

**Nd.**

**648. Nefndarálit**

[140. mál]

um frv. til l. um lántöku o. fl. vegna byggingar flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli.

Frá minni hl. fjárhags- og viðskiptanefndar.

Minni hl. nefndarinnar er andvígur ákvæðum frumvarpsins og leggur til að það verði fellt.

Ríkisstjórnin hefur marglýst yfir neyðarástandi í fjármálum þjóðarinnar. Ráðherrar hafa nefnt ýmsar leiðir til lausnar vandanum. Þá greinir hins vegar á í öllum meginatriðum um aðgerðir — að sparnaðarleiðinni einni undanskilinni.

Þrátt fyrir samstöðuna um sparnað er það staðföst ætlan ríkisstjórnar að halda til streitu tugmilljóna framkvæmdum við flugstöð. Á sama tíma er boðaður og framkvæmdur margs konar niðurskurður, bæði á framkvæmdum s. s. byggingum barnaheimila og þjónustu og í mennta- og heilbrigðiskerfi.

Áformuð flugstöð er allt of dýr og í engu samræmi við lífskjör þjóðarinnar sem reisir hana. Hún verður óhagkvæm, enda hönnuð með hliðsjón af „gróðurhúsinu, tákni orkulinda landsins“, svo vitnað sé til byggingarlýsingar húsameistara ríkisins.

Í núverandi flugstöð er slæm aðstaða, bæði fyrir starfsfólk og farþega. Þar er þörf úrbóta. En það verður að gera þær kröfur að ný flugstöð verði ódýr og hagkvæm. Síst af öllu ætti hún að bera þau merki sóunar sem áformin bera vitni um. Jafnvel gróðurhús geta komið mönnum á kaldan klaka.

Guðrún Agnarsdóttir, þingmaður Samtaka um kvennalista, er samþykkt þessu nefndaráliti.

Alþingi, 12. apríl 1984.

Guðmundur Einarsson,  
fundaskr., frsm.

Svavar Gestsson.

**Fylgiskjal I.**

**Úr byggingarlýsingu flugstöðvar í Keflavík.  
(útg. húsameistari ríkisins, mars 1981.)**

**2.11 *Þróun forms og útlits***

Verður nú vikið að nokkrum atriðum sem afgerandi eru í tillöggunni að svipmóti byggingarinnar:

- a) Leitast er við að endurspeglar í ytri formum þau megineinkenni innra fyrirkomulags sem mótast af flæði flugstöðvarinnar, þ. e. miðskip með hliðarskipum til vesturs og austurs.
- b) Leitast er við að undirstrika íslensk sérkenni í svipmóti flugstöðvarinnar, þ. e. gera flugstöðina að íslensku afbrigði af alþjóðlegri flugstöð. Það stef, sem orðið hefur fyrir valinu sem íslenskt áhersluatriði, er gróðurhúsið, tákn orkulinda landsins.

- c) Leitast er við að taka tillit til hérlendrar byggingarreynslu, en í þessu atriði hefur tillaga um hallandi þak afgerandi áhrif á útlit byggingarinnar.
- d) Leitast er við að veita byggingunni að nokkru svip alþjóðaflugstöðvar, t. d. með því að leggja áherslu á svif-form. Er það m. a. gert með sterkum láréttum skífum og hallandi glerflötum.

Eins og teikningar og myndir af líkani bera með sér er byggingin útlitslega skipt í miðju af skálabyggingu, hinu svonefnda „gróðurhúsi“. Skálinn hefur til beggja enda glerflöt með 45° halla, þ. e. til norðurs og suðurs. Mænir þess þakflatar endar í ofanljós-þakglugga, burstum, með austur-vestur stefnu. Þakflötur „skálans“ milli þessara ofanljós-þakglugga verður klæddur bæði að innan sem utan með báru-stáli. Að innan mun skálinn hafa að nokkru yfirbragð gróðurhúss. Í þessum skála er transit-svæðið á 2. hæð, en undir því á 1. hæð farangursskálinn. Undir glerþaki í norðurenda skálans á 1. hæð er kaffistofa „gesta“ með sjóntengslum við transit-svæði annarrar hæðar. Út úr suðurenda skálans gengur landgangurinn til flugvéla. Innan skálans, á efri hæðinni (transit-svæðinu), eru því skýrar stefnur til flugs eða lands, þ. e. til suðurs eða norðurs. Er því auðvelt fyrir flugfarþega að átta sig á stefnum því að til suðurs blasa við stél flugvéla séð út um suðurglugga skálans, og séð út um norðurgluggann má að kvöldlagi sjá til austurs ljós þéttbýlissvæðanna við Faxaflóa. Innan þessa skála getur fjölbreytt starfsemi miðsvæðisins, svo sem verslun og veitingasala, þróast með opnu og fjölbreyttu fyrirkomulagi án þess að farþegar tapi áttum í vöfundarhúsi misbreiðra ganga.

Til austurs og vesturs, samsíða skálanum (miðskipinu), liggja hliðarskipin. Að vestan er afgreiðsla „brottfarar-farþega“ á 1. hæð og skrifstofur á 2. hæð. Að austan er afgreiðsla „komu-farþega“ á 1. hæð og með eldhús og mótuneyti á 2. hæð. Gert er ráð fyrir að reisulegt þak verði á hliðarskipunum og hafa þakfletir meginhalla frá skálanum til vesturs annars vegar og austurs hins vegar. Brattari halli er á endum til suðurs og norðurs. Auk þess að henta vel hérlendum aðstæðum, þá eykur þetta þakform einnig á reisn byggingarinnar og er því vel við hæfi frá útlitslegu sjónarmiði.

Auk þaksins einkennast hliðarskipin einkum af láréttum línunum, brjóstvörnum úr forsteyptum einingum sem skilja 1. hæð frá 2. hæð og 2. hæð frá þaki. Þessi láréttu bönd, sem skiptast lóðrétt í einingar eftir mátkerfi byggingarinnar, ná út fyrir hina eiginlegu húslínu. Einkum er það efri brjóstvörnin, eins konar þakhattur, sem myndar barð undir hinum eiginlega þakfleti.

#### 4. Kostnaðaráætlun

Gerð hefur verið kostnaðaráætlun sem byggist á fullnaðarhönnun útboðsgagna. — Grunnverð í kostnaðaráætluninni miðast við verkframkvæmd í Keflavík og byggingarkostnað 1. janúar 1981. — Vinnuliðir eru reiknaðir skv. hérlendum gjaldskránnema verkstjórn í einstaka sérhæfðum vinnuliðum. Er þá miðað við innflutta bandaríska sérfræðiþekkingu. — Efnisliðir eru reiknaðir á hérlendu verði, að frádregnum söluskatti og tollum, í þeim tilfellum að byggingarefnið sé innlent að uppruna. Að því er varðar erlent (innflutt) byggingarefni er tekið mið af bandarísku efni, að viðbættum flutningskostnaði til Keflavíkur. Tollar og söluskattur eru eftir sem áður undanskildir. Aðeins raflagnaefni er miðað við verð á evrópsku efni, sömuleiðis án tolla og söluskatts.

Kostnaðaráætlun er gerð á US\$ og var bætt 5,5% ofan á kostnað 1. janúar 1981 til þess að mæta kostnaði við yfirumsjón og eftirlit með framkvæmdum og 5,0% ofan á heildarkostnað fyrir ýmsum ófyrirséðum kostnaði.

Til glöggvunar er kostnaðaráætlun reiknuð út í ísl. kr. á meðaltalsgengi kaupa og sölu US\$ 1. janúar 1981:

### Skipting byggingarkostnaðar 1. janúar 1981:

	Heildarkostnaður, sbr. útboðsgögn frá 27. febr. 1981. US\$	Breytt skv. gengi 1. jan. 1981. ísl. kr.
1. Flugstöðvarbygging (fullbúið hús án búnaðar) .....	31 354 935	195 623 439
2. Landgangur (fullbúinn án búnaðar) .....	2 164 305	13 503 099
3. Sorphreinsunarskáli .....	384 199	2 397 018
4. Svæðislagnir (án heimtaugar, rafmagns og hitaveitu) ...	3 250 512	20 279 944
5. Frágangur svæðis (fullbúið fyrsta byggingarstig) .....	2 918 526	18 208 684
Heildarupphæð útboðs: .....	40 072 477	250 012 185
6. Laus búnaður og tæki .....	1 667 601	10 404 163
7. Heimtaugargjöld (rafmagns og hitaveitu) .....	2 000 000	12 478 000
Heildarkostnaður fyrsta byggingarstigs: .....	43 740 078	272 894 348

### Fylgiskjal II.

#### Greinargerð um flugstöð frá þingflokki Bandalags jafnaðarmanna. (Febr. 1984.)

Hér á eftir fylgja sundurliðun og samanburður á tölulegum upplýsingum um stærðir húsnæðis og áætlaðan byggingarkostnað fyrirhugaðrar flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli samkvæmt upplýsingum fengnum á tímabilinu frá maí 1983 til febrúar 1984.

