



HÁSKÓLI ÍSLANDS

Hugvísindasvið

Flugvallarmálin á níunda áratug 20.aldar

*Aðskilnaður almenns farþegaflugs frá starfsemi hersins og
upphaf uppbyggingar flugvalla á Íslandi*

Ritgerð til B.A.-prófs í sagnfræði

Geirprúður Ósk Geirsdóttir

Október 2012

Háskóli Íslands

Hugvísindasvið
Sagnfræði

Flugvallarmálin á níunda áratug 20.aldar

*Aðskilnaður almenns farþegaflugs frá starfsemi hersins og
upphaf uppbyggingar flugvalla á Íslandi*

Ritgerð til B.A.-prófs í sagnfræði

Geirprúður Ósk Geirsdóttir

Kt.: 100277-5069

Leiðbeinandi: Valur Ingimundarson

Október 2012

Efnisyfirlit

Ágrip.....	2
Inngangur.....	3
1. Upphaf flugstöðvarmálsins	7
1.1. Aðskilnaður almenns farþegaflugs frá starfsemi hersins.....	7
1.2. Vinstri væringar.....	8
2. Flugstöð Leifs Eiríkssonar	10
2.1. Undirbúningur framkvæmda.....	10
2.2. Togstreita og tafir.....	14
2.3. Kostnaður vanmetinn – hörð landing málsins	17
3. Niðurstaða flugstöðvarmálsins.....	21
4. Umræðan um byggingu Alþjóðlegs varaflugvallar á Íslandi.....	23
4.1. Ísland aftur á kortið.....	23
4.2. Lausn í varaflugvallarmálinu	27
Lokaorð og niðurstaða.....	32
Viðauki I.....	35
Viðauki II.....	37
Viðauki III.....	39
Viðauki IV	40
Heimildaskrá.....	41

Ágrip.

Í ritgerðinni er fjallað um svonefnd flugstöðvar- og varaflugvallarmál á Íslandi, en þau voru í deiglu á 9. áratug 20. aldar. Megináherslan er á innbyrðis tengsl hugmynda um bættar innlendar flugsamgögnur og erlend hernaðarumsvif. Tvö mál verða tekin fyrir. Annars vegar er byggingarsaga Leifsstöðvar greind með vísan í stjórn málaumræðu um borgaralega flugumferð og samskiptin við Bandaríkin í varnarmálum. Sérstaklega verður vikið að fjármögnun flugstöðvarinnar, sem íslensk og bandarísk stjórnvöld stóðu sameiginlega að. Hins vegar er fjallað um umræðuna um gerð varaflugvallar á Íslandi, en hún snerist einnig um tengsl milli vilja íslenskra stjórnvalda til að efla flugsamgöngur innanlands og samskiptin við Bandaríkin og NATO. Eins og sýnt er fram á skoruðust þessi mál að mörgu leyti, þótt afdrif þeirra yrðu ólík. Leifsstöð varð að veruleika, en hugmyndin að byggingu alþjóðlegs varaflugvallar á austfjörðum fjaraði út. Leitast er við að svara því hvers vegna fyrra málið, bygging Leifsstöðvar, náðist í gegn, en ekki síðara, er laut að byggingu varaflugvallarins. Í umfjöllun þessari verður vísað bæði til innlendra og erlendra þátta: stefnu þeirra ríkisstjórna, sem voru við völd á 9. áratugnum, í varnar- og öryggismálum og stjórn málastandsins á Íslandi sem og þróunar í alþjóðamálum og breyttrar stöðu landsins í kalda stríðinu.

Inngangur

Í ritgerðinni er fjallað um flugstöðvar- og varaflugvallarmál á 9. áratug 20. aldar. Annars vegar er saga nýrrar flugstöðvarbyggingar á Keflavíkurflugvelli rakin með það fyrir augum að setja framkvæmdina í samhengi við íslensk samgöngu- og flugöryggismál, samskipti Íslands við Bandaríkin og stjórn málaþróun og -umræðu innanlands. Hins vegar er fjallað um umræðuna um gerð varaflugvallar á Sauðárkróki, sem einnig snerist um tilraunir til bæta flugsamgöngur innanlands, tengslin við Bandaríkin og NATO og deilurnar vegna þeirra. Afdrif þessara mála urðu ólík, en eins og hér verður sýnt fram á, þá áttu þau þó margt sameiginlegt. Í forgrunni þessara tveggja mála eru samskipti Íslands við Bandaríkin og Atlantshafsbandalagið skoðuð og auk þess sem kannað verður hvaða áhrif þau samskipti höfðu á ákvarðanir stjórnvalda er vörðuðu flugvallaráætlanir.

Í fyrsta hlutanum er saga flugstöðvarinnar á Keflavíkurflugvelli (sem síðar hlaut nafnið, Flugstöð Leifs Eiríkssonar) greind. Rekja má upphaf málsins til þeirrar stefnu íslenskra stjórnvalda að skilja almennt farþegaflug frá starfsemi herstöðvarinnar. Undirbúningur þess efnis hófst á 7. áratugnum, en lauk ekki fyrr en á þeim níunda með vígslu flugstöðvarinnar árið 1987. Spurt verður hvenær og hvers vegna hugmynd að nýrri flugstöð, utan herstöðvar, kom til. Enn fremur verður afstaða stjórn mála flokkanna til málsins sett í samhengi við utanríkisstefnu stjórnvalda. Í öðrum hluta er farið yfir annað mál tengt flugsamgöngum: mögulega byggingu alþjóðlegs varaflugvallar á Íslandi sem yrði styrkt af mannvirkjasjóði NATO. Sú umræða varð jafnframt til þess að vekja athygli á almennt bágbornu ástandi flugvallar landsins. Nauðsyn þess að hér á landi væri varaflugvöllur, búinn tækjum, búnaði og aðstöðu til að geta tekið á móti stórum farþegaþotum var öllum málsaðilum ljós, en deilt var um hvernig því markmiði yrð náð. Sjónum verður sérstaklega beint að hlutdeild NATO og varnarliðsins að byggingu varaflugvallar hér á landi og hvort viðlíka rök voru notuð til að mæla með byggingu varaflugvallarins og þau sem notuð höfðu verið um flugstöðina á Keflavíkurflugvelli.

