til að draga úr útblæstri frá samgöngum á HBS er að draga úr þörf á akstri og fækka þannig bílum á hverja þúsund íbúa með markvissri þéttingu byggðar. Slík þétting er hvað raunhæfust í Vatnsmýri.

Reykjavík fékk yfirráð yfir Vatnsmýrarsvæðinu 1. Janúar 1932 fyrir ört vaxandi byggð í höfuðborginni. Borgin hefur óskoraðan skipulagsrétt eða öllu heldur skipulagsskyldu yfir öllu svæðinu eins og yfir öðru landi innan sveitarfélagamarka sinna líkt og gildir um öll sveitarfélög á Íslandi.

Yfirtaka ríkisins á Vatnsmýri 6. Júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll var með öllu ólöglegt og fjandsamleg. Hún átti sér enga réttarfarslega stoð. Ekki var haft samráð við Reykvíkinga, engir samningar voru gerðir, ekkert eignarnám fór fram. Engin þarfagreining var unnin. Hvorki lóðarleiga né skaðabætur hafa verið greiddar í 70 ár.

Ríkið braut gegn stjórnarskrá, sveitarstjórnarlögum, skipulagslögum og öðrum ákvæðum og sjónarmiðum um eignarrétt, mannréttindi, almannahag 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.

Áhrif og afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri sl. 70 ár á borgarmyndina, borgarsamfélagið og þjóðarhag eiga sér svo vitað sé enga hliðstæðu í þróunarsögu borga heimsins á 20. og 21. öld.

Flugvöllur í stað miðborgarbyggðar í Vatnsmýri sl. 70 ár gjörbreytti þróunarforsendum einu borgar Íslands, sem er orðin amk. þrefalt víðáttumeita en hún hefði ella orðið án flugvallar.

Frá 1946 til 2016 þandist byggð á HBS úr 300 ha. í röska 15.000 ha. 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 höfuðborgarinnar á hverjum hektara byggðs lands fækkaði úr upb. 160 íbúum 1946 í tæplega 14 árið 2016.

Allar lagnir svo sem heitt vatn, kalt vatn, rafmagn, sími, ljósleiðari og holræsi og allar götur og stígar eru að meðaltali allt að 75% lengri en ella hefði orðið. Allar ferðir borgarbúa, um 1.100.000 hvern dag, og leiðir neyðarþjónustu svo sem lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og neyðarlækna eru sömuleiðis að meðaltali um 75% lengri en ella.

Þessi eina borg Íslands, þar sem búa 65% þjóðarinnar og þar sem önnur 15% landsmanna í allt að einnar klst. akstursfjarlægð sækja atvinnu og þjónustu, er langstærsti hluti íslenska hagkerfisins. Borgin 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.

Án nokkurs vafa er stjórnlaus útpensla byggðar af völdum flugstarfseminnar í Vatnsmýri td. önnur helsta ástæða þess að laun og önnur lífskjör landsmanna eru mun lakari en ella væri og við mætti búast. Hin megin ástæðan er kerfisbundin ill meðferð opinbers fjár áratugum saman í skugga mikils kjördæmapots og misvægis atkvæða á Alþingi eins og m.a kemur fram í Samgönguáætlunum (SGÁ).

Á höfuðborgarsvæðinu eru nú allt að 800 bílar á hverja 1.000 íbúa, sem er tvöfalt meðaltal í borgum Evrópu. Um 75% allra ferða á höfuðborgarsvæðinu eru farnar í bíl. Líklegt er að bílum og ökuferðum muni fjölga hlutfallslega frá því sem nú er amk. fram til ársins 2030, þvert á helstu forsendu nýs Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 (AR2030), vegna framlengdrar veru flugvallar í Vatnsmýrir frá 2016 til 2022.

Árið 2001 samþykktu kjósendur í Reykjavík í almennri atkvæðagreiðslu að flugi skyldi hætt í Vatnsmýri fyrir árslok 2016.

Þann 24. október 2013 undirrituðu innanríkisáðherra og borgarstjórinn í Reykjavík samkomulag um að framlengja veru NS-flugbrautar í Vatnsmýri um 6 ár, frá 2016 til 2022. Í staðinn var komist að samkomulagi um að NA/SV flugbraut (s.k. „neyðarbraut“) verði endanlega lögð niður.

Þessi flugbraut var alltaf með öllu óviðunandi líkt og flugvöllurinn í heild sinni. Aðflug úr norðaustri sker sig úr vegna þess hve lágt er flogið yfir þetta íbúðabyggð. Af þeim sökum var hún alla tíð lítið notuð og í raun lögð niður um 1990 – í fyrsta sinn (Steingrímur Sigfússon). Hún var lögð niður öðru sinni með samkomulagi samgönguráðherra og borgarstjóra 1999 (Sturla Böðvarsson og Ingibjörg S. Gísladóttir). Í þriðja sinn var hún lögð niður skv. samkomulagi samgönguráðherra og borgarstjóra 2005 (Sturla Böðvarsson og Steinun V. Óskarsdóttir).

