

**Nd.**

**164. Frumvarp til laga**

um byggingu flugvalla, flugvélaskýla og dráttarbrauta fyrir flugvélar.

Flm.: Sigurður Bjarnason, Gunnar Thoroddsen, Ingólfur Jónsson.

1. gr.

Flugvellir skulu vera á eftirtöldum stöðum á Íslandi:

**A. Á Suðurlandi:**

1. Í Reykjavík,
2. í Vestmannaeyjum,
3. við Helluvað í Rangárvallasýslu,
4. á Fagurhólmsmýri í Örfum,
5. í Hornafirði.

**B. Á Vesturlandi:**

1. Í Borgarfirði,
2. á Snæfellsnesi,
3. í Vestur-Barðastrandarsýslu,
4. við Hólmavík.

**C. Á Norðurlandi:**

1. Á Söndum í Miðfirði,
2. á Sauðárkróki,
3. við Akureyri,
4. við Húsavík,
5. við Kópasker.

**D. Á Austurlandi:**

1. Í Vopnafirði,
2. á Egilsstöðum.

2. gr.

Flugvélaskýli og dráttarbrautir fyrir sjóflugvélar skulu vera á eftirtöldum stöðum:

1. Í Reykjavík,
2. á Ísafirði við Skutulsfjörð,
3. í Höfn í Hornafirði.

3. gr.

Til öryggis flugsamgöngum í landinu skulu vera þráðlausar sendi- og móttöku-stöðvar á þeim stöðum, er nauðsyn krefur. Skal leita tillagna Flugfélags Íslands um það, á hvaða stöðum slíkar stöðvar skuli vera, og um styrkleika þeirra og bylgju-lengd.

4. gr.

Kostnaður við byggingu og viðhald þeirra mannvirkja, er um getur í 1., 2. og 3. gr. laga þessara, greiðist úr rikissjóði, eftir því sem fé er veitt til í fjárlögum.

5. gr.

Fé til framkvæmda þeirra, er ræðir um í lögum þessum, má því aðeins veita, að eftirfarandi skilyrðum sé fullnægt:

1. Nákvæm rannsókn hafi farið fram á skilyrðum til slíkrar mannvirkjagerðar á hverjum stað.
2. Kostnaðaráætlun liggi fyrir um framkvæmd verksins.

Nánari fyrirætlun um framkvæmd þeirra atriða, er greinir í 1. og 2. tölulíð þessarar greinar, skal atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið setja með reglugerð.

6. gr.

Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið hefur yfirstjórn allra flugmála. Vega-málastjóri skal fyrst um sinn stjórna framkvæmdum í þessum málum í samráði við stjórn Flugfélags Íslands, og skal fá honum sérstaka aðstoðarnienn eftir þörfum til þess að vinna að þessum málum. Kostnaður við stjórn flugmála og rannsóknir og undirbúning þeirra framkvæmda, er í lögum þessum getur, greiðist úr rikissjóði.

7. gr.

Hver landeigandi er skyldur til að láta af hendi land það, er þarf undir flugvelli, flugskýli og dráttarbrautir, hvort heldur er til nýbygginga, stækkunar eða viðhalds, svo og að leyfa, að efni til þessara mannvirkja sé tekið í landi hans, hvort heldur er grjót, mól eða önnur jarðefni, enda komi fullar bætur fyrir. Bætur fyrir jarðrask og landnám á óyrktu landi skulu því aðeins greiddar, að þeirra sé krafizt og álitíð verði, að landeigandi hafi beðið skaða við það.

Bætur fyrir jarðrask og landnám vegna slíkrar mannvirkjagerðar skulu greiðast úr sýslu- eða bæjarsjóði, þar sem land það er, sem bætur greiðast fyrir.

8. gr.

Bætur fyrir landnám, jarðrask og átroðning þann, er bygging flugvalla, flugvéla-skýla eða dráttarbrauta kann að hafa í för með sér, má ákveða eftir samkomulagi milli landeiganda og umboðsmanns stjórnarvalda þeirra, sem bætur eiga að greiða. Nú næst ekki samkomulag, og skal þá ákveða bætur með mati tveggja dómkvaddra manna að tilkvöddum báðum málsaðilum. Kostnaðinn við matið greiðir landeigandi, ef upphæð sú, er honum er metin, er nær því, sem honum hefði verið boðin, en því, sem hann hefur krafizt. Ella telst kostnaðurinn við matið með skaðabótakostnaðinum.