#### Sundurliðun stærða húsrýmis.

Núverandi flugstöð .....	7 000 m <sup>2</sup>	24 500 m <sup>3</sup>
Tvöföld stærð núv. flugstöðvar .....	14 000 m <sup>2</sup>	49 000 m <sup>3</sup>
Ný flugstöð 1. hæð .....	5 963 m <sup>2</sup>	26 833 m <sup>3</sup>
2. hæð .....	6 321 m <sup>2</sup>	28 444 m <sup>3</sup>
landgangur .....	1 319 m <sup>2</sup>	8 234 m <sup>3</sup>
flugstöðvarrými .....	13 603 m <sup>2</sup>	63 511 m <sup>3</sup>
nýtanlegt þakrými .....	2 450 m <sup>2</sup>	38 987 m <sup>3</sup>
leiðslu-kjallari .....	16 053 m <sup>2</sup>	102 498 m <sup>3</sup>
leiðslu-kjallari .....	5 963 m <sup>2</sup>	11 926 m <sup>3</sup>
Samtals .....	22 016 m <sup>2</sup>	114 424 m <sup>3</sup>

#### Samanburður stærða húsrýmis.

Núverandi flugstöð .....	7 000 m <sup>2</sup> —100%	24 500 m <sup>3</sup> —100%
Ný flugstöð, 1., 2. hæð., landg. ....	13 603 m <sup>2</sup> —194%	63 511 m <sup>3</sup> —259%
Ný flugstöð án kjallara .....	16 053 m <sup>2</sup> —229%	102 498 m <sup>3</sup> —418%
Ný flugstöð með kjallara .....	22 016 m <sup>2</sup> —314%	114 424 m <sup>3</sup> —467%
Notað rými í nýrri flugstöð .....		63 511 m <sup>3</sup> —55,50%
Ónotað þakrými í nýrri flugstöð .....		38 987 m <sup>3</sup> —34,07%
Ónotað kjallararými í nýrri flugstöð .....		11 926 m <sup>3</sup> —10,43%
Samtals rými í nýrri flugstöð .....		114 424 m <sup>3</sup> — 100%

### Samanburður á byggingarkostnaði.

Byggingarkostnaður húsnæðis nýrrar flugstöðvar er áætlaður vera US\$ 40 000 000 eða ísl. kr. 1 178 000 000 (gengiskráning 6. febr. 1984, 1 US\$ = 29,45 ísl. kr.) sem er  $\text{kr/m}^3 = 1\,178\,000\,000/114\,424 = 10\,295 \text{ kr/m}^3$ .

Áætlaður byggingarkostnaður nýrrar flugstöðvar, sem er  $10\,295 \text{ kr/m}^3$ , er notaður til samanburðar á kostnaði við að byggja nýja flugstöð að stærð samsvarandi eftirfarandi hússtærð (til upplýsingar má geta þess að  $\text{m}^3$  í vísitöluhúsi Rannsóknastofnunar byggingaridnaðarins er áætlaður kosta kr. 5 259):

Ný flugstöð í heild  $114\,424 \text{ m}^3 \times 10\,295 \text{ kr/m}^3 = 1\,178\,000\,000 \text{ kr} \text{ — } 100,0\%$

Ný flugstöð,

1., 2.hæð og landg.  $63\,511 \text{ m}^3 \times 10\,295 \text{ kr/m}^3 = 653\,848\,285 \text{ kr} \text{ — } 55,5\%$

Núverandi flugstöð  $24\,500 \text{ m}^3 \times 10\,295 \text{ kr/m}^3 = 252\,228\,480 \text{ kr} \text{ — } 21,4\%$

Af þessum tölum er sýnilegt að skoða þarf nánar hvernig byggingarkostnaður hinnar nýju flugstöðvar er til kominn og hvernig mætti lækka hann.

### Niðurstöður á samanburði tölulegra upplýsinga um stærðir húsnæðis og byggingarkostnaðar.

Stærð gólfflatar núverandi flugstöðvar er  $7\,000 \text{ m}^2$  og er þessi stærð nær tvöfölduð í nýrri flugstöð þar sem gólfblötur fyrir flugstöðvarrekstur er  $13\,603 \text{ m}^2$ .

Þegar bornar eru saman stærðir núverandi flugstöðvar og fyrirhugaðrar nýrrar flugstöðvar kemur í ljós að stækkun gólfflatar nýrrar flugstöðvar er tvöföld um leið og stækkun rúmmálsins er 4,6-föld.

Í fljótu bragði virðist mega draga þá ályktun að unnt sé að byggja nýja flugstöð með nauðsynlegu gólfflatarrými sem er rúmlega tvöfalt stærra en í núverandi flugstöð fyrir 63/100 þeirrar upphæðar sem áætlað er að ný flugstöð samkvæmt núverandi hönnun kosti. Til þess að svo megi verða þarf að gera þær breytingar á hönnun hússins að gróðurskálinn, sem er um 34% af heildarstærð hússins, eða  $38\,000 \text{ m}^3$  og kostar  $38\,000 \text{ m}^3 \times 10\,295 \text{ kr/m}^3 = 391\,210\,000 \text{ kr.}$ , er tekinn „ofan af“ húsinu og settur til hliðar við það og byggður síðar ef hann er talinn nauðsynlegur rekstri flugstöðvarinnar.

Nauðsynlegum búnaði loftræstikerfis flugstöðvarinnar og annarri starfsemi sem er fyrirhuguð í nýtanlegu  $2\,450 \text{ m}^2$  stóru þakrými hennar má koma fyrir í húsnæði sem er  $2\,450 \text{ m}^2 \times 3,5 \text{ m} = 8\,575 \text{ m}^3$  og kostar  $8\,575 \text{ m}^3 \times 10\,295 \text{ kr/m}^3 = 88\,279\,625$ .

Þessi breyting á færslu gróðurskálans þýðir lauslega áætlaða  $302\,930\,375 \text{ kr.}$  lækkun byggingarkostnaðar ( $391\,210\,000 \text{ — } 88\,279\,625 \text{ kr.} = 302\,930\,375 \text{ kr.}$ ).

Nýtanlegur gólfblötur flugstöðvarinnar eftir ofangreinda breytingu er  $13\,603 \text{ m}^2 + 2\,450 \text{ m}^2 = 16\,053 \text{ m}^2$  og kostar samkvæmt framangreindu um  $875\,069\,625 \text{ kr.}$  eða  $29\,713\,739 \text{ US\$}$ . Gróðurskálinn „til hliðar“ við flugstöðvarbygginguna kostar eftir sem áður  $302\,930\,000 \text{ kr.}$  Áður en bygging hans verður hafin verður án efa komið í ljós að fyrir andvirði byggingarkostnaðar gróðurskálans er hægt að stækka flugstöðina um  $6\,500 \text{ m}^2$  ( $6\,500 \text{ m}^2 \times 4,5 = 29\,250 \text{ m}^3 \times 10\,295 \text{ kr/m}^3 = 301\,128\,750 \text{ kr.}$ ) í nýtanlegum gólfleti fyrir flugstöðvarrekstur með  $4,5 \text{ m}$  lofthæð.

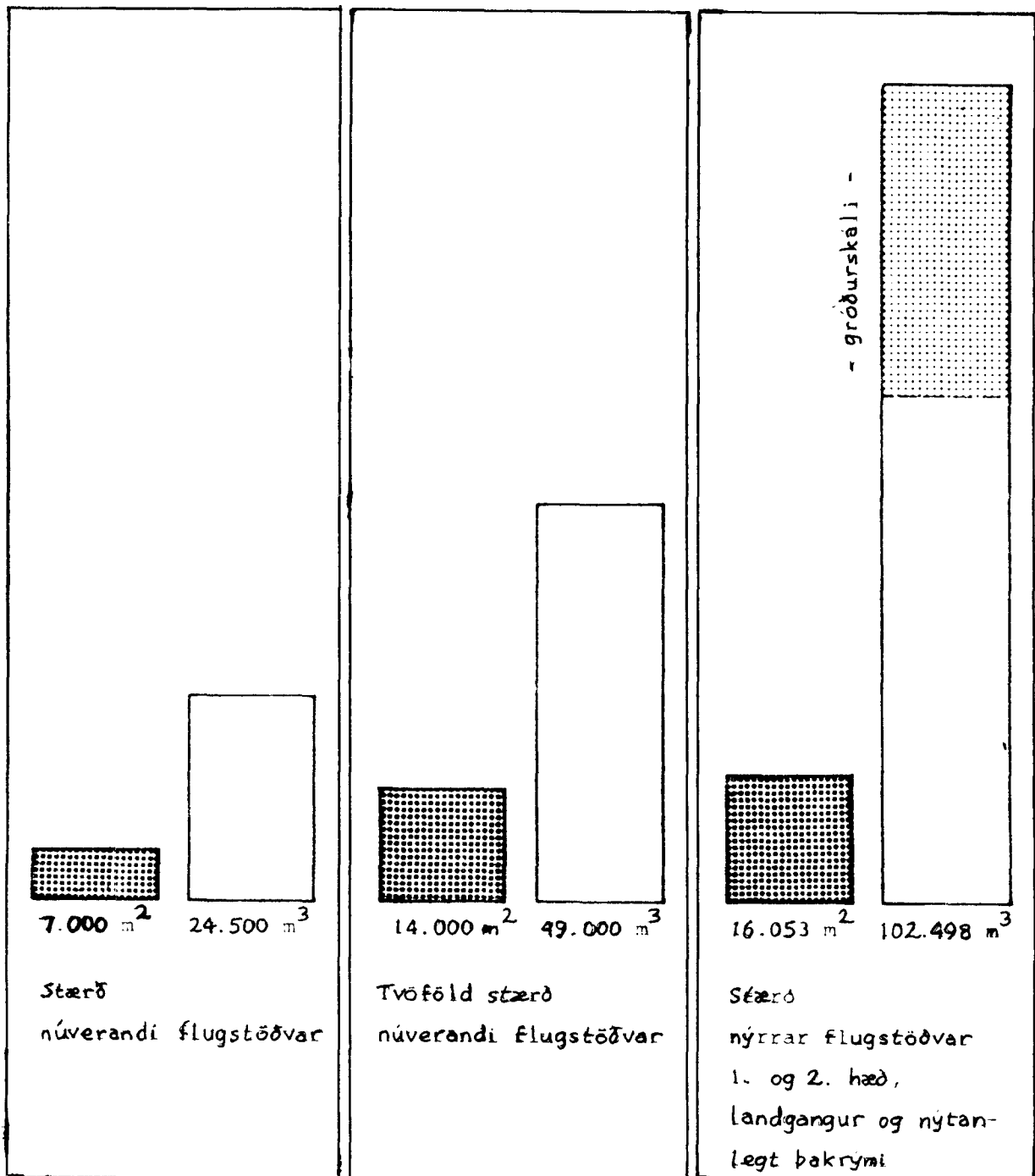
Í ofangreindum kostnaðartölum er ekki reiknað með gerð leiðslukjallara undir flugstöðvarbyggingunni þar sem ekki er ljóst hver er forsenda hans.

