

Nd.

288. Frumvarp til laga

um gerð flugvalla og lendingarstaða fyrir flugvélar.

(Lagt fyrir Alþingi á 63. löggjafarþingi, 1944.)

1. gr.

Flugvellir skulu flokkaðir í 4 flokka eftir stærð þeirra, gerð og búnaði til notkunar og rekstrar.

Fullnægja skulu þeir eftirtöldum skilyrðum:

1. flokkur. Rennibrautir skulu vera ekki færri en 3, gerðar úr steinsteypu, malbiki eða með öðru varanlegu slitlagi. Skulu þær fullnægja aðalvindáttum.

Lengd brauta og breidd skal nægileg fyrir stórar millilandaflugvélar. Skulu þær vera byggingar þær, tæki og búnaður, sem nauðsynlegt telst til þess að fullnægja millilandaflugi.

2. flokkur. Rennibrautir skulu vera 3, nema þær sem reynsla sýnir, að 1 eða 2 brautir muni fullnægja í aðalvindáttum. Þær skulu þaktar grassverði eða malbornar. Lengd og breidd brauta svo og gerð þeirra skal nægja til innanlandsflugs. Skulu þær vera byggingar, tæki og búnaður, sem nauðsynlegt þykir til þess að fullnægja innanlandsflugi með flugvélum af allt að 15000 kg þyngd.

3. flokkur. Rennibrautir skulu vera 3, nema þær sem reynsla sýnir, að 1 eða 2 brautir muni fullnægja í aðalvindáttum. Þær skulu þaktar grassverði eða malbornar. Lengd og breidd brauta svo og gerð þeirra skal nægileg fyrir meðalþungar flugvélar, allt að 5000 kg þyngd. Við völinn skulu vera nauðsynlegustu tæki og búnaður fyrir snögga viðkomu slíkra flugvéla.

4. flokkur. Rennibrautir skulu vera 2, nema þær sem reynsla sýnir, að 1 braut muni nægja eða verða of kostnaðarsamt að gera 2 brautir. Rennibrautir skulu þaktar grassverði eða malbornar. Lengd brauta og breidd skal ætluð aðeins fyrir léttar flugvélar, allt að 3000 kg þyngd, eftir því sem fært þykir kostnaðar vegna. Rennibrautir skulu merktar, og þær skal vera aðgangur að síma, svo og smáskáli fyrir farþega, en yfirleitt ekki annar búnaður.

2. gr.

Flugvellir skulu vera á eftirtöldum stöðum:

- a. Í 1. flokki:
 1. Í Reykjavík.
 2. Á Reykjanesi.
- b. Í 2. flokki:
 1. Í Eyjafirði.
 2. Hjá Egilsstöðum á Völlum.
 3. Á Melatanga í Hornafirði.
- c. Í 3. flokki:
 1. Í Borgarfirði.
 2. Hjá Söndum í Miðfirði.

3. Hjá Blönduósi.
 4. Hjá Sauðárkróki.
 5. Í Vestmannaeyjum.
 6. Nálægt Siglufirði.
 7. Hjá Húsavík.
 8. Hjá Kópaskeri.
- d. Í 4. flokki:
1. Á Akranesi.
 2. Á Kambsnesi hjá Búðardal í Dalasýslu.
 3. Á Melgraseyri við Ísafjarðardjúp.
 4. Hjá Hólmavík.
 5. Í Vopnafirði.
 6. Hjá Búðum í Fáskrúðsfirði.
 7. Hjá Fagurhólsmýri.
 8. Í Mýrdal í Vestur-Skaftafellssýslu.
 9. Á Geitasandi í Rangárvallasýslu.

3. gr.

Flugvélastýli og dráttarbrautir fyrir sjóflugvélar skulu vera:

- a. Í Reykjavík.
- b. Í Ísafjarðarkaupstað.
- c. Á Akureyri.
- d. Á Austfjörðum.
- e. Á Vestfjörðum.

4. gr.

Til öryggis flugsamgöngum skulu vera þráðlausar talstöðvar á 1. og 2. flokks flugvöllum, svo og annars staðar, er nauðsyn krefur.

5. gr.

Atvinnuáráðuneytinu er heimilt að gera samninga við einstaka landeigendur til þess að tryggja lendingarstaði fyrir smáflugvélar á landi, sem til þess henta, án þess að gerðar verði rennihrautir.

6. gr.

Kostnaður við gerð, rekstur og viðhald þeirra flugvalla, sem um getur í lögum þessum, ásamt nauðsynlegum mannvirkjum, tækjum og búnaði, greiðist úr ríkissjóði eftir því, sem fé verður veitt til í fjárlögum, sbr. þó 1. mgr. 9. gr.

Áður en fé er veitt til nefndra framkvæmda, skal hafa farið fram nákvæm rannsókn og liggja fyrir kostnaðaráætlun um framkvæmd verksins.

7. gr.

Atvinnu- og samgöngumálaráðherra skal setja á stofn sérstaka stjórn flugmála, þegar tímabært þykir, og fellur þá niður starf flugmálaráðunautar ríkisins. Forstöðumaður þessarar stofnunar nefnist flugmálastjóri. Þar til þessi skipan verður gerð, hefur atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið stjórn þeirra mála, sem greinir í lögum þessum, og er vegamálastjóri og flugmálaráðunautur ráðuneytinu til aðstoðar við framkvæmd þeirra.

Kostnaður við stjórn flugmála og rannsóknir og undirbúning þeirra framkvæmda, er í lögum þessum getur, greiðist úr ríkissjóði.

8. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að taka eignarnámi vegna loftferða lóðir, lóðarréttindi og mannvirki.

Enn fremur er ríkisstjórninni heimilt að leyfa sveitarfélögum, sýslufélögum

og þeim, sem gera út loftför, að taka eignarnámi eignir þær, sem um getur í 1. mgr., gegn hæfilegu endurgjaldi, ef samkomulag næst ekki um bætur.

Landeiganda er skylt, gegn hæfilegu endurgjaldi, að láta af hendi jarðefni til nauðsynlegra mannvirkja vegna loftferða.

9. gr.

Bætur fyrir landnám og jarðrask vegna flugvalla í 3. og 4. flokki skulu greiðast úr sýslu- og bæjarsjóði, þar sem land það er, sem bætur greiðast fyrir.

Bætur fyrir eignarnám á landi og mannvirkjum til flugvallargerðar í Reykjavík skulu metnar af dómurum hæstaréttar ásamt tveimur mönnum, er hæstiréttur nefnir. Að öðru leyti skal fara eftir lögum nr. 61 14. nóv. 1917 um framkvæmd eignarnáms á landi og mannvirkjum svo og um bætur fyrir jarðrask samkvæmt 8. gr.

10. gr.

Landeigandi á bætur allar fyrir landnám, jarðrask og átroðning, en sé jörð leigð öðrum, skal matsnefnd meta, hve mikill hluti bótanna skal ganga til leiguliða.

11. gr.

Skaðabóta, er leiðir af gerð mannvirkja, er um ræðir í lögum þessum, skal krefjast innan árs frá því, er verk það var unnið, sem skaðanum olli, ella fellur réttur til skaðabóta niður.

12. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi numin lög nr. 20 28. maí 1941, um breyting á lögum nr. 32 14. júní 1929, um loftferðir.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta:

Um 1. og 2. gr.

Rétt þykir og hentugt að flokka flugvelli, sem gerðir verða hér á landi, eftir gerð þeirra og notkun þeirri, sem þeim er ætluð, og þykir hæfilegt að hafa flokkana 4.

Í 2. gr. eru taldir þeir helztu staðir, sem þörf þykir flugvalla fyrst um sinn. Eru þeir ákveðnir með tilliti til samgönguþarfar og hliðsjón af, hvar aðstaða er hentug til að gera þá.

Í 1. flokki er sá flugvöllur til millilandaflegs, sem sjálfsgæðastur þykir, í Reykjavík. Gerð hans, búnaði og tækjum verður ekki lýst hér, en hann mun þegar teljast mjög fullkominn til allra nota.

Þá eru í 2. flokki 3 aðalflugvellir landsins, sem eiga að vera með þeirri gerð og búnir þeim tækjum, að nægi allt að 20 farþegaflugvélum til innanlandsflugs. Á Vestfjörðum er ekki vitanlegt, að völ sé á flugvallastæðum, er fullnægt geti þeim kröfum, sem gerðar eru í þessum flokki, enda talið, að aðstæður séu slíkar, að í þeim landshluta verði að miða flugsamgöngur við sjóflugvélar.

Í Eyjafirði er flugvöllur hjá Melgerði, sem ef til vill má umbæta svo, að telja verði fullnægjandi, en hann hefur þann ókost, að hann er nokkuð langt frá Akureyri, um 23 km, og samgöngur þaðan ekki sem tryggastar á veturnum enn sem komið er. Þarf frekari rannsókn að leiða í ljós, hvort tiltækilegt þykir að velja annan stað hagkvæmari. Er því staðurinn ekki nánar tilgreindur í frumvarpinu.

Það má telja víst, að heppilegasta flugvallarstæði fyrir Austurland sé austan við Lagarfljótsbrú nálægt Egilsstöðum. Flugvallarstæðið hefur verið mælt, og staðurinn liggur í miðju héraði og nálægt þar, sem einnig má vænta, að reist verði sveitaþorp, áður líður á löngu.

Á Melatanga í Hornafirði hefur verið lendingarstaður flugvéla þegar í nokkur ár, og eru þar talin skilyrði allgóð.

Vegna kostnaðar þykir ekki fært að gera ráð fyrir, að rennibrautir verði mal-

bikaðar eða steypar á neinum flugvöllum til innanlandsflugs, þó að sérstakar ástæður kunni að liggja til þess, að þær verði gerðar úr vandaðra efni en gras-sverði eða möl.

Í 3. flokki eru taldir aðrir helztu flugvellir til innanlandsflugs, sem þó yrði ekki vandað eins til og þeirra þriggja, sem taldir eru í 2. flokki. Af þeim 8, sem hér eru taldir, hafa aðeins 2 verið staðsettir og mældir, hjá Söndum í Miðfirði og hjá Sauðárkróki á Borgarsandi. Þá má telja flugvallarstaðið skammt utan við Kópasker ákveðið, en óvissa er um staðsetningu hinna. Geta þar ýmsir staðir komið til greina, og verður ekki úr því skorið, fyrr en nákvæm rannsókn hefur farið fram. Sérstaklega er óvíst, hvort unnt er að gera flugvöll nálægt Siglufirði, nema þá í Fljótum, og er það ekki rannsakað enn.

Í 4. flokki eru taldir nokkrir staðir, þar sem athugun hefur leitt í ljós, að gera megi ódýra litla flugvelli eða eina rennibraut. Er þó að vísu óvissa um staðsetningu sumra þeirra.

Um 3. gr.

Ekki þykir ástæða að svo stöddu að gera ráð fyrir aðalflugstöð sjóflugvéla utan Reykjavíkur nema á Ísafirði, og er þá gert ráð fyrir, að sú flugstöð verði búin svipuðum tækjum og aðalflugstöðvarnar í 2. flokki.

Um 4. gr.

Talstöðvar þykja ómissandi til öryggis flugsamgöngum, en að svo stöddu þykir ekki ástæða til að ákveða þær fyrst um sinn utan Reykjavíkur nema á aðalflugstöðvunum, en er þó gert ráð fyrir, að þær verði settar þar, sem reynsla sýnir, að þeirra er þörf.

Um 5. gr.

Athuganir hafa sýnt, að nokkuð víða má finna nothæfa landingarstaði fyrir litlar vélar, svo sem á túnnum, vallendi eða melum, og er hér ætlað til, að afnot þeirra verði tryggð með samningi við eigendur, að þeim verði ekki spillt með skurðum, girðingum, byggingum eða öðrum mannvirkjum. Geta slíkir staðir verið mjög nauðsynlegir, t. d. til nauðlendingar eða sjúkraflutninga.

Um 6. gr.

Sjálfsgt er talið, að ríkissjóður verði einn að bera allan kostnað af allri flugvallagerð og öðrum mannvirkjum, svo og af rekstri þeirra og viðhaldi, sbr. þó 1. málsg. 9. gr., að því er snertir flugvelli í 3. og 4. flokki.

Um 7. gr.

Það þykir enn ekki tímabært, að skipaður verði sérstakur flugmálastjóri, en megi fyrst um sinn fela vegamálastjóra framkvæmdir að flugvallagerðum, enda fái hann nægjanlega aðstoð til þessara starfa. Hann mun hafa á að skipa verkstjórum og væntanlega hafa umráð véla, sem má nota til slíkra mannvirkja jafnframt vegagerðum.

Vitanlega verður það flugmálaráðunautur ríkisins, sem leggur á ráðin um sérgreinir flugmálanna sjálfra.

Um 8. og 9. gr.

Rétt þykir að fella hér inn óbreytt lög nr. 20 28. maí 1941, um breyting á lögum nr. 32 14. júní 1929, um loftferðir, en í þeim eru ákvæði um framkvæmd eignar-náms og greiðslu bóta vegna flugvallagerða.

Um 10. og 11. gr.

Hér eru nokkru nánari ákvæði um greiðslu bóta.

Um 12. gr.

Samanber það, er segir um 8. og 9. gr.