

**Sp.**

## **14. Skýrsla**

utanríkisráðherra um flugstöðvarbyggingu á Keflavíkurlugvelli.

Núverandi flugstöðvarhús á Keflavíkurlugvelli var reist 1948 til bráðabirgða, og var ætlunin að það entist í 20 ár. Byggingin er úr timbri, klædd tjörupappa, og eldhætta í henni mikil. Hún er fyrir löngu komin yfir leyfilega stærð timburhúsa hvað snertir brunavarnir.

Landrými er takmarkað við flugstöðvarbygginguna, en bæði bifreiðastæði og flugvélastæði orðin alltof lítil.

Á þessu ári hefur verið varið yfir 60 milljónum króna til að klæða bygginguna að utan og bæta bifreiðastæði. Næstu ár mun reynast óhjákvæmilegt að verja miklu fé til viðhalds flugstöðvarinnar.

Allt þetta og margt fleira veldur því, að gamla flugstöðin er ófullnægjandi og jafnvel hættuleg. Þar að auki er hún staðsett á miðju athafnasvæði varnarlíðsins, og er brýn nauðsyn að skilja að farþegaumferð og varnarmannvirki.

### **Forsaga málsins.**

Þegar á síðasta áratug var ljóst, að ekki yrði lengi komist hjá að reisa nýja flugstöðvarbyggingu. Hinn 31. mars 1970 skipaði þáverandi utanríkisráðherra fimm manna nefnd til að vinna að málinu. Voru það þeir Páll Ásgeir Tryggvason, Ásgeir Einarsson, Gísli Blöndal, Hörður Bjarnason og Pétur Guðmundsson.

Nefndin leitaði fyrst tæknilegrar aðstoðar hjá B. M. Hellman, flugvallafraeðingi frá Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO), en hann var áður kunnugur íslenskum flugmálum. Gerði hann tillögur um staðsetningu nýrrar stöðvar eftir samráð við íslensk skipulagsyfirvöld. Benti hann á svæði norðan við aðalbraut vallarins, sem er austur-vesturbrautin. Liggur sá staður vel við flugvellingum og einnig við næstu byggð. Landrými er þar til vaxtar í áratugi og einnig hægt að koma fyrir tollfrjálsu iðnaðarsvæði í næsta nágrenni. Vegalengd frá Reykjavík að flugstöð mundi þó lengjast um 3 km.

Allir þeir aðilar, sem síðan hafa fjallað um flugstöðvarmálið, hafa verið samþykkir þessu staðarvali.

Þessu næst ákvað nefndin að leita til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um aðstoð við sérfræðilega undirbúningsvinnu, og til Þróunarstofnunar Sameinuðu þjóðanna (UNDP) um að greiða kostnaðinn af verkinu, og fékkst hvorttveggja.

ICAO bauð undirbúningsverkið út meðal 23 fyrirtækja í 4 löndum og varð Aeroport de Paris, franskt ríkisfyrirtæki, fyrir valinu. Var gerður samningur við það 27. maí 1971. Þá réði byggingarnefndin M. Graae-Hansen, yfirarkitekt hjá flugvallarstjórn á Kastrup, til aðstoðar við mat á niðurstöðum Aeroport de Paris og val á kostum. Í apríl 1971 var haft samband við þau flugfélög, sem notuðu Keflavíkurlugvöll, og óskað samvinnu við þau.

Verki sínu lauk Aeroport de Paris sumarið 1972. Var talið, að 100 hektara svæði þyrfti fyrir flugstöð og önnur nálæg mannvirki fyrir þarfir allt fram til 1990. Spáð var, að heildarumferð um Keflavíkurlugvöll árið 1980 yrði 1 796 000 farþegar, og 1990 5 256 000 (en hún var 556 000 árið 1978). Gerðar voru tvær heildartillögur um gerð flugstöðvar, sem áætlað var að kosta mundi um 1.5 milljarð króna á þáverandi verðgildi. Undirbúnings- og byggingartími var áætlaður 5 ár.