Í byggingarlýsingu embættis húsameistara ríkisins er talað um að tekin verði afstaða til þess síðar hve mikinn hluta kjallarans megi taka til nýtingar þar sem lofthæð kjallarans verði mismunandi eftir hæðarlegu klappar undir húsinu.

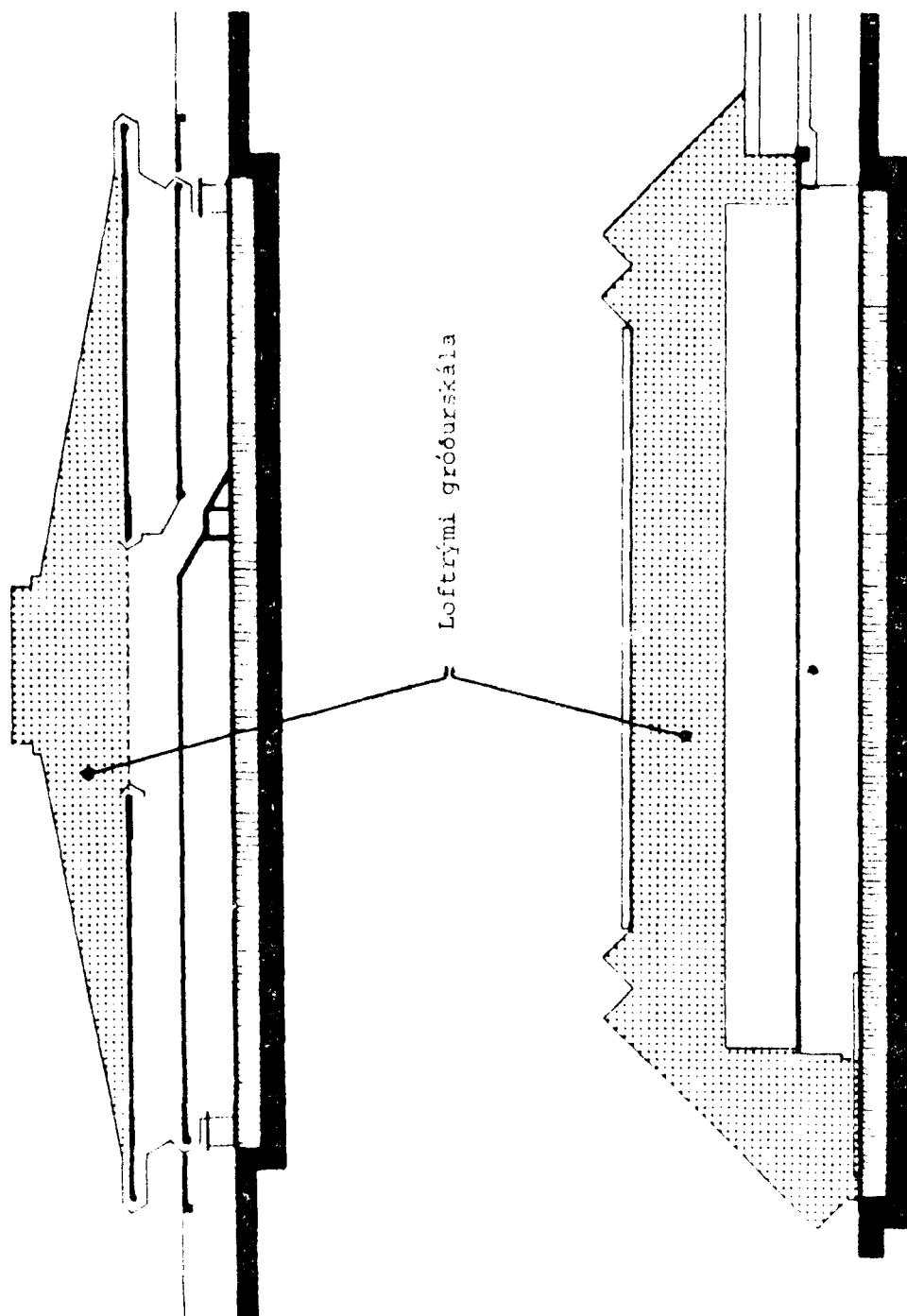
Án efa má finna hagkvæmari lausn á húsnæði til notkunar fyrir baksvæði vörugeymslu, geymslur, sorp o. s. frv. en í kjallararými undir flugstöðinni þar sem augljóst er að ekki þarf nema brot af þessu rými undir þá starfsemi. Með því að sleppa kjallara þessum ykist sparnaður um ca.  $100\,000\,000 \text{ kr.}$  og væri þá alls orðinn um  $400\,000\,000 \text{ kr.}$

Hér eru nefnd aðeins tvö atriði sem lækka myndu byggingarkostnað nýrrar flugstöðvar um 34%, en nánari skoðun hæfra sérfræðinga myndi eflaust gera betur.

Myndræn sundurliðun tölulegra upplýsinga um stærðir húsnæðis flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli.



Sneiðingamyndir húsnæðis fyrirhugaðrar nýrrar flugstöðvar þar sem loftrými gróður-  
skálans er sérstaklega táknað.



### Fylgiskjal III.

Utanríkisráðuneytið  
Varnarmáladeild  
Byggingarnefnd flugstöðvar  
á Keflavíkflugvelli  
13. febrúar 1984.

#### BYGGINGARKOSTNAÐUR FLUGSTÖÐVAR Á KEFLAVÍKURFLUGVELLI.

##### Áætlaður kostnaður miðað við verðlag 1. ágúst 1983:

Flugstöðvarbygging ásamt landgangi .....	\$ 22,8 millj.
Frágangur lóðar .....	\$ 2,1 millj.
Hönnun og umsjón .....	\$ 1,4 millj.
Ófyrirséður kostnaður 5% .....	\$ 1,3 millj.
Byggingarkostnaður alls	\$ 27,6 millj.

Vatns- og skolpveita .....	\$ 1,8 millj.
Hitaveitu- og rafmagnsheimtaug .....	\$ 2,2 millj.
Ýmis búnaður, þ. m. t. landgöngubrýr .....	\$ 1,9 millj.
Heildarkostnaður	\$ 33,5 millj.

##### Verðhækkningar á byggingartíma

1. ág. 1983—1. apríl 1987 .....	\$ 8,5 millj.
Samtals	\$ 42,0 millj.

