

Sp. 284. Tillaga til þingsályktunar [180. mál]

um mótun opinberrar stefnu í íslenskum flugmálum.

Flm.: Árni Gunnarsson, Magnús H. Magnússon, Benedikt Gröndal.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að móta opinbera stefnu í íslenskum flugmálum, er byggist á eftirtöldum grundvallaratriðum:

1. Stefnt skal að því, að grunneining í flugrekstri Íslendinga verði eitt flugfélag, er af Íslands hálfu hafi sérleyfi til alls áætlunarflugs til útlanda. Þetta sama félag hafi sérleyfi til áætlunarflugs á öllum aðalflugleiðum innanlands.
2. Öðrum flugfélögum í innanlandsflugi verði gert kleift, með opinberri aðstoð ef nauðsynlegt reynist, að tengjast neti aðalflugleiða til að halda uppi áætlunarflugi til þeirra staða, er aðalflugleiðirnar ná ekki til. Þessir tveir flokkar flugleiða verði skýrt afmarkaðir.
3. Verðlagning fargjalda á innanlandsflugleiðum verði gerð raunhæf til að tryggja það, að eðlileg endurnýjun flugflota, þjónusta og rekstur geti farið fram og fyllsta öryggis sé gætt í hvívetna.
4. Ekkert flugfélag skal hafa forgangsrétt til leiguflugs og öllum frjálst að semja við hvaða flugfélag sem er, uppfylli það skilyrði um öryggismál. Þess verði þó ávallt gætt, að leiguflug fari ekki í bága við áætlunarflug.
5. Stefnt skal að því, að allar viðgerðir og viðhald flugvéla í íslenska flugflotanum fari fram á Íslandi.
6. Framlag ríkissjóðs til flugmála ár hvert samkvæmt fjárlögum nemi eigi lægri fjárhæð en 1.5 af hundraði fjárlaga. Því fé verði varið í samræmi við þá áætlun, sem gerð var 1976 um áætlunarflugvelli og búnað þeirra, og tilgreindar tölur færðar til verðlags hvers árs.
7. Þegar í stað verði hafnar framkvæmdir við smíði flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli í samræmi við þá stefnumörkun stjórnvalda, að aðskilja beri almenna flugstarfsemi á flugvöllum frá starfsemi varnarliðsins.
8. Reykjavíkurflugvöllur verði framtíðarflugvöllur Reykjavíkur vegna innanlandsflugs. Með það í huga verði hann endurbættur eftir föngum og reist ný flugstöð er öll flugfélög geti haft not af.

Greinargerð.

Það má öllum vera ljóst, að góðar og öruggar flugsamgöngur eru Íslendingum mikilvægari en flest annað. Þetta á bæði við um flugsamgöngur við umheiminn og innanlands. Segja má með fullum rétti, að traustar flugsamgöngur séu íslensku þjóðinni trygging fyrir frelsi hennar og sjálfstæði. En þetta verður ekki að fullu tryggt nema flugið sé að mestu eða öllu leyti í höndum Íslendinga sjálfra, en þó auðvitað innan þeirra marka er alþjóðlegir samningar setja, og er þá átt við gagnkvæma loftferðasamninga.

Til þess að tryggja góðar og öruggar flugsamgöngur til og frá Íslandi, svo og innanlands til frambúðar, verður að vera kleift að **þróa rekstrareiningar í þá stærð, sem nauðsynleg er til að geta sinnt áætlunarflugi allt árið við fullnægjandi öryggi.** Á mælikvarða hinna risavöxnu alþjóðlegu flugfélaga eru íslensk flugfélög örsmá, og mundu þau vafalaust eiga erfitt um vik ef stóru flugfélögin tækju þá ákvörðun að hefja harða samkeppni í Íslandsflugi, sem þau hafa rétt til samkvæmt gildandi tvíhliða loftferðasamningum.

Íslensk stjórnvöld hafa aldrei mótað alhliða flugmálastefnu, sem spannar hið stóra svið millilanda- og innanlandsflugs. Þó hafa stöku ríkisstjórnir og ráðherrar látið vinna allgott starf, er að notum getur komið við mótun alhliða, opinberrar stefnu í flugmálum.

