

Almannasamgöngur á höfuðborgarsvæðinu (HBS)

Samtök um betri byggð (BB) í mars 2019*

Samanburður á meginvalkostum

* Endurskoðað: maí 2019; janúar - mars 2020

A) NÝ MIÐBORG v. B) BORGARLÍNA

MAT BB Á ÁFORMUM UM BORGARLÍNU

Samtök um betri byggð (BB) gera alvarlegar athugasemdir við óbreytt áform Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) um BORGARLÍNU (BL), sem miða að mati BB við áður óþekkt markmið og forsendur borgarskipulags, borgarþróunar og samfélags. Áform SSH eru að mati BB í mótsögn við hefðbundinn skilningi á almannahag, lýðheilsu og velferð.

Samtök um betri byggð (BB) telja að áform um BORGARLÍNU (BL) feli í sér mikla breytingu á landnotkun og byggðarmynstri, nokkurs konar stýrða útpensu byggðar, sem muni leiða til tjóns fyrir komandi kynslóðir. Samtökin benda á að óbreytt áform um BORGARLÍNU (BL) veiki stöðu Gamla miðbæjarins enn frekar og geri að engu vonir um NÝJA MIÐBORG og mannvænt borgarsamfélag. Því þurfi að endurskoða rækilega forsendur áforma um BORGARLÍNU (BL).

Helsta forsenda BORGARLÍNU (BL) er „þvinguð“ búseta allt að 20 árganga nýrra borgarbúa í íbúabyggð meðfram strætóleiðunum frá Gamla miðbænum í Reykjavík í átt að ysta jaðri Hafnarfjarðar, Kópavogs og Mosfellsbæjar. Frumskilyrði þessara áforma SSH er að hindruð verði byggð í Vatnsmýri á uppbyggingartíma BORGARLÍNU (BL) með því að framlengdur verði rekstur flugvallar þar í allt að 20 ár.

Þessi aðferðarfræði við BORGARLÍNU (BL) er verulega nýstárleg: Að flytja borgina til samgöngukerfisins í von um að kerfið verði etv. starfhæft og þetta þar með byggðina mest á strjálbyggðustu svæðunum er fjarstæðukennt og minnir helst á leikhús fáránleikans.

Hefðbundin og margreynd aðferð í borgarskipulagi er að þetta byggð mest þar sem byggð er þétt fyrir. Það er best fyrir heildina. Þannig skapast skilyrði fyrir mannvæna borg, nýsköpun og ótal samlegðaráhrif og þar með einnig skilyrði fyrir skilvirkt og sjálfbært* samgöngukerfi.

2013 kom fram í Svæðisskipulagi HBS hugmynd sveitarfélaga í Kraganum um BL, sem byggir á hugmynd um „línumiðborg“ í AR2030. Hugmynd um BL nýtur virks stuðnings ríkisvaldsins, sem sér ávinning af því ásamt Hafnarfirði, Kópavogi, Garðabæ og Mosfellsbæ að halda flugvelli í Vatnsmýri til 2040. Eða eins og Sturla Böðvarsson þáverandi samgönguráðherra sagði 1999: ... „ef flugvöllurinn fer úr Vatnsmýri verður Reykjavík of góð“ ...!

Ríkið og sveitarstjórnir í Kraganum telja sig greinilega eiga sameiginlegra hagsmuna að gæta í framlengdri flugstarfsemi í Vatnsmýri um allt að 20 ár. Garðabær, Kópavogur og Mosfellsbær eiga jú tilurð sína, vöxt og viðgang flugvellingum að þakka. Alþingi og ríkisvald verja af öllu afli syðri brúarsporðinn í loftbrú Akureyringa suður. Reykvíkingar einir færa fórnir og tapa.