Færð verða rök fyrir því að forsendur þess að unnt var að hefja framkvæmdir við flugstöðina hafi verið af tvennum toga: annars vegar aukin spennan í alþjóðamálum og hernaðarumsvif Bandaríkjamanna í tíð Reagan-stjórnarinnar á Íslandi og hins vegar sú innanlandspólítíska staðreynd að Alþjóðubandalagið var utan stjórnar á því tímabili

sem ákvörðunin var tekin. Þegar Alþýðubandalagið var í stjórn gat það beitt neitunarvaldi í málinu, eins og forsaga málsins sýnir glögg. Í öðru lagi verður sýnt fram á að þróun í alþjóðamálum og íslenskum stjórnámálum hafi einnig ráðið því að ekkert varð úr gerð varaflugvallar. Hér komu til bætt samskipti stórveldanna og minnkandi umsvif hersins hér á landi undir lok 9. áratugarins og þátttaka Alþýðubandalagsins í ríkisstjórn.

Hér er um að ræða frumrannsókn, enda hafa þessi mál ekki verið sett í ofangreint samhengi áður. Nokkuð hefur þó verið skrifað um atburði tengda efninu. Doktorsritgerð Michael T. Corgan, dósentis við Boston-háskóla, er viðamikil rannsókn á íslenski öryggis- og varnarmálastefnu á árunum 1974–1986. Í doktorsritgerðinni er ennfremur komið inn á umræðuna varðandi flugstöðvarmálið og hin pólitíska andstaða Alþýðubandalagsins í málinu er sérstaklega dregin fram. Fjallar Corgan um málið í samhengi við vitundarvakningu Íslendinga um eigin stefnumótun í öryggis- og varnarmálum og þess að aukin áhersla var lögð á að Ísland ætti að vera síður háð bandarísku fjármagni. Setur Corgan flugstöðvarmálið fram sem pólitískt átakamál sem tengdist þá helst andstöðu Alþýðubandalagsins við veru- og framkvæmdir varnarliðsins í landinu, en á móti hafi ákveðni Geirs Hallgrímssonar og Sjálfstæðisflokksins gegnt lykilhlutverki í því að ná að koma málinu í gegn.¹ Friðþór Eydal, fyrrverandi upplýsingafulltrúi varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli, hefur skrifað nokkuð af efni er varðar Keflavíkurflugvöll og þá starfsemi sem þar fór fram. Friðþór leggur mikla áherslu á samskiptin sem áttu sér stað á milli Íslands og Bandaríkjanna, t.d. hlutverki björgunarsveitar varnarliðsins sem þótti ómissandi, og þá sérstaklega hvað varðaði öryggi íslenskra sjófarenda.² Í yfirlitsriti Péturs J. Thorsteinssonar, fyrrverandi sendiherra og ráðuneytisstjóra, er stuttlega farið yfir upphaf þess að ákveðið var að hefja undirbúning að byggingu nýrrar flugstöðvar. Ekki er þó komið inn á pólitísk átök milli flokkanna eða hernaðarandstæðinga, heldur lögð áhersla á samningaferlið við Bandaríkjamenn og fjárveitingu þeirra til uppbyggingar Keflavíkurflugvallar (gömlu flugstöðvarinnar) sem hafi verið upphafið að þeirri hugmynd að ný flugstöð yrði byggð.³ Mögulega var ekki nógu langt um liðið frá varaflugvallarumræðunni til að hún fengi umfjöllun í yfirliti Péturs. Annað yfirlitsrit sem fjallar bæði um Flugstöð Leifs

¹ Michael T. Corgan : *Icelandic security policy: 1974-1986*. Doktorsritgerð 1991.

² Friðþór Eydal, *Varnarliðið á Íslandi: the Icelandic defence force 1951-2006*. Reykjavík, 2006.

³ Pétur J. Thorsteinsson. *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál: sögulegt yfirlit*. 2.- og 3.bindi. Hið íslenska bókmenntafélag. Reykjavík, 1992.

Eiríkssonar og varaflugvallarmálið er að finna í 3.bindi *Stjórnarráð Íslands 1964-2004*.⁴ Stiklað er á stóru varðandi bæði málin, en þar er ekki að finna greiningu á framkvæmdunum eða umfjöllun um þær pólitísku deilur sem stóðu um flugmál níunda áratugarins. Greinagerð Flugmálastjórnar um varaflugvallarmálið frá árinu 1989 er nýtsamleg heimild um þá kosti sem í boði voru, að því er varðar sjálfa framkvæmdina, þótt hún hafi ekki tekið á stjórnmalahlið málsins.⁵

Albert Jónsson og Gunnar Gunnarsson, hafa rannsakað og gefið út rit sem fjallar um starfsemi Keflavíkurstöðvarinnar, en þess má geta að bæði ritin voru gefin út á vegum Öryggismálanefndar Alþingis. Í hvorugu ritinu er þó tekin sérstök afstaða til flugstöðvarmálsins heldur fjallað um hlutverk Keflavíkurflugvallar sem hluta af varnarmálaáætlun Bandaríkjanna, starfsemi hersins og áætlanir NATO um notkunarmöguleika aðstöðunnar hér á landi. Albert fjallar stuttlega um möguleika þess að varnarliðið komi sér upp varaflugvelli og hvernig herinn gæti notað slíka aðstöðu en fjallar ekki um málið út frá hagsmunum Íslendinga heldur sjónarmiðum Bandaríkjanna og NATO.⁶ Gunnar tekur sérstaklega fyrir, í riti hans, þann þátt er sneri að stefnubreytingu Bandaríkjanna í varnarmálum þegar Ronald Reagan tók við embætti forseta árið 1981. Yfirferð Gunnars veitir innsýn í áætlanir hersins, varðandi framkvæmdir bandaríkjahers hér á landi, sem hluta af viðameiri áætlunum bandaríska flotans. Flugstöðvar- og varaflugvallarmálin voru ekki tekin fyrir í hans yfirferð.⁷ Valur Ingimundarson, prófessor í sagnfræði við Háskóla Íslands, hefur rannsakað ítarlega samskipti Bandaríkjanna, Íslands og NATO. Vikið verður að umfjöllun hans um vinstri ríkisstjórn Ólafs Jóhannessonar, sem var við völd árin 1971–1974, og farið yfir stefnu Framsóknarflokksins og Alþýðubandalagsins. Báðir flokkarnir höfðu það á stefnuskrá sinni að koma hernum úr landi á kjörtímabilinu en ekkert varð þó af þeim áætlunum.⁸

Í þessari ritgerð verða bæði málin sett í samhengi við þá efnahags- og stjórnmalalegu kreppu sem segja má að hafi átt sér stað á Íslandi á umræddu tímabili, en slík nálgun til efnisins hefur ekki verið gerð áður. Auk framangreindra heimilda er byggt á frumheimildum úr skjalasafni Húsameistara ríkisins, skýrslu Flugmálaráðs,

⁴ Sigríður K. Þorgrímsdóttir. *Stjórnarráð Íslands 1964-2004. Saga ríkisstjórna og helstu framkvæmdir 1983-2004*. Fyrri hluti, 3.bindi. IV kafli. Bls. 340.

