

MINNISBLAÐ

Borgarstjóri og Samtök um betri byggð (BB)

Fundur m. fr.kv.stj. Samtaka um betri byggð (BB) mánudag 16.09.'13

Fundurinn hófst kl. 14:05 í Ráðhúsinu

Mættir:

Jón Gnarr borgarstjóri í Reykjavík
Björn Blöndal aðst.m. borgarstjóra
Páll H Hjaltason form. skipulagsráðs
Gunnar H Gunnarsson í framkvæmdastjórn BB
Örn Sigurðsson í framkvæmdastjórn BB

Stjórnarmenn í framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð (BB) þakka kærlega fyrir góðan fund, sem var haldinn að beiðni samtakanna í tilefni að nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

BB gerðu grein fyrir tilurð, tilgangi, störfum og starfsháttum Samtaka um betri byggð, sem voru stofnuð 1999 til að vinna að tillögum, rannsóknum og kynningu á mannvænu, skilvirku og sjálfbæru borgarskipulagi á höfuðborgarsvæðinu.

BB fóru yfir 12 tölusett áhersluatriði á málefnalista samtakanna:

1. Hólmsheiði er í góðu lagi

Frá ólögmætri yfirtöku Vatnsmýrar undir innanlandsflugvöll 06.07.1946 hafa Alþingi, ríkisstjórn og landsmálaflokkar barist fyrir því að festa hann þar í sessi gegn mjög ríkum almannahagsmunum og mótmælum Reykvíkinga. Tilgangur þessara afla á sér hvorki hagrænar né samgöngutæknilegar stoðir.

Hótun um flutning flugsins til Keflavíkurflugvallar hefur hingað til dugað vel í baráttunni. En nú hefur stæði fyrir nýjan flugvöll á Hólmsheiði í einu af úthverfum Reykjavíkur sett þessa baráttu í mikið uppnám því það er að flestu leiti mun betra en í Vatnsmýri. Af þeim sökum beita ráðandi öfl öllum tiltækum ráðum til að sópa Hólmsheiðarvalkostinum út af borðinu og kæfa umræðuna.

Dr. Haraldur Ólafsson veðurfræðingur fullyrti árið 2008 og ítrekaði í ágúst 2013 að nýting á hugsanlegum flugvelli á Hólmsheiði væri 96-98% að óbreyttum forsendum. Að mati flugrekenda nægja 95%.

Á árinu 2013 tilkynnti Isavia ohf án frekari skýringa um lækkaðan leyfilegan hliðarvind (o.fl.) á Hólmsheiði, úr 20 í 15hnúta. BB benda á að eigi svo róttæk reglugerðarbreyting um hönnun og rekstur flugvalla við einhver rök að styðjast hafi hún óhjákvæmilega hnattræna skírskotun og gildi því ma. einnig um Vatnsmýrarflugvöll.

BB benda á að um 1.750 alþjóðlegir flugvellir dreifast um alla heimsálfur, um strandsvæði og hásléttur, um bæði heimsskaut, um eyðimerkur og frumskóga, frá sjávarmáli og upp yfir

4.000m hæð og því teljast skilyrði á Hólmsheiði og í Vatnsmýri mjög sambærileg í þessum alþjóðlega samanburði.

BB benda á að Vatnsmýri og Miðnesheiði eru á sama veðursvæði. Vatnsmýri getur því ekki verið varaflugvöllur í millilandaflugi heldur eru það Akureyri og Egilsstaðir skv. flugmálastefnu ríkisins.

Þriðja brautin á Hólmsheiði mun hækka nýtingu þar og einnig lagfærð stefna og lenging brauta. Af sömu ástæðu lækkar niðurfelling NA-SV brautar í Vatnsmýri nýtingu þar (niður í 93,8%).

BB mæla með að borgin sjálf ráði erlendan flugvallasérfræðing sbr. fordæmi frá 1964: Hellmann og Buckley.

BB benda á að unnt er tölvuherma veður á Hólmsheiði á 6-8 vikum. Kostnaðurinn er innan við 10 milljónir króna.

BB benda á að krafa nú um 5 ára samfelldar veðurathuganir á Hólmsheiði er fráleit og til þess eins fallin að skapa ríkinu á ný skilyrði til endalausra tafa. Flugmálayfirvöld hafa enn ekki lokið veðurathugunum á Hólmsheiði, sem átti að vera lokið 2010, skv. samkomulagi samgönguráðherra og borgarstjóra frá árinu 2005

2. BB vara við málamiðlun í samskiptum við ríkið, sem felur í sér töf á brottför flugvallar.

Töf á því að uppbygging í Vatnsmýri hefjist skaðar þjóðarhag um tugi milljarða króna á ári og ýtir að auki undir áframhaldandi aukna og stjórnlausa útpenslu byggðar og kemur því ekki til greina að mati BB

BB telja að frekar ætti ríkið að fá skerf af 38% hlut Reykvíkinga í ríkislóðum í Vatnsmýri.