Íslenska borgin er ein mesta bílaborg Jarðar, útþanin, óskilvirk og langt undir neðri mörkum sjálfbærni*. Grunnur almannasamgangna er löngu brostinn og hvers kyns þjónusta er dreifð um allt höfuðborgarsvæðið (HBS). Ekki eru líkur á að notendum almannasamganga fjölgi að ráði og enn minni líkur eru á því að öikumönnum fækki hlutfallslega með áætlunum ríkis og sveitarfélaga á HBS um BORGARLÍNU (BL) svo lengi sem flugvöllur er í Vatnsmýri.

Áætlun um BORGARLÍNU (BL) miðar eins og fyrr sagði við áður óþekkt markmið og forsendur á sviði borgarskipulags og borgarþróunar og snýr á hvolf hefðbundnu mati á almannahag, lýðheilsu og velferð. Áætlunin virðist ekki taka mið af raunverulegri stöðu og eiginleikum byggðar og samfélags á HBS. Hún virðist einna líkust öfugmæli eða þverstæðu. Höfundar BORGARLÍNU heillast etv. helst af heimsborgarlegu útliti vagna og stoppistöðva.

Samkvæmt lýsingu aðstandenda er BL hágæða 150 farþega strætó á sérakrein með háa ferðatíðni. Þrjár meginæðar BL (1, 2 og 3) liggja frá Gamla miðbænum í vesturhluta Reykjavíkur til ystu úthverfa Hafnarfjarðar, Kópavogs og Mosfellsbæjar.

Í Gamla miðbænum er hins vegar lítið sem ekkert að sækja fyrir venjulega borgarbúa nema um 20.000 skólapláss og 30-40.000 umframstörf. Þar er ekki raunveruleg miðborg, aðeins flugvöllur og hverfi fyrir erlenda ferðamenn og skemmtanaglaða landa.

Hefbundin miðborgarstarfsemi splundraðist fyrir löngu og er jafndreifð um 16.000 hektara höfuðborgarsvæðisins (HBS). Íbúar eru utan göngufjarlægðar og ná ekki að sinna daglegum og margþættum erindum nema í bíl. Strætó fer sjaldnast þangað sem þeir þurfa að fara.

Eins og áður sagði er helsta forsenda BL íbúabyggð meðfram strætóleiðunum í von um að einhverjir losi sig við bílinn. Að akstur og losun CO2 minnki og reksturinn verði sjálfbær*. Frumskilyrði þess að svo verði er að mati höfundanna að hindra megi byggð í Vatnsmýri með flugvelli á meðan BL er að þróast.

Líklegt er að óbreytt BORGARLÍNA (BL) muni valda alvarlegri útpenslu byggðar, jafnt innan núverandi byggðarmarka HBS sem utan. Þétting þar sem byggð er þynnst er vond útpensla byggðar, ekki síst vegna þess að hér er hún drifin áfram af valdbeittri lokun Vatnsmýrar, besta mannvistarsvæðis á HBS.

Þessi vonda útpensla íbúabyggðar dregur með sér margskonar þjónustu og stuðlar þannig að enn meiri splundrun og dreifingu en nú er á dæmigerðri miðborgarstarfsemi. Því má búast við því að fullyrðing höfunda BL um róttæka breytingu á ferðavenjum (fjölgun í strætó úr 4% í 12% og fækkun bílferða um 20%) sé pólitísk óskhyggja, ekki fagleg niðurstaða.

Verði óbreytt áform um BL að veruleika mun hlutfall bílaæignar og aksturs líklega minnka óverulega ef nokkuð, svo lengi sem ekki er byggt í Vatnsmýri. Reykjavíkurborg mun þá að óbreyttu ekki ná alþjóðlegu losunarmarkmiði fyrir árslok 2030. Reykvíkingar munu ekki eignast NÝJA MIÐBORG.

Hvorki er að sjá að höfundar BL hafi lagst í faglegt stöðumat eða samfélagslega greiningu né hafi þeir gaumgæft skipulagslega heildarmynd með hliðsjón af hag almennings og þróun samfélagsins til framtíðar. – Vert er að minna annars vegar á viðvarandi landflóttu 600

Íslendinga að meðaltali árlega, áratugum saman og hins vegar á mannfjöldaspa Hagstofu Íslands, sem gerir ráð fyrir því að Íslendingar hætti að fjölga sér fyrir miðja 21. öld.