##### Stærðir:

Flatarmál 1. og 2. hæðar .....	12 284 m <sup>2</sup>
Flatarmál þakrýmis (h 2m) .....	2 450 m <sup>2</sup>
Flatarmál landgangs 1. og 2. hæðar .....	1 685 m <sup>2</sup>
Flatarmál kjallara (innréttað) .....	760 m <sup>2</sup>
Heildarflatarmál	17 179 m <sup>2</sup>

Rúmmál flugstöðvarbyggingar .....	94 264 m <sup>3</sup>
Rúmmál landgangs .....	8 234 m <sup>3</sup>
Rúmmál kjallara (innréttað) .....	2 052 m <sup>3</sup>
Heildarrúmmál	104 550 m <sup>3</sup>

##### Kostnaðarsamanburður:

Samanburðurinn er miðaður við kostnað í upphafi byggingartímans en venja er að gefa upp byggingarkostnað með þeim hætti héraðs. Byggingarkostnaður alls \$ 27,6 millj. samsvarar 792,9 millj. kr. miðað við gengi dollars 14. desember 1983 (28,73).

$$\frac{792\,900\,000 \text{ kr.}}{17\,179 \text{ m}^2} = 46\,155 \text{ kr/m}^2$$

$$\frac{792\,900\,000 \text{ kr.}}{104\,550 \text{ m}^3} = 7\,584 \text{ kr/m}^3$$

Samkvæmt upplýsingum embættis húsameistara ríkisins var sambærilegur byggingarkostnaður í Reykjavík (byggingarvísitala 155 okt./des. 1983):

	kr/m <sup>2</sup>	kr/m <sup>3</sup>
Fjölbýlishús eða skóli .....	13 000	4 400
Einbýlishús .....	20 200	6 600
Sjúkrahús (K-bygg. Landspítala) .....	41 700	8 200
Viðmiðunarkostnaður Arkitektafélags Íslands fyrir sambærilegar byggingar .....		7 545

#### Athugasemdir:

- Til byggingarkostnaðar flugstöðvar er hér talinn kostnaður við:
  - fullnaðarfrágang flugstöðvarinnar sjálfur ásamt landgangi
  - frágang lóðar, bílastæða og hringveggar umhverfis flugstöðina
  - hönnun og umsjón með framkvæmdum (5,5%)
  - ýmislegt ófyrirséð 5%
- Til byggingarkostnaðar er ekki talinn kostnaður við:
  - skólaveitu 5 km
  - vatnsveitu 3 km
  - hitaveitu 3—4 km
  - háspennulínur 1,5—2 km

enda munu þessar veitur jafnframt þjóna öllu flugstöðvarsvæðinu, flugskýlum, olíustöð og annarri þjónustustarfsemi við flugið. Kostnaður við veiturnar er háður staðsetningu flugstöðvarinnar fyrst og fremst en ekki stærð eða fyrirkomulagi byggingarinnar.

Ýmis búnaður þ. m. t. landgöngubrýr er heldur ekki talinn til byggingarkostnaðar.

- Lofthæð er mikil í biðsal flugstöðvarinnar en viðmiðun er þar við alþjóðlegar venjur í þessum efnum. Þetta ber að hafa í huga í samanburði.
- Mjög fullkominn búnaður er í flugstöðinni og má þar nefna loftræstikerfi, fjarskiptakerfi og öryggisbúnað.
- Áætlaður byggingarkostnaður er miðaður við upphaf byggingartímans. Byggingarkostnaður er síðan framreiknaður með áætluðum verðhækkunum á byggingartíma til ársins 1987 vegna hlutdeildar Bandaríkjamanna í heildarkostnaði.

#### Samanburður á svæðum í núverandi og nýrri flugstöð

Svæði	Núv. flugstöð m <sup>2</sup>	Ný flugstöð m <sup>2</sup>	Aukning %	
1. Starfsmannaaðstaða .....	157	751	594	378
2. Eldhús, veitingabúðir* .....	520	1 752	1 232	237
3. Biðsalur .....	844	1 990	1 146	136
4. Skáli. brottför .....	571	936	365	64
5. Skáli. koma, tollskoðun .....	1 261	1 874	613	49
6. Farangursskáli .....	596	1 353	757	127
7. Banki, póstur og sími, skrifst., Fríhöfn, Ísl. markaður, Útlendingaeftirlit	2 892	3 270	378	13
8. Tæknibún., verkstæði .....	191	358	167	87
	7 032	12 284	5 252	75

\* Þ. m. t. flugeldhús og tvær veitingabúðir.



#### Fylgiskjal IV.

Útanríkisráðuneytið  
varnarmáladeild

19. mars 1984.

#### **Upplýsingar um flugstöðvarbyggingar erlendis.**

Á fundi byggingarnefndar flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli miðvikudaginn 14. mars 1984 með hv. fjárhags- og viðskiptanefnd Nd. Alþingis var óskað eftir upplýsingum um flugstöðvarbyggingar í nágrannalöndunum, t. d. London.

Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum er verið að byggja nýja flugstöð (Terminal 4) á Heathrow-flugvelli í London til viðbótar þeim þremur sem þar eru fyrir. Heathrow-flugvöllur er einn þriggja aðalflugvalla við London. Reiknað er með að flugstöðvarbyggingin verði tekin í notkun á næsta ári. Kostnaður er áætlaður 300 milljónir dollara. Áætlaður farþegafjöldi um bygginguna er 8 milljónir farþega á ári. (Heimild: Financial Times 12. október 1983).

Hinn 1. október 1983 var lokið við nýja innanlandsflugstöð við Arlanda fyrir utan Stokkhólm. Byggingin er 19 600 m<sup>2</sup> og kostaði samtals 40 milljónir dollara. (Heimild: Arlanda Innrikes Systemhandlingar 1982-04-15 Projektpresentasjon). Innanlandsflugstöðvar eru mun einfaldari í sniðum og ódýrari en millilandaflugstöðvar. Innanlandsflugstöðin á Arlanda er við hliðina á millilandaflugstöðvarbyggingunni. Á byggingarsvæðinu voru því fyrir hendi margvísleg vega- og veitukerfi.

#### **Fyrirspurnir Guðmundar Einarssonar alþm.**

1. Skýring á lækkun áætlaðs kostnaðar flugstöðvarbyggingar og landgangs frá 1981 til 1983 (\$2,6 millj.): 1981 var alfarið reiknað með að innflutt efni komi frá Ameríku.

1983 er reiknað með að:

- a) steypustyrktarstál verði keypt frá Evrópu,
- b) álguggar verði keyptir af íslenskum framleiðanda,
- c) gler verði keypt af íslenskum framleiðanda,
- d) mótatimbur verði flutt inn frá Evrópu,
- e) límtré verði keypt af íslenskum framleiðanda.

Allt veldur þetta lækkun á kostnaði, t. d. kostar evrópskt steypustyrktarstál, komið á byggingarstað, um 45% minna en amerískt stál.

Jafnframt eykur þetta innlend umsvif við byggingu flugstöðvarinnar og gefur möguleika á þátttöku fleiri íslenskra fyrirtækja frá því sem ráð var fyrir gert í fyrri áætlunum.

Þá hefur gengisþróun undanfarin tvö ár valdið lækkun á innlendum kostnaði.

Kostnaðartala 7 584 kr/m<sup>3</sup> í fullbúna flugstöð tekur ekki til söluskatts á efni og vélavinnu, né innflutningstolla á efni og búnaði til flugstöðvarinnar.

Lauslega áætlað má gera ráð fyrir að niðurfelling söluskatts nemi um 8—10% af heildarkostnaði og tolla um 4—5%.

Sverrir Haukur Gunnlaugsson,  
formaður byggingarnefndar  
flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli.

## Fylgiskjal V.

Svavar Gestsson fulltrúi Alþýðubandalagsins í fjárhags- og viðskiptanefnd neðri deildar er aðili að því nefndaráli sem birtist í þessu þingskjali. Hér fer á eftir greinargerð ásamt fréttatilkynningu frá Alþýðubandalaginu um málið frá í ágúst 1982. Þá var flugstöðvarmálið mjög til umræðu innan þáverandi ríkisstjórnar þar sem Alþýðubandalagið hafði stöðvunarvald í málinu. Þegar til ákvörðunar kom sendi Alþýðubandalagið frá sér meðfylgjandi fréttatilkynningu og greinargerð um málið ásamt tillögum um stefnu flokksins í þessum efnunum. Rétt þykir til upprifjunar að birta þessi gögn hér með í nefndaráli minni hl.:

Reykjavík, 11. ágúst 1982.

### **Greinargerð og tillögur um flugstöðvarmálið.**

(Fréttatilkynning frá Alþýðubandalaginu.)

Vegna ummæla utanríkisráðherra í Morgunblaðinu í dag um flugstöðvarmálið er nauðsynlegt að fjölmiðlar fái nú þegar greinargerð og tillögur Alþýðubandalagsins sem lagðar hafa verið fram í ríkisstjórninni fyrir einni viku. Í greinargerðinni er þeirri tegund flugstöðvar, sem gert hefur verið ráð fyrir, hafnað þar sem flugstöðin sé allt of stór miðað við fyrirbyggjandi forsendur. Þá er Alþýðubandalagið andvíg bandarísku hernaðarfjármagni í flugstöðvarbyggingu eins og áður hefur komið fram. Í lok greinargerðarinnar koma svo fram tillögur Alþýðubandalagsins um það í fyrsta lagi að fjármagni því sem verja á til flugstöðvar á fjárlögum verði varið til að hanna minni og hagkvæmari flugstöð, í öðru lagi að gerð verði heildaráætlun um framkvæmdir í flugmálum hér á landi og í þriðja lagi að gerð verði sérstök athugun á framtíð Reykjavíkflugvallar.