⁵ Flugmálastjórn. *Varaflugvellir fyrir millilandaflug: greinagerð*. Flugmálastjórn, 1989.

⁶ Albert Jónsson. *Ísland, Atlantshafsbandalagið og Keflavíkurstöðin*. Öryggismálanefnd. Reykjavík, 1989.

⁷ Gunnar Gunnarsson, *Keflavíkurstöðin: Áætlanir og framkvæmdir*. Öryggismálanefnd. Reykjavík, 1985.

dagblöðum og tímaritum, fræðibókum, *Alþingistíðindum* og tölum Hagstofu frá umræddu tímabili.

|

1. Upphaf flugstöðvarmálsins

1.1. Aðskilnaður almenns farþegaflugs frá starfsemi hersins.

Hugmyndir að byggingu nýrrar flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli fæddist um miðbik sjöunda áratugarins þar sem gamla flugstöðin var talin óhæf til að gegna tilætluðu hlutverki sínu. Árið 1968 var farið að ræða staðsetningu nýrrar flugstöðvar.⁹ Á árunum þar á undan hafði orðið um 60% meðaltalsaukning á ári í farþegaflutningum og Keflavíkurflugvöllur átti í erfiðleikum vegna þessa stigvaxandi álags. Tilkoma farþegaþotunnar gerði það að verkum Loftleiðir gátu einungis notað eina flugbraut á Keflavíkurflugvelli og þá einungis í ákveðinni vindátt ásamt því sem tækjabúnaður flugvallarins var úr sér gengin og ófullnægjandi.¹⁰

Þótti ennfremur óhentugt að flugstöð væri staðsett á athafnasvæði herliðsins og því ákveðið að leita leiða til að aðgreina almenningssflug frá starfsemi varnarliðsins.¹¹ Öryggisaðstæður voru auk þess ófullnægjandi, en brunavarnarmál flugstöðvarinnar voru í ólestri. Leyfi var fyrir allt að 678 manns í stöðinni samtímis, en oft voru hátt í 2000 manns inni á sama tíma og að sumri allt að 3000 manns. Í gömlu stöðinni var einungis bráðabirgðaleyfi heilbrigðisyfirvalda veitt til starfrækslu eldhúss, auk þess sem starfsaðstaða starfsfólksins braut í bága við vinnulöggjöfina. Aðstæður til vopnaleitar og öryggisgæslu voru bágbornar og síðast en ekki síst þá var aðstaða til að þjónusta farþega mjög ófullkomin og ekki í samræmi við þarfir flugþjónustuaðila.¹² Fjöldi farþega sem fór um völlinn var um 437 þúsund árið 1970, en spáð var verulegri aukningu farþegaflugs á 8.áratugnum. Í aðalskipulagi Keflavíkur, Njarðvíkur og Keflavíkurflugvallar, fyrir árin 1967–1987, kom fram að vonir stæðu til að ný flugstöðvarbygging yrði fullgerð árið 1975.¹³ Þær vonir áttu þó ekki eftir að ná fram að ganga og varð 12 ára bið eftir nýrri flugstöð.

Það sem ýtti undir vandamálið við að hefja framkvæmdir var að viðhaldi gömlu flugstöðvarinnar hafði ekki verið sinnt sem skyldi um árabíl og tafir höfðu þegar orðið á þeim nauðsynlegum úrbótum sem lofað hafði verið árið 1972. Forráðamenn Loftleiða bentu á að töluvert bæri á því að farþegaþotur yrðu að hætta við að nota

⁹ Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál*. Bls.587.

¹⁰ Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál*. Bls.588.

¹¹ Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál* bls. 589.

¹² ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-2 B-B-228-1, *Aðalskipulag Keflavík, Njarðvík og Keflavíkurflugvöllur*.

¹³ ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-2 B-B-228-1, *Aðalskipulag Keflavík, Njarðvík og Keflavíkurflugvöllur*. Bls.13.

Keflavíkurflugvöll vegna ástands flugbrautanna þar sem væru of stuttar auk þess sem blindflugstæki og snertiflataljós vantaði. Var áætlaður kostnaður vegna lagfæringar Keflavíkurflugvallar allt að 10 milljónir dollara.¹⁴ Gagnrýnisraddir vegna lélegs aðbúnaðar aðalflugvallarins urðu háværari eftir því sem leið að lokum 7.áratugarins og þá sérstaklega varðandi öryggismál Keflavíkurflugvallar. Jóhannes R. Snorrason, flugstjóri, hafði vakið athygli á málinu í nokkrum greinum sem birtust í *Morgunblaðinu* á árunum 1968–1971. Jóhannes taldi ástand vallarins óviðunandi; hann væri byggður á kolvitlausum stað og vöntun væri á grunnöryggistækjum á borð við aðflugsljós á flugbrautum. Benti hann á að Bandaríkjamenn hefðu valið vellinum stað sem hefði aldrei komið til greina ef Íslendingar hefðu ráðið einhverju þar um vegna veðuraðstæðna sem iðulega voru erfið suður með sjó. Auk þess þótti vegalengdin frá höfuðborginni óhentug. Jóhannes fann jafnframt að því að málefni Keflavíkurflugvallar væru ekki undir samgönguráðuneyti og flugmálastjórn, þar sem sérfræðipækking á flugmálum væri fyrir hendi heldur undir á forræði utanríkisráðuneytisins. Gagnrýni Jóhannesar fór ekki framhjá Pétri Guðmundssyni, flugvallastjóra, sem vísaði gagnrýni Jóhannesar til föðurhúsanna.¹⁵ En lélegt ástand flugvallarins var hins vegar staðreynd, líkt og kostnaðaráætlun um viðhald hans bar með sér. Jóhannes taldi vænlegast að byggja annan millilandaflugvöll á Álftanesi. Sú hugmynd hafði komið fram í byrjun sjöunda áratugarins og hlotið nokkurn hljómgrunn þeirra sem andmæltu hugmyndum um uppbyggingu flugvallar í Keflavík, en ekkert varð hins vegar af þeirri tillögu.¹⁶

1.2. Vinstri væringar.

Í upphafi 8. áratugarins urðu umskipti í íslenskum stjórnámálum þegar vinstri stjórn Ólafs Jóhannessonar var mynduð. Þar með lauk tólf ára valdatímabili viðreisnarstjórnar Sjálfstæðis- og Alþýðuflokksins. Fyrir utan stækkun landhelginnar í 50 mílur var helsta stefna samsteypustjórnar Framsóknarflokks, Alþýðubandalags og Samtaka frjálsyndra og vinstri manna í utanríkismálum, að vinna að brottför Bandaríkjahers.¹⁷ Var í annað sinn frá upphafi lýðveldisins, komin til valda vinstri stjórn sem hafði á stefnuskrá sinni að segja upp varnarsamningnum við Bandaríkin, en

¹⁴ Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál*. Bls.588.