Þann 1. apríl 2020 eru 1.006 dagar til stefnu þar til loka skal flugvellingum í Vatnsmýri í síðasta lagi skv. samkomulagi frá 2013 og dómi Hæstaréttar 2015, þ.e. þann 31. desember 2022.

Án kúvendingar í skipulagi Reykjavíkur og HBS geta hvorki BORGARLÍNA (BL) né STRÆTÓ nokkurn tíma þjónað fjölbreyttum daglegum erindum borgarbúa því flestir munu áfram búa utan ásættanlegrar göngufjálægðar og fjarri dreifðri þjónustu. Róttæk þétting byggðar í NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri er eina færa leiðin til sjálfbærni og mannvæns borgarsamfélags. Þannig dregur verulega úr akstri og losun CO₂ og um leið vænkast hagur borgarbúa mjög.

Í ljósi reynslu fjölmargra erlendra borga má telja að stofnkostnaður BL sé að öllum líkindum vanáætlaður. Þegar þetta er ritað er áætlunin enn verulega vanþróuð og því ekki vel fallin til ábyggilegs mats á kostnaði. Samtökin telja að framansögðu mjög líklegt að rekstur BL verði ósjálfbær. Að jákvæð áhrif til minnkunar á losun CO₂ verði lítil ef nokkur.

AÐDRAGANDI

Reykjavík var um miðja 19. öld viðurkenndur höfuðstaður Íslands, sem á næstu öld þéttist og þróaðist í dæmigerða „evrópska“ smáborg, eina með öllu svo sem nánd, nærþjónusta, góðum almannasamgöngum og virkum miðbæ.

1946 var kjörsvæði Reykjavíkur, sem var fært frá Seltjarnarneshreppi 1. janúar 1932, breytt í flugvöll. Þróunarforsendur borgarinnar gjörbreyttust þá í einni andrá. Glænýtt þéttbýli spratt upp á áður óbyggðu landi umhverfis borgina. Í stað nýrrar miðborgar í Vatnsmýri hófst tvíþætt og stjórnlaus útpensla og splundrun hefðbundinnar miðborgarstarfsemi.

Annars vegar óx byggð í Reykjavík með leifturhraða austur eftir Nesinu og yfir Elliðaár. Hins vegar spatt upp úr engu glænýtt þéttbýli í Mosfellssveit, Garðahreppi og á jörðinni Kópavogi. Öll einkenni „evrópskrar“ smáborgar hurfu eins og döggi fyrir sólu. Gamla miðbænum hnignaði, þéttleiki hrundi, forsendur nærþjónusta og almannasamgangna brustu.

Til varð núverandi höfuðborgarsvæði (HBS) sem árið 2020 þekur 16.000 ha, á við Manhattan og París samanlagt. Svæðið er útþanið og óskilvirkt, amk. fjórfalt víðáttumeira en ella hefði orðið án flugvallar í Vatnsmýri. Brúttóþéttleiki byggðar þar er um 14,4 íbúar á hvern hektara (ha) byggðs lands (Reykjavík upp. 29 íb/ha – Kraginn upp. 9 íb/ha), langt undir neðri mörkum sjálfbærni*.

Rekstrargrunnur nærþjónustu og almannasamgangna er löngu brostinn. Á HBS eru amk. 850 skráðir bílar á hverja 1.000 íbúa, fleiri en víðast annars staðar á Jörðinni og allt að tvöfalt fleiri en í evrópskum borgum að meðaltali. Að óbreyttum stærstu dráttum í borgarskipulagi verður einkabíllinn áfram eina nothæfa samgöngutæki langflestra borgarbúa á HBS, sem nýta hann nú til amk. 76% allra ferða.

Gamli miðbærinn er því einkum hverfi fyrir túrista, gleðskap, skóla og stjórnsýslu með tugþúsundir starfa umfram íbúa. HBS er eitt dreifbýlasta höfuðborgarsvæði og mesta

bílaborg heims. Byggð í Reykjavík þekur 4.200 ha.br. með 130.000 íbúa, 29íb/ha. og byggð í Kraganum 11.800 ha.br. með 100.000 íbúa, 9íb/ha.