---

Alþýðubandalagið vekur athygli á því að í sameiginlegri greinargerð flugstöðvarnefndarinnar kemur fram að veruleg farþegafækkun hefur orðið í millilandaflugi um Ísland, samkeppnisstaða íslensku flugfélaganna hefur versnað og framtíðarþátttaka Íslendinga í samkeppnisflugi yfir Atlantshafið er í algerri óvissu.

Flugstöðin, sem teiknuð hefur verið á Keflavíkflugvelli, er miðuð við allt aðrar og eldri forsendur. Henni var ætlað að taka mið af stórfelldri farþegaaukningu, en í staðinn hefur orðið veruleg fækkun. Henni var ætlað að þjóna vaxandi Atlantshafsflugi, en í staðinn hefur það minnkað um rúmlega helming og gæti hætt alveg á næstu missirum eða árum. Í sameiginlegu áli flugstöðvarnefndarinnar segir að hætti Íslendingar þátttöku í samkeppnisfluginu yfir Atlantshafið hafi forsendur fyrir hönnun flugstöðvarbyggingarinnar breyst í svo veigamiklum atriðum að endurhönnunar verði þörf.

Alþýðubandalagið er sammála þessari aðvörun nefndarinnar og þeirri gagnrýni sem kemur fram í séráli Ólafs Ragnars Grímssonar á þá tegund flugstöðvar sem nú hefur verið teiknuð. Þessi flugstöð er allt annarrar gerðar en flestar evrópskar flugstöðvar. Þær er hægt að stækka og minnka eftir þörfum, en þessa flugstöð verður að reisa alla í einu. Flugstöðin er of stór og verður mjög dýr í rekstri. Nýtanlegt rými hennar er  $\frac{2}{3}$  af aðalbyggingu DeGaulle-flugstöðvarinnar í París sem ætlað er að anna einhverri mestu flugumferð í stórborgum Evrópu. Flugstöðin í Helsinki, sem er álíka stór og þessi flugstöð, annar 1 700 000 farþegum á ári, en umferðin hér í millilandaflugi Flugleída er aðeins um 270 þús.

Með hliðsjón af þessu hafnar Alþýðubandalagið að ráðist verði í að reisa þá flugstöðvarbyggingu sem teiknuð hefur verið á Keflavíkflugvelli. Alþýðubandalagið er einnig algerlega andvíg því að bandarísku hernaðarfjármagni verði varið til að reisa íslenskt samgöngumannvirki, enda er slík fjármögnun í andstöðu við grundvallarreglur efnahagslegs sjálfstæðis sem flestir íslenskir stjórnámálmenn telja sig fylgjandi.

Alþýðubandalagið leggur hins vegar til að þeirri fjárhæð, sem í fjárlögum íslenska ríkisins tengist flugstöðvarbyggingu á Keflavíkurflugvelli, verði varið til að hanna aðra og minni flugstöð, hagkvæmari og hentugri sem samrýmist betur raunveruleikanum í þróun íslenskra flugmála. Við hönnun byggingarinnar verði tekið mið af heildaráætlun um úrbætur í íslenskum flugmálum og hliðsjón höfð af óvissunni sem því miður ríkir um framtíð mikilvægustu þáttanna í flugrekstri Íslendinga.

Þar eð verulegur hluti hönnunarvinnu og þjálfunar, sem fengist hefur við gerð fyrirbyggjandi teikninga, getur nýst við hönnun hagkvæmari og smærri byggingar ættu nýjar teikningar að geta orðið tilbúnar á næsta ári.

Pótt nokkrum viðbótartíma verði varið til að hanna flugstöðvarbygginguna að nýju og gera hana hagkvæmari og sveigjanlegri er ljóst að slík bygging gæti engu að síður verið fullbúin og komist í notkun á skemmri tíma en hin stóra og óhagkvæma flugstöðvarbygging sem nú hefur verið hönnuð á Keflavíkurflugvelli. Meiri tími í nýja og betri hönnun getur því þýtt mun minni framkvæmdatíma. Sú leið gæti haft í för með sér að hagkvæm flugstöð á Keflavíkurflugvelli yrði tekin í notkun fyrr en ella.

Við endurhönnun flugstöðvarinnar verði ákveðið að gerð byggingarinnar verði sams konar og flugstöðvanna í Kaupmannahöfn, Osló, Stokkhólmi, London, Glasgow og Luxemborg og feli í sér möguleika á áfangaskiptingu og nýjum álmum eftir þörfum á hverjum tíma.

Bygging flugstöðvarinnar taki mið af forgangsroð verkefna í íslenskum flugmálum og verði samræmd áætlun um heildarúrbætur í íslenskum flugmálum þar sem nauðsyn bættrar öryggisþjónustu og aðrar framkvæmdir á flugvöllum landsins, sem Flugráð hefur lagt ríka áherslu á, skipi jafnháan sess og bygging flugstöðvar.

**Alþýðubandalagið leggur því til að ríkisstjórnin samþykki eftirfarandi:**

- 1) að fjármagni í fjárlögum, sem verja á til flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli, verði varið til að hanna minni og hagkvæmari flugstöðvarbyggingu sem reisa mætti í áföngum;
  - 2) að gerð verði heildaráætlun um framkvæmdir í íslenskum flugmálum þar sem stefnt verði að því að ljúka óhjálvæmlegum framkvæmdum í öryggismálum flugvalla, lagningu flugbrauta og byggingu flugstöðva víðs vegar um land á næstu 10 árum og verði ný flugstöðvarbygging á Keflavíkurflugvelli felld inn í þessa heildaráætlun;
  - 3) að gerð verði sérstök athugun á framtíð Reykjavíkurflugvallar.
- Niðurstöður af framangreindum athugunum liggja fyrir ekki síðar en á komandi vetri.

## Fylgiskjal VI.

Ríkisstjórn Gunnars Thoroddsens ákvað að setja niður nefnd til þess að fjalla um flugstöðvarmálið. Í nefndinni voru Jóhann Einvarðsson, Edgar Guðmundsson og Ólafur Ragnar Grímsson. Þegar nefndin lauk störfum 16. júní 1982 skilaði Ólafur Ragnar sérálit. Það er birt hér á eftir.

**Álit Ólafs Ragnars Grímssonar.**

I.

Í umræðum um byggingu flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli hafa blandast saman tvær aðgreindar spurningar. Hin fyrri er hvort reisa skuli nýja flugstöð á Keflavíkurflugvelli. Hin síðari er afstaða til þeirrar flugstöðvarbyggingar sem nú hefur verið teiknuð og nefndinni er falið að fjalla um.

Pótt svarið við fyrri spurningunni geti verið jákvætt vegna þess að núverandi flugstöð sé óviðunandi til lengdar er nauðsynlegt að stjórnvöld geri sér ljóst að sú flugstöðvarbygging, sem teiknuð hefur verið, hvílir á afar hæpnum og óvissum forsendum. Þess vegna er ekki sjálfgefið að um leið og játuð er nauðsyn þess að reisa flugstöð á Keflavíkurflugvelli sé samþykkt að byggja þá tilteknu flugstöðvarbyggingu sem nú hefur verið hönnuð. Hin hannaða flugstöð yrði bæði risavaxin bygging á íslenskan mælikvarða og einnig mjög stór á alþjóðlegan mælikvarða. Má til samanburðar nefna að nýtanlegt flatarmál þessarar fyrirhuguðu byggingar yrði helmingur af nýtanlegu flatarmáli aðalbyggingar flugstöðvarinnar á DeGaulle-flugvellingum við París, ef þeirri byggingu er ætlað að þjóna sem miðstöð millilandaflugs á einhverjum annasamasta flugvelli á öllu meginlandi Evrópu.

Þegar ákvörðun um slíkt mannvirki eins og nýja flugstöð á Keflavíkurflugvelli er tekin er nauðsynlegt að þær forsendur, sem ráða stærð og gerð byggingarinnar, séu traustar og ótvíræðar. Því miður eru forsendur hinnar hönnuðu flugstöðvarbyggingar ekki þannig úr garði gerðar. Sá möguleiki er þvert á móti raunhæfur að innan fárra ára, jafnvel síðar á þessu ári eða á næsta ári, komi í ljós að ein eða fleiri af þeim meginforsendum, sem mótuðu stærð byggingarinnar, séu rangar. Ef aðeins ein þessara forsendna reynist röng er sjálfur grundvöllurinn að stærð og gerð byggingarinnar brostinn. Komi í ljós, innan fárra ára, að þær hafi allar verið rangar yrði hin fyrirhugaða flugstöðvarbygging á Keflavíkurflugvelli, eins og hún er skv. fyrirliggjandi teikningum, einungis minnisvarði um hrikaleg mistök í skipulagsþróun íslenskra flugmála.

## II.

Núverandi stærð og gerð fyrirhugaðrar flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli er byggð á þremur meginforsendum:

- (1) Flugleiðir hf. haldi áfram að taka þátt í samkeppnisfluginu yfir Atlantshaf og haldi a. m. k. óbreyttri stöðu sinni á Atlantshafsflugsmarkaðinum.
- (2) Farþegafjöldinn í fluginu til og frá Íslandi aukist á næstu árum.
- (3) Miðstöð millilandaflugs Íslendinga verði áfram á Keflavíkurflugvelli.

