

Sp.

300. Tillaga til þingsályktunar

[151. mál]

um þyrilvængjur í þjónustu landhelgisgæzlunnar og samgangna á Vestfjörðum og Austfjörðum.

Flm.: Hannibal Valdimarsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að festa kaup á tveimur þyrilvængjum til aðstoðar við landhelgisgæzluna. Skal önnur þyrilan að jafnaði staðsett á Vestfjörðum og annast þar farþegaflug, póstflutning og sjúkraflug, að svo miklu leyti sem samrýmt getur starfi hennar fyrir landhelgisgæzluna, er jafnan skal sitja í fyrirrúmi. Hin þyrilan skal vera staðsett á Austfjörðum og annast sömu þjónustu á Austurlandi, auk höfuðhlutverks síns í þarfir landhelgisgæzlunnar.

Greinargerð.

Flutningsmaður þessarar tillögu hefur áður borið fram tillögu svipaðs efnis á Alþingi. En nú er lagt til, að ríkisstjórnin festi kaup á tveimur þyrilvængjum til aðstoðar við landhelgisgæzluna.

Þegar varðskipið Óðinn var smíðað, var frá öndverðu gert ráð fyrir því, að þyrilvængja gæti haft lendingarstað á þilfari skipsins. Þetta sýnir, að mönnum var þá þegar ljóst, að þyrilvængjur gætu verið ómetanleg og enda sjálfsögð hjálpar-tæki til tryggingar góðri gæzlu landhelginna. Nú fyrir skemmstu voru gerðar til-raunir með lendingu þyrilvængju á þilfari Óðins, og er talið, að sú tilraun hafi tekizt ágætlega vel. Það er því bert, að enn þá hafa menn það í huga að taka þyrilvængjur í þjónustu landhelgisgæzlunnar. Þessi tilraun var gerð með þyril-vængju, sem varnarliðið á Keflavíkurflugvelli lánaði góðfúslega til þessarar til-raunar.

Oftar en einu sinni hefur það komið fyrir, að leita hefur orðið til varnar-liðsins í alvarlegum sjúkdóms- eða slysatilfellum um lán á þyrilvængju til að sækja fárveika sjúklinga á staði, þar sem venjulegum flugvélum varð eigi við komið. Er þessa skemmst að minnast, og er talið, að aðrar leiðir hafi eigi verið færar til að koma hinum sjúka manni nógu fljótt á sjúkrahús undir hendur færustu lækna.

Það getur naumast talizt vansalaust, að Íslendingar skuli ekki eiga a. m. k. eina þyrilvængju og þannig geta verið sjálfum sér nógir í slíkum neyðartilfellum.

Hér er lagt til, að tvær þyrilvængjur verði keyptar og sé aðalhlutverk þeirra gæzla landhelginna í samstarfi við varðskipin. Vitað er, að slíkar vélar hljóta að verða staðsettar í landi, og virðist þá eðlilegt, að það sé í þeim landshlutum, þar sem samgöngur eru erfiðastar og þær gætu því haft brýnustu verkefni að gegna um farþegaflug, póstflutninga og sjúkraflug milli einangraðra staða og hafna í þessum landshlutum eða aðalflugvalla, eins og Ísafjarðarflugvallar og Egilsstaða-flugvallar.

Rætt hefur verið um að leysa þörf landhelgisgæzlunnar fyrir flugvélaaðstoð með kaupum á tveimur Dakota-flugvélum. En sé sú leið farin, eru samgöngumál Austfjarða og Vestfjarða jafnóleyst sem áður. Þyrilvængjurnar leysa hins vegar báða þætti þessa máls.

Fyrir nokkrum árum nutu allmargir staðir á Vestfjörðum flugsamgangna. Nú hefur flug lagzt niður til Patreksfjarðar, Bildudals, Þingeyrar, Flateyrar og Hólmavíkur. Sem stendur er aðeins einn staður á Vestfjörðum, nefnilega Ísafjörður, í beinu flugsambandi við Reykjavík.

Þessari afturför í samgöngumálum una Vestfirðingar að vonum illa. Ef full-gerðar væru flugbrautirnar við Hólmavík og Þingeyri, gætu flugsamgöngur að vísu hafizt fljótlega við þrjá staði á Vestfjörðum. En vafalaust verður enn að bíða þess um mörg ár, að flugvellir séu fullgerðir á Patreksfirði, Bildudal og í

Önundarfirði, en þá fyrst væru flugsamgöngur Vestfirðinga þó komnar í svipað horf og áður var. En þar við hætist, að fjölmörg byggðarlög á Vestfjörðum eiga þess enga von sökum landþrengsla, að flugvellir verði nokkurn tíma byggðir í nágrenni þeirra. Þeirra þörf fyrir flugsamgöngur verður því aldrei leyst með öðru móti en með þyrilvængju.

Það, sem hér hefur verið sagt um Vestfirði, á í flestum tilfellum einnig við um Austfirði.

Nú kynni einhverjum að þykja það óþarflega stórt í sniðum að kaupa tvær þyrilvængjur — ein mætti duga til að gera slíka tilraun. Og verður því ekki neitað, að vist væri það til bóta og spor í rétta átt. Eftir það værum vér Íslendingar þó ekki á slíku bónbjargarstigi á þessu sviði gagnvart setuliðinu sem vér höfum verið á til þessa.

Annars er slík reynsla þegar fengin utanlands og innan af þyrilvængjum, að tilrauna er ekki lengur þörf með þessi farartæki. Þeirra miklu yfirburðir eru í því fólgnir að þurfa enga flugvelli. Og þeir yfirburðir eru nær ómetanlegir í okkar strjálbýla fjallalandi. Takmörkun þeirra er hins vegar minni hraði en annarra flugvéla.

Þó verða þyrlurnar nú óðfluga miklu hraðfleygari en verið hefur til þessa. Til dæmis keypti danska landhelgisgæzlan nýlega tvær þotu-þyrlur (Jet-helikopter), og eru þær sagðar miklu hraðfleygari en venjulegar þyrlur.

Hraðinn skiptir þó ekki mestu máli fyrir okkur. Hitt er aðalatriðið, að þyrlur koma að gagni við ýmisleg skilyrði, þar sem engum öðrum flugvélum verður við komið. Þess vegna geta Íslendingar raunar ekki án þess verið að eiga þyrilvængjur. Og þó að ein væri stórum betri en engin, þá er sannleikurinn sá, að helzt þyrfti að kaupa þrjár þyrilvængjur samtímis: eina staðsetta á Vestfjörðum, aðra á Austfjörðum og hina þriðju staðsetta sér suðvestanlands. Með því væri stórt skref stigið í öryggismálum vorum, landhelgisgæzlan eflað og þær umbætur orðnar í samgöngumálum dreifbýlisins, sem geta ekki orðið að veruleika með neinum öðrum hætti.