Um 1980 var gerð misheppnuð tilraun til að byggja „nýjann miðbæ“, Kringluna, svo ekki þyrfti að hrófla við flugvelli í Vatnsmýri. Í AR2010 var mótuð hugmynd um „þróunarárs“ eða „línumiðborg“ austur yfir Elliðaár svo ekki þyrfti að hrófla við flugvelli í Vatnsmýri.

Hugmyndin um BORGARLÍNU (BL) í svæðisskipulagi HBS 2015-2040, spratt af hugmynd um þróunarársinn og byggir einnig á því að hrófla ekki við Vatnsmýrarflugvelli. Hún er í samræmi við ætlaða hagsmuni ríkisins og Kragans (SSH) en er andstæð hagsmunum Reykvíkinga.

SKIPULAGSVALD

Kjörnir fulltrúar og embættismenn Reykvíkinga hafa frá stríðslokum ráðið litlu, sem máli skiptir, um skipulag og þróun Reykjavíkur til framtíðar. „Valdið“ færðist jú til ríkisins 1946. En þó er hvergi að finna stafkrók í lögum og reglugerðum um að grundvallarréttindi Reykjavíkur til sjálfstjórnar í skipulagsmálum séu minni eða öðru vísi en annara sveitarfélaga.

Því beinist athyglin að misvægi atkvæða. Skipulagsréttur Reykvíkinga hvarf ekki á formlegann og rekjanlegann hátt. Ógæfa borgarbúa er nefnilega fólgin í ótrúlegri undirgefni þingmanna og borgarfulltrúa reykviskra stjórnmalaafla með landsbyggðartengingu. Árið 2020 eru allir flokkar í borgarstjórn Reykjavíkur og á Alþingi landsbyggðartengdir eins og verið hefur marga undangengna áratugi eða frá stríðslokum og lengur (undantekning er Besti flokkurinn 2010).

Störf þeirra og stefna í málum, sem lúta að borgarskipulagi og flugvelli í Vatnsmýri, mótast því af samfélagslegri bjögun af misvægi atkvæða. Eins konar hefð hefur myndast um þennan undirlægjuhátt en margir kjörnir fulltrúar og embættismenn ríkis og borgar segjast sammála stefnu Samtaka um betri byggð (BB) en ...“þetta er bara pólitískt ómögulegt“...!?

Auðsveipni kjörinna fulltrúa Reykvíkinga er viðhaldið af landsbyggðarfulltrúum, sem ráða lögum og lofum á landsfundunum og á Alþingi með vægðarlausri misbeitingu misvægis atkvæða. Hinir kjörnu verja því eigin hagsmuni um endurkjör og hagsmuni framboða sinna um kjörfylgi af auðmýkt og fórna þannig grundallarhagsmunum borgarbúa og þjóðarhag.

Vald ríkisins er hvorki „raunverulegt“ né lögvárið. Það byggist eingöngu á ógnarvaldi af misvægi atkvæðanna. Það sannar stjórnartíð Besta flokksins 2010-2014, sem hafði engin pólitísk landsbyggðartengsl. Besti flokkurinn hlustaði ma. á sjónarmið Samtaka um betri byggð (BB) og tók upp stefnu samtakanna í skipulagsmálum.

Arfleifð Besta flokksins er þokkalega gott Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 (AR2010), sem ríkjandi meirihluti í borgarstjórn Reykjavíkur vill nú breyta og laga að Svæðisskipulagi HBS og óbreyttri hugmynd um BORGARLÍNU (BL). Í þessari greinargerð eru færð fyrir því gagnsæ og gild rök að slík aðlögun myndi valda Reykvíkingum og öðrum landsmönnum miklum skaða.