Auk þessara þriggja meginforsendna er miðað við að stærð og gerð byggingarinnar sé hagkvæm bæði byggingarlega og eins í rekstri eftir að byggingin hefur verið tekin í notkun.

Verður nú vikið að þessum meginforsendum til að sýna hve hæpnar þær geta reynst. Jafnframt verður með samanburði við erlendar flugstöðvar og ýmsum öðrum atriðum vakin athygli á að stærð og gerð byggingarinnar samrýmist ekki skynsamlegri verkefnaöð í íslenskum flugmálum á þessum áratug.

### Fyrsta meginforsendan.

(„Flugleiðir hf. haldi áfram að taka þátt í samkeppnisfluginu yfir Atlantshafið og haldi a. m. k. óbreyttri stöðu sinni á Atlantshafsflugsmarkaðinum.“)

Það er alkunna að framtíðarhorfur varðandi þátttöku Flugleiða í samkeppnisfluginu yfir Atlantshafið eru mikilli óvissu háðar. Í tvö ár hefur fyrirtækið gert það að skilyrði fyrir rekstri Atlantshafsflugsins að ríkisstyrkir frá Íslandi og Luxemborg komi á móti hallanum af þátttöku í þessu samkeppnisflugi. Stjórn fyrirtækisins ákvað á sínum tíma að hætta þátttöku í Atlantshafsfluginu en breytti þeirri ákvörðun vegna þrýstings frá stjórnvöldum. Núgildandi ákvörðun um Atlantshafsflugið nær aðeins til októbermánaðar á þessu ári, eða fimm mánuði til viðbótar frá dagsetningu þessarar skýrslu. Enn sem komið er hefur engin ákvörðun verið tekin um að halda Atlantshafsfluginu áfram eftir þann tíma.

Núverandi vélakostur Flugleiða gerir stöðu félagsins í samkeppnisfluginu yfir Atlantshafið mjög veika. Pótt nýta megi þessar vélar fáein ár til viðbótar er ljóst að eigi Flugleiðir með árangri að taka þátt í Atlantshafsfluginu eftir miðjan þennan áratug þarf félagið að ráðast í stórfelld kaup á nýjum flugvélakosti. Stjórn félagsins hefur ekki treyst sér til að taka

slíka ákvörðun. Stjórnvöld, hvorki á Íslandi né í Luxemborg, hafa ekki heldur gefið til kynna hvort þau eru reiðubúin að styrkja áfram hallarekstur á Atlantshafsleiðinni.

Auk alls þessa ríkir mikil óvissa um framtíð Atlantshafsflugmarkaðarins í heild. Mörg flugfélög berjast við risavaxið tap í þessari samkeppni. Eitt hið stærsta hefur nýlega orðið gjaldþrota. Heildartap flugfélaga á þessari leið var ein billion dollara árið 1980 og árleg meðalaukning farþega hefur fallið úr 17,5% á árabílinu 1947—1973 niður í 6,5% á árabílinu 1974—1980. Hlutdeild Flugleiða í Atlantshafsfluginu hefur farið hríðmínkandi á undanförnum árum. Árið 1970 var hún 3,5% af heildinni en 1980 var hún komin niður í 0,9%.

Það er því ljóst að hvernig sem á málið er litið, — hvort heldur rætt er um stefnu stjórnar Flugleiða, afstöðu ríkisstjórna á Íslandi og í Luxemborg, flugvélakost fyrirtækisins, hrapandi hlutdeild Íslendinga í Atlantshafsfluginu á undanförunum árum, óvissu um hinn alþjóðlega markað í Atlantshafsfluginu, — er framtíðarþátttaka Flugleiða í samkeppnisfluginu yfir Atlantshaf svo óviss að þar er nú nánast tjaldað til einnar nætur. Jafnvel þegar í haust eða á næstu 1—2 árum gæti verið ákveðið að hætta algerlega þátttöku Íslendinga í Atlantshafssamkeppninni, ýmist vegna tapreksturs eða tregðu stjórnvalda til að greiða tapið eða vegna versnandi markaðsaðstæðna almennt, eða hinnar gífurlegu fjárhagshættu sem felst í óhjákvæmilegri endurnýjun á flugvélakosti fyrirtækisins.

Þótt svo afgerandi óvissa ríki um framtíðarhlutdeild Íslendinga í samkeppnisflugi yfir Atlantshafið er þátttaka Flugleiða í því samkeppnisflugi engu síður meginforsenda fyrir stærð og gerð þeirrar flugstöðvarbyggingar sem teiknuð hefur verið á Keflavíkurflugvelli. Reynist sú forsenda röng vegna þess að Íslendingar hætti þátttöku í þessum samkeppnismarkaði, — jafnvel strax á fyrstu byggingarárum flugstöðvarinnar, — er ljóst að engin skynsemi er í því að ætla að reisa og reka slíkt mannvirki eins og fyrirhuguð flugstöð er. Allir nefndarmenn eru sammála um að verði hætt við Atlantshafsflugnið verði að endurskoða öll byggingaráform um flugstöð á Keflavíkurflugvelli.

Ef þátttöku Íslendinga í samkeppnisfluginu yfir Atlantshafið lyki á næstu árum yrði hin fyrirhugaða flugstöð einungis risavaxin umgjörð um afgerandi farþegafækkun — eyðilegur minnisvarði um blómaskeið Íslendinga í samkeppnisfluginu. Auðar og stórar flugstöðvar eru til víða um heim og bera vott um skipulagsmistök í flugmálum sem grundvölludust á röngum forsendum — farþegaspám sem reyndust draumórar en ekki veruleiki. Íslendingar ættu að forðast slík mistök.

### Önnur meginforsendan.

(„Farþegafjöldi í fluginu til og frá Íslandi aukist á næstu árum.“)

Matið á farþegafjölda, sem lagt var til grundvallar við hönnun flugstöðvarbyggingarinnar, er nokkurra ára gamalt. Það var gert árið 1977. Auk þessa mats var byggingin miðuð við að geta rúmað verulega fjölgun farþega á næstu árum, jafnvel þreföldun heildarfarþegafjöldans.

Síðan farþegaspáin, sem hönnun byggingarinnar miðast við, var gerð hefur orðið veruleg **fækkun** á farþegum í flugi til og frá Íslandi. Á árunum 1977—78 var farþegafjöldi Flugleiða á bilinu 360 000 — 410 000, en á tveimur síðustu árum á bilinu 272 000 — 291 000, eða rúmlega 27% minnkun sé miðað við meðaltal beggja tímabilanna. Hér munar auðvitað mest um hina hríðversnandi stöðu Flugleiða í Atlantshafsfluginu þar sem farþegafjöldinn hrapaði úr 250 000 árið 1978 niður í rúm 93 000 árið 1981. Hins vegar varð einnig árið 1980 nokkur minnkun á farþegafjölda Flugleiða til og frá Keflavík í Evrópuflugi frá árinu 1979. Á síðustu þremur árum, 1979—81, hefur sá farþegafjöldi verið á bilinu 167 000 — 179 000.

Pegar horft er til hinnar gífurlegu fækkunar sem orðið hefur í Atlantshafsfluginu og þeirrar stadreyndar að engin veruleg fjölgun hefur orðið á fjölda farþega í Evrópufluginu til og frá Íslandi á undanförunum árum er ljóst að ekki eru í vendum neinar störbreytingar á

heildarfarþegafjöldi nema e. t. v. til fækkunar, t. d. ef Atlantshafsflugið fellur niður. Þá yrði fjöldi farþega, sem flugstöðinni yrði ætlað að þjóna á næstu árum, á bilinu 175 000 — 200 000, og meginfjöldi þeirra færi um Keflavíkurflugvöll á þriggja mánaða tímabili, frá miðjum júní til miðs september. (Í þessum útreikningi er miðað við tölur Flugleiða.) Stærðargráða þeirrar flugstöðvarbyggingar, sem nú hefur verið hönnuð, er hins vegar slík að henni er ætlað að geta þjónað 900 000 — 1 000 000 farþegum. Slíkar tölur eru í hrópandi mótsögn við þróun veruleikans á undanförunum árum. Spáin um farþegafjölgun hefur því miður reynst algerlega óraunhæf. Í stað aukningar hefur á síðustu árum orðið afgerandi fækkun. Leggist Atlantshafsflugið niður er munurinn á raunverulegum farþegafjölda og þeim farþegafjölda, sem forsendur byggingarinnar eru miðaðar við, orðinn hrikalegri en nokkurn óraði fyrir þegar forsenduspá byggingarinnar var gerð.

