

Opinber úttekt á störfum flugmálayfirvalda

Forseti Alþingis Einar K. Guðfinnsson
Forsætisnefnd Alþingis

0.0 INNGANGUR

Samtök um betri byggð (BB) óska þess að Alþingi láti nú þegar fara fram opinbera rannsókn á störfum flugmálayfirvalda (sjá: 1.0 UMGJÖRÐ) og á afleiðingum af starfsháttum þeirra (jafnt aðgerðum og aðgerðarleysi) á þróun byggðar og borgarsamfélags á höfuðborgarsvæðinu og á hagvöxt og verðmætasköpun íslensks samfélags frá lokum síðari heimsstyrjaldar.

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

Frá stríðslokum hafa flugmálayfirvöld á Íslandi vanrækt að hafa frumkvæði og forgöngu um að bæta framtíðarstöðu flugmála á SV horni landsins í sátt við höfuðborgarbúa og til hagsbóta fyrir atvinnulíf, flugfarþega, flugrekendur og samfélagið allt.

Þvert á móti hafa þessi flugmálayfirvöld beitt svokallaðri „sérþekkingu“ á flugmálum og flugvallarmálum til þess eins að festa flugstarfsemi í Vatnsmýri í sessi og til þess að ryðja um leið úr vegi faglegum tillögum annara aðila um ný flugvallarstæði í þessum landshluta, nú síðast tillögu frá árinu 2005 um flugvöll á Hólmsheiði.

Yfirvöld flugmála hafa áratugum saman brugðist skyldu sinni og hlutverki og skilið eftir faglegt tómarúm. Á sama tíma hafa þau misbeitt illa fengnu valdi misvægis atkvæða og gengið fram af mikilli hörku gegn almannahag. Þau hafa valdið óbætanlegu samfélagstjóni.

Langstærsti hluti íslensks hagkerfis er höfuðborgarsamfélagið með 208.210 íbúa (3. ársfj. 2013) eða um 64% landsmanna. Byggð þar er amk. tvöfalt víðáttumeiri en hún hefði orðið ef flugvöllur hefði ekki verið festur í sessi í Vatnsmýri 6. júlí 1946, nákvæmlega á þeim stað þar sem ella hefði risið glæsileg miðborg.

Óskilvirkni höfuðborgarsvæðisins er gríðarleg og bitnar hún með fullum þunga á öllu mannlífi. Uppsafnað tjón sl. 67 ára nemur án nokkurs vafa þúsundum milljarða kr. og varanlegra neikvæðra áhrifa gætir í þjóðarhag.

Kerfisbundin ill meðferð almannaþjárfjár í fjárlaganefnd og í samgöngunefnd Alþingis áratugum saman (kjördæmapot) og óskilvirkni höfuðborgarinnar af völdum flugvallar í Vatnsmýri (vegna stefnu og

starfshátta sömu þingnefnda) mynda til samans risavaxið efnahags- og lífsgæðasvarthol, sem sagnar til sín vænan skerf af striti þjóðarinnar og skerðir líf skjör hennar verulega.

Helsta sóknarfæri Íslendinga á 21. öld er að stöðva stjórnlausu útpenslu höfuðborgarinnar og byggja hana inn á við. Það verður einungis gert með því að reisa sem fyrst þetta og blandaða miðborg í stað flugvallar í Vatnsmýri.

1.0 UMGJÖRÐ

1.1 Rannsókuð verði umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis (áður samgöngunefnd), m.a. skipun þingmanna í nefndina og störf hennar. Rannsakaðar verði forsendur nefndarinnar, viðmið, áætlanir og ráðstöfun fjár með sérstöku tilliti til stöðu og hagsmuna samfélagsins á höfuborgarsvæðinu.

1.2 Rannsókuð verði önnur flugmálayfirvöld þ.e.s. ráðherra og ráðuneyti samgöngumála, Samgöngustofa (áður Flugmálastjórn Íslands) og Isavia ohf (áður Flugstoðir ohf); m.a. fagleg og fræðileg nálgun þeirra varðandi flug- og flugvallarmál á SV-landi og vísindalegt sjálfstæði þeirra gagnvart þrýstingi frá landsmálaöflum á Alþingi.

1.3 Rannsókuð verði fjárlaganefnd Alþingis (fjárveitinganefnd til 1991), m.a. skipun þingmanna í nefndina og störf hennar. Rannsakaðar verði forsendur hennar, viðmið, ákvarðanir og ráðstöfun fjár með sérstöku tilliti til stöðu og hagsmuna samfélagsins á höfuborgarsvæðinu.

1.4 Rannsókuð verði aðkoma landsmálaflokka („fjórðokksins“) á Alþingi og í sveitarstjórnnum á landsbyggð og á höfuborgarsvæði að stefnumótun og ákvörðunum um flugmál á SV-horninu. Rannsókuð verði m.a. áhrif af misvægi atkvæða á val fulltrúa á landsfundi landsmálaflokka og áhrif landsfunda þeirra á flugmálastefnu og samfélag á höfuðborgarsvæðinu.

2.0 ÁHERSLUR

Á meðal þess, sem lögð er áhersla á að rannsakað verði eru aðdragandi, stjórnmálalegar og réttarfarslegar forsendur og samfélagsleg og efnahagsleg áhrif og afleiðingar í tengslum við eftirfarandi atriði:

01. Þann 6. júlí 1946 gerði ríkisstjórn Íslands (ráðuneyti Ólafs Thors 1944-1947) herflugvöllinn í Vatnsmýri að borgaralegum flugvelli gegn hagsmunum og vilja Reykvíkinga. Yfirtaka ríkisins á landi Reykvíkinga í Vatnsmýri þennan dag byggðist á pólitískum geðþótta. Hún átti sér hvorki stoð í lögum og rétti né hvíldi hún á rökstuddri þarfagreiningu.

Þannig glötuðu Reykvíkingar yfirráðum yfir kjörlendi sínu í Vatnsmýri, allri lofthelgi yfir nesinu vestan Elliðaána og þar með raunverulegum áhrifum á þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu allt til þessa dags

02. Árið 1946 var lögð fram á Alþingi þingsályktunartillaga þess efnis að herflugvöllurinn í Vatnsmýri yrði rifinn og að herflugvöllur á Miðnesheiði yrði miðstöð íslenskra flugmála.