Í málefnaþingunni ríkisstjórnar Gunnars Thoroddsens eru nokkur atriði, er snerta samgöngumál almennt og flugmál sérstaklega. Þau atriði verða nú rakin hér:

- a) Unnið verði að því að færa viðhald flugvéla í meira mæli inn í landið en nú er.
- b) Gerðar verði samgönguáætlanir fyrir landið allt og einstaka landshluta.
- c) Lögð verði áhersla á bætt skipulag flutninga innanlands og milli landa.
- d) Framkvæmdum við flugvelli og öryggisbúnað þeirra verði hraðað.
- e) Í byggðamálum verði unnið að brýnum framkvæmdum í undirstöðupáttum, svo sem á sviði orkumála, samgangna og fjarskipta.
- f) Áætlanir um flugstöð á Keflavíkurflugvelli verði endurskoðaðar og ekki ráðist í framkvæmdir við hana nema með samkomulagi allra aðila í ríkisstjórninni.
- g) Athugað verði, hvort rétt sé að breyta því skipulagi, að utanríkisráðuneytið hafi yfirstjórn allra málaflokka á Keflavíkurflugvelli.

Af þessari upptalningu má ljóst vera, að núverandi ríkisstjórn hefur ekki fremur en aðrar ríkisstjórnir gert tilraun til að móta alhliða flugmálastefnu.

Í desember 1976 var dreift á Alþingi skýrsla sérstakrar nefndar um áætlunarflugvelli og búnað þeirra, sem lokið var við í nóvember s. á. Skýrsla þessi var síðan lögð fram sem þingskjal 594 og henni fylgt úr hlaði með ræðu samgönguráðherra í sameinuðu þingi hinn 4. maí 1977.

Áminnst skýrsla hefur verið höfð til hliðsjónar hjá flugráði og samgönguráðuneyti við gerð fjárlagatillagna fyrir árin 1977 og 1978.

Ljóst er að ekki er unnt að mæta tillögum flugvallanefndar um fjármagn og framkvæmdahraða, en þar sem í skýrslu hennar eru á glöggan hátt dregnar saman upplýsingar um núverandi ástand íslenskra flugvalla og gerðar tillögur um sem skipulegastar úrbætur í þeim efnum, þá hefur verið talið rétt að leita með tillögu þessari eftir vilja Alþingis um alhliða stefnumörkun þess í uppbyggingu flugvalla og annars þess búnaðar sem nauðsynlegur er til sem örugga flugsamgangna hér á landi.

Hinn 2. maí 1978 var síðan afgreidd frá sameinuðu þingi (271. mál) þingsályktunartilaga, er hljóðar svo:

„Alþingi ályktar, að stefnt skuli að því við skiptingu þess fjár, sem árlega er veitt til framkvæmda í flugmálum, að hliðsjón verði höfð í öllum meginatriðum af tillögum **flugvallanefndar frá nóvember 1976** og að við mat á forgangsröð slíkra framkvæmda verði eftirfarandi einkum haft í huga:

- a) Öryggisbúnaður flugvallarins.
- b) Aðbúnaður flugfarþega.
- c) Fjöldi flughreyfinga og magn flugflutninga.
- d) Ástand núverandi flugbrauta og/eða búnaðar.
- e) Mikilvægi flugs fyrir viðkomandi byggðarlag.
- f) Þarfir millilandaflugs.“

Það er á valdi hvers og eins þingmanns að meta og vega á hvern hátt þessari þingsályktunartillögu hefur verið fylgt eftir.

Skýringar við einstaka töluliði.

1. töluliður:

Þar segir, að stefnt skuli að því, að grunneining í flugreksri Íslendinga verði eitt flugfélag, er af Íslands hálfu hafi sérleyfi til alls áætlunarflugs til útlanda. Þetta sama félag hafi sérleyfi til áætlunarflugs á öllum aðalflugleiðum innanlands.

Þessi stefna byggist á því grundvallaratriði, að rekstrareiningar nái að þróast í þá stærð, sem nauðsynleg er til að geta sinnt áætlunarflugi allt árið við fullnægjandi öryggi.