BB benda á að á árinu 2001 var fyrirhuguð brottför Vatnsmýrarflugvallar 2016 fráleit pólitísk málamiðlun af hálfu R-lista, sem ekki byggðist á faglegum rökum.

3. Sjúkraflutningar

Venjulegt vængjað sjúkraflug, sem er aðeins lítill hluti af sjúkraflutningum á Íslandi, kostar nú um 140 milljónir á ári (Mýflug); það má bæta stórlega með auknu fjármagni.

Hlutur ríkisins í byggingarlandi undir flugbrautum í Vatnsmýri er amk. margra tuga milljarða kr. virði. Fyrir vaxtavexti af þeirri upphæð má stórauka framlög til venjulegs sjúkraflugs.

Sérhæfðar sjúkraþyrlur* á fleiri stöðum á landinu geta bætt upp venjulegt sjúkraflug og eftir um leið sjúkraflutniga nær höfuðborgarsvæðinu; þær geta þannig sparað í rekstri úthafsþyrla Landhelgisgæslunnar.

Venjulegt sjúkraflug er að jafnaði þríþætt: A akstur að flugvelli**, B flug, C akstur að sjúkrahúsi (LSH); ekki er reiknað með björgunaraðgerðum, flutningi á milli farartækja, bið eftir flugvél eða öðrum tögum; hlutfall C (aksturs að sjúkrahúsi) af heildarflutningstíma sjúklings A+B+C minnkar í réttu hlutfalli við auknar tafir***.

Með þyrlu lengist flugtíminn B (þyrla <300km/klst, flugvél um 500km/klst) en akstur í þáttum A og C sparast; heildarflutningstími A+B+C styttest; óvissa vegna tafa minnkar og hnjask vegna flutnings sjúklings milli farartækja hverfur.

Meðalflutningstími A+B+C= 60+60+7=127 mín í Vatnsmýri**** +/-0
Meðalflutningstími A+B+C= 60+58+15=133 mín á Hólmsheiði +6 (5%)
Meðalflutningstími A+B+C= 60+64+30=154 mín á Miðnesheiði +27 (21%)

- * Stofn- og rekstrarkostnaður (s/r) sjúkraþyrlu er um ¼ af s/r SuperPuma Landhelgisgæslunnar: 2 börur, 2 lækna, 250-300km/klst.
- ** Óvissa er um tímalengd A+ í samanburði við B og C, sem eru nánast fastar stærðir.
- *** Einhverjar tafir eru í öllu venjulegu sjúkraflugi; of oft eru þær verulegar og geta jafnvel tvöfaldað heildarflutningstíma sjúklings.
- **** Flugtími B miðast við Akureyri.

Batahorfur bráðveikra og stórslasaðra ráðast mun frekar á fyrstu mínútum sjúkraflutnings (í þætti A) en á síðustu mínútunum (í þætti C).

Meginatriði er því að bráðveikum og alvarlega slösuðum sé komið í stöðugt ástand sem fyrst og áður en lagt er upp í óvissuferð í venjulegu sjúkraflugi svo flutningstími hafi ekki áhrif á batahorfur. Alvarlega slasaða og bráðveika ætti mun frekar að flytja með þyrlu frá slysstað (sjúkrastað) beint á sjúkrastofnun.

Þetta styður grein Þorgeirs Gestssonar sérfræðings í tauga- og lyflækningum í Fréttablaðinu 17.09.2013. Þar vitnar hann í rannsókn Nicoll o.fl., sem birt var í Emergency Medical Journal 2007, sem leiðir í ljós að beint samband var á milli afdrifa 10.315 sjúklinga í bráðri lífshættu og fjarlægðar þeirra í beinni loftlínu (í þéttbýli) frá sjúkrahúsinu, sem meðhöndlaði þá.

Orðrétt segir í grein Þorgeirs: „Niðurstaðan var að fyrir hvern kílómetur, sem fjarlægðin jókst um jukust dánarlíkur viðkomandi einstaklings um 2%. Sé dæmi tekið af íbúðarbyggð í Úlfarsárdal, sem er 8-9km fjær Landspítala en Vatnsmýri þýddi það að bráð veikindi hefðu í för með sér 15-20% auknar líkur á láti sjúklingsins“.

Skv. Þorgeiri má þannig rekja 1% allra dauðsfalla til meiri fjarlægðar en 10km frá sjúkrahúsi. Færi Landspítalinn til Keflavíkur töpuðust líklega 50 mannslíf árlega á höfuðborgarsvæðinu og verði 20.000 íbúar settir í Úlfarsárdal fremur en í Vatnsmýri kostar það 1,5 dauðsföll til viðbótar árlega.