Með því að smella fingri í næstu borgarstjórnarkosningum gætu því ný Höfuðborgarsamtök, Reykjavíkurframboð eða önnur stjórnmalaoöfl á borgargrunni og án landsbyggðartengingar gjölbreytt gæfu og framtíð Reykvíkinga til hins betra.

VALKOSTUR Í ENDURSKOÐUN AR: NÝ MIÐBORG

Samtök um betri byggð (BB) leggja til að í því vinnuferli, sem framundan er á árinu 2020 við aðlögun Aðalskipulags Reykjavíkur að svæðisskipulagi HBS, verði valkostur samtakanna NÝ MIÐBORG borinn saman við áform um BL.

Samtökin benda á að fyrirsjáanlegar og harkalegar afleiðingar af BL, m.a. vegna flugvallar í Vatnsmýri og áframhaldandi stjórnlausrar útpenslu byggðar, eru ekki í samræmi við anda og innihald gildandi Aðalskipulags Reykjavíkur.

BB telja að í aðdraganda áætlana í líkingu við BL eigi sveitarstjórn að láta bera saman helstu skipulagsvalkosti með gegnsæjum og faglegum hætti þar sem víðtækustu almannahagsmunir samfélagsins til langrar framtíða eru hafðir að leiðarljósi.

BB telja að til að ná markmiðum um bættu lýðheilsu, mannvænt borgarumhverfi, aukið öryggi, minni loftmengun, minni útblástur, breyttar ferðavenjur, betri skilyrði fyrir fjórðu iðnbyltingunar og hömlur gegn langvarandi landflóttu beri að stuðla að þéttari og blandaðri **NÝRRI MIÐBORG** í Vatnsmýri.

Róttæk þétting byggðar er eina færa leiðin til sjálfbærni (STRÆTÓ o.s.fr.v.), mannvænna borgarumhverfis, minni losunar CO₂, minni mengunar, meiri samlegðaráhrifa, betri lýðheilsu, meiri hagsældar og betri lífsgæða fyrir borgarbúa. Hins vegar skiptir höfuðmáli hvar byggð er þétt.

Þétting í útjaðri byggðar á meðan land miðsvæðis er illa nýtt hefur t.d. öflug samfélagsleg, umhverfisleg og efnahagsleg áhrif. Þétting byggðar meðfram fyrirhuguðum samgönguleiðum BORGARLÍNU (BL), er því vafasöm í besta falli á meðan áframhaldandi rekstur flugvallar í Vatnsmýri er varinn með öllum tiltækum ráðum.

Vatnsmýri er langbesta mannvistar- og bygginarsvæði HBS m.a. vegna staðsetningar sinnar, víðáttu, flatlendis, jarðvegsdýptar, hæðarlegu og skjóls fyrir norðanáttum. Verðmæti byggingarlands þar er amk. 300 milljarðar (ma.) kr. og fórnarkostnaður vegna flugvallar þar á hverju 20 ára tímabili sömuleiðis amk. 300 ma. (vextir, vaxtavextir og fórnarkostnaður vegna glataðra tækifæra og tjóns á sviði lýðheilsu, samfélags, menningar og reksturs borgar, atvinnuvega og heimila).

Nýsköpun og jákvæð samlegðaráhrif af nábyli og samskiptum eldri og nýrra hátæknistofnana og fyrirtækja við iðandi mannlíf eru hvergi möguleg á HBS nema í NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri, þau verða óhjákvæmilega mjög mikil: FJÓRÐA IÐNBYLTINGIN.

TILLAGA SAMTAKA UM BETRI BYGGÐ (BB): NÝ MIÐBORG

Í tillögu BB er amk. 60% af vexti byggðar beint að Vatnsmýri og næsta nágrenni; allt að 40% er beint innan núverandi byggðarmarka, sem næst svæðum þar sem þéttleiki er fyrir sem og nærri stofnleiðum STRÆTÓ, þó helst ekki nær núverandi ytri mörkum byggðar en 1.500m þar sem það á við.