Næst var leitað til Vilhelm Lauritzens Tegnastue A/S, sem talin var hafa hvað mesta reynslu og þekkingu á byggingu flugvallarmannvirkja á Norðurlöndum. Skilaði hún haustið 1974 „miklu verki og ítarlegu, mjög vel unnu svo sem vænta mátti“, að sögn embættis húsameistara ríkisins. Var því embætti í júnímánuði 1975 falið að láta utanríkisráðuneytinu í té umsögn um helstu atriði í áætluninni um væntanlega flugstöð. Kvaddi húsameistari sér til aðstoðar ýmsa sérfróða aðila hér á landi.

Í ágúst 1975 skilaði húsameistari ítarlegri skýrslu með tillögum um skipan framkvæmda, svo að stöðin yrði tilbúin vorið 1979.

Þegar hér var komið málum var ljóst, að hin upphaflega áætlun Aeroport de Paris um farþega fjölda var alltof há, sérstaklega hvað transitfarþega snertir. Þar eð stærð stöðvarinnar og starfsmannafjöldi fóru eftir þessum tölum, gerðu teikningar allar ráð fyrir of stórri og dýrri stöð. Lagði húsameistari fram margar tillögur um breytingar á einstökum atriðum og heildarmynd mannvirkisins.

Samkvæmt áætlun gerðri í júní 1977 hefði stöðin og umhverfi hennar kostað 62 milljónir dollara — eða um 18 milljarða ísl. kr. án tolla eða söluskatts.

### Fjáröflun.

Skömmu eftir stjórnarskiptin síðsumars 1974 hófust í Washington viðræður um endurskoðun varnarsamningsins. Beindist þá athygli að skilnaði hernaðarumsvifa frá almennri starfsemi á Keflavíkurlugvelli. Var ljóst frá upphafi, að alger forsenda slíks aðskilnaðar væri bygging flugstöðvar á nýjum stað.

Í samkomulaginu við Bandaríkin frá 1974 segir í fylgiskjali:

„C. Ríkisstjórn Bandaríkjanna mun leitast við að finna leið til þess að vinna að því í samvinnu við íslensku ríkisstjórnina að skilja að svæði þau, þar sem rekstur farþegaflugs og starfsemi varnarliðsins fer fram. Ríkisstjórn Bandaríkjanna mun taka þátt í byggingu nýrrar farþegaflugstöðvar eftir því sem fjárveitingar heimila og varnarliðsrekstur krefst. Í þessu sambandi var rætt um að Bandaríkin kosti lagningu aðkeyrslubrauta fyrir flugvélar, byggingu flugvélastæða, lagningu vega, þar með talinn nýr bílvegur, svo og endurnýjun á kerfi því, sem flytur eldsneyti að flugvélum.“

Var kostnaður við allt utan dyra áætlaður 25 milljónir dollara.

Í þessum viðræðum var ekki rætt um þátttöku Bandaríkjamanna í byggingu hússins. Fljótlega eftir þetta var tekið að huga að innlendra fjármögnun flugstöðvarinnar, og komu þá erfiðleikar í ljós. Hér var um stórfé að ræða, og aðrar þarfir þjóðfélagsins taldar brýnni.

Ríkisstjórnin samþykkti að fela utanríkisráðherra að leita eftir því, að Bandaríkjamenn greiddu að mestu kostnað vegna aðskilnaðarins. Var þess farið á leit við bandaríska sendiherrann í Reykjavík, að hann athugaði, hvort til greina kæmi þátttaka Bandaríkjanna í byggingunni sjálfri. Sendiherra Íslands í Washington fylgdi þessu erindi eftir. Árið 1977 var enn leitað hófanna um þetta mál við ýmsa bandaríska valdamenn við mörg tækifæri, en í júní það ár barst neikvætt svar, og var talið, að bandaríska þingið mundi ekki geta samþykkt slíka aðstoð.

Haustið 1977 fór utanríkisráðherra til Washington og ræddi m. a. um þetta mál við ýmsa ráðamenn. Þá kom upp sú hugmynd, að öðru máli skipti um flugstöðvarbygginguna, ef hún gegndi jafnframt því hlutverki að vera til taks sem sjúkrahús og í almannavarnaskyni ef til þyrfti að taka á Keflavíkurlugvelli.