¹⁵ Pétur Guðmundsson, „Öryggismálin á Keflavíkurflugvelli“, *Morgunblaðið*, 30.janúar 1969.

¹⁶ „Flugvöllur á Álftanesi er eina raunhæfa lausnin: Fjarstæða að Keflavíkurflugvöllur geti komið í stað flugvallar við Reykjavík“, *Mánudagsblaðið*, 16.apríl 1962 bls. 1 og 4.

¹⁷ Valur Ingimundarson, *Uppgjör við umheiminn*. Bls.128.

vinstri stjórn Hermanns Jónassonar, sem var við völd á sjötta áratugnum, hafði ennfremur einsett sér það markmið, en þó án árangurs.¹⁸

Vegna afstöðu ríkisstjórnarinnar til veru varnarliðs í landinu komust allar hugmyndir viðvirkjandi hugsanlegrar aðkomu Bandaríkjamanna til uppbyggingar nýrrar flugstöðvar í uppnám. Emil Jónsson, fráfarandi utanríkisráðherra hafði haft milligöngu um samningaviðræður við varnarliðið frá því snemma árs 1970 viðvirkjandi úrbætur á gömlu flugstöðinni. Auk viðræðna um byggingu nýrrar flugstöðvar með kostnaðarþáttöku Bandaríkjamanna. Gengið var frá samkomulagi um orðalag fyrirhugaðs samkomulags um byggingu nýrrar flugstöðvar í janúar árið 1971. Samkvæmt því yrði gamla flugstöðin afhent varnarliðinu þegar Íslendingar fengju afhenda fullgerða flugstöð auk þess fegist aðgangur að bandarísku olíudreifingarkerfi, flugskýli og vegum sem voru á byggingarsvæðinu. Eftir myndun vinstri stjórnar í júlí árið 1974 var hins vegar tekin sú ákvörðun að ganga ekki frá samningnum sem hefði falið í sér aðgreiningu almenns áætlunarflugs frá hernaðarstarfsemi varnarliðsins. Þó náði það fram að ganga að Bandaríkjamenn kostuðu þverbraut og umbætur gömlu flugstöðvarinnar. Ríkisstjórnin neitaði hins vegar að staðfesta samninginn frá því í janúar 1971, viðvirkjandi byggingu nýrrar flugstöðvar.¹⁹ Þrátt fyrir þessa afstöðu ríkisstjórnarinnar var haldið áfram að leita lausna í flugstöðvarmálinu.

¹⁸ Valur Ingimundarson, *Uppgjör við umheiminn*. Bls. 135.

¹⁹ Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál*. Bls. 590.

2. Flugstöð Leifs Eiríkssonar

2.1. Undirbúningur framkvæmda.

Þótt framkvæmdir við byggingu nýrrar flugstöðvar hæfust ekki fyrr en á níunda áratugnum hafði byggingarnefnd flugstöðvar verið að störfum frá því á árinu 1970. Frá þeim tíma var ráðist í ýmissa undirbúningsvinnu við að skipuleggja svæði undir nýja flugstöð.²⁰ Fengnir voru erlendir sérfræðingar til landsins til að hanna og setja fram kostnaðaráætlun. Einn þeirra, B.M. Hellman, sem kom hingað á vegum Alþjóðaflugmálastjórnar (*International Civil Aviation Authority, ICAO*), skilaði greinargerð ásamt tillögum í júní 1970. Lagði hann til að flugstöðin yrði í norð-vesturhorni flugvallarsvæðisins og að tekið yrði frá landrými fyrir starfsemi flugstöðvarinnar til að mæta þörf fyrir stækkun. Boðin var út frumáætlunargerð í samráði við ICAO og franska fyrirtækið *Aeroport de Paris* fengið til verksins.²¹ Byggingarnefnd flugstöðvar réð svo til sín M.Graae-Hansen, yfirarkitekt flugvallarstjórnar á flugvöllinum í Kastrup, sem ráðgjafa við mat á niðurstöðum sem komið höfðu frá *Aeroport de Paris*. Niðurstöður *Aeroport de Paris* voru þrjúþættar og fólu í sér umferðarspár allt til ársins 1990, hugmynda að deiliskipulagi flugstöðvarsvæðisins auk tillagna að stærð og tegund flugstöðvarbyggingarinnar. Sama ár var svo samþykkt aðalskipulag fyrir Keflavík, Njarðvík og Keflavíkurflugvöll fyrir árin 1967–1987, og gert ráð fyrir staðsetningu flugstöðvar á þeim stað, sem B.M. Hellman mælti með og *Aeroport de paris* tók undir.²²

Pólitískur vilji var til framkvæmdanna, eins og kom fram í stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnar Sjálfstæðisflokks og Framsóknarflokks undir forsæti Geirs Hallgrímssonar sem tók við völdum árið 1974. Þar segir :

Öryggi landsins skal tryggt með aðild að Atlantshafsbandalaginu. Hafa skal sérstakt samstarf við Bandaríkin meðan starfrækt er hér varnar- og eftirlitsstöð á vegum Atlantshafsbandalagsins. Haldið skal áfram viðræðum um fyrirkomulag varnarmálanna með það fyrir augum að Keflavíkurstöðin get gegnt hlutverki sínu í samræmi við öryggishagsmuni

²⁰ Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál*. Bls. 587.

²¹ ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-2 B-B-228-1, *Aðalskipulag Keflavík, Njarðvík og Keflavíkurflugvöllur*.

²² ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-2 B-B-228-1, *Aðalskipulag Keflavík, Njarðvík og Keflavíkurflugvöllur*.