Aðalflutningsmaður þingsályktunartillögunnar var Jónas Jónsson þingmaður Framsóknarflokksins. Í greinargerð með tillögunni er stuðst við sömu meginrök og andstæðingar Vatnsmýrarflugvallar beita í dag: Vaxandi höfuðborg þarf á þessu dýrmæta landi að halda til að ná að þróast og dafna

03. Árið 1999 lét þáverandi samgönguráðherra Sturla Böðvarsson þau orð falla á fundi með stjórn Samtaka um betri byggð (BB) að færi flugvöllur úr Vatnsmýri yrði höfuðborgin of góð og þá ykist fólksflóttinn af landsbyggðinni enn til muna.

Þessi ummæli þáverandi samgönguráðherra skýra orð og athafnir flugvallarsinna æ síðan og sýna að tilgangur þeirra er fyrst og fremst að hindra að borgarsamfélagið þróist og dafni

04. Í aðdraganda almennrar atkvæðagreiðslu í mars 2001 meðal kjósenda í Reykjavík beitti samgönguráðherra (Sturla Böðvarsson) fjármunum ríkisins í baráttu gegn flutningi flugvallar úr Vatnsmýri og þar með gegn helstu hagsmunum höfuðborgarbúa, 64% þjóðarinnar.

Þáverandi stjórnarformaður Landssíma Íslands leiddi kosningabaráttu samgönguráðherra, Flugmálastjórn Íslands réð blaðafulltrúa, lét gera áróðursefni og setti upp sýningu í Ráðhúsi Reykjavíkur

05. Í almennri atkvæðagreiðslu í mars 2001 samþykktu Reykvíkingar brottflutning flugsins úr Vatnsmýri fyrir árslok 2016. Þátttaka var 37,2% þó Sjálfstæðisflokkurinn hvetti stuðningsfólk sitt til að sniðganga kosninguna.

Til samanburðar var þátttaka í stjórnlagabingskosningu 2010 35,9%

06. Í blaðaviðtali haustið 2013 upplýsti fyrrverandi samgönguráðherra Sturla Böðvarsson að hann hefði ákveðið einhliða að efna ekki samkomulag sitt við borgarstjórnann í Reykjavík (Ingibjörgu S. Gísladóttur) frá 1999 um takmörkun á einkaflugi, lokun NA-SV flugbrautar o.fl. í Vatnsmýri í refsingarskyni vegna almennrar atkvæðagreiðslu um flugvöllinn 2001.

Samgöngufyrirvöld hafa hvað eftir annað gert „samkomulag“ við borgaryfirvöld um ýmiss atriði varðandi flugvöll í Vatnsmýri, sem öll miða að því að festa hann þar í sessi gegn helstu hagsmunum borgarsamfélagsins. Borgaryfirvöld hafa alltaf staðið við sinn hlut en ríkið svikið allt

07. Á árunum 1999-2002 lét samgönguráðherra (Sturla Böðvarsson) rífa gamla herflugvöllinn í Vatnsmýri og byggja þar nýjan flugvöll að óþörfu fyrir um 4,5 milljarða kr. á núvirði til þess eins að festa flugstarfemina þar í sessi.

Aðdragandi þessarar framkvæmdar er afar hæpinn og óljós og krefst að mati BB ítarlegrar skoðunar, allt frá flug- og verk tæknilegum forsendum (þarfagreiningu, hönnun, verk- og kostnaðaráætlun) til aðkomu Alþingis og fjárveitingavalds þess

08. Árið 2004 lét samgönguráðherra (Sturla Böðvarsson) færa Hringbraut að óþörfu fyrir um 3 milljarða kr. á núvirði til að skapa vegtengingu við fyrirhugaða flugstöð í Vatnsmýri og stuðla þannig að því að festa flugstarfemina í sessi.

Færsla Hringbrautar er frátleit framkvæmd, sem eyðileggur skipulagstækifæri og dýrmætt byggingarland, torveldar umferð og sóar tíma vegfarenda. Hönnun og aðrar forsendur þessarar framkvæmdar eru að mati BB afar hæpnar

09. Í áratugi hafa ráðherrar samgöngumála vanrækt að stuðla að faglegri framtíðarlausn á flugstarfsemi á Suðvesturhorninu en þess í stað lagt ofuráherslu á að festa flugvöll í Vatnsmýri í sessi.

Þessi vanræksla hefur valdið samfélaginu stórfenglegu tjóni. Hún hefur haft neikvæð áhrif á þjóðarhag, skert lífskjör höfuðborgarbúa (árið 2013 eru þeir 205.000 eða 64% landsmanna) og hamlað eðlilegri þróun flugsins

10. Í áratugi hafa samgönguráðherrar litið fram hjá augljósri fylgni flugstarfseminnar í Vatnsmýri annars vegar og stjórnlausrar útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu hins vegar.

Hrun almannasamgangna, aukinn einkabílaaksturs, umferðarslys og afleidd og stóraukin þörf fyrir stofnbrautir eru þó eðlileg og mikilvæg viðfangsefni sérhvers fagráðherra samgöngumála

11. Í áratugi hafa landsbyggðarstýrðir landsmálaflokkar („fjórflokkurinn“) gætt þess að fjárlaganefnd og samgöngunefnd Alþingis séu ætíð að miklum meirihluta skipaðar landsbyggðarþingmönnum.

Á sl. 67 árum átti SV hornið (að meðtöldum Suðurnesjum til 2003) að meðaltali færri en 2,4 nefndarmenn af 11 í fjárlaganefnd og færri en 2 af 9 í samgöngunefnd. Þessar þingnefndir eru hinn eiginlegi vettvangur kjördæmapotsins illræmda

12. Í áratugi hafa kjörnir fulltrúar landsmálaflokka í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu, jafnt á Alþingi sem í sveitarstjórnunum, vanrækt að sinna hagsmunum höfuðborgarbúa í samskiptum við borgarbúa sjálfa og við ríkisvaldið, einkum varðandi flugvöll í Vatnsmýri og fjármögnun stofnbrauta á svæðinu.