Það er öllum mönnum ljóst, sem eitthvað fást við flugmál á Íslandi, að millilandaflugið og aðalflugleiðir innanlands eru ekki til skiptanna, ef unnt á að vera að bjóða öruggar flugsamgöngur. Þetta hefur verið sannað með margvíslegum rökum, sem ekki verður hnekkt. Þá er þessi stefna staðfest er stjórnvöld beita sér fyrir sameiningu Flugfélags Íslands og Loftleiða árið 1973. Í bréfi samgönguráðherra, dags. 25. júní 1973, kemur þessi stefna mjög skýrt fram, en þar segir orðrétt:

„Ráðuneytið vitnar til þess, sem fram hefur komið varðandi réttindi nýs sameinaðs flugfélags, ef stofnað verður, í viðræðum þeim um samvinnu eða sameiningu Flugfélags Íslands hf. og Loftleiða hf., sem staðið hafa yfir frá því seint í nóvember s. l. ár, með þátttöku trúnaðarmanna ríkisstjórnarinnar, og sem nú eru komnar á lokastig.

Sjónarmið flugfélaganna um þessi atriði eru dregin saman í 6. lið bréfs stjórnarformanns Loftleiða, dags. 30. f. m., til ráðuneytisstjóra samgönguráðuneytisins, sem hefur stjórnað umræddum viðræðum.

Ráðuneytinu virðist að einkum sé um eftirgreinda þrjá þætti réttinda til flugstarfsemi að ræða, sem óskað er staðfestingar ráðuneytisins á, að nýtt sameinað félag myndi njóta:

- 1) Hið sameinaða félag fái einkarétt á öllu áætlunarflugi til útlanda.
- 2) Hið sameinaða félag fái sérleyfi til áætlunarflugs á öllum aðalflugleiðum innanlands.
- 3) Hið sameinaða félag fái forgangsrétt til leiguflugs til og frá útlöndum, eftir því sem við verður komið.

Ad. 1:

Ráðuneytið minnir á, að Flugfélag Íslands hf. og Loftleiðir hf. hafa annaðhvort eða bæði allt frá því fyrsta verið tilnefnd af Íslands hálfu til að njóta þeirra réttinda, sem Ísland hefur haft, samkvæmt loftferðasamningum við önnur ríki (designated airlines), hafi félögin viljað starfrækja flug á viðkomandi flugleiðum.

Telur ráðuneytið ekki neina ástæðu til að gera ráð fyrir að breyting verði á þessari stefnu, þótt yfirstjórn félaganna verði sameinuð, nema síður sé. Ráðuneytið minnir á, að opinber stjórnvöld hafa átt frumkvæði að sameiningartilraunum flugfélaganna, og hlýtur rökrétt afleiðing þeirrar stefnu að vera sú, að sameinað flugfélag, eða núverandi flugfélög, sem verða undir þess yfirstjórn, verði tilnefnd til að njóta allra þeirra réttinda til reglubundins áætlunarflugs, á erlendum flugleiðum, sem Ísland hefur samkvæmt loftferðasamningum og það eða þau vilja nýta.

Ad. 2:

Í liðlega 20 ár hefur framkvæmd sérleyfisveitinga til innanlandsflugs verið sú, að Flugfélag Íslands hf. hefur fengið sérleyfi eða flugleyfi án sérleyfis til reglubundins áætlunarflugs á þeim innanlandsleiðum, sem það hefur sótt um. Þannig voru Flugfélagi Íslands hf. síðast veitt, hinn 27. október 1970, sérleyfi til reglubundins áætlunarflugs á 12 flugleiðum innanlands og leyfi til reglubundins áætlunarflugs, án sérleyfis, á 11 öðrum innanlandsleiðum, allt eins og sótt var um af hálfu félagsins 1. september 1970. Leyfi þessi gilda til ársloka 1975, en samkvæmt VII. kafla loftferðalaga, nr. 34/1964, sbr. 85. gr., skal veita slík leyfi „um tiltekinn tíma“ og hefur í framkvæmd verið miðað við fimm ár.

Ekki er sjáanleg nein ástæða til að vænta hér breytinga þótt yfirstjórn Flugfélags Íslands hf. og Loftleiða hf. verði sameinuð.