BB gera ráð fyrir að í NÝRRI MIÐBORG með allt að 60.000 íbúum eða allt að 25.000 fjölskyldum minnki þörf fyrir einkabíla um u.þ.b. sömu tölu eða um 25.000 og í aðliggjandi

hverfum á Nesinu um allt að 20.000 einkabíla því BB gera ráð fyrir amk. 40.000 íbúum austan Kringlumýrarbrautar og vestan Elliðaána *****

BB gera sömuleiðis ráð fyrir því að íbúar í NÝRRI MIÐBORG taki smám saman við flestum umframstörfm á svæðinu og þar með dragi úr pendlun (akstri inn að morgni, út að kvöldi). Þetta tvennt, minnkuð þörf fyrir einkabíla og fækkun umframstarfa, dregur með róttækum hætti út akstri og útblæstri CO₂. Þetta kostar minna en ekki neitt**** um leið og rekstrargrunnur STRÆTÓ og gæði borgarinnar batna.

KOSTIR NÝRRAR MIÐBORGAR (NM)

1. NM tryggir að loftslagsmarkmið Reykjavíkur náist fyrir árslok 2030
2. Allt að 40.000 manns eða um 60% nýrra árganga borgarbúa gefst kostur á að búa á langbesta stað í og við Vatnsmýri, Gamla miðbæinn og víðtæka þjónustu, við kjöraðstæður fyrir göngur, hjólreiðar og strætó. Til verður öflug NÝ MIÐBORG með allt að 60.000 íbúa
3. Samlegðaráhrif verða gríðarleg; HÍ, HR, LSH, ÍE, Alvotech o.fl. = FJÓRÐA IÐBYLTINGIN
4. Á grunni innri og ytri hringleiða verður til nýtt kerfi strætó, líklega sjálfbært og skilvirkara og hagkvæmara en fyrirhuguð óbreytt BORGARLÍNA (BL)
5. Pendlun (inn- og útakstur) minnkar, aukið rými skapast fyrir strætó; minni losun CO₂
6. Nýtt gatnakerfi verður til á sunnanverðu Nesinu með auknu rými fyrir strætó; minna CO₂
7. Landsmenn fá aðgang að 100 milljarða (ma.) kr. hlut ríkisins í byggingarlandi í Vatnsmýri; með réttu eiga Reykvíkingar 36 ma. af þeirri upphæð: flugvöllur í Hvassahrauni** 8-10 ma.; þrenn landsbyggðarjarðgöng á 10 ma. hver; ytra gatnakerfi Vatnsmýrar*** 24 ma.
8. Reykvíkingar fá aðgang að 200 ma. kr. hlut borgarinnar í byggingarlandi í Vatnsmýri; t.d. til lækkunar byggingarkostnaðar; lækkunar leiguverðs; lækkunar útsvars
9. Innanlandsflugvöllur í Hvassahrauni: landsbyggðarbúar komast milliliðalaust út í heim, erlendir ferðamenn komast út á land; grundvöllur skapast fyrir sjálfbærara innanlandsflug
10. Til lengri tíma litið getur verið hagkvæmt að byggja millilandaflugvöll með því að stækka innanlandsflugvöll í Hvassahrauni; skilvirkari flugstöð gagnast flugrekendum og farþegum. Fjarlægð að miðju HBS stýttist um 2/3; minni losun CO₂ allt að 26 þús. tonn á ári m.v. 2019

NIÐURSTÖÐUR / SAMANTEKT

Yfirburðir tillögu BB (NÝ MIÐBORG) umfram tillögu SSH (BORGARLÍNA) með því einu að fjarlægja flugvöll úr Vatnsmýri þurfa ekki að koma á óvart. Frá og með árinu 1946 til þessa dags fór mest allt skipulag, uppbygging og stjórnun skipulagsmála í Reykjavík úrskeiðis af völdum flugsins, en með endurheimt Vatnsmýrarsvæðisins falla mörg atriði af sjálfu sér í réttar skorður sbr. ma. upptalninguna hér að framan (1-10).