Pólitísk framtíð borgarfulltrúa og stefna í mikilsverðum borgarmálum ráðast einatt á landsfundum flokkanna, þar sem landsbyggðaröfl ráða lögum og lofum í krafti misvægis atkvæða

13. Frá almennri atkvæðagreiðslu í mars 2001, þegar Reykvíkingar samþykktu brottför flugs úr Vatnsmýri fyrir árslok 2016, hafa stuðningsöfl Vatnsmýrarflugvallar beitt sér af hörku fyrir tilbúnum og þröngum einka- og sérhagsmunum gegn víðtækum og þungvægum almannahag (þjóðarhag!), sem leiðir af því að byggja upp þetta og blandaða miðborg í stað flugvallar í Vatnsmýri.

Flugvallarsinnar beita landsfundasamþykktum fjórlokksins, ályktunum bæjar- og fjórlokksfélaga á landsbyggðinni, fráleitum hópskrifum í prentmiðlum og árlegum „skoðanakönnunum“ í kjölfar einhliða áróðurs. Þeir njóta góðs af einhliða fréttáflutningi sterkra fjölmiðla og hrópandi þögn, kjörinna fulltrúa borgarbúa á Alþingi og í borgarstjórn.

Stuðningsöfl Vatnsmýrarflugvallar hafa í baráttu sinni td. notið óskoraðs stuðnings flugrekenda, landsmálaflokka, þingnefnda, ríkisstofnana og öflugra fjölmiðla. Einu virku andstæðingar flugvallar í Vatnsmýri, Samtök um betri byggð (BB), hljóta engan fjárstuðning af nokkru tagi. Þau beita sér fyrir víðtækustu almannahagsmunum og hafa það eitt að vopni að hafa ávalt rétt fyrir sér. Þau hafa aldrei fengið rökstudda gagnrýni á málflutning sinn

14. Frá afhroði í borgarstjórnarkosningum 2010 hafa landsmálaflokkar, einkum Sjálfstæðis- og Framsóknarflokkur, stóreflt einhliða áróðursaustur fyrri ára og efnt til stórsóknar gegn höfuðborginni og íbúum hennar, t.d. með 2 þingsályktunartillögum á Alþingi um að svifta Reykvíkinga skipulagsréttinum og með samkomulagi Icelandair Group o.fl. 25.10.2013 um að hafa að engu niðurstöðu flugvallarkosningar 2001.

Með ómældum fjáraustri í ómarktæka og einhliða undirskriftasöfnun 2013, með óheftum fjölmiðlaaðgangi fyrir tilfinningahlaðnar, órökstuddar og tilhæfulausar fullyrðingar og með kjöri landsbyggðarforkólfs í oddvitastöðu xD í Reykjavík ganga flugvallarsinnar gegn almannahagsmunum

15. Flugvöllur í Vatnsmýri hefur aldrei gegnt hlutverki í almannasamgöngum. Um áratuga skeið var hann sýndartenging höfuðborgar við afskekktu landshluta, sem virtust aldrei eiga að fá eiginlega lausn landsamgangna sinna vegna hömlulauss kjördæmapots og illrar meðferðar almannaþjárfjár í samgöngu- og fjárlaganefndum Alþingis og vegna afleiddrar óskilvirkni smáskammtauppbýggingar íslenskra þjóðvega.

Í árslok 2013 eru afskekktir landshlutar enn án boðlegra vegtenginga og stærstur hluti vegakerfisins er verulega ófullkominn m.a. vegna lítills burðarþols, mjórra akreina og afleits

öryggis (sbr. t.d. aðskilnað akstursstefna, vegmerkingar, vegrið, einbreiðar brýr, axlir, fláa o.s.fr.v.)

16. Flugvöllur í Vatnsmýri varð fljótt ormagryfja íslenskra stjórn mála og lægsti samnefnari landsbyggðar í misráðinni baráttu gegn upprennandi borgarsamfélagi.

Flugvöllurinn varð snemma vopn í baráttu gamalls bændasamfélags og sveitarfélaga á landsbyggðinni í örvæntingafullri tilvistarkreppu vegna vítahringis óstöðvandi fólksfækkunar, í baráttu gegn hinum „illu öflum fyrir sunnan“, öflum sem þó eru að sjálfsögðu hin einu sönnu misvægisöfl af landsbyggðinni, sem hafa áratugum saman misbeitt valdi og farið illa með dýrmætt framkvæmdafé Íslendinga í skefjalausu kjördæmapoti í nefndum Alþingis og í skugga misvægis atkvæða

17. Árið 1999 sagði þáverandi samgönguráðherra Sturla Böðvarsson að færi flugvöllur úr Vatnsmýri yrði höfuðborgin of góð og þá ykist fólksflóttinn af landsbyggðinni enn.

Í blaðaviðtali haustið 2013 upplýsti sami ráðherra að hann hafi einhliða ákveðið 2001 að efna ekki samkomulag við borgarstjórnann í Reykjavík frá 1999 um takmörkun á einkaflugi, lokun NA-SV flugbrautar o.fl. í Vatnsmýri í refsingarskyni vegna almennrar atkvæðagreiðslu um flugvöllinn 2001

18. Reykjavíkurborg og íslenska ríkið gerðu með sér samkomulag um ýmsar „umbætur“ á flugstarfsemi í Vatnsmýri árið 1999 og aftur 2005. Segja má að borgin hafi í bæði skiptin staðið við allt sem að henni snéri en ríkið að sama skapi svikið allt.

Varðandi samkomulag ríkis og borgar frá 25.10.2013 eru horfurnar fyrir Reykvíkinga ekki bjartar. Nú þegar má marka af ummælum forsætis- og innanríkisráðherra að enginn vilji sé til þess að ríkið standi við sinn hlut

3.0 RÖKSTUÐNINGUR

Samtök um betri byggð (BB) óska þess að Alþingi láti nú þegar fram fara opinbera rannsókn á störfum flugmálayfirvalda (1.0 UMGJÖRÐ) varðandi málefni flugs og flugvalla í Reykjavík og á SV horninu og á afleiðingum af starfsháttum þeirra, jafnt aðgerðum sem aðgerðarleysi, á þróun byggðar og borgarsamfélags á höfuðborgarsvæðinu og á hagvöxt og verðmætasköpun íslensks samfélags frá lokum síðari heimsstyrjaldar.

