



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhóls götu 7
150 Reykjavík
srn@srn.is

Skrifstofa Alþingis, nefndasvið
150 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Tillögur til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2023 og samgönguáætlun 2019-2033

Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

Útþensla byggðar 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.

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 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 útþensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) verið stjórnlaus og óstöðvandi og hefur því jafnt og þétt sigið á ógæfuhlið í þessu mikilvægasta hagkerfi Íslands.

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

Til þess að ná markmiðum um bætta lýðheilsu, aukið öryggi, minni loftmengun, minni útblástur, breyttar ferðavenjur og aukna samkeppnishæfni ólíkra samgöngumáta 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 þétta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri.

Reykjavík fékk yferráð 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.

Því var yfirtaka ríkisins á Vatnsmýri 6. Júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll óvænt, með öllu ólögmet 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 73 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. 73 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. fjórfalt víðáttumeita en hún hefði ella orðið án flugvallar.

Frá 1946 til 2018 þandist byggð í Reykjavík og síðar á HBS úr 300 ha. í um 16.000 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 upp. 160 íbúum 1946 í tæplega 14 árið 2018.

Allar lagnir svo sem heitt vatn, kalt vatn, rafmagn, sími, ljósleiðari og holræsi og allar götur og stígar eru að meðaltali tvöfalt 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 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 höfuðborgarsvæðinu eru nú um 800 bílar á hverja 1.000 íbúa, sem er um tvöfalt meðaltal í borgum Evrópu. Um 76% allra ferða á höfuðborgarsvæðinu eru farnar í bíl. Líklegt er að bílum og ökuferðum fjölgi hlutfallslega frá því sem nú er amk. fram til ársins 2030, þvert á helstu forsendu núgildandi Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 (AR2030). Ástæðan er framlengd vera 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.

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 um 2.000.000kr 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 vegna kyrrsetu, óhollra neysluháttá, mengunar og annara einkenna bílasamfélagsins: offita, krabbamein, sykursýki, einsemd, hjarta- og lungnasjúkdómar
8. Lakara borgarumhverfi en ella
9. Mikill og viðvarandi atgervisflótti til útlanda í áratugi (amk. 750 á ári að meðaltali í áratugi, einkum af HBS) og verulegir fólksflutningar undanfarin misseri út fyrir ytri mörk höfuðborgarsvæðisins, í Árborg, á Akranes og á Suðurnes (1 klst. akstursfjarlægð).
10. Mikil staðbundin mengun (bensín, dísel, nagladekk o.s.fr.v.)
11. Mikil hnattræn losun gróðurhúsalofttegunda frá bílaumferð; kolefnisfótspor Íslands stærst í heimi
12. 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

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.

96% 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.

Hugmynd samgönguyfirvalda að tæplega 20% þjóðarinnar geti fengið sem svarar 2 flugferðum á ári ókeypis (þ.e. 4 ferðir á hálfvirði) 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 margfalt stærra í flugi en með samgöngum á landi.

Rögnunefndin komst að þeirri niðurstöðu að Hvassahraun væri góður kostur fyrir nýtt flugvallarstæði. 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.

Flutningur fjárfestinga af Miðnesheiði í Hvassahraun á nokkrum áratugum er að öllum líkindum þjóðhagslega mjög hagkvæmur kostur. Innanlandsflugvöllur með öllu í Hvassahrauni kostar innan við 25 milljarðar. 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.

Núvirði flugmannvirkja í Vatnsmýri (völlurinn sjálfur og einhverjar gamlar byggingar) er 6 – 10 milljarðar kr. á verðlagi 2016; til samanburðar er núvirtur kostnaður við Héðinsfjarðargöng um 18 milljarðar kr. og við Vaðlaheiðargöng um 17 milljarðar kr.

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 einungis 3 - 5 ár þangað til flugvöllur í Vatnsmýri á að víkja, NS-braut fyrir árslok 2022 og völlurinn allur 2024.

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 allar viðbætur þar æ kostnaðarsamari og um leið óskilvirkari.

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 á skilvirkann hátt og leysa þannig íbúðaskort, háan byggingarkostnað, háa húsaleigu, stöðva útpenslu 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.

Ekki virðist eiga að bæta vinnubrögð við umferðaröryggipátt SGÁ. 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.

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:

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

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. Ýrtruðu 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 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 finnist á næstunni. Óttinn við að skattlagning umferðar á suðvestur horninu geti í raun leitt til flutnings ríkisframlags út á land virðist raunverulegur.

BB telja að Íslendingar, einhver auðgasta þjóð heims, eigi að ljúka uppbyggingu samgöngukerfis síns og annara innviða án vafasamrar sérköttunar. 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 t.d. hjá íslenskum lífeyrissjóðum

BB benda á að lántaka til stóraukinna framkvæmda, einkum á höfuðborgarsvæðinu, er þjóðhagslega mjög hagstæð. Á meðan vextir af lánum gætu verið um 3,0 – 3,5% er arðsemi helstu framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu um 10 – 30%.

BB benda á að stóauka þarf framlög til almenningsamgangna á HBS enda er það þjóðhagslega mjög arðbært (STRÆTÓ / BORGARLÍNA, og í náinni framtíð sjálfkeyrandi leigubílar).

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. 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 reiðhjólí samanborið við bíl. Veruleg aukning á hjólreiðum, t.d. um 2 - 4% allra 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 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 umtalsverð aukning í einkabílaakstri á höfuðborgarsvæðinu til 2030 einfaldlega vegna fólksfjölgunar. 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 aðalgaðakerfi HBS í SGÁ.

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 24.01.2019 f. h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H. Gunnarsson _____

Örn Sigurðsson _____