Annað verður ekki aftur tekið. Mikill fjöldi landsbyggðarbúa settist td. að í nýju þéttbýli á jörðinni Kópavogi, í Garðahreppi, og í Mosfellssveit. Stjórnlaus útpensla byggðar (Urban Sprawl), sem af því hlaust í sveitarfélögunum í Kraganum hefur valdið amk. fjórföldun á víðáttu HBS samanborið við það, sem að öllum líkindum hefði orðið. Þar með tvöfaldaðist að meðaltali ferðatími borgarbúa og lengd allra erinda, gatna, stíga, veitna og lagna.

Á sama tíma hrundi rekstrargrunnur almannasamgangna og nærþjónustu. Bílaeign á hverja þúsund íbúa á HBS er einhver hin mesta á Jörðinni. Losun CO₂ er því mjög mikil. Aukinn og „óþarfur“ kostnaður heimila, fyrirtækja, stofnana og sveitarfélaga af þeim sökum er gríðarlegur. Ætla má að verulegur hluti íbúa í NÝRRI MIÐBORG taki yfir ný störf og smátt og

smátt einnig mörg þeirra umframstarfa í Gamla miðbænum, sem nú orsaka pendlun (inn- og útakstur úthverfabúa dag hvern). Þannig er dregið með róttækum hætti úr akstursþörf og losun CO₂. Á sama tíma er auðvitað sjálfgefið að til verði ný störf í heimabyggð, í úthverfunum sjálfum.

Ekki hefur verið starhæfur miðbær eða miðborg á Íslandi áratugum og kynslóðum saman eða síðan flugvöllur var festur í sessi í Vatnsmýri 1946. Flestir þekkja miðborgir víða um heim og vita hvaða upplifun og þjónustu þær bjóða íbúum sínum og gestum. Allt að 40.000 þúsund nýjir íbúar og amk. 20.000 íbúar í Gamla miðbænum fá tækifæri til að njóta víðtækrar og fjölbreyttrar þjónustu án einkabíls í NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri.

Amk. 40.000 aðrir íbúar á Nesinu austan Kringlumýrarbrautar og vestan Elliðaána fá tækifæri til að njóta þessarar víðtæku og fjölbreyttu þjónustu NÝRRAR MIÐBORGAR í mikilli nánd við nýtt og sjálfbært kerfi STRÆTÓ. Aðrir íbúar á HBS fá tækifæri til að njóta sömu víðtæku og fjölbreyttu þjónustunnar í NÝRRI MIÐBORG með BORGARLÍNU (BL) og nýjum STRÆTÓ samhliða þjónustu í miðstöðvum í úthverfunum. Pendlun vegna umfram starfa í 101R hverfur að mestu og einkabílaakstur minnkar verulega. Útblástur CO₂ dregst saman og rými fyrir almannasamgöngur vex.

31. mars 2020, Samtök um betri byggð (BB)

Skýringar:

- * Sjálfbært samgöngukerfi: Niðurgreiðsla og neikvæð hliðaráhrif í lágmarki; jákvæð hliðaráhrif í hámarki. Almennt: Efnahagslega hagkvæmt og vistvænt kerfi.
- ** Flugvöllur í Hvassahrauni: Aðstaða sambærileg því sem er í Vatnsmýri 2020 kostar 8–10 ma.
- *** Ytra gatnakerfi Vatnsmýrar: Löngu tímabærar og vanræktar samgöngubætur í Reykjavík og á HBS, td. Kópavogsgöng, Öskjuhlíðargöng, Skerjabraut, ekki aðeins vegna Vatnsmýrarbyggðar.
- **** Minnkuð losun CO₂ sem aukaafurð af góðu borgarskipulagi KOSTAR MINNA EN EKKI NEITT !
- ***** Þegar flugvöllur fer úr Vatnsmýri hverfa alla takmarkanir á hæð húsa á Nesinu (nú 45m yfir flugbrautum í 14m hæð y. sjó). Líklega verður byggð á Nesinu verulega hærri og þéttari en rakið er hér. Svipuð áhrif nást með afnámi blindaðflugs að NS flugbraut.