Tilfni þess að BB setja fram ofangreinda ósk er m.a. að samgöngugyfirvöld hafa með starfsháttum sínum á mörgum undangengnum áratugum skaðað mjög hagsmuni íbúa í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu og þar með hagsmuni íslensku þjóðarinnar með ófaglegum vinnubrögðum, mismunun, geðþótta, útúrsnúningum, ósannindum og handstýringu.

Samtökin telja að opinber rannsókn og endurskipulagning á störfum flugmálayfirvalda geti leitt til aukins réttlætis, gegnsæis, skilvirkni og framfara, styrkt flug og aðrar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu og stuðlað að betra borgarskipulagi, hagkvæmari þróun byggðar og samfélags, bættri stjórnsýslu og bættri stjórn mála- og samræðuhefð.

Frá 1946 hefur flugstarfsemi í Vatnsmýri haft afgerandi slæm og síversnandi áhrif á borgarskipulag og þróun byggðar og borgarsamfélags, fyrst í Reykjavík og síðar á öllu höfuðborgarsvæðinu.

Byggðin þandist úr 300 í rösklega 15.000 hektara frá 1945 til 2013 og þéttleiki byggðar hrapaði því úr 170 íbúa á hektara í færri en 15 íb/ha. Í þessari hamfarapróun byggðarinnar brast grunnur nærþjónustu og almennasamgangna fyrir um 25 árum.

Á 67 ára tímabili hefur vægi stofnbrauta á höfuðborgarsvæðinu aukist æ hraðar og í réttu hlutfalli við stjórnlausa útpenslu byggðar af völdum flugs í Vatnsmýri. Á sama tíma hafa samgönguyfirvöld jafnt og þétt dregið úr fjárframlögum til þeirra. Í núgildandi Samgönguáætlun 2011-2022 er fjársveltíð nær algert.

Á gildistíma áætlunarinnar til 2022 renna um 4% eða um 800 milljónir kr á ári af fé til nýframkvæmda til Strætó bs en á sama tíma má búast við að gerð verði 3-5 óarðbær jarðgöng á landbyggðinni.

4.0 SAMANTEKT, NOKKUR MEGINATRIÐI

Allan lýðveldistímann hafa staðið yfir hörð átök um kjörlandi Reykvíkinga í Vatnsmýri. Þar byggðu Bretar herflugvöll 1941, sem ríkisstjórn Íslands gerði að borgaralegum flugvelli í júlí 1946 gegn kröftugum mótmælum og eindregnum hagsmunum borgarbúa og án nokkurrar stoðar í lögum og rétti.

Við það færðist forræði Reykvíkinga á langbesta byggingarlandi sínu og lofthelgi yfir öllu nesinu vestan Elliðaána (skerðingarfletir í 45m hæð eru 5.500 ha., þar af 3.300 ha yfir byggilegu landi einkum í Reykjavík en einnig á Seltjarnarnesi, í Kópavogi, Garðabæ og fyrrum Bessastaðahreppi) til samgönguráðherra, sem þar með fékk í hendur úrslitavald yfir skipulagi og þróun byggðar í Reykjavík og síðar á höfuðborgarsvæðinu.

Vatnsmýrin er eins konar ormagryfja lýðveldisins. Í umræðum um hana mætist flest það alversta í íslenskum stjórnámálum og samræðuhefð. Þar rekast annars vegar á ímyndaðir sýndarhagsmunir dreifbýlis og gamals bændasamfélags og hins vegar meginhagsmunir ungs borgarsamfélags.

Flugmálayfirvöld, sem nú er óskað að sæti opinberri rannsókn, hafa áratugum saman staðið fyrir skipulegri áróðursherferð gegn helstu hagsmunum höfuðborgarbúa og kallað til mikinn liðsstyrk hollvina flugsins, þeirra sem með einum eða öðrum hætti gætu talist eiga persónulegra sérhagsmuna að gæta af áframhaldandi veru flugvallar í Vatnsmýri.

Í málflutningi sínum byggir þessi hópur á þröngum einkahagsmunum, tilfinningatengdum rökleysum, órökstuddum fullyrðingum, tilbúningi og útúrsnúningum í baráttu sinni gegn víðtækum almannahagsmunum en sniðgengur um leið grundvallaratriði siðaðrar samræðu, þ.e. rökstuðning, sanngirni og fagleg og rekjanleg vinnubrögð.

Eins og sýnt er fram á víða í þessari greinargerð hefur vítarverð vanræksla, spilling og skortur á fagmennsku samgönguyfirvalda ekki einungis bitnað á borgarsamfélaginu heldur einnig og ekki síst á landsbyggðinni. Hröð þróun nýrra þéttbýliskjarna utan Reykjavíkur af völdum flugsins í Vatnsmýri eftir 1945 skapaði e.k. vítahring, sem auðveldaði t.d. mjög og hvatti beinlínis til fólksflutninga á SV-hornið.

Flugsamgöngur af öllum landshornum beint inn í gamla miðbæinn í Reykjavíkur voru ma. notaðar til að slá ryki í augu kjósenda og til að breiða yfir mikilvægi landsamgangna svo Alþingi og framkvæmdavald gætu í skugga atkvæðamisvægis áratugum saman handstýrt í friði og farið illa með vegafé til mikils tjóns fyrir landsbyggðina og alla íslensku þjóðina.

Gamli miðbærinn, sem í stríðslok var ákaflega lifandi og upprennandi glæst miðborg Íslands, náði því aldrei að verða stór því á kjörlandi hennar sunnan Hringbrautar, þar sem hún átti að vaxa og dafna næstu hundrað árin, var kominn alþjóðaflugvöllur. Gamli miðbærinn koðnaði því niður og er nú lítið annað en enn eitt „úthverfið“ í miðborgalausri höfuðborg Íslands þar sem einkum má finna stjórnsýslu í samblandi við kaffihús, veitingastaði og næturlúbba.

Skortur á löngu tímabærum og boðlegum vegasamgöngum víða um land hefur dregið úr þrótti samfélaga, sem mörg ef ekki flest eru komin undir sjálfbær mörk varðandi íbúafjölda. Vítahringurinn herðist og ýtir mjög undir enn frekari fólksflutninga af landsbyggðinni.

