

Sp. 152. Tillaga til þingsályktunar [130. mál]

um flugstöð á Vestmannaeyjaflugvelli, endurskipulagningu samgangna við Vestmannaeyjar o. fl.

Flm.: Karl Guðjónsson.

Alþingi skorar á ríkisstjórnina að gera nú þegar ráðstafanir til þess að bæta verulega samgöngur við Vestmannaeyjar.

Í þessu skyni verði hið bráðasta hafizt handa um eftirgreindar ráðstafanir:

1. Vestmannaeyjaflugvöllur verði stækkaður og búinn fullkomnum öryggistækjum á næsta ári og byggð við hann fullkomin flugstöð.
2. Ríkisstjórnin beiti áhrifum sínum til þess, að upp verði teknar að nýju áætlunarflugferðir milli Eyja annars vegar og Hellu og Skógasands hins vegar.
3. Endurskipulagðar verði ferðir Skipaútgerðar ríkisins, þannig að komið verði á daglegum skipsferðum milli Þorlákshafnar og Vestmannaeyja.

Greinargerð.

Það er augljóst öllum þeim, sem til þekkja í samgöngumálum landsins, að einn er sá kaupstaður, sem liggur utan við þjóðvegakerfi landsins og býr við erfiðari og lakari samgöngur en nokkurt annað byggðarlag með sambærilegan íbúafjölda. Þetta er Vestmannaeyjakaupstaður.

Þótt íslenskt þjóðarþú fái þaðan hina drýgstu tekjustofna, verður ekki sagt, að það ræki skyldur sínar við hann sem vert væri á sviði samgöngumála.

Allir meginflutningar innanlands fara fram með bifreiðum, eins og alkunna er, bæði að því er varðar farþega og vörur. Hið opinbera leggur líka fram ósmáar fjárupphæðir til vega- og brúakerfisins, svo sem vert er. En hitt vill oft gleymast, hverjar skyldur ríkið hefur við þá þegna þjóðfélagsins, sem verða að byggja á annars konar samgöngum en bilflutningum.

Það virðist því einfalt mál, að Vestmannaeyjar hefðu umfram alla kaupstaði landsins átt að fá fullkomna aðstöðu til flugþjónustu, en svo hefur ekki orðið. Flugvöllur var að vísu tekinn í notkun þar fyrir rúmlega 20 árum, en hann er hins vegar enn þá í hægfara byggingu, var upphaflega ein flugbraut, en nú er þar visir að tveim flugbrautum, sem hvorug er fullbyggð.

Flugstöð getur naumast talizt að til sé í Eyjum. Tvær kofabyggingar eru þar að vísu í námunda við flugvöllinn, önnur fyrir farþegaafgreiðslu og stefnuvita. Hinn kofinn er raunar kallaður flugturn. Báðir eru þröngir og ófullnægjandi og gætu auk þess fokið í einhverju illviðrinu.

Á ýmsum flugvöllum landsins hafa hins vegar verið byggðar myndarlegar flugstöðvar, og gegnir furðu, að ekkert slíkt hefur átt sér stað við flugvöllinn í Eyjum. Farþega fjöldinn, sem um hann fer, hefur þó verið 23—26 þúsund menn árlega hin síðustu 5 ár. Eru þó farþegar nokkru fleiri en þetta, þar eð hér eru aðeins taldir

farþegar Flugfélags Íslands. Er það að vísu eini aðilinn, sem hefur með höndum áætlunarflug til Eyja, en nokkuð mun um farþegaflutninga með leiguflugi til Eyja, en það er hér ótalið.

Um nokkurra ára skeið voru flugferðir milli lands og Eyja mun fjölbreyttari en nú, þar eð einungis eru nú áætlunarferðir frá Reykjavík til Eyja. Áður voru vikulegar flugferðir á áætlun um þríhyrninginn: Vestmannaeyjar, Skógasandur, Hella, Vestmannaeyjar. En með því að þessar ferðir munu ekki hafa skilað arði, voru þær þegjandi og hljóðalaust lagðar niður. Sömu sögu um taprekstur má raunar segja um flugferðir milli ýmissa annarra staða og raunar innanlandsflugið allt, að minnsta kosti sum árin. Öllum mundi þó þykja fjarstæða að leggja þær flugleiðir niður eða hætta innanlandsfluginu. Sama máli ætti að gegna um flugsamgöngurnar í Suðurlandskjördæmi, og ætti það því að vera sérstök skylda stjórnarvalda að beita áhrifum sínum til þess, að þessar samgöngur verði þegar í stað teknar upp að nýju.

Skipaútgerð ríkisins hefur nú fengið og er að fá nýjan skipakost til þess að greiða fyrir vöruflutningum með ströndum landsins. Skip hennar, Herjólfur, sem sérstaklega var smíðað til að leysa úr brýnustu þörfum Vestmanneyinga á sínum tíma, ætti því að geta fengið rýmra svið til að þjóna sínu upphaflega hlutverki.

Er þá nærtækast að láta Herjólf taka upp daglegar siglingar: Vestmannaeyjar, Þorlákshöfn, Vestmannaeyjar.

Yrði þá aðalverkefni hans mjólkurflutningar og farþega- og bílaflutningar.

Daglegir farþegaflutningar á þessari leið eru sérstök nauðsyn vegna þess, að dagvissar flugferðir milli Eyja og lands eru ekki fyrirsjáanlegar á næstunni, og er nú jafnaðarlega ófært til flugs um 90 daga á ári.

Herjólfur er að vísu ekki byggður sérstaklega fyrir þá flutninga, sem hér yrði um að ræða. Engu að síður er hann vel hæfur til þeirra, meðan ekki er til annað og sérhæfðara skip.

Af því, sem hér er sagt, má augljóst vera, að mikið mætti bæta samgöngurnar við Vestmannaeyjar með eðlilegri fyrirgreiðslu af ríkisvaldsins hálfu við flugvallargerð og farþegaþjónustu í Eyjum, sem hvergi þyrfti þó að fara fram úr þjónustu við aðra sambærilega staði, — og með skynsamlegu endurskipulagi samgangnanna við Eyjar.