Þessa hugmynd bar utanríkisráðherra undir þáverandi ríkisstjórn og var á hana fallist. Var nú enn fjallað um málið og í byrjun maí tilkynnti sendiherra Bandaríkjanna í Reykjavík ráðherra, að Bandaríkin væru reiðubúin að taka þátt í fjármögnun flugstöðvarinnar á fyrrgreindum forsendum. Var ríkisstjórninni skýrt

frá þessari niðurstöðu. Var þeim Páli Ásgeiri Tryggvasyni, Gísla Blöndal og Péttri Guðmundssyni falið að vinna að framgangi málsins í samvinnu við utanríkis- og fjármálaráðuneytið.

Þannig stóðu mál, er núverandi ríkisstjórn kom til valda. Fyrrverandi stjórn hafði ákveðið að ráðast í byggingu flugstöðvarinnar á þeim grundvelli, sem hér hefur verið lýst.

#### Síðasta ár.

Pörfin fyrir nýja flugstöð hefur magnast, og er óverjandi að láta málið kyrrt liggja. Utanríkisráðherra ákvað því að gera skyldi nýja hönnun á minni byggingu og viðráðanlegri hvað kostnað snerti, þó svo, að auka mætti við hana síðar.

Breytingar voru gerðar á byggingarnefnd. Hana skipa nú Helgi Ágústsson, Garðar Halldórsson, Ásgeir Einarsson, Jón E. Bóðvarsson og Pétur Guðmundsson.

Nefndin ákvað að fela dönsku fyrirtæki, sem áður hafði unnið að útreikningum varðandi stöðina, að gera nýja stærðaráætlun byggða á raunverulegum farþegatölum síðustu ára en ekki spám.

Fyrir stjórnarskiptin óskaði Bandaríkjastjórn þess, að tekið yrði á móti nefnd sérfræðinga, er myndi ræða við íslenska aðila um þau gögn, sem fyrir hendi væru í málinu, og að látnar yrðu í té ýmiss konar upplýsingar, sem nauðsynlegar væru, ef Bandaríkjamenn tækju þátt í kostnaði við flugstöðvarbygginguna. Kom nefndin til landsins í október.

Tilgangur tæknisérfræðinga Bandaríkjamanna var að vinna tillögur til að afla heimildar á fjárlögum þeirra fyrir fjárhagsárið 1981, sem byrjar 1. október 1980.

Vann byggingarnefndin að málinu og voru haldnir fundir með sérfræðingum Bandaríkjamanna í þessu skyni í Reykjavík og Norfolk.

Ákveðið hefur verið að minnka bygginguna frá hinni dönsku teikningu um 30%, en halda stækkunarmöguleikum. Var bandaríska fyrirtækið Shriver and Holland Associates ráðið til að gera nýja forhönnun á þeim forsendum. Hefur það unnið með byggingarnefnd undanfarna mánuði að endurskoðun áætlananna um rýmisþörf og skipulag stöðvarinnar, svo og umferðarspá. Þá hafa áætlanir um aðveitukerfi stöðvarinnar verið endurskoðaðar, og hefur Almenna verkfræðistofan unnið það verk.

Í maímánuði lagði Shriver and Holland Associates fram tillögur um þrjár mismunandi flugstöðvargerðir byggðar á ofangreindum forsendum. Urðu byggingarnefnd og fulltrúar Flugleiða sammála um að mæla með tillögu, sem nefnd var C.

Staða flugstöðvarmálsins er nú þessi:

- 1) Hinir bandarísku aðilar hafa í samstarfi við byggingarnefnd lokið sem næst 30% af hönnun stöðvarinnar. Íslenskir húsameistarar taka nú við verkinu og fullhanna það ásamt hinum bandarísku.
- 2) Hönnun er unnt að ljúka í árslok 1980. Framkvæmdir gætu hafist 1981 og verið lokið í árslok 1983.
- 3) Bandaríkin greiða flugbrautir og flughlað að fullu. Kostnaður við bygginguna og annað viðkomandi henni er áætlaður 16.5 milljarðar króna. Af því munu Bandaríkin reiðubúin að greiða 6—7 milljarða króna.