Og nú er hik á ráðherra samgöngumála að efna sinn hluta fjórða samkomulagsins frá 24. október 2013 þó Reykjavíkurborg hafi staðið við sitt með viðeigandi hætti sbr. td. AR2030.

Frá því Valsmenn ehf hófu framkvæmdir á byggingarlandi sínu við Hlíðarenda 2014 hafa flugvallasinnar með flugréttindi gert hálfgerða „loftárás“ á NA-SV flugbraut til þess að falsa þar reynsluferli sem á að sýna fram á þörf fyrir hana. Vitni eru að landingum á norðurenda brautarinnar í blíðskapar veðri og fræg er landing Mýflugs með sjúkling um hádegisbilið 30.12.2015 inn á norðurendann þar sem fréttamenn Morgunblaðsins, Stöðvar2 og etv. fleiri fjölmiðla biðu.

Samkvæmt upplýsingum flugumsjónar voru allar brautir flugvallarins opnar á þessum tíma. BB hafa óskað þess án árangurs að fá aðgang að tímasetningu allra landinga á NA/SV braut á 1. og 2. ársfjórðungi 2015 til þess að samkeyra þær með almennum upplýsingum um opnun eða lokun annara flugbrauta og veðurfarsupplýsingum frá Veðurstofunni fyrir sama tímabil.

Afleiðingar stjórnlausrar útpenslu byggðar á HBS af völdum flugstarfseminnar í Vatnsmýri koma m.a. fram í eftirfarandi:

1. Mikil tímasóun allra íbúa vegna langra erinda, aðfangaleiða, þjónustuleiða o.s.fr.v.
2. Mikill samgöngukostnaður. Rekstrarkostnaður einkabíls er td. talinn amk. 1.500.000kr að meðaltali á ári.
3. Mikill beinn og afleiddur kostnaður heimila, atvinnuvega, sveitarfélaga
4. Mikið álag á dagvistun barna og aldraðra
5. Lítil samlegðaráhrif (neikvæð $2+2=3$ en ekki jákvæð $2+2=5$); mun færri skapandi snertifletir á milli íbúa en í „evrópskri“ borg
6. Lakari lífs- og launakjör en ella ma. vegna langs vinnudags, minni framleiðni og lakari greiðslugetu fyrirtækja o.s.fr.v.
7. Lakara heilsufar en ella ma. vegna kyrrsetu, óhollra neysluháttá, offitu, mengunar og annara einkenna bílasamfélagsins
8. Lakara borgarumhverfi en ella
9. Mikill og vaxandi atgervisflótti til útlanda í áratugi (>500 á ári að meðaltali í áratugi)
10. Mikil staðbundin mengun (útblástur, nagladekk o.s.fr.v.)
11. Mikil hnattræn losun gróðurhúsalofttegunda frá bílaumferð
12. Minna öryggi borgarbúa ma. vegna lengri leiða lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og annarar neyðarþjónustu

Þéttbýlismyndun í Mosfellshreppi, Kópavogi og Garðahreppi eftir 1946 hefur auðveldað og eflt landsbyggðarflóttan allan lýðveldistímann; mikil útpensla byggðar á HBS hefur einkum átt sér stað utan Reykjavíkur. Álykta má sem svo að fjölgun Reykvíkinga sé „náttúruleg“ því þeir eru nú um 37% landsmanna líkt og 1946. Aðrir íbúar HBS eru nú hins vegar rösk 90 þús. eða um 27% landsmanna (þar var ekkert þéttbýli í stríðslok utan 4 þús. í Hafnarfirði).

Staða innanlandsflugs einkennist af samdrætti og miklum niðurgreiðslum. Auk langvarandi styrks beint úr ríkissjóði (uppb. 300.000.000kr á ári) greiða flugfarþegar hvorki árlegan uppb. 2.000.000.000kr rekstrarkostnað innanlandsflugvalla né lóðarleigu vegna flugvallar í Vatnsmýri.

95% landsmanna nota innanlandsflug aldrei (sjaldnar en 1 sinni á hverjum 3 árum); flugfarþegar eru einkum stórnotendur. Sjálfbært innanlandsflug er aðeins mögulegt með samþættingu við millilandaflug.

Rögnunefndin komst að þeirri niðurstöðu að Hólmsheiði væri góður kostur fyrir nýtt flugvallarstæði en Hvassahraun enn betri, að Vatnsmýri væri lakasti kosturinn sbr. einnig sænska flugvallasérfræðinginn Hellmann 1963, bandaríska flugvallasérfræðinginn Buckley 1964, ráðgjafafyrirtækið ParX 2007 og ráðgjafafyrirtækið Capacent 2014.