Íslands á hverjum tíma. Greina skal á milli starfsemi varnarliðsins á flugvælinum og almennrar flugvallarstarfsemi.²³

Árið 1974 var gerður samningur við dönsku arkitektastofuna *Vilhelm Lauritzens Tegnesteue A/S*. Skilaði hún ítarlegri og vandaðri tillögu að forhönnun nýrrar flugstöðvar ásamt kostnaðaráætlun, umferðarspá og skipulagsdráttum.²⁴ Þegar hér er komið við sögu er undirbúningur fyrir flugstöðina og mannvirkja tengda henni, kominn á hönnunarstig en næsta skref var að tryggja fjármögnun til verksins. Gengið var frá samkomulagi milli ríkisstjórnar Bandaríkjanna og Íslands í októbermánuði árið 1974 og hafist handa við að marka stefnu um þátttöku Bandaríkjastjórnar í byggingu flugstöðvarinnar. Í framhaldinu skilaði Húsameistari ríkisins greinargerð um áætlunargerð dönsku arkitektastofunnar og málið rætt frekar af embættismönnum. Hins vegar varð ekkert úr framkvæmdum í tíð ríkisstjórnar Geirs Hallgrímssonar. Þegar ríkisstjórn Framsóknarflokks, Alþýðubandalags og Alþýðuflokks, undir forsæti Ólafs Jóhannessonar, var mynduð árið 1978 náðist ekki samkomulag um þverpólítíska utanríkisstefnu og því ákveðið að hefja engar framkvæmdir á yfirráðasvæði varnarliðsins. Þeirri stefnu var framfylgt í minnihlutastjórn Alþýðuflokks sem Benedikt Gröndal fór fyrir árið 1979 og engin breyting varð á henni í stjórnarsáttmála ríkisstjórnar Gunnars Thoroddsens, sem hluti sjálfstæðismanna myndaði með Framsóknarflokki og Alþýðubandalagi árið 1980. Í stefnuyfirlýsingu stjórnar Gunnars segir :

Áætlunir um flugstöð á Keflavíkurflugvelli verði endurskoðaðar og ekki ráðist í framkvæmdir við hana nema með samkomulagi allra aðila að ríkisstjórninni.

Undirbúið verði öflugt átak til atvinnuuppbyggingar á Suðurnesjum.

Athugað verði, hvort rétt sé að breyta því skipulagi, að utanríkisráðuneytið hafi yfirstjórn allra málaflokka á Keflavíkurflugvelli.²⁵

Þótt ekki næðist pólítísk samstaða um byggingu nýrrar flugstöðvar ákvað Benedikt Gröndal, þáverandi utanríkisráðherra, að embættismenn ynnu áfram að framgangi málsins. Í september 1978 skipaði hann nýja bygginganefnd til að hafa með höndum

²³ Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál*. Bls.1368.

²⁴ ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-72 B-B 230-1, *Flugstöð í Keflavík, áætlunir Vilhelm Lauritzen Tegnesteue*.

²⁵ Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál*. Bls.1369.

undirbúning hönnunar. Páll Ásgeir Tryggvason var formaður hennar en hann var deildarstjóri Varnarmáladeilar utanríkisráðuneytisins. Páll gegndi formennsku til ársins 1979, en þá tók Helgi Ágústsson við, sem einnig hafði starfað í varnarmáldeildinni. Auk þeirra Páls og Helga voru í nefndinni Pétur Guðmundsson, flugvallarstjóri og varaformaður, Jón E. Böðvarson framkvæmda- og byggingastjóri og ritari nefndarinnar, Ásgeir Einarsson, fyrrverandi kaupmaður, og Garðar Halldórsson, húsameistari ríkisins. Þegar embætti húsameistara ríkisins hóf bein störf við hönnun flugstöðvarinnar árið 1980 lét Garðar Halldórsson af störfum í nefndinni, en Leifur Magnússon, framkvæmdarstjóri, kom í hans stað. Guðmundur Eiríksson gegndi stöðu sérstaks ráðunauts fyrir utanríkisráðuneytið í nefndinni. Byggingarnefndin hóf störf í samstarfi við fulltrúa bandaríska sjóhersins í Norfolk og strax í janúar árið 1979 var gengið frá samþykkt um að minnka fyrirhugaða flugstöðvarbyggingu um rúm 30%.²⁶ Ákveðið var að ráðast í gagngera endurskoðun á fyrirkomulagi áætlunar dönsku arkitektastofunnar, þrátt fyrir þá miklu vinnu sem hafði verið lögð í þá áætlun. Í janúar árið 1979 réði sjóherinn bandarískan hönnunarhóp undir forystu *Shriver and Holland Associates* í Norfolk til að sjá um hönnun flugstöðvarinnar.²⁷ Var það í samræmi við það samkomulag sem íslensk stjórnvöld höfðu gert við bandaríska sjóherinn. Í samvinnu við byggingarnefndina lögðu bandarísku sérfræðingarnir línurnar varðandi stærð, flæði og innra fyrirkomulag flugstöðvarinnar. Auk þess lögðu þeir fram tillögur að endurskoðuðu deiliskipulagi alls flugstöðvarsvæðisins. Eftir það voru íslenskir hönnuðir fengnir til samstarfs við þá bandarísku. Fyrsta verk þeirra var að endurskoða þá hönnun sem fyrir lá frá árinu 1980. Þeir reyndu að finna sem hagkvæmustu lausnina miðað við íslenska byggingarhefð og tryggja þannig gæði byggingarinnar ásamt því að nýta reynslu bandarísku hönnuðanna við flugstöðvargerð.

Krafa byggingarnefndarinnar var frá upphafi sú að flugstöðin bæri svipmót íslenskrar hönnunar, bæði innan sem utan, þótt byggt hefði verið á grundvelli samstarfs bandarísku sérfræðinganna. Í framhaldinu var lögð fram tillaga sem síðan varð að undirstöðu endanlegrar hönnunar. Þrátt fyrir alla þessa vinnu fól Ólafur Jóhannesson byggingarnefndinni það verkefni að endurskoða forsendur hönnunarinnar árið 1980 í tengslum við útfærslu málefnasamnings ríkisstjórnar Gunnar Thoroddsens.²⁸ Óskað var eftir að breytingartillögur íslensku hönnuðanna yrðu hafðar til hliðsjónar við

²⁶Vef: SP, utanríkisráðherra. Flugstöðvarbygging á Keflavíkurlflugvelli. *Alþingistíðindi*, 1979, 40.mál, 14. skýrsla, 101. Lögjafarþingi.

²⁷ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-72 B-B 236-1. Byggingarlýsing 1981. Formála.

²⁸ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-72 B-B 236-1. Byggingarlýsing 1981. Formála.