Hins vegar er rétt að benda á, að ráðuneytið hefur veitt eða gefið öðrum flugfélögum fyrirheit um veitingu sérleyfa á nokkrum flugleiðum, sem ekki geta talist með „aðalflugleiðum“, samkvæmt meðmælum heimamanna og flugráðs, enda hefur þá verið um að ræða þjónustu, sem Flugfélag Íslands hf. ekki hafði hug á að starfrækja.

Ad. 3:

Augljóst er, að það er ekki á valdi ráðuneytisins, miðað við gildandi viðskiptahætti, að gefa félaginu fyrirheit um „forgangsrétt“ til leiguflugs til eða frá Íslandi, þar sem slíkt flug byggist á samningum flytjanda og skipuleggjanda ferðar.

Í viðræðum við fulltrúa flugfélaganna hefur hins vegar komið fram, að átt sé við, að félagið geti notið umræddra viðskipta „að öðru jöfnu“, og mun ráðuneytið að sjálfsögðu stuðla að því, eftir því sem í þess valdi stendur.

Einnig er upplýst, að þess er vænst, að ráðuneytið hagi leyfisveitingum til leiguflugs á þeim leiðum, sem íslensk flugfélög fljúga reglulega, þannig að ekki komi tilfínanlega við hagsmuni þeirra. Um þetta efni gildir nú reglugerð nr. 107/1972, um komu, brottför og yfirflug flugfara í millilandaflugi yfir íslensk yfirráðasvæði.

Er ráðuneytið reiðubúið til að taka til athugunar óskir nýs sameinaðs flugfélags um breytingar á téðum reglum, til að tryggja rekstrarsgrundvöll áætluarflugs til og frá Íslandi.

Ráðuneytið væntir þess að framangreindar skýringar séu fullnægjandi en er að öðru leyti reiðubúið til viðræðna við fulltrúa fyrirhugaðs sameinaðs félags. Þar sem ráðuneytið telur sameiningu félaganna mikilsvert skref til að tryggja samgöngur Íslendinga, bæði innanlands og við önnur lönd, mun það að sjálfsögðu leggja sig fram til að koma til móts við sanngjörn sjónarmið sameinaðs flugfélags, til að tryggja því nægileg viðfangsefni og sem traustastan rekstrargrundvöll.

Hannibal Valdimarsson.

Brynjólfur Ingólfsson.

Hér fer ekki á milli mála, hver grundvallarstefna ráðuneytisins er, enda var efnt til sameiningar félaganna þar eð samkeppni þeirra var talin valda báðum félögunum tjóni og auðvitað þjódarúinu í heild. Ástæðurnar eru augljósar og eru auðvitað í fullu gildi enn í dag, þótt svo slysalega hafi tekist til, að núverandi samgönguráðherra hafi efnt til samkeppni flugfélaga, sem forverar hans reyndu að koma í veg fyrir. Nánar verður fjallað um þetta atriði við framsögu málsins.

2. töluliður:

Í 2. töluliði segir, að öðrum flugfélögum verði gert kleift, með opinberri aðstoð ef nauðsyn krefur, að tengjast neti aðalflugleiða til að halda uppi áætlunarflugi til þeirra staða, er aðalflugleiðirnar ná ekki til. Þessir tveir flokkar flugleiða verði skýrt afmarkaðir.

Um þennan lið má segja, að um hann gildi mörg af þeim rökum, er fram koma í skýringum við 1. tölulið. Hér gildir það, að rekstrareiningar í innanlandsflugi geti orðið það stórar að unnt reynist að halda uppi öruggu og reglulegu flugi með góðum flugvélum á fjölförnustu leiðum. Vart þarf að minnast á nauðsyn eðlilegrar endurnýjunar flugflotans, en af ýmsum ástæðum, og þá m. a. rangri verðlagsstefnu, hefur ekki reynst unnt að endurnýja innanlandsflugflotann eins og æskilegt hefði verið.