Fjarlægð frá miðju HBS í Hvassahraun er aðeins þriðjungur vegalengdarinnar í Leifsstöð. Unnt er að byrja með „lítinn“ innanlandsflugvöll í Hvassahrauni og stækka hann í áföngum upp í mjög stóran millilandaflugvöll skv. hugsanlegum framtíðarþörfum.

Hægfara flutningur fjárfestinga frá Miðnesheiði í Hvassahraun á 20-30 árum er þjóðhagslega mjög hagkvæmur. Innanlandsflugvöllur með öllu í Hvassahrauni kostar um 25 milljarðar; byggingartími þarf ekki að vera lengri en 3-4 ár. Brýnt er að ljúka hönnun og öðrum undirbúningi sem fyrst á meðan enn er flogið í Vatnsmýri. Núvirði flugmannvirkja í Vatnsmýri er 6 – 10 milljarðar kr. 2016; til samanburðar er núvirtur kostnaður við Siglufjarðargöng um 17 milljarðar kr. og við Vaðlaheiðargöng um 13 milljarðar kr. (+ mjög mikil óvissa um framvindu verksins og endanlegan kostnað).

Vatnsmýri var og er langbesta mannvistar- og 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 td. hægt að reisa nýtt og heilstætt miðborgarhverfi, sem bíður 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 og leysa þannig íbúðaskort, háan byggingarkostnað, háa húsaleigu, stöðva stjórnlausu útpenslu byggðar, 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.

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

Samtök um betri byggð harma að samgönguyfirvöld hafi á síðustu árum dregið verulega í land varðandi NÚLLSÝN sbr. ummæli Ögmundar Jónassonar fyrrverandi 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 forgangsroðun 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 (BB) 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.

02. 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 í SGÁ er þess ekki getið að Innanríkisráðuneytið hefur ásamt Reykjavíkurborg og Icelandair Group látið gera úttekt á staðarvali fyrir nýja innanlandsflugvöll við höfuðborgarsvæðið („Rögnunefndin“).

- Að í SGÁ er ekki tekið frá byrjunarfjármagn til undirbúnings nýs innanlandsflugvallar. Einungis 6 ár eru til stefnu uns NS braut í Vatnsmýri verður lögð niður.

- Að stofnkostnaður er u.þ.b. sá sami við gerð ytra gatnakerfis fyrir hverja 1.000 íbúa annars vegar í þétttri miðborgarbyggð og hins vegar í strjálali úthverfabbyggð. Í miðborgarbyggð eru stuttir vegspottar oft með fremur dýrum umferðarlausnum s.s. brúm og stokkum en í strjálali 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.

03. 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 var við völd í ríkisstjórn og í borgarstjórn Reykjavíkur mótaði að sjálfsögðu efnistöð í fyrri samgönguáætlun (SGÁ). Greinilegt er td. að tillaga að nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur (AR2030) var undir beinum áhrifum frá þeirri SGÁ.

Allt of lág nýting fyrirhugaðrar byggðar í Vatnsmýri er þannig eðlileg afleiðing þess að ekki er í SGÁ fyrirhuguð nein viðbót við aðalगतnakerfið 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 fyrri 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 upb. 35 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 þéttar 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. 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 15 mismögum 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 reiðhjólí samanborið við bíl. 50% aukning á hjólreiðum, úr upb. 3,8% í 5,7% ferða, 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 fái 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. 8% aukning í einkabílaakstri á höfuðborgarsvæðinu til 2022 einfaldlega vegna fólksfjölgunar þar. Þá er ekki reiknað með að akstursaukningar vegna frestunar á brotthvarfi flugvallar úr Vatnsmýri frá 2016 til 2022 mun væntalega gæta amk. til 2030. Því er það verulegt áhyggjuefni að ekki sé fyrirhuguð meiri fjárfesting í aðalगतnakerfi 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 (talnaefni frá 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). Ekkert virðist hafa þokast í þessum málaflokki sl. 4 ár.

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

9. Í umræðum um samgönguáætlun á Alþingi 2012 kvörtuðu landsbyggðarþingmenn undan síaukinni skattþeningu á innanlandsflugíð. Einu andsvörin voru frá innanríkisráðherra, sem upplýsti að ríkið sæi alfarið um rekstur flugvalla án þess að það kæmi inn í flugfargjaldið. Árlegur kostnaður var þá um 2 milljarðar kr.

Á málþingi um flugmál á vegum Háskólans í Reykjavík þann 19. janúar 2012. 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 stjórnslu og stjórnámálum og þess vegna er óhjákvæmilegt að bæta við annari niðurgreiðslu. „Láðst“ hefur í 70 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 ekki úr Vatnsmýri fyrr en 2022. 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 27.04.2016,

f. h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H. Gunnarsson _____

Örn Sigurðsson _____