áframhaldandi úrvinnslu þar sem ákveðið hefði verið að bæta flugeldhúsi við starfsemi flugstöðvarinnar, en haldið var sama flatarmáli. Þótt flatarmálið yrði áfram það sama. Frágangi útboðsgagna ásamt kostnaðaráætlun var lokið í árslok 1980, en í desember sama ár óskaði utanríkisráðherra eftir því, að gerðar yrði nokkrar breytingar á útboðsgögnum, til lækkunar á byggingarkostnaði. Það leiddi til þess að kostnaðaráætlunin lækkaði um 12,2 milljónir dollara eða um 76 milljónir íslenskra króna.²⁹ Var sumum atriðum hönnunar breytt, en önnur felld úr framkvæmdaröðun fyrsta byggingarstigs flugstöðvarinnar. Endurskoðun lauk í febrúarlok árið 1981 og ný útboðsgögn sett fram.³⁰ Samkvæmt viðbótinni, sem sett var við varnarsamninginn árið 1974, var markmiðið að skilja að almennt farþegaflug og starfsemi hersins. Vildu menn láta á það reyna hvort Bandaríkjamenn myndu samþykkja að greiða kostnaðinn að stærstum hluta og báru fyrir sig í þeim efnum, bókun varnarsamningsins frá árinu 1974. Þar segir:

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.³¹

Undirtektir Bandaríkjamanna voru fremur dræmar en ekki var talið að Bandaríkjaþing gæti veitt aðstoð vegna byggingar borgaralegs mannvirkis. Voru góð ráð dýr. Í skýrslu Benedikts Gröndals, forsætisráðherra Alþingis árið 1979, kom upp sú hugmynd að flugstöðin myndi gegna hlutverki sem sjúkrahús og almannavarnarskýli ef neyðarástand kæmi upp á Keflavíkurflugvelli. Var sú hugmynd lögð fram fyrir íslensku ríkisstjórnina sem samþykkti að bera hugmyndina undir bandaríska ráðamenn. Á fundi fjárlaganefndar Bandaríkjaþings árið eftir lagði fulltrúi varnarliðsins fram beiðni þess efnis að herinn legði til fjármagn til byggingar flugstöðvarinnar á Keflavíkurflugvelli. Henni var tekið fálega í fyrstu þar sem ekki var fullur skilningur á því hvers vegna

²⁹ Miðað við meðaltalsgengi bandaríska dollarsins í janúar árið 1981

³⁰ ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-72 B-B 236-1. Byggingarlýsing 1981. Formála.

³¹ Samkomulag milli Íslands og Bandaríkjanna varðandi varnarsamninginn frá 1951. Gert hinn 22. Október 1974 í Reykjavík. *Alþýðublaðið*, 3. desember 1974. Bls. 3. Sjá allan samninginn í viðauka I.

Bandaríkin ættu að fjármagna borgaralegan flugvöll á Íslandi og þá sérstaklega þegar herinn hafði sjálfur aðstöðu fyrir starfsemi sína í landinu. Þau rök fulltrúa Bandaríkjahersins, um að flugstöðin myndi sinna mikilvægu hlutverki fyrir varnarliðið á hættutímum nægðu hins vegar til að sannfæra bandaríska þingmenn um réttmæti framkvæmdarinnar. Flugstöðin yrði þar með eins konar stjórnstöð, búin fullkomnustu tækjum og búnaði sem bandaríkjamenn myndu sjá til að yrði hluti af hönnunarskipulagi byggingarinnar.³² Út frá þeim umræðum sem fram fóru fyrir Bandaríkjaþingi má gera ráð fyrir því að herinn hafi litið á framkvæmdina sem hernaðarlegs eðlis og flugstöðina þar af leiðandi sem hernaðarmannvirki. Rekja má þennan áhuga Bandaríkjamanna, til aukinna umsvifa hersins á Íslandi, á þessu tímabili.

Einn hluti áætlunar Bandaríkjahers með aðkomu sinni að byggingu flugstöðvarinnar á Keflavíkurflugvelli var notagildi hennar sem bækistöðvar á stríðstíma, og þannig væri hlutverk hennar tvíþætt, annars vegar fyrir almennt áætlunarflug og hins vegar sem bækistöð hersins (*Dual-Purpose Air Terminal*).³³ Nýja flugstöðina bauð upp á mun betri aðstöðu en gamla flugstöðin, þrátt fyrir þær endurbætur sem gerðar höfðu verið á henni. Þeir bandarísku hönnuðir sem unnu með þeim íslensku áttu að leita leiða til að auðvelda samvinnuferlið. Tekið er fram í áætlanagerð Umhverfiseildar varnarliðsins (*Atlantic Division Naval Facilities Engineering Command*) að sérstaklega sé æskilegt fyrir arkitekta verkefnisins á þeirra vegum að ferðast til Íslands og kynna sér íslenska hönnun, húsagerðarlist –og menningu auk þeirra hráefna sem Ísland hefði upp á að bjóða. Bandarísku hönnuðirnir áttu einnig að sjá til þess að farið yrði eftir aðferðum Íslendinga við gerð kostnaðaráætlunar, sem væri ítarlegri en sú bandaríska. Auk þess var litið svo á að það myndi auðvelda samningaumleitanir við Íslendinga.³⁴

2.2. Togstreita og tafir

Í stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnar Ólafs Jóhannessonar kom fram að samþykki allra ríkisstjórnarflokkanna yrði að liggja fyrir ef hefja átti framkvæmdir við nýja flugstöð. Var þessi yfirlýsing sérstaklega tilkomin vegna andstöðu Alþýðubandalagsins við framkvæmdir á vegum varnarliðsins hér á landi. Í ítarlegi fréttaskýringu *Dagblaðsins*

³² Þí. Öryggismálanefnd Alþingis, fréttatilkynning frá utanríkisráðuneytinu, 1999-B/1, skjal nr.5. Telex dagsett 17.3.1981. „Opinber texti umræðna House Sub-committee on Military Construction Appropriation, 12.mars 1980“. Bls. 690.

³³ Jón Ágúst Guðmundsson, *Starfsemi Bandaríkjahers á Keflavíkurflugvelli 1974-1991*. B.A.-ritgerð í sagnfræði, Háskóli Íslands, 2008. Bls.40.

³⁴ Þí. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1, „Iceland design criteria“, Atlantic Division Naval Facilities Engineering Command, september 1985. Bls. 1 og 58.

um málið var niðurstaða könnunar á þeirra vegum á þann veg, að þrír af hverjum fjórum Íslendingum studdi fjárhagslega aðkomu Bandaríkjamanna að flugstöðinni.³⁵ Áfram var unnið að málum innan stjórnkerfisins auk þess sem viðræður áttu sér enn stað við Bandaríkjamenn. Íslensk stjórnvöld lögðu fram kostnaðaráætlun í janúar árið 1981 sem ráðgerði að heildarkostnaður fyrsta byggingarstigs yrði um 44 milljónir dollara eða um 273 milljónir kr.³⁶ Áætlaðar leigutekjur voru um 216 þúsund dollarar á ári eða um 1,3 milljarður ísl.kr. Ef miðað var við hámarkstekjur (flugvallagjald og nettó fríhafnarinnar meðtalið) átti rekstrarafgangur stöðvarinnar að nema um 17,3 milljörðum íslenskra króna á gengi þess tíma. Þessar tölur urðu til þess að auka enn frekar á bjartsýni þeirra sem vildu ráðast í flugstöðvarframkvæmdir. Framkvæmdir töfðust þó enn um sinn, bæði vegna þess að ekki var fullkomn eining um málið í sjálfri ríkisstjórninni og auk þess að íslenska ríkið hafði ekki náð að fjármagna sinn hluta framkvæmdanna.