Tjón borgarsamfélagsins og íslensku þjóðarinnar allrar af flugstarfseminni í Vatnsmýri sl. 67 ár er svo gríðarlegt að það hefur áratugum saman dregið og dregur enn í sívaxandi mæli úr krafti íslenska hagkerfisins, verðmætasköpun og hagvexti og ýtir á sama tíma undir atgervisflótta frá landinu í heild; þannig hefur hagur landsbyggðarinnar (og allra hollvina Reykjavíkurflugvallar) einnig skaðast.

Samþætting millilanda- og innanlandsflugs á einum stað hefði fyrir löngu skapa bestu skilyrði fyrir landsbyggðarbúa til að nýta sér alþjóðlegt flug milliliðalaust og um leið auðveldað erlendum ferðamönnum að heimsækja landsbyggðina.

Á liðnum áratugum hafa talsmenn dreifðra byggða haft nánast öll vopn í höndum sér. Í skjóli margfalds atkvæðamisvægis réðu þeir og ráða enn stefnu fjórflokksins, sem fer með völd á Alþingi, í ríkisstjórn og í flestum sveitarstjórnunum á höfuðborgarsvæðinu og í dreifbýlinu.

Borgarbúar hafa hins vegar öll fagleg, efnahagsleg, lagaleg og réttarfarsleg rök og siðferðis- og réttlætissjónarmið sín megin en það dugar skammt gegn illa fengnu valdi misvægis atkvæðanna og því opinbera fé, sem handhafar þess hafa óheftan aðgang að og misbeita hverju sinni ótæpilega.

Og kjörnir fjórflokksfulltrúar borgarbúa, sem eiga pólitíska framtíð sína undir þessu sama illa fengna valdi á landsfundum fjórflokksins, standa í besta falli aðgerðarlausir á hliðarlínunni en vinna einatt gegn helstu hagsmunum kjósenda sinna.

Í þessum kafla eru tekin saman nokkur meginatriði af ýmsum toga í viðleitni til að varpa ljósi á öflugþróun byggðarinnar og sóun, glötuð tækifæri, fórnir og tjón borgarsamfélagsins og landsmanna allra vegna linnulausrar misbeitingar hins illa fengna valds misvægisins og skelfilegs borgarskipulags af völdum flugsins í Vatnsmýri á liðnum áratugum, en ekki síður til að benda á leiðir til aukins ábata til framtíðar fyrir borgarbúa og aðra landsmenn.

- 4.1.1 Reykvíkingar fengu Vatnsmýrarlandið fyrir hratt vaxandi byggð bæjarins úr jörðunum Þóroddsstöðum, Nauthóli og Skildinganesi þann 1. janúar 1932.
- 4.1.2 Á árunum 1940-41 byggði Breska hernámsliðið flugvöll í Vatnsmýri. Árið 1942 klauf lenging AV-flugbrautar Skildinganeshverfið í tvennt og þurftu þá allt að 600 íbúar að flytja ábrott.
- 4.1.3 Ríkisstjórn Íslands (ráðuneyti Ólafs Thors 1944-1947) gerði herflugvöll Breta í Vatnsmýri að borgaralegum flugvelli án nokkurrar stoðar í lögum og rétti og gegn eindregnum vilja og hagsmunum Reykvíkinga þann 6. júlí 1946.
- 4.1.4 Árið 1946 var lögð fram á Alþingi þingsályktunartillaga þess efnis að herflugvöllurinn í Vatnsmýri yrði rifinn og að herflugvöllur á Miðnesheiði yrði miðstöð íslenskra flugmála. Aðalflutningsmaður þingsályktunartillögunnar var Jónas Jónsson þingmaður Framsóknarflokksins.
- 4.1.5 Frá miðri 18. öld fram að seinna stríði óx byggð og þéttist jafnt og örugglega í Reykjavík en frá 1946 til 2013 hefur þéttleiki byggðar í höfuðborginni hropað úr 170 íbúum á hektara í tæplega 15 íb/ha á höfuðborgarsvæðinu.
- 4.1.6 Á 67 árum hefur byggð á höfuðborgarsvæðinu þanist út meira en fimmtugfalt og þekur nú röska 15.000 ha. lands, á við næstum tvöfaldan flöt Parísarborgar innan hringvegarins Périphérique (jafngildi: um 4 milljónir íbúa).