Til samanburðar má geta þess að farþegafjöldi hjá Flugleiðum, sem fer um flugstöðina á Reykjavíkurflugvelli, er nú um 230 000 á ári, eða mun **meiri** en sá farþegafjöldi sem hefur farið um Keflavíkurflugvöll á undanförunum árum ef Atlantshafsflugið er undanskilið. Þótt Atlantshafsflugið væri tekið með munar á síðasta ári, 1981, ekki miklu, en þá fóru alls rúmlega 270 000 farþegar Flugleiða um Keflavíkurflugvöll en 230 000 um Reykjavíkurflugvöll. Flugstöðin á Reykjavíkurflugvelli er þó nánast eins og lítill kofi í samanburði við þá flugstöð sem teiknuð hefur verið á Keflavíkurflugvelli. Stjórnvöld hafa ekki séð ástæðu til þess að setja fram neina áætlun um byggingu nýrrar flugstöðvar á Reykjavíkurflugvelli þótt byggingin þar sé engu betur úr garði gerð en núverandi flugstöðvarbygging á Keflavíkurflugvelli.

Til frekari skýringar skal getið samanburðar við stærð flugstöðvarinnar í Helsinki. Sú flugstöð er 21 700 m<sup>2</sup> á stærð en þjónaði á síðast liðnu ári einni milljón og sjö hundruð þúsund farþegum. Nýja flugstöðin á Keflavíkurflugvelli á að vera um 14 000 m<sup>2</sup> í byrjun, og alls um 22 000 m<sup>2</sup> þegar allt rými verður nýtt, þótt farþegafjöldinn á síðast liðnu ári hafi aðeins verið 273 000. Flugstöðin í Helsinki er aðeins 50% stærri en hin nýja flugstöð í Keflavík á að vera í fyrstu að nýtanlegu rými og **báðar eru þær álíka stórar** þegar flugstöðin á Keflavíkurflugvelli verður fullnýtt, en engu síður er farþegafjöldinn í Helsinki rúmlega 600% meiri eða 1 700 000 á móti 273 000 (hérlendir tölur Flugleiða).

Greining á farþegafjölda sýnir því að farþegaforsendur hönnunarinnar á fyrirhugaðri flugstöðvarbyggingu samrýmast ekki þróuninni á s. l. árum og spár um aukningu hafa á engan hátt ræst. Þvert á móti hefur orðið veruleg fækkun á farþegum. Því miður eru litlar líkur á aukningu á næstu árum. Fækkunin getur á hinn bóginn haldið áfram.

### **Þriðja meginforsendan.**

(„Miðstöð millilandaflugs Íslendinga verði áfram á Keflavíkurflugvelli.“)

Á síðustu missirum hafa ýmsir ábyrgir aðilar í skipulagsmálum á höfuðborgarsvæðinu vakið athygli á nauðsyn þess að endurskoða framtíð Reykjavíkurflugvallar. Ástæður slíkrar endurskoðunar felast m. a. í brýnni þörf höfuðborgarinnar á nýjum byggingarsvæðum, breyttum efnahagslegum og félagslegum forsendum sem gera þéttingu byggðar nauðsynlega, og þeirri staðreynd að ekkert svæði hentar betur eða er fjárhagslega eins hagkvæmt fyrir framtíðarbyggð innan Reykjavíkur næstu áratugi og svæðið nálægt hjarta borgarinnar sem Reykjavíkurflugvöllur hefur nú til afnota.

Ljóst er einnig að verulega fjárfrek endurnýjun þarf að verða á byggingum á Reykjavíkurflugvelli og bæta þarf áralanga vanrækslu í viðhaldi á brautum ef völlum á að nýtast á næstu áratugum. Áður en lagt sé í slíka fjárfestingu er talið nauðsynlegt að endurskoða framtíðarstaðsetningu flugvallarins með hliðsjón af hinum nýju aðstæðum í þróun borgarinnar.

Pótt umræður um framtíð Reykjavíkurflugvallar hafi áður farið fram er ljóst að á næstu árum knýr marga á um ferska skoðun á þessu máli. Sá möguleiki er því ekki útilokaður að seinni hluta þessa áratugar verði tekin ákvörðun um að flytja Reykjavíkurflugvöll. Ef slíkur flutningur ætti sér stað er sennilegt að hinn nýi flugvöllur yrði gerður þannig úr garði að hann gæti líka nýst þeim flugvélum sem notaðar eru í Evrópuflugi Íslendinga, enda hefur reynslan á undanförunum árum sýnt hagkvæmni þess að nota slíkar vélar, bæði í innanlandsfluginu milli Reykjavíkur og stærri kaupstaðanna sem og í Evrópufluginu. Hefði það þá einnig gerst að Íslendingar væru hættrir þátttöku í samkeppnisfluginu yfir Atlantshafið blasir við að hinn nýi flugvöllur gæti þjónað bæði innanlandsfluginu og Evrópufluginu. Þar þyrfti því að reisa flugstöð í samræmi við slíkar þarfir. Flugstöðin í Keflavík væri þá nánast orðin óþörf og það jafnvel á þeim tíma þegar aðeins hefði náðst að byggja hana að hálfu leyti, miðað við að slík ákvörðun um framtíð Reykjavíkurflugvallar yrði tekin á árabílinu 1985—90.

Hugmyndir um að flytja innanlandsflugið til Keflavíkurflugvallar eru hins vegar óraunhæfar miðað við fjarlægðina frá höfuðborgarsvæðinu og allar aðstæður í innanlandsfluginu. Þar að auki myndi það varla samrýmast stefnunni um „aðskilnað herlífs og þjóðlífs“ sem er ein af meginröksemdum fyrir að reisa nýja flugstöð á Keflavíkurflugvelli, að flytja allt innanlandsflug Íslendinga yfir á hernaðarflugvöllinn sem fyrst og fremst þjónar hernaðarstarfsemi Bandaríkjanna.

Pótt millilandaflug Íslendinga verði á næstu árum áfram á Keflavíkurflugvelli er ekki hægt að slá því föstu að svo verði áfram næstu áratugi. Koma þar bæði til fjölmargar spurningar sem bornar hafa verið fram um framtíð Reykjavíkurflugvallar og almenn greining á áhrifum þess flutnings á samtengingu innanlandsflugsins og Evrópuflugsins.

Meðan þessi skipulagsmál flugsins eru í deigluinni væri skynsamlegra að reisa smærri flugstöðvar bæði á Keflavíkurflugvelli og á Reykjavíkurflugvelli og hefjast þá fyrst handa um varanlega framtíðarflugstöð þegar ljóst verður innan nokkurra ára

- (a) hvort við tökum þátt í samkeppnisfluginu yfir Atlantshafið,
- (b) hvort farþegafjöldinn hefur aukist eða minnkað og
- (c) hvort Reykjavíkurflugvöllur verður næstu 20—40 árin áfram á sama stað eða hvort hann verður fluttur.

### III.

Þær þrjár meginforsendur, sem hér hafa verið ræddar, eru mismunandi að eðli þótt allar hafi þær grundvallaráhrif á það mat hvort stærð og gerð þeirrar flugstöðvar, sem teiknuð hefur verið á Keflavíkurflugvelli, sé rétt. Reynist aðeins ein af þessum forsendum röng eru röksemdir fyrir réttmæti þeirrar tegundar af byggingu, sem nú er teiknuð, um leið hrundar. Reynist þær allar rangar mun bygging slíkrar flugstöðvar flokkast undir einhver stærstu mistök í skipulagsmálum opinberra mannvirkja og stjórn flugmála á Íslandi.

Það er misjafnlega langur tími sem getur liðið þar til ljóst verður hvort þessar forsendur eru réttar eða rangar. Þegar næsta haust, eða á komandi vetri, gæti þó orðið ljóst að hin fyrsta þessara forsendna er röng. Úrskurður um hina þriðju verður hins vegar að bíða í nokkur ár. Þegar slíkt óvissutímabil fer í hönd, er rangt að taka óafturkallanlegar ákvarðanir. Skynsamlegar ákvarðanir verður að miða við eðli forsendnanna. Áður en vikið verður að formlegri tillögu undirritaðs skal vakin athygli á því að auk hæpinna forsendna, sem hönnun flugstöðvarinnar er byggð á, er ljóst að bæði gerð og stærð fyrirhugaðrar flugstöðvarbyggingar er með þeim hætti að margvíslegir erfiðleikar eru samfara því að reisa þá tegund flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli sem nú hefur verið hönnuð.

Á Norðurlöndum og víðast hvar í Bretlandi og á meginlandi Evrópu hafa verið byggðar flugstöðvar þar sem hver álma eða armurinn tengist öðrum. Mjög auðvelt er að stækka slíkar

byggingar ef aukinn farþegafjöldi knýr á um slíka stækkun og reisa þær í áföngum eftir þörfum flugsins á hverjum tíma. Þessar flugstöðvar líkjast því, svo að notað sé almennt málfar, að einn kassinn sé tengdur við annan. Flugstöðvarnar í Kaupmannahöfn, Osló, Stokkhólmi, Glasgow, London og Luxemborg eru ágæt dæmi um slíkar tegundir flugstöðva, en flestir Íslendingar, sem ferðast til Norðurlanda og Evrópu, þekkja þessar byggingar af eigin raun.