Ný ríkisstjórn Sjálfstæðisflokks og Framsóknarflokks, undir stjórn Steingríms Hermannssonar, tók við málinu árið 1983 og sá til þess að það kæmist á framkvæmdastig. Eitt helsta markmið þeirrar ríkistjórnar var að bregðast við miklum efnahagsvanda, með því að hvetja til fjárfestingar í framkvæmdum, þeirra á meðal var bygging flugstöðvarinnar.³⁷ Með því var horfið frá stefnu fyrri ríkisstjórna um stöðvun allra framkvæmda á varnarliðssvæðinu.³⁸ Á þessum tímapunkti kom einnig til sögunnar þrýstingur frá Bandaríkjamönnum, um skýr skilaboð til íslenskra stjórnvalda var að ræða varðandi bandarískt fjármagn til framkvæmdanna, en látið var að því liggja að það yrði sett í önnur verkefni ef framkvæmdir myndu ekki hefjast innan árs. Var þessu til stuðnings vísað til laga um byggingar í hernaðarskyni (*military construction act*) sem Reagan Bandaríkjaforseti hafði undirritað undir lok ársins 1982.³⁹ Í júlí árið 1983 var

³⁵ Jónas Haraldsson. Öll umfjöllunin var á bls.11 í blaðinu. „Skiptar skoðanir um þátttöku Bandaríkjanna í flugstöðvarbygginguni“, „Eyjólfur Konráð Jónsson, alþingismaður (S): Sjálfsagt að Bandaríkjamenn greiði sinn hlut af þessum kostnaði – þótt ég sé andvígur því að við þiggjum reiðslu frá þeim fyrir að að verja okkur“, „Benedikt Gröndal, fv.utanríkisráðherra (A): Fráleitt að hafna boði um fjárhagslega þátttöku varnarliðsins- eða kasta allt að því 40 milljónum útum gluggann“, „Guðmundur G. Þórarinnsson, alþingismaður (F): Til þess að aðskilja íslenskt þjóðlíf og varnarliðið þarf nýja flugstöðvarbyggingu – lít ekki þannig á að við séum að þiggja greiðslur frá Bandaríkjamönnum“, „Ólafur Ragnar Grímsson, alþingismaður (Abl.): Hugsunarháttur Aronskunnar á sér óhugalega djúpar rætur með þjóðinni – menn hafa áttað sig á því að herinn er hér fyrst og fremst í þágu Bandaríkjanna en ekki til að verja Íslendinga“. *Dagblaðið*, 28.október 1981. Bls. 11.

³⁶ Þí. Húsameistari ríkisins 1997-72 B-B 236-1. Byggingarlýsing 1981.

³⁷ Sigríður Þorgrímsdóttir. *Stjórnarráð Íslands 1964-2004. Saga ríkisstjórna og helstu framkvæmdir 1983-2004*. Fyrri hluti, 3.bindi. “II Efnahagsmál, hagstjórn og búskapur ríkisins 1983-1991“, Sögufélag, Reykjavík, 2004. Bls. 32.

³⁸ Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál*. Bls.1369.

³⁹ Jón Ágúst Guðmundsson. *Starfsemi Bandaríkjahers á Íslandi 1974-1991*. Bls. 11.

loks gengið frá samkomulagi við Bandaríkjamenn um byggingu flugstöðvarinnar í Keflavík. Var áætlaður kostnaður við framkvæmdina um 42 milljónir dollara, en samkvæmt samkomulaginu áttu Bandaríkjamenn að leggja fram 20 milljónir, en Íslendingar 22 milljónir.⁴⁰ Stjórnarfrumvarp vegna lántöku byggingar flugstöðvarinnar var lagt fram á Alþingi í desember árið 1983 og var lántaka að upphæð 616 milljónir íslenskra króna ákveðin eða því sem nam 22 milljónum dollara.⁴¹

Tveir stjórnarandstöðuflokkanna, Alþýðubandalagið og Kvinnalistinn, ítrekuðu mótmæli sín gegn fyrirhugaðri flugstöðvarbyggingu og þeirri hönnun sem Húsameistari ríkisins lagði til. Lögðu flokkarnir fram nokkuð ítarlega greinagerð með nefndaráliti minnihlutahóps fjárhags- og viðskiptanefndar gegn tillögunni. Alþýðubandalagið lagði fram sértillögu undir lok ársins 1983, um minni flugstöð sem hefði íslenskar þarfir og hagsmuni í huga, en ekki Bandaríkjahers. Þá hafði þegar umtalsverðum fjármunum verið veitt í skipulags- og hönnunarvinnu flugstöðvarinnar. Alþýðubandalagið lét það þó ekki aftra sig frá því að setja fram sínar tillögur. Að mati þingmanna flokksins væri tillaga þeirra bæði fljótlegri og auðveldari í framkvæmd, ódýrari og hægt að stækka í áföngum. Tillögunni var vísað til allsherjarnefndar með 36 samhljóðandi atkvæðum og umræðum frestað.⁴² Fór svo að lokum urðu flugstöðvarandstæðingar að lúta í lægra haldi.⁴³ Alþýðubandalaginu tókst ekki að koma í veg fyrir samþykkt lagafrumvarps varðandi lánaafgreiðslu til flugstöðvarframkvæmdanna, en það var afgreitt úr neðri deild Alþingis í byrjun maí árið 1984.

Í framhaldinu hófust loks langþráðar framkvæmdir að byggingu nýrrar flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli. Verkið tók tæp þrjú ár og var flugstöðin vígð með pompi og prakt þann 14. apríl eða rétt fyrir Aþingiskosningar árið 1987, þótt töluvert vantaði upp á að framkvæmdum væri raunverulega lokið. Byggingin var hriplek og ekki að fullu starfhæf. Þrátt fyrir það var ákveðið að opna dyr flugstöðvarinnar. Þingmaður Alþýðubandalags, Steingrímur J. Sigfússon, taldi um kosningabragð sjálfstæðismanna væri að ræða, þar sem flugstöðin hefði gegnt stóru hlutverki í ímyndarherferð flokksins í kosningabaráttunni. Steingrímur J. gagnrýndi það sem hann nefndi misnotkun

⁴⁰ Vef: Steingrímur Hermannsson utanrh. Kostnaður við byggingu flugstöðvar Leifs Eiríksson. *Alþingistíðindi*, 16.mál, beiðni um skýrslu til utanríkisráðherra, 110.löggjafarþingi. 16.desember 1987.