- 4.1.7 Flugvöllurinn í Vatnsmýri hefur leitt til hamfarapróunar byggðar í Reykjavík og á höfuborgarsvæðinu, sem á sér hvergi hliðstæðu. Jöfn og stöðug tilhneiging til þéttingar byggðar fram til 1945 gjörbreyttist á örfáum árum í þveröfuga tilhneigingu til stöðugar og hraðrar útpynningar byggðar frá 1945.
- 4.1.8 Furstadæmið Mónakkó, eitt glæsilegasta byggða umhverfi heims með þremur samvöxnum smáborgum, kæmist næstum tvisvar sinnum fyrir á því svæði, sem er nú ónýtanlegt eða illa nýtanlegt vegna flugs í Vatnsmýri (jafngildi: 50 þúsund íbúar og tugþúsundir starfa).
- 4.1.9 Engin önnur leið er fær frá óheillabraut skelfilegrar og stjórnlausrar byggðarpróunar höfuðborgarinnar en að staðfesta í nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur þetta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri og hefja þar strax undirbúning fyrir óhjákvæmilega nýbyggingarþörf, sem reiknað er með frá árinu 2013.
- 4.1.10 Á níunda áratug 20. aldar brast rekstrargrunnur almenningssamgangna og nærþjónustu á höfuðborgarsvæðinu og frá þeim tíma tók einkabílum að fjölga hraðar en áður.
- 4.1.11 Nú eru rösklega 750 bílar á hverja 1.000 íbúa á svæðinu, um tvöfalt fleiri en í evrópskum borgum að meðaltali. Skv. Umferðarspá Vegagerðarinnar 2012-2060 fjölga bílum á hverja þúsund íbúa úr 753 þann 31.12.2012 í um 1.000 árið 2060 (miðspá).
- 4.1.12 Frá hruninu 2008 hafa þúsundir fjölskyldna á höfuðborgarsvæðinu glímt við bílalán vegna „óþarfra“ bíla, sem eru að langmestu til komnir vegna lélegs borgarskipulags, óheftrar útpenslu byggðar og hruns nærþjónustu og almenningssamgangna af völdum flugsins í Vatnsmýri.
- 4.1.13 Líklegt er að á árinu 2013 aki íbúar á höfuðborgarsvæðinu rösklega 155.800 bílum um 2,5 milljarða km. Líklegt er að samkvæmt 5 ára meðaltali slasist 80 alvarlega og að 2,8 látist árlega á þessari allt of löngu leið.
- 4.1.14 Á árinu 2013 er talið að einkabílaakstur á höfuðborgarsvæðinu kosti samfélagið amk. 220 milljarða kr. á ári.
- 4.1.15 Þegar íbúðamarkaður á höfuðborgarsvæðinu tekur við sér eftir kreppuna, sem reið yfir 2008, verður að byggja miðsvæðis; ungt fólk mun að jafnaði ekki hafa efni á fjölbíla-íbúðum upp til heiða; árlegur meðalkostnaður vegna reksturs einkabíls er nú amk. 1.600.000 kr. eftir skatta.
- 4.1.16 Samfélagslegur sparnaður af minnkuðum einkabílaakstri vegna breyttrar skipulagsstefnu og róttækrar þéttingar byggðar í Vatnsmýri gæti numið allt að 2% á ári, þ.e.s. 4 milljörðum á fyrsta ári, 8 á öðru ári, 40 á tíunda ári o.s.fr.v.
- 4.1.17 Þegar Vatnsmýrin er fullbyggð eftir td. 20 ár sparar samfélagið 20%- 40% í minni akstri eða um 40-80 milljarða árlega (miðað við núverandi bílafjölda); uppsafnaður sparnaður er gríðarlegur: um 40 milljarða árlegur meðalsparnaður í 20 ár gefur t.d. 800 milljarða kr. og 1.600 milljarða kr. á hverju 20 ára tímabili þaðan í frá.
- 4.1.18 Minnkuð tímasóun borgarbúa vegna minni akstursparfar gæti þá numið um 20.000-mannárum á ári eftir 20 ár. Þessum tíma, sem er að mestu tekin af gæðatíma fjölskyldna síðdegis á milli vinnu og svefns, væri t.d. betur varið til umönnunar barna, til sköpunar, samveru, hvíldar, félagsstarfa og tómstunda. Samfélagsvermæti þessa sóaða tíma gæti verið um 50 milljarðar kr. á ári miðað við 2,5 milljónir kr./mannár.
- 4.1.19 Útblástur CO² gæti minnkað um 115.000 tonn á ári vegna róttækrar þéttingar byggðar eða um 6% á landsvísu, sem er umtalsverður hluti af minnkun losunar gróðurhúalofttegunda í nýlegri áætlan umhverfisráðherra; þessi minnkun losunar kostar ekki neitt vegna þess að hún leiðir beint af mannvænni, sjálfbærri og menningarlegri stefnu í borgarskipulagi Reykjavíkur.

- 4.1.20 Í 67 ár hefur ríkið hvorki greitt Reykvíkingum leigugjald né skaðabætur vegna flugvallar í Vatnsmýri. Miðað við að land Reykjavíkurborgar í Vatnsmýri sé 70 milljarða kr. virði gæfi 1% leigugjald af sér 700 milljónir kr á ári, 2% gæfu 1.400 milljónir, 5% gæfu 3.500 milljónir osfrv.
- 4.1.21 Ein leið til að meta uppsafnað samfélagslegt tjón í 67 ár er að bera saman núverandi höfuðborgarsvæði við þá byggð, sem þar hefði að öllum líkindum þróast án flugs í Vatnsmýri. Miðað við að núverandi byggð er amk. tvöfalt víðáttumeiri en hún hefði ella orðið er víst að sú tala hleypur á þúsundum milljarða kr.
- 4.1.22 Meirihluti aðfluttra frá og með 1946 settist að í nýjum þéttbýliskjörnum utan Reykjavíkur (Mosfellssveit, Kópavogi og Garðahreppi), keimlíkum þorpunum á landsbyggðinni. Þeir mynduðust á þessum árum vegna flugstarfseminnar í Vatnsmýri, sem þannig stuðlaði að því að landsbyggðarflótti varð að öllum líkindum mun meiri en ella.
- 4.1.23 Reykjavík sjálf varð ekki sú þetta „evrópska“ borg, sem allt stefndi í fram til 1946. Eftir stríðið splundraði flugið í Vatnsmýri borgarbyggðinni. Á undraskömmum tíma breyttist hún í víðfeðma og óskilvirka flatnaskju, sem einnig jók mjög á fólksflutninga.
- 4.1.24 Reykjavík sem þéttbyggð „evrópsk“ borg án flugvallar hefði vafalaust spornað betur gegn óheftum landsbyggðarflóttum og viðvarandi atgervisflóttum (>500 brottfluttir að meðaltali umfram aðflutta áratugum saman) frá landinu.
- 4.1.25 „Lakari“ flugsamgöngur við Reykjavík og þar af leiðandi meiri mannfjöldi á landsbyggðinni hefðu vafalaust stuðlað að skilvirkari vegagerð, betri meðferð vegafjár, aukinni sjálfbærni og meira jafnvægi í byggð á Íslandi.
- 4.1.26 Árið 2001 ákváðu Reykvíkingar í almennri atkvæðagreiðslu að flugi skyldi hætt í Vatnsmýri fyrir árslok 2016; í aðdraganda atkvæðagreiðslunnar beitti samgönguráðherra opinberum fjármunum gegn hagsmunum borgarbúa.
- 4.1.27 Árið 2001 rauf samgönguráðherra einhliða samkomulag sitt við borgarstjórnann í Reykjavík frá 1999 um samdrátt í einkaflugi, lokun NA-SV-flugbrautar o.fl. í Vatnsmýri í refsingarskini vegna atkvæðagreiðslunnar um flugvöllinn 2001.
- 4.1.28 Á árunum 1999-2002 stóð samgönguráðherra fyrir óþarfri byggingu nýs flugvallar í Vatnsmýri fyrir 4 milljarða kr. á núvirði til þess eins að festa flugið þar í sessi.
- 4.1.29 Árið 2004 stóð samgönguráðherra fyrir flutningi Hringbrautar að óþörfu fyrir 2,5 milljarða kr. á núvirði til þess eins að tengja gatnakerfi borgarinnar fyrirhugaðri flugstöð, sem ætluð var til þess eins að festa flugvöllinn í sessi.
- 4.1.30 Árið 2005 komust samgönguráðherra og borgarstjórnin í Reykjavík að samkomulagi um ítarlega athugun á flugvallarvalkostum á höfuðborgarsvæðinu (sjá: skýrsla ParX 2007). Einnig var samið um það sem samið var um 1999 en svikið af samgönguráðherra 2001: samdrátt í einkaflugi, lokun NA-SV-flugbrautar o.fl. í Vatnsmýri.
- 4.1.31 Árið 2007 kom fram í skýrslu, sem ráðgjafafyrirtækið ParX vann fyrir samgönguráðherra, að árlegur fórnarkostnaður þess að hafa flugvöll í Vatnsmýri sé amk. 5,4 milljarðar kr. á núvirði; ParX lagði hvorki mat á jákvæð samlegðaráhrif í nærliggjandi byggð né ábata af nærliggjandi útivistarsvæðum.
- 4.1.32 Í sambærilegri úttekt Samtaka um betri byggð, sem tekur með heildstæðum hætti á öllum viðkomandi þáttum, er fórnarkostnaðurinn talinn amk. fjórfaldur.
- 4.1.33 Lélegt borgarskipulag hefur afgerandi neikvæð áhrif á allt mannlíf í borginni, m.a. á heilbrigði, menntun, menningu og efnahag, en í báðum úttektum var til einföldunar einungis tekið mið af örfáum þáttum borgarlífsins.