Um nokkurra ára skeið hafa lítil flugfélög haldið uppi áætlunarflugi innan landsfjórðunga. Forustumenn þeirra félaga hafa sýnt fádæma dugnað og gjörbreytt öllum samgöngum til einangraðra byggðarlaga. Þeir hafa hins vegar fengið lítinn stuðning til að halda rekstrinum gangandi, þegar illa hefur árað. Þetta flug er mikilvægt og lífsnauðsynlegt. Hið opinbera verður að veita þessu flugi meiri stuðning en nú er, en binda svo um hnúta að ekki skarist aðalflugleiðir og þær, sem litlu flugfélögin hafa annast.

3. töluliður:

Í 3. töluliði segir, að verðlagningu fargjalda á innanlandsflugleiðum verði að gera raunhæfa til að tryggja það, að eðlileg endurnýjun flugflota, þjónusta og rekstur geti farið fram og fyllsta öryggis sé gætt í hvívetna.

Áður hefur verið á það minnst, að röng verðlagsstefna í fargjaldamálum hafi komið í veg fyrir að þessi endurnýjun gæti átt sér stað.

Umtalsverður hallarekstur á innanlandsflugi, svo og öðru flugi, hlýtur fyrr eða síðar að hafa þær afleiðingar, að allt viðhald verður dýrara og óhagkvæmara eftir því sem flugvélar verða eldri. Þetta er hættuleg stefna í flugi, þar sem mikið ríður á að flugvélakostur sé sem fullkomnastur og að tafir verði ekki óeðlilega miklar vegna tíðra bilana. Þetta er einnig, að mati flutningsmanna, umtalsvert öryggisatriði.

4. Töluliður:

Í 4. töluliði segir, að ekkert flugfélag skuli hafa forgangsrétt til leiguflugs og öllum frjálst að semja við hvaða flugfélag sem er, uppfylli það skilyrði um öryggismál. Þess verði þó ávallt gætt, að leiguflug fari ekki í bága við áætlunarflug.

Þessi töluliður þarfnast ekki margra skýringa. Í honum er kveðið svo á, að ferðaskrifstofum og öðrum þeim aðilum, sem skipuleggja hópferðir, sé heimilt að semja við hvert það flugfélag, er best kjör býður, svo fremi að flugfélagið uppfylli allar kröfur um öryggisreglur. Þess verði hins vegar gætt, að leiguflug verði aldrei í beinni samkeppni við almennt áætlunarflug.

5. Töluliður:

Í 5. töluliði segir, að stefnt skuli að því, að allar viðgerðir og viðhald flugvéla í íslenska flugflotanum fari fram á Íslandi. Nokkrar ríkisstjórnir hafa haft þetta mál á stefnuskrá sinni og íslenskir flugvirkjar hafa barist fyrir framgangi þess. Talsvert hefur miðað áleiðis.

Í september á síðasta ári gerði stjórn og trúnaðarráð Flugvirkjafélags Íslands eftirfarandi ályktun.

„Flugvirkjafélag Íslands hefur barist fyrir undanfarin ár, og eytt til þess mikilli vinnu og fé, að viðhald flugflota Flugleiða, ásamt fylgihlutum, sé unnið héraendis af Íslendingum. Nú hefur starf þetta loks borið þann árangur, að mikið af þeirri vinnu, er áður var unnin erlendis, er nú gerð hér á landi. Samfara þessu hefur flugvirkjum því verið fjölgað hjá Flugleiðum meðan öðru starfsfólki hefur fækkað.

Núverandi ríkisstjórn á þakkir skilið fyrir mikinn og eindreginn stuðning í máli þessu. Þess vegna væri miður, ef allt þetta væri unnið fyrir gýg, vegna hugsanlegs samdráttar Flugleiða af samkeppnisástæðum. Með fullri virðingu fyrir Arnarflugi hf., þá hefur F.V.F.Í. ekki trú á að það ráði til sín marga flugvirkja, þótt umsvif þess aukist, og má nefna hér að þótt flugkostur Arnarflugs hafi aukist að undanfögnu, þá hefur félagsmönnum F.V.F.Í. verið sagt upp störfum þar, og hafa samskipti F.V.F.Í. og Arnarflugs frekar einkennst af erjum en hitt, vegna þessara mála og annarra. Arnarflug rekur nú þrjár stórar flugvélar erlendis og er allt viðhald þeirra og skoðanir í höndum útlendinga og ekki mikið atvinnuskapandi fyrir íslenska flugvirkja. Samt eru vélar þessar skrásettar héraendis. Það má einnig geta þess, að Íscargo hf. fékk leyfi til áætlunarflugs til Amsterdam, og er það flogið með erlendri leiguflugvél, sem ekki skapar mikla atvinnu fyrir Íslendinga, hvorki flugvirkja né áhafnir.