Í grein Þorgeirs kemur fram að fyrir stóran hluta bráðveikra geti búseta í 5km fjarlægð frá lítilli heilsugæslustöð á landsbyggðinni verið betri en búseta í 6km fjarlægð frá Landspítala. Allir lækna hafi lært að greina og meðhöndla stóran hluta bráðra veikinda, sem ógna lífi.

Aðrar öryggis- og heilbrigðisfórnir borgarbúa vegna stjórnlausrar útpenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu af völdum Vatnsmýrarvallar tengjast því að leiðir á milli heimila, vinnustaða, dagvöruverslana, heilbrigðisþjónustu o.s.fr.v. eru of langar og utan

göngufjarlægðar. Grunnur nærþjónustu og almannasamgangna er löngu brostinn og einkabíllinn því eina nothæfa samgöngutæki langflestra borgarbúa.

Árlega aka þeir rösklega 150.000 bílum meira en 2,5 milljarða km með 80 alvarlega slösuðum og 2,8 látnum að meðaltali. Með þéttri og blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri má á 12-20 árum draga úr þörf fyrir akstur um 20-40% og fækka þá alvarlega slösuðum um 16-32 og látnum um 0,5-1,0 á ári m.v. íbúafjölda og bílaeign 2013 (207.000íb., 743 bílar/1.000íb).

Aðrar afleiðingar af mikills aksturs eru sjúkdómar vegna mengunar, kyrrsetu og lífsstíls: Öndunarfærasjúkdómar, hjartasjúkdómar, krabbamein, sykursýki, streyta o.fl. auk sálrænna og félagslegra meinsemda vegna einsemdar og einangrunar.

Staða almannavarna er slæm vegna gríðarlegrar útpenslu byggðar. Það vantar ma. 2 nýjar slökkvistöðvar, viðvörunarkerfi, flóttaleiðir og nothæfa viðbragðsáætlun.

4. Opinber úttekt á störfum flugmálayfirvalda

BB mun leggja sitt af mörkum til að fram fari opinber úttekt á störfum Samgönguráðuneytis (nú Innanríkisráðuneyti) og Flugmálayfirvalda (Flugmálafulltrúi ríkisins, Flugmálastjórn, Flugstoðir ohf og nú Isavia ohf), sem hafa í 67 ár einbeitt „sérþekkingu“ sinni í flug- og flugvallarmálum að því að viðhalda flugvelli í Vatnsmýri.

Á lýðveldistímanum hafa þessi yfirvöld ekki haft neitt frumkvæði að því að bæta til framtíðar stöðu flugmála á SV horninu í sátt við þéttbýlisbúa og til hagsbóta fyrir flugfarþega, flugrekendurog atvinnulíf heldur tortryggt alla aðra valkosti (Reykjavíkurborgar o.fl.) um ný flugvallarstæði, nú síðast á Hólmsheiði frá árinu 2005.

BB telja að til greina komi sérstök rannsókarnefnd Alþingis, Ríkisendurskoðandi eða Umboðsmaður Alþingis.

5. Yfirtaka ríkisins á landi í Vatnsmýri 06.07.1946 á sér enga stoð í lögum og rétti.

Á árinu 1941 lauk hernámslið Breta á Íslandi við byggingu herflugvallar í Vatnsmýri.

Þann 6. júlí 1946 afhentu Bretar íslenska ríkinu herflugvöllinn til umráða og á sama tíma gerði ríkisstjórn Ólafs Thors hann að borgaralegum flugvelli. Frá þeim degi hafa Flugmálastjórn Íslands, síðar Flugstoðir ohf og nú frá 2010 Isavia ohf annast rekstur hans.

Frá stofnun 1999 hafa Samtök um betri byggð (BB) m.a. bent á alvarlegar afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri og á hæpnar réttarfarslegar forsendur hennar.

Eftir umtalsverða upplýsingaleit á Landsbókasafni, í Skjalasafni Reykjavíkur, í Alþingistíðindum, á Alþingi og í Innanríkisráðuneyti telja Samtök um betri byggð nú ljóst að hvergi sé að finna heimildir eða vísbendingar um að yfirtaka ríkisins á landi Reykjavíkinga í Vatnsmýri þann 6. júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll hafi átt sér einhverja stoð í lögum og rétti.

Þvert á móti telja samtökin að ljóst sé orðið það, sem raunar hefur alltaf blasað við réttisýnum og ósturluðum, að um var að ræða einhliða og óréttmæta aðgerð Alþingis og ríkisstjórnar Íslands í krafti 300% misvægis atkvæða.

BB sendu erindi um málið til borgaryfirvalda þann 05.05.2013. Í júní 2013 var erindinu vísað til Borgarlögmans (BoLö). Þann 08.07.13 áttu BB fund með BoLö til að fylgja erindi sínu eftir.