- 4.1.34 Árið 2007 kom fram í skýrslu ParX að Hólmsheiði væri þjóðhagslega hagkvæmasti flugvallarkosturinn á höfuðborgarsvæðinu fyrir nýja miðstöð innanlandsflugsins.
- 4.1.35 Á árinu 2010 beitti samgönguráðherra hörku til að byggð yrði ný flugstöð í Vatnsmýri fyrir 2,5 milljarða kr. til þess eins að festa flugvöllinn í sessi, flugstöð ríkisrekens og stórlega niðurgreidds innanlandsflug á fallanda fæti, sem einkum þjónar stórnotendum á almannaframfæri.
- 4.1.36 Árið 2010 tók fyrsti óháði (þ.e.s.: óháður landsbyggðarsjónarmiðum og misvægi atkvæða) og höfuðborgarlega þenkjandi meirihluti borgarstjórnar í sögu Reykjavíkur ákvörðun um að koma í veg fyrir byggingu nýrrar flugstöðvar.
- 4.1.37 Frá árinu 2007 og til þessa dags hafa flugmálafyrirvöld hindrað faglega úttekt á flugvallarstæði á Hólmsheiði eins og mælt er fyrir um í samkomulagi ríkis og borgar frá 2005 (sjá einnig skýrslu ParX 2007), m.a. með því að draga lappirnar í athugunum á veðurfari og með misvísandi og röngum upplýsingum um leyfilegan hliðarvind og nýtingarstuðul á Hólmsheiði.
- 4.1.38 Frá sjónarhóli flugvallarsinna er flugvallarstæði á Hólmsheiði allt of góður valkostur fyrir landsbyggðina. Hann ógnar baráttu unnenda flugvallar í Vatnsmýri fyrir því að sá flugvöllur verði þar um aldur og ævi, hvað sem það kann að kosta. Því er öllum brögðum beit til að ýta Hólmsheiði út úr umræðunni sem flugvallarvalkostur.
- 4.1.39 Rökleysur og fráleitir fullyrðingar flugvallarsinna styðja að mati BB hið augljósa, að baráttan fyrir Vatnsmýrarflugvelli á sér hvorki rætur í umhyggju fyrir almannahag íbúa á landsbyggðinni né í samgöngutæknilegri og hagrænni þarfagreiningu. Hún á þvert á móti rætur í einka- og sérhagsmunum og í illskiljanlegri herferð gamals bændasamfélags og íhaldssamra fjórflokksafla gegn almannahag á Íslandi.
- 4.1.30 Flugvöllur í Vatnsmýri, óumdeilanlegur orsakavaldur stjórnlausrar útpenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu, hefur í áratugi valdið borgarbúum ólýsanlegu og sívaxandi tjóni á öllum sviðum mannlífsins.
- 4.1.31 Rekstrarkostnaður flestra heimila er allt of hár vegna samgöngukostnaðar og of stórs húsnæðis í úthverfaskipulaginu (m.a. vegna hás hlutfalls sérbýlis, stórra bílageymsla o.s.fr.v.); lágt markaðsverð í þessu úthverfaskipulagi höfuðborgarsvæðisins íþyngir nú þúsundum heimila í skuldavanda (undirmálslán líkt og í BNA fyrir kreppuna 2008).
- 4.1.32 Rekstrarkostnaður margra fyrirtækja og stofnana er of hár vegna langra þjónustu-, dreifingar- og aðfangaleiða; vörur og þjónusta eru of dýr af sömu ástæðum; nýting mannafla er lakari en þyrfti að vera, allt of margir eru t.d. úti að aka í vinnutíma.
- 4.1.33 Rekstrarkostnaður sveitarfélaga er mun meiri en ella vegna víðáttumikils samgöngukerfis, langra holræsa- og veitukerfa og langra þjónustuleiða; samnýtingarmöguleikar skóla, dagvistarstofnana og annarra borgarstofnana á mannafla, búnaði og aðstöðu eru t.d. mjög takmarkaðir vegna mikilla fjarlægða; skólaakstur er td. dýr og íþyngjandi.
- 4.1.34 Heilsufar borgarbúa er lakara en vera þyrfti m.a. vegna streitu, offitu, ofnæmis, krabbameins, öndunarfæra-, æða- og hjartasjúkdóma o.s.fr.v. af völdum mikilla fjarlægða, tímaskorts, mengunar, hreyfingarleysis og óheilmæms lífsstíls bílasamfélagsins.
- 4.1.35 Aukið álag er vegna dagvistunar barna og aldraðra; þeir sem minna mega sín eiga á hættu að einangrast; samfélagsleg samskipti og sjálft lýðræðið líða fyrir splundrun byggðarinnar.
- 4.1.36 Almennt eru samlegðaráhrif og félagsauður mun minni en ella væri í þéttari byggð. Að auki mynda flugbrautir í Vatnsmýri ófyrstíganlegan aðskilnað þriggja mikilvægustu mennta- og þekkingarstofnana íslensku þjóðarinnar, Háskóla Íslands, Landspítala háskólasjúkrahúss og Háskólans í Reykjavík. Án flugbrautanna yrði óhjákvæmilega til áður óþekktur, skapandi og

fjósamur samlegðarakur nýrra hugmynda og tækifæra í nýrri og menningarlegri miðborg Íslands.