Að lokum má geta þess, sem flestum er kunnugt, að á sínum tíma beitti þáverandi ríkisstjórn Íslands sér fyrir sameiningu Flugfélags Íslands hf. og Loftleiða hf., vegna óraunhæfrar samkeppni þeirra á Evrópumarkaðnum, og fær F.V.F.Í. ekki séð að kakan sú sé frekar til skiptanna í dag, nema síður sé.“

Vart þarf að fara mörgum orðum um þjóðhagslega hagkvæmni þess, að viðhald og eftirlit íslenskra flugvéla fari fram á Íslandi.

6. Tölulíður:

Í 6. tölulíð segir, að framlag ríkissjóðs til flugmála ár hvert samkvæmt fjárlögum nemi eigi lægri fjárhæð en 1.5 af hundraði fjárlaga. Því fé verði varið í samræmi við þá áætlun, sem gerð var 1976 um áætlunarflugvelli og búnað þeirra, og tilgreindar tölur færðar til verðlags hvers árs.

Við athugun fjárlaga áráanna 1968—1981 kemur í ljós, að framlag ríkissjóðs til flugmála sem hlutfall af niðurstöðutölu fjárlaga hvers árs er sem hér segir

| | |
|------|--------------|
| 1968 | 0.96% |
| 1969 | 0.99% |
| 1970 | 0.80% |
| 1971 | 0.79% |
| 1972 | 0.86% |
| 1973 | 0.70% |
| 1974 | 1.06% |
| 1975 | 0.92% |
| 1976 | 0.54% |
| 1977 | 0.68% |
| 1978 | 0.46% |
| 1979 | 0.53% |
| 1980 | 0.55% |
| 1981 | 0.60% |

Athugasemdir:

- Til gjalda teljast rekstrargjöld (laun, önnur rekstrargjöld, viðhald, vextir og yfirfærslur), afborganir lána og fjárfestingar, bæði fyrir flugmálastjórn samgönguráðuneytis og flugmálastjórn utanríkisráðuneytis (Keflavíkurflugvöllur).
- Til tekna teljast „seldar vörur og þjónusta“ flugmálastjórnar og Keflavíkurflugvallar, „flugvallagjald“ og nettó-framlag ríkissjóðs til flugmála. Innheimta „flugvallagjalds“ hófst árið 1976, en áætlaðar tekjur af því samkvæmt fjárlögum 1981 samsvara 24% heildarútgjalda flugmálastjórnar það árið.
- Við ofangreinda úttekt hefur ekki verið tekið tillit til annarra tekna ríkissjóðs, sem tengjast flugferðum, t. d. nettótekna friðhafnarinnar á Keflavíkurflugvelli og „gjalds á ferðalög til útlanda“. Samkvæmt fjárlögum ársins 1981 eru tekjur ríkissjóðs af þessum tveim liðum hærri en nettó-framlag ríkissjóðs til flugmála.

Að mati sérfróðra manna eru litlar líkur taldar á því, að verulegar framfarir geti orðið við gerð og búnað flugvalla hér á landi á næstu árum, nema umtalsverð hækkun verði á fyrrgreindu hlutfalli, og hefur verið staðnæmst við töluna 1.5% af fjárlögum.

Ekki þarf að rekja það ófremdarástand, sem ríkir á mörgum flugvöllum hér á landi. Aðeins þrjú flugvöllir á landinu eru malbikaðir, þ. e. Keflavíkur-, Reykjavíkur- og Akureyrarflugvöllir. Allir aðrir flugvöllir eru malarvöllir. Á þessu sviði þarf að gera mikið átak. Öryggistæki á flugvöllum eru í algjöru lágmarki, víðast skortir aðflugsljós og einföldustu tækni, er eykur allt öryggi í áætlunarflugi. Úr þessu þarf að bæta hið skjótasta, og verður það ekki gert nema með verulegu fjárframlagi úr ríkissjóði á næstu árum.