Við hönnun fyrirhugaðrar flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli var hins vegar valin allt önnur tegund af flugstöð og mun sjaldgæfari í okkar heimshluta. Þessi flugstöð minnir, svo notað sé almennt málfar, einna helst á bók sem opnuð er og reist á borði á þann hátt að kjölurinn snýr upp. Slíka flugstöð verður að reisa alla í einu því að byggingarlagið myndar samfellda heild. Þar er ekkert áfangaval varðandi aðahluta byggingarinnar. Að vísu má reyna að innrétta bygginguna í áföngum en slík áfangaskipting er þó verulegum erfiðleikum háð eins og fram hefur komið í athugunum nefndarinnar.

Með því að velja þá tegund af flugstöðvarbyggingu, sem hönnuð hefur verið á Keflavíkurflugvelli, er mönnum nánast strax í upphafi stillt frammi fyrir afdráttarlausum kostum: „Allt eða ekkert.“ Flestar aðrar flugstöðvarbyggingar í Evrópu fela hins vegar í sér margvíslega möguleika á áfangaskiptingu þar sem fyrst er reist aðeins ein álman, eða einn armur byggingarinnar og síðan annarri álmu bætt við nokkrum eða jafnvel mörgum árum seinna eftir því hvort framtíðarþróun flugsins leiðir í ljós aukna þörf á húsrými.

„Bókarlagið“ á hinni fyrirhuguðu flugstöðvarbyggingu hefur einnig í för með sér að verulegt rými í byggingunni nýtist mjög illa. Þetta sést best þegar borin er saman fermetrastærð og rúmmetrestærð þessarar byggingar við ýmsar aðrar stórbyggingar héraðs. Þjóðarbókhlaðan er t. d., ef mælt er í fermetrum, álíka stór og flugstöðin á að vera, án nýtingar á þakrými og leiðslukjallara, en flugstöðin er hins vegar rúmlega 100% stærri að rúmmetrafjölda. Annað dæmi er Tollhúsið sem, ef mælt er í fermetrum nýtanlegs rýmis, er 50% stærri en aðalbygging og landgangar flugstöðvarinnar, en flugstöðin er í heild engu síður nærri 200% stærri en Tollhúsið ef mælt er í rúmmetrum. Þegar flugstöðin yrði fullnýtt væri hún tvöfalt stærri en Hús verslunarinnar að nýtanlegu rými, en þó sést ekki öll stærð Húss verslunarinnar frá götu þar eð verulegur hluti byggingarinnar er neðanjarðar. Þannig má nefna ýmis fleiri dæmi.

Það er því ljóst að sú tegund flugstöðvar, sem valin hefur verið til hönnunar, er bæði óhagkvæm að stærð og veitir ekki sams konar möguleika á sveigjanlegri áfangaskiptingu og flestar aðrar flugstöðvar í Evrópu. Má í þessu sambandi benda á að í viðræðum við byggingarnefnd kom fram að nefndin treysti sér ekki til að segja hvað væri hugsanleg „minnsta stærð af flugstöð“ þar eð slíkur mælikvarði lægi ekki fyrir. Því er sú spurning ítrekuð hvort Íslendingar þurfi að reisa flugstöð sem sé svo stór að hún sé helmingur af nýtanlegu flatarmáli af aðalbyggingu DeGaulle-flugstöðvarinnar í París sem Frakkar reistu til að anna einhverri mestu flugumferð sem þekkist í stórborgum álfunnar — og er þó nýtanlegt rými þakrýmis og leiðslukjallara flugstöðvarinnar hér **undanskilið** í þeim samanburði, en flugstöðin yrði rúmlega  $\frac{2}{3}$  af stærð aðalbyggingar DeGaulle ef það yrði tekið með. Er rétti tíminn til að vera svo stórhuga þegar farþegafjöldi Flugleiða hefur á undanförunum árum hrapað úr rúmlega 400 000 niður í 270 000 og þátttaka okkar í samkeppnisfluginu yfir Atlantshafið kann að verða úr sögunni innan fárra ára?

Til viðbótar þeim atriðum, sem hér hafa verið nefnd, er rétt að vekja athygli á því, að þeir útreikningar, sem gerðir hafa verið um rekstrarhagkvæmni byggingarinnar eftir að hún hefur verið tekin í notkun, byggjast á því að enginn fjármagnskostnaður er tekinn með í útreikninginn. Rökin fyrir slíku eru þau að hér sé um opinbera byggingu að ræða, líkt og skóla, sjúkrahús og aðrar opinberar byggingar. Slík rök verða þó ekki talin gild þar eð í nær allri byggingunni á að vera til starfsemi fyrirtækja sem annast almennan rekstur, bæði flugfélaga, verslana, banka, veitingahúss og fjölmargra annarra aðila sem byggja afkomu



sína á eðlilegum viðskiptagrundvelli. Þótt hið opinbera hafi forgöngu um að reisa flugstöðina er henni ætlað að hýsa almenna viðskiptastarfsemi en ekki þjónustu. Ljóst er að eigi að reikna fjármagnskostnað af flugstöðvarbyggingunni á sama hátt og fjármagnskostnað annarra bygginga þeirra viðskiptaaðila sem starfsemi eiga að hafa í byggingunni mun rekstur byggingarinnar, þegar hún er fullbúin, verða með þeim hætti að árlega verður verulegt tap á rekstrinum. Það blasir því við að hið opinbera verður annaðhvort að gefa þessum viðskiptaaðilum fjármagnskostnaðinn að öllu leyti eða greiða árlega verulegan halla af rekstrinum.

#### IV.

Í ljósi þess sem hér hefur verið sagt er undirritaður andvígur því að sú tegund flugstöðvar, sem hönnuð hefur verið, verði reist á Keflavíkurflugvelli. Ég legg hins vegar til að í hennar stað verði byggð önnur og minni flugstöð sem feli í sér möguleika á hagkvæmari áfangaskiptingu og sé í meira samræmi við raunhæfar forsendur um framtíðarþróun í íslenskum flugmálum og tengist framkvæmd heildaráætlunar um nauðsynlegar úrbætur í flugmálakerfi landsins alls.

Við hönnun slíkrar byggingar verði tekið mið af eftirfarandi:

1. Framtíðarþróun farþegafjölda á Keflavíkurflugvelli er mjög óviss. Í upphafi nægir að miða bygginguna við tæplega 300 þús. farþega sem algert hámark á þessum áratug, og ber þó að hafa í huga að þróunin gæti eins orðið á þann veg, að tæplega 200 þús. farþegar yrði raunveruleikinn innan fárra ára.
2. Óvíst er að Keflavíkurflugvöllur verði á næsta áratug miðstöð millilandaflugs Íslendinga.
3. Tegund byggingarinnar verði samskonar og flugstöðvanna í Kaupmannahöfn, Ósló, Stokkhólmi, London, Glasgow, Luxemborg og feli í sér möguleika á áfangaskiptingu og nýjum álmum eftir þörfum á hverjum tíma.
4. Gerð fyrsta áfanga byggingarinnar verði miðuð við þá stefnu að innan fárra ára verði reistar forbyggingar flugstöðva, bæði á Keflavíkurflugvelli og Reykjavíkurflugvelli. Verði þeim byggingum ætlað að ráða bót á ástandinu sem ríkir á báðum flugvöllum um framtíðarskipun flugmála hefur skýrst á seinni hluta þessa áratugar. Miðað við slíkt eðli fyrsta áfanga byggingarinnar ætti að vera hægt að ljúka henni á fáeinum árum í stað þeirra 10—16 ára sem óhjákvæmilegt er að taki að reisa þá tegund af byggingu sem nú hefur verið hönnuð á Keflavíkurflugvelli.
5. Bygging flugstöðvarinnar taki mið af forgangsröð verkefna í íslenskum flugmálum og verði samræmd áætlun um heildarúrbætur í íslenskum flugmálum þar sem nauðsyn bættrar öryggisþjónustu og aðrar framkvæmdir, sem flugráð hefur lagt ríka áherslu á, skipi jafnháan sess og bygging flugstöðvar.

Á grundvelli framangreindra röksemda er það tillaga mín að þeim fjármunum, sem ákveðið var í fjárlögum að verja í þágu flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli, **verði varið til að hanna aðra og minni flugstöð, hagkvæmari og hentugri flugstöð sem samræmist betur raunveruleikanum í þróun íslenskra flugmála.** Við hönnun þeirrar byggingar verði tekið mið af heildaráætlun um úrbætur í íslenskum flugmálum og þeirri miklu óvissu sem því miður ríkir á næstu árum um framtíð sumra mikilvægustu þáttanna í flugrekstri Íslendinga. Þessari hönnun verði engu síður lokið innan eins árs og á sama tíma verði gerð ný heildaráætlun um framkvæmdir í flugmálum á Íslandi.

Þótt nokkrum viðbótartíma verði varið til að hanna flugstöðvarbygginguna að nýju og gera hana hagkvæmari og sveigjanlegri er ljóst að slík bygging gæti engu síður verið fullbúin og tekin í notkun á skemmri tíma en sú stóra og óhagkvæma flugstöðvarbygging sem nú hefur verið hönnuð á Keflavíkurflugvelli. Meiri tími í nýja og betri hönnun getur þýtt mun minni framkvæmdatíma. Slík leið gæti haft í för með sér að flugstöð á Keflavíkurflugvelli yrði tekin í notkun fyrr en ella.