Í símtali í byrjun september kom fram að BoLö hefur ekki hafið vinnu við þetta mál. Ekki verði séð að af því geti orðið í bráð, nema fyrirmæli berist.

BoLö er sammála því að miski sem slíkur fyrnist ekki (aldrei), en ...

BoLö telur að þó miski sannist geti þolandi glatað (eigna-)rétti v. tómlætis ... ?

BoLö telur að bótaréttur glatist á max 20 árum.

BoLö telur að borgin geti krafist lóðarleigu strax!

6. BB hvetja til þess að borgaryfirvöld láti meta uppsafnað tjón v. Vatnsmýrarflugvallar sl. 67 ár miðað við að Reykjavík er amk. töfalt víðáttumeiri og helmingi strjálbýlli nú en ella hefði orðið án flugvallar. Kannað verði ma.eftirfarandi:

Kostnaður sveitarfélaga, kostnaður atvinnulífs, kostnaður heimila, HRUNID, undirmálslán, bílalan, skuldavandi heimilanna, skert heilbrigði borgarbúa, fleiri umferðarslys, meiri útblástur, meiri mengun, lengri útkallstími neyðarþjónustu, tímasóun í samgöngum, brostnir innviðir (strætó, nærþjónusta) lakari öryggisþjónusta (lögregla, slökkvilið, sjúkralið, neyðarlæknar, öryggiseftirlit), ófullnægjandi almannavarnir, glötuð tækifæri, glötuð samlegðaráhrif, glataður félagsauður, o.s.fr.v.

Þó slíkt mat verði ekki grunnur að bótakröfu skýrir það réttarstöðu Reykvíkinga og er því mikilvægur siðferðisgrunnur í umræðunni; sjá ParX frá 2007 og umfjöllun í Fréttablaðinu 09.09.13 um grein Sigurðar Jóhannessonar hagfræðings í Vísbendingu

7. Borgaryfirvöld láti meta ábata af byggð í Vatnsmýri

Endurunnin verði ParX-skýrslan frá 2007, þó þannig að einnig verði reiknaður þjóðhagslegur ábati af tvöfalt hærri nýtingu (NH=1,8) en gert er ráð fyrir í nýju aðalskipulagi.

Það sem ekki var tekið með í ParX-skýrslunni er ma.: Ábati vegna núverandi útivistarsvæða nærri Vatnsmýri, hækkun fasteignaverðs frá Kringlumýrarbraut að Hofsvallagötu, kostnaður heimila, kostnaður sveitarfélaga, kostnaðu fyrirtækja og stofnana, tímasóun í samgöngum, glataður félagsauður, lakara heilsufar, veikari innviðir, minna öryggi o.s.fr.

Þó ríkið þurfi að byggja nýja miðstöð innanlandsflugs hagnast það verulega (nettó) af brottför flugvallar úr Vatnsmýri vegna gríðarlegs verðmætis ríkislóðanna þar.

8. Undirskriftasöfnun með flugvelli er tortryggileg

- Svarendur eru óupplýstir og kjósa gegn eigin hag og almannahag, einkum Reykvíkingar.
- Þeir sæta einhliða áróðri flugvallarsinna („Putin Syndrom“), einhæfum, örökstuddum og tilfinningahlöðnum málflutningi um „sjúkraflug“.
- Undirbúningur hefur staðið frá 2010 (frá afhroði fjórflokksins í borgarstjórnarkosningum).

- Mikil skipulagning hefur farið fram með beinni aðkomu xD, xB, flugmálayfirvalda, hollvina flugvallar með Friðrik Pálsson í forystu, Morgunblaðsins, Stöðvar2 o.s.fr.
- BB telja að átak flugvallarsinna hafi kostað amk. 10 milljónir kr. auk „ókeypis“ auglýsinga í Morgunblaðinu, á Stöð2 og í nokkrum öðrum fjölmiðlum, sem eru samtals margra tuga milljóna virði.

9. BB. stefnir að fjölmiðlafundi í 39. viku (23. – 27.09.´13)

10. BB óskar fjárstuðnings til að dreifa upplýsingum til Reykvíkinga (sérstakt erindi)

dreifing (Pósturinn) 120gr.: 750.000kr

prentun / hönnun: 750.000kr

ritstjórn: BB (... og borgin ?) 0kr

11. BB óskar samstarfs við borgina og HÍ um málþing í sept. / okt. (sérstakt erindi)

12. BB mælir eindregið með því að Reykjavíkurborg láti vinna lögfræðilega álitsgerð um yfirtöku íslenska ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu fyrir 67 árum og fái til verksins t.d. Lagastofnun Háskóla Íslands eða einhverja virta lögfræðistofu.

Fleira gerðist ekki og lauk fundinum kl. 14:55

Reykjavík, 18.09.2013

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur

Örn Sigurðsson arkitekt