7. Töluliður:

Í 7. tölulið segir, að þegar í stað verði hafnar framkvæmdir við smíði flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli í samræmi við þá stefnumörkun stjórnvalda, að aðskilja beri almenna flugstarfsemi á flugvelli frá starfsemi varnarliðsins.

Flugstöðin á Keflavíkurflugvelli er fyrir löngu úrelt. Þá sæmir það ekki frjálstri og fullvalda þjóð að reka millilandaflug sitt frá miðstöð, sem er á miðju athafnasvæði erlends varnarliðs. Um þennan lið þarf ekki að fara fleiri orðum.

8. Töluliður:

Í 8. tölulið er því slegið föstu, að Reykjavíkurflugvöllur verði framtíðarflugvöllur Reykjavíkur vegna innanlandsflugs. Með það í huga verði hann endurbættur eftir föngum og ný flugstöð reist, er öll flugfélög geti haft afnot af.

Oft hefur verið um það rætt, að flytja bæri Reykjavíkurflugvöll og nota flugvallarsvæðið fyrir nýtt íbúðahverfi, og hefur jafnvel verið talað um nýjan miðbæ. Allar þessar hugleiðingar hafa strandað á þeirri einföldu staðreynd, að annar staður er ekki betri fyrir flugvöll í nágrenni Reykjavíkur. Þá yrði kostnaðurinn gífurlegur og eyðilaggt það hagræði, sem er að því að hafa flugvöllinn í miðri borginni.

Eins og flug hefur verið rekið frá Reykjavíkurflugvelli hin síðari árin, hefur það hvorki valdið ama né óþægindum. Af þessum ástæðum og mörgum öðrum er brýnt að hefja þegar lagfæringar og endurbætur á Reykjavíkurflugvelli, og síðast en ekki síst að reisa þar nýja flugstöð.

Þessu máli til stuðnings fylgir hér ályktun fundar, sem haldinn var 29. apríl 1981 og fjallaði um framtíð Reykjavíkurflugvallar:

„Ráðstefna Flugmálafélags Íslands, Flugmálastjórnar og Félags íslenskra atvinnuflugmanna, haldinn 29. apríl 1981, ályktar að nú þegar hefjist virkt samstarf flugmálafyrivalda, Reykjavíkurborgar, samtaka sveitarfélaga, flugrekstraraðila og annarra, sem hagsmuna hafa að gæta, um að tryggja framtíð og þróun Reykjavíkurflugvallar á núverandi stað.

Hugmyndir um breytta staðsetningu Reykjavíkurflugvallar eru andstæðar ákvörðunum borgaryfirvalda og samgönguráðuneytisins í aðalskipulagi frá 1976.

Fullyrða má að fyllsta öryggis sé gætt við flugumferð við Reykjavíkurflugvöll í hvívetna.

Annað hentugt flugvallarstæði er ekki til á Stór-Reykjavíkursvæðinu.

Sú staðreynd, að Reykjavíkurflugvöllur er staðsettur í hjarta borgarinnar, skapar umsvif, atvinnu og tekjur fyrir borgina.

Tíðar öruggar ferðir frá dreifbýlinu til Reykjavíkur hafa orðið til þess, að íbúar dreifbýlisins hafa sætt sig við að þurfa að sækja til höfuðborgarinnar hvers konar þjónustu sem ella yrði gerð krafa um að dreift yrði um landið með stórlega auknum kostnaði fyrir ríkið og tekjuskurðingu hjá Reykjavíkurborg.

29. apríl 1981.

Félag íslenskra atvinnuflugmanna.
Flugmálafélag Íslands.
Flugmálastjórn.“

(Á fundinn var boðið fulltrúum frá samgönguráðuneyti, flugráði, flugrekstraraðilum, landshlutasamtökum sveitarfélaga, bæjarstjórnnum nokkurra kaupstaða, borgarráði Reykjavíkur, almannavörnum ríkisins og samgöngunefndum efri og neðri deildar Alþingis).