⁴¹ Vef: Lántaka vegna flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli. 140.mál, lagafrumvarp lög nr.45/1984, 106.löggjafarþingi. Þingskjal 180 lagt fram 8.desember 1983.

⁴² Vef: Flugstöðvarbygging á Keflavíkurflugvelli, *Alþingistíðindi*: 145.mál, þingsályktunartillaga 106. Löggjafarþingi.

⁴³ „Bandalag jafnaðarmanna hefur safnað upplýsingum um risaflugstöðina á Keflavíkurflugvelli: Gróðurhúsið rúmlega þriðjungur af flugstöðinni!“, *Þjóðviljinn* 23.febrúar 1984.

Sjálfstæðisflokksins á almannafé í eigin þágu, en verst þótti honum hvernig íslenska byggingarnefndin hefði látið stjórnast af ákvörðunum Bandaríkjahers sem hefði allt aðra staðla en Íslendingar. Það hefði kostað íslenska ríkið offjár.⁴⁴ Flugstöð Leifs Eiríkssonar, hið nýja „andlit Íslands“ var vígt en það var dýr og seigur biti eftir það sem á undan hafði gengið í efnahagsvanda þjóðarinnar að dómi Steingríms J. Sigfússonar.

2.3. Kostnaður vanmetinn – hörð lending málsins

Framkvæmdarkostnaður við byggingu flugstöðvarinnar fór langt fram úr upphaflegri kostnaðaráætlun og var ljóst að verulegur aukakostnaður ætti eftir að bætast við. Í skýrslu Ríkisendurskoðunar kom fram að umframkostnaður sem legðist á íslenska ríkið væri 870 milljónir íslenskra króna.⁴⁵ Á blaðamannafundi bygginganefndar flugstöðvarinnar, sem haldinn var í ágúst 1987, reyndu nefndarmenn að útskýra ástæður þessa mikla umframkostnaðar. Á fundinum voru fulltrúar bygginganefndarinnar ásamt þeim Jóni E. Böðvarssyni, framkvæmdastjóra byggingarnefndar, Garðari Halldórssyni, húsameistara ríkissins og Steindóri Guðmundssyni, staðarverkfræðingi. Í útskýringum þeirra kom fram að áætlaður kostnaður frá árinu 1983 hafi upphaflega talinn vera um 42 milljónir Bandaríkjadala eða um 970 milljónir íslenskra króna á þáverandi gengi. Vegna mikillar verðbólgu frá maí 1983 til júlí 1987 hefði kostnaðaráætlun hækkað í tæpar 1600 milljónir króna á þáverandi vísitölu, sem var í maí árið 1983 um 120 stig en 320 stig árið 1987. Við endanlegan útreikning var reiknað með að talan yrði um 2.850 milljónir króna á framreiknuðu verðlagi eins og þær væru greiddar í júlí 1987. Því væri raunverulegur aukakostnaður um því sem nemur 250 milljónum eða um 6 milljónum Bandaríkjadala meira en áætlanir höfðu gert ráð fyrir.⁴⁶ Í umfjöllun *DV* var fullyrt að kostnaður hefði farið 28 milljónum dollara fram yfir kostnaðaráætlun.⁴⁷ Byggingarnefndin svaraði þeim fullyrðingum blaðsins á þá leið að útreikningar þess væru byggðir á misskilningi þar sem borin væri saman óverðbætt kostnaðaráætlun frá því í maí árið 1983 og verðbættur byggingakostnaður í júlí árið 1987. Umræður um

⁴⁴ Vef: Steingrímur J. Sigfússon. SP, *Alþingistíðindi*, 35.fundur, 110.löggjafarþing. „Greinagerð utanríkisráðherra um byggingu flugstöðvar“.

⁴⁵ Vef: Greinagerð utanríkisráðherra um byggingu flugstöðvar. Steingrímur Hermannsson. SP, *Alþingistíðindi*: 35.fundur, 110.löggjafarþing.

⁴⁶ ÞÍ. Húsameistari ríkissins, 1997-72-B-B/238-1. Utanríkisráðuneytið, Varnarmálaskrifstofa, Byggingarnefnd Flugstöðvar á Keflavíkflugvelli, fréttatilkynning um kostnað vegna byggingar flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, 18. Ágúst 1987.

⁴⁷ S.dór. „Flugstöð Leifs Eiríkssonar: Kostnaðurinn um 28 milljónir fram úr kostnaðaráætlun – þá upphæð verða Íslendingar einir að greiða“, *DV*, 11.ágúst 1987. Bls. 3.

flugstöðina og aukakostnaðinn urðu mjög líflegar á Alþingi og fengu umsjónarmenn framkvæmdanna á sig harða gagnrýni fyrir óábyrga fjármála- og verkstjórn meðan á framkvæmdunum stóð. Ríkisendurskoðun var fengin til að fara yfir framkvæmdina og meta endanlegan kostnað. Í ljós kom að umframkostnaður framkvæmdarinnar fór tæpar 900 milljónir íslenskra króna fram úr áætlun. Steingrímur Hermannson, utanríkisráðherra, nefndi nokkrar ástæður fyrir umframkostnaðinum. Í fyrsta lagi vísaði hann til þess að framlag Bandaríkjanna hefði verið ofmetið sem rekið var til skekkju í upphaflegri áætlunargerð. Í öðru lagi hefðu árið 1986 komið upp ýmis vandkvæði vegna kröfu verktaka (miklar tafir í framkvæmdum vegna breytinga í hönnum sem hafði áhrif á störf verktaka⁴⁸) sem leiddu til óvissu við fjárlagagerð ársins 1987. Því til viðbótar voru magnbreytingar og viðbætur sem ekki hafði verið vitað um þegar fjárlagatillögur ársins 1987 voru settar fram.⁴⁹ Gengistapið var einnig stór hluti vandans ásamt verðhækkunum umfram verðlagsforsendur fjárlaganna. Að lokum hefðu viðbætur, sem ákveðnar voru á byggingartíma og Alþingi hafði ekki fengið vitneskju um, haft veruleg áhrif. Ekki hafði verið leitað eftir auknu fjármagni, