

Sþ.

279. Tillaga til þingsályktunar

[117. mál]

um að leysa flugsamgöngur innanhéraðs á Vestfjarðasvæðinu með þyrilvængju.

Flm.: Hannibal Valdimarsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta rannsaka fyrir næsta þing, hvort ekki muni hagkvæmt að hafa þyrilvængju staðsetta á Vestfjörðum til að annast daglega fólksflutninga og póstflutninga um Vestfjarðasvæðið.

Skal einkum við það miðað, að þyrilvængjan hagi ferðum sínum á þann hátt, að farþegar og póstur komist sem fljótast um Vestfjarðasvæðið, og að farþegar eigi jafnframt sem auðveldast með framhaldsflug frá Ísafirði og þaðan út um byggðir Vestfjarða.

Greinargerð.

Mörg undanfarin ár hefur Flugfélag Íslands haft sjóflugvél — Katalínuflugbát — í förum milli Reykjavíkur og Vestfjarða.

Flesta daga vikunnar, þegar flugfært hefur verið, hefur vélin flogið til Ísafjarðar, en auk þess haft viðkomustaði einu sinni í viku eða svo á Patreksfirði, Bildudal, Þingeyri, Flateyri eða á Hólmavík. Að þessu hefur verið ómetanleg samgöngubót. En nú hyggst Flugfélagið hætta rekstri sjóflugvéla, og horfir því illa um flugsamgöngur við Vestfirði, eins og nú standa sakir.

En eins og kunnugt er, er nú verið að byggja flugvöll á Skípeyri við Skutulsfjörð, rétt hjá Ísafjarðarkaupstað. Standa vonir til, að flug landflugvéla um Ísafjarðarflugvöll geti hafizt í júní- eða júlímánuði í sumar. Þar með verður samgönguvandamál Ísafjarðar væntanlega leyst á farsællegan hátt.

En hvað um aðra staði á Vestfjörðum, sem þó hafa notið flugsamgangna við Reykjavík oftast vikulega, eins og fyrr segir, meðan sjóflugvélna naut við?

Að því er þá staði snertir, eru horfurnar hvergi nærri góðar. Allt útlit er fyrir, að flugsamgöngur leggist niður fyrst um sinn næstu árin til allra annarra staða á Vestfjörðum en til Ísafjarðar.

Rætt hefur verið um flugvallargerð annaðhvort í Dýrafirði eða í Önundarfirði, og á þeim stöðum báðum eru skilyrði góð til flugvallagerðar. En flugvellir eru dýr mannvirki og þess vegna fullhætt við, að mörg ár líði, þar til komið væri viðhlitandi flugvallakerfi um alla Vestfirði. Ýmsir mundu jafnvel örvænta um, að það kæmi nokkurn tíma.

Hins vegar þurfa þyrilvængjurnar enga flugvelli, og er það einn af þeirra mörgu kostum. Í rauninni lenda þær hvar sem er á sléttlendi, en þær, sem þeim er búinn sérstakur lendingarstaður, er það venjulega steinsteypt hella hringlaga, 15—20 metrar í þvermál og þannig ekki stærri en lítill húsgrunnur.

Flutningsmaður þessarar tillögu átti þess kost á síðastliðnu hausti að fljúga með þyrilvængju milli Brussel og Kölnar. Hafði hún viðkomu með pósti og farþega í fjölda smábæja milli hinna stóru flugvalla þessara borga. Og þannig eru þyrilvængjur nú mikið notaðar á meginlandi Evrópu til pósti- og farþegaflutninga milli aðalflugvalla álfunnar. Þykir flug með þeim í góðviðrum hin mesta lystisemd sökum þess, hve lágt þær fljúga að jafnaði, svo að auðvelt er að grannskoða þau landsvæði, sem yfir er farið. Um flughæfni þyrilvængjanna í miður góðu veðri þarf hins vegar ekki að fjölyrða, þar sem kunnugt er, að þær eru mikið notaðar við björgunarstörf, oft við hin erfiðustu skilyrði.

Ástæðulaust er líka að fara mörgum orðum um það, hvílikt hagræði það væri Vestfirðingum, ef þyrilvængja færi hringflug um Vestfjarðakjálkann á degi hverjum, eða þótt ekki væri nema annan hvern dag, með pósti og farþega og staði síðan í beinu sambandi við stærri flugvél, er héldi uppi flugferðum milli Reykjavíkur og Ísafjarðar.

Í þessu sambandi skal það fram tekið, að það er skoðun flutningsmanns þessarar tillögu, að sams konar fyrirkomulag ætti engu síður við á Austfjörðum með Egilsstaðaflugvöll sem miðpunkt og tengilið við Reykjavík. Færi vel á því, að sú hlið málsins yrði athuguð jafnframt af sérfræðingum ríkisstjórnarinnar í flugmálum.

Nánar verður gerð grein fyrir hugmynd þeirri, sem í tillögu þessari felst, í framsögu.