- 4.1.37 Samheldni borgarbúa og tryggð við heimkynnin eru harla lítil í svo dreifðri byggð. Og vitund þeirra um meginhagsmuni borgarsamfélagsins er verulega skert, einnig vegna vanrækslu borgaryfirvalda á upplýsingagjöf til íbúanna um almannahagsmuni.
- 4.1.38 Það vafasama orð fer af höfuðborginni að lífsmátinn þar sé of hraður og lýjandi og víst er að mörgum borgarbúum og gestum, bæði erlendum og utan af landi, ber saman um að höfuðborgin sé mjög „stressuð“, allir séu á þönum og enginn tími sé til neins; í reynd eru líklega allt of margir úti að aka á hverjum tíma, margir allt of seinir eða á síðustu stundu.
- 4.1.39 Árið 2007 komu fram 136 glæsilegar tillögur skipulagshöfunda víða að úr heiminum að þéttri og blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri.
- 4.1.40 Landsbyggðarstýrðu landsmálaflokkarnir („fjórflokkurinn“) í ríkisstjórn, á Alþingi og í borgarstjórn Reykjavíkur hafa hafa ekki sinnt því að kynna borgarbúum og öðrum landsmönnum helstu hagsmuni borgarsamfélagsins og landsmanna allra; þvert á móti hafa þeir fremur veitt sjónarmiðum andstæðum borgarhagsmunum brautargengi og m.a. haldið mikilsverðum upplýsingum leyndum.
- 4.1.41 Með hóflegri nýtingu fyrir 45.000-50.000 íbúa og störf og byggingu 2,5-3,0 milljón m² gólfhl. er verðmæti byggingarlands í Vatnsmýri á verðlagi 2005 amk. 105 milljarðar kr.
- 4.1.42 Reykvíkingar eiga tvo þriðju lands innan flugvallargirðingar að verðmæti amk. 70 milljarðar kr og allt land utan girðingarinnar, sem er illbyggilegt á jaðrinum. Hlutur ríkisins er amk. 35 milljarða kr. virði.
- 4.1.43 Í 67 ár hefur ráðherra samgöngumála í síauknum mæli misbeitt illa fengnu valdi vegna misvægis atkvæða og afleiddra yfirburðarítaka í fjárlaga- og samgöngunefndum Alþingis. Í 9 manna samgöngunefnd áttu höfuðborgarbúar og Reyknesingar saman 1,42 nefndarmenn að meðaltali allan lýðveldistímann og um 2,4 að meðaltali í 11 manna fjárlaganefnd þingsins.
- 4.1.44 Fjárlaga- og samgöngunefndir Alþingis ráðstafa saman mestöllu framkvæmdafé íslenska ríkisins. Samgöngunefndin beitir sér m.a. fyrir flugvelli í Vatnsmýri og samgönguáætlunum og skammtar naumlega vegafé inn á höfuðborgarsvæðið.
- 4.1.45 Ráðherra samgöngumála er fagraðherra allra samgangna á Íslandi, einnig samgangna á höfuðborgarsvæðinu.
- 4.1.46 Ráðherra samgöngumála hefur illu heilli einbeitt sér að því sl. 67 ár að festa flugið í sessi í Vatnsmýri en um leið vanrækt að finna góða og faglega framtíðarlausn fyrir flug á SV-horninu í sátt við íbúana til mikils tjóns fyrir höfuðborgarsamfélagið og hagsmuni flugs á Íslandi.
- 4.1.47 Á sama tíma hefur ráðherra samgöngumála látið undir höfuð leggjast að greina og bregðast við samhenginu á milli flugs í Vatnsmýri annars vegar og hins vegar stjórnlausri útpenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu, hruni almenningsgangna og nærþjónustu, ofvexti einkabílaflotans, umferðarslysum, síaukinni þörf fyrir stofnbrautir, vaxandi umferðaröngþveiti, tímatöfum vegfarenda og naumt skömmtuðu vegafé, neikvæðum áhrifum á samfélag og heilbrigði íbúa osfrv.
- 4.1.48 Þann 25.10.2013 stóð núverandi umhverfis- og samgönguráðherra fyrir samkomulagi ríkis og borgar um að fresta lokun NS-flugbrautar í Vatnsmýri til 2022 og ganga þannig gegn lýðræðislega tekinni ákvörðun Reykvíkinga frá 2001 að flugi skuli hætt þar 2016.

Á grundvelli þess, sem að framan er rakið, er sett fram sú ósk Samtaka um betri byggð (BB) að Alþingi láti nú þegar fram fara opinbera rannsókn á störfum íslenskra flugmálayfirvalda (sjá: 1.0 UMGJÖRÐ) og á afleiðingum af starfsháttum þeirra á þróun byggðar og samfélags á höfuðborgarsvæðinu og á

hagvöxt og verðmætasköpun íslensks samfélags frá lokum síðari heimsstyrjalda. Samtökin telja að til greina komi sérstök rannsókarnefnd Alþingis, Ríkisendurskoðandi eða Umboðsmaður Alþingis.

Reykjavík, 10.01,2014

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð (BB)

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur
557 4335–896 8483 gunnarhjortur@simnet.is

Örn Sigurðsson arkitekt
551 0683–822 0683 arkorn@simnet.is

A. VIÐHENGI

ALMANNAVARNIR Á HÖFUÐÐBORGARSVÆÐINU
HAFNARSTARFSEMI Í REYKJAVÍK
ISAVIA ohf
Miðstöð innanlandsflugs – UMSÖGN BB
Umsögn BB um (tillögu að) Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030
Umsögn BB um samgönguáætlun 2011-2015/2022
Vatnsmýri – lögfræðileg úttekt