Nú vill annar hvor málsaðili eigi una mati, og getur hann þá heintað yfirmat, en gera skal hann það innan mánaðar frá því, að matsgerð er lokið. Yfirmat skal framkvæmt af fjórum dómkvöddum mönnum. Kostnaðinn við yfirmat greiðir land-

eigandi, ef hann hefur krafizt þess og það gengur honum eigi í vil. Ella telst hann með öðrum skaðabótakostnaði.

9. gr.

Mat skal fara fram á vettvangi, þá er jörð er snjólaus. Við matið skal taka tillit til árlegs afrakstrar af landi því, er um ræðir, og athuga vandlega allt það, er getur haft áhrif á verðmæti þess, er meta skal. Sérstaklega skal taka tillit til þess, ef ætla má, að land hækki í verði vegna mannvirkjagerðarinnar.

10. gr.

Landeigandi á bætur allar fyrir landnám, jarðrask og átroðning, en sé jörð leigð öðrum, greiði landeigandi honum 5% árlega af skaðabótaupphæðinni, meðan leigusamningur sá er í gildi, sem var, þegar bæturnar voru ákveðnar. Ábúandi á þó bætur fyrir skemmdir á mannvirkjum þeim, sem eru hans eign, og skal meta þær sérstaklega.

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.

Greinargerð.

Á síðasta Alþingi var samþykkt þingsályktunartillaga, er flm. þessa frv. fluttu, um flugmál Íslendinga. Aðalefni þeirrar tillögu var það, að ríkisstjórninni var falið „að láta fara fram í samráði við Flugfélag Íslands rækilega athugun á því, hvernig og hvar byggingu flugvalla og flugskýla verði fyrir komið, þannig að flugsamgöngur geti í nánustu framtíð hafizt með reglubundnum og tryggum hætti við alla landshluta. Verði unnið að því að koma upp ákveðnu kerfi lendingarstaða fyrir landflugvélar og flugskýla og dráttarbrauta fyrir sjóflugvélar.“

Flm. þessarar tillögu, en hún hlaut einróma samþykki síðasta Alþingis, -- litu svo á, að slíkur undirbúningur og rannsóknir væru nauðsynlegur grundvöllur að nýjum átökum í flugmálum þjóðarinnar. Síðan þessi tillaga um flugmál Íslendinga var samþykkt, hefur þó enn þá ekkert verið gert af hálfu ríkisstjórnarinnar í þá átt að hefjast handa um þann nauðsynlega undirbúning, sem þar er gert ráð fyrir. Flm. frv. þess, sem hér liggur fyrir, hafa því talið rétt að halda áfram á þeirri braut, sem Alþingi markaði með samþykkt fyrrgreindrar tillögu.

Með frv. er lagt til, að flugvellir, flugvélastýli og dráttarbrautir verði byggðar á allmörgum stöðum á landinu. Staðir þeir, sem nefndir eru í frv., eru teknir upp í það í samráði við formann og framkvæmdarstjóra Flugfélags Íslands. Þá Berg Gíslason og Örn Johnson, en fyrir forustu þeirra hefur Flugfélagið af sjálfsdáðum framkvæmt allviðtæka rannsókn á flugvallastæðum víðs vegar um land.

Í nokkrum þeim héruðum, sem nefnd eru í frv., hefur enn þá ekki verið unnt að ákveða flugvallastæði. Verður sú ákvörðun að bíða þess, að frekari rannsókn geti farið fram á því, hvar í héraðinu sé heppilegast flugvallarstæði. Þá er gert ráð fyrir því í frv., að til öryggis flugsamgöngum í landinu skuli komið upp þráðlausum sendi- og móttökustöðvum á þeim stöðum, er nauðsyn krefur. Af þeim mönnum, er þekkingu hafa á flugsamgöngum, eru slíkar stöðvar taldar mjög mikilvægar. Með aðstoð þeirra geta flugsamgöngur orðið stórum öruggari og flugferðir tíðari en nú er. Njóta íslenskir flugmenn nú þessara öryggistækja lítt eða ekki, og veldur það flugsamgöngum vorum, sem enn þá eru að vísu mjög ófullkomnar, miklu óhagræði.

Sýnist því eðlilegt, að gert sé ráð fyrir úrbót í þessum efnum, er lög eru sett um flugvallagerð og annað, er greinir í frv. þessu.

Með frv. þessu er lagt til, að ríkissjóður kosti að öllu leyti mannvirkjagerð þá, er þar ræðir um. Bygging flugvalla, flugvélastýla, dráttarbrauta fyrir flugvélar og þráðlausra sendi- og móttökustöðva er hér lögð að jöfnu við byggingu þjóðvega, sem ríkissjóður einn kostar í senn nýbyggingu og viðhald á. Það er skoðun flm., að

öll rök hnigi til þess, að þessi stefna sé upp tekin. Flugíð á að verða einn liður í samgöngumálum landsmanna, og þáttur flugsins í þeim efnum hlýtur að verða mjög mikilvægur í nánustu framtíð. Það er því eðlilegt, að ríkissjóður kosti á sama hátt þá mannvirkjagerð, sem er frumskilyrði flugsamgangna, og hann kostar nú þá mannvirkjagerð, er þarf til samgangna á landi. Í framtíðinni hlýtur svo að fara, að árlega, eftir því sem efni standa til, verði byggðir nýir flugvellir eða flugskýli og dráttarbrautir fyrir flugvélar. Flugvallakerfið hlýtur þannig að færa út kviarnar og fullkomnast á sama hátt og akvegakerfið hefur á undanförunum árum náð til stöðugt fleiri byggðarlaga landsins. Með frv. þessu, ef að lögum verður, er aðeins lagður hornsteininn að því, sem koma skal í þessum efnum. Nýjum lendingarstöðum og öryggistækjum fyrir flugsamgöngur landsmanna mun verða bætt við og þannig reynt að fullnægja hinum breytilegu þörfum þjóðarinnar á hverjum tíma. Skilyrði þess, að fé verði veitt til þessarar framkvæmdar, er það samkv. frv., að fullnægjandi rannsóknir hafi farið fram á hverjum einstökum stað, þar sem þeirra er óskað. Er með þessu tryggt, að allrar forsjár sé gætt í þessum framkvæmdum og fjárveitingum til þeirra. Yfirstjórn allra flugmála í landinu er samkv. frv. sett undir atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið og vegamálastjóra í samráði við Flugfélag Íslands.

Hjá því verður ekki komið, að ríkisvaldið hefji aukin afskipti af þessum mikilsverða þætti samgöngumála landsmanna. Það sýnist þess vegna eðlilegt, að vegamálastjóri, sem hefur yfirstjórn verklegra framkvæmda í vegamálunum, hafi a. m. k. fyrst um sinn yfirumsjón með þeim verklegu framkvæmdum, sem fram undan eru til eflingar flugsamgöngum í landinu. Flugvallagerð er að mörgu leyti svipaðs eðlis og vegagerð, og fyrst og fremst krefjast þær framkvæmdir verkfræðilegrar þekkingar og kunnáttu. Hitt sýnist hins vegar sjálfsagt, að um slíkar framkvæmdir hafi stjórn vegamála nána samvinnu við Flugfélag Íslands, sem verið hefur og er brautryðjandi í flugmálum þjóðarinnar og hefur unnið þar mikið og fórnfúst starf.

Í 7.—11. gr. frv. eru ákvæði hliðstæð ákvæðum vegalaganna og þarfnast þau engra skýringa.

Það er tilgangur flm. frv. þessa með flutningi þess að hraða því, að Íslendingar geti tekið flugið í þjónustu sína í vaxandi mæli og notið þeirrar ómetanlegu samgöngubótar, sem að því er. Bygging þeirra mannvirkja, sem um ræðir í frv., þarfnast mikils undirbúnings, sem tekur langan tíma. Vér höfum því talið tímabært, að Alþingi legði hornsteininn að glæsilegum umbótum í þessu mesta samgöngumáli þjóðarinnar. Íslendingar búa við miklar fjarlægðir í landi sínu. Öruggar flugsamgöngur við alla landshluta mundu færa þjóðina saman, sígra fjarlægðirnar og skapa þjóðinni á ýmsa lund bætta aðstöðu og aukin lífspægindi.

Og það er trú vor, að með slíkum framkvæmdum sé þjóðin ekki að reisa sér hurðarás um öxl í fjárhagslegum efnum. Á mörgum stöðum, þar sem flugvallagerð er ráðgerð samkv. frv. þessu, eru slíkar framkvæmdir mjög auðveldar. Flugvellir landsmanna hljóta einnig að verða eftir aðstæðum misjafnlega stórir og fullkomnir. Það mark, sem nást verður í flugmálum Íslendinga og að er stefnt með frv. þessu, er öruggar flugsamgöngur við alla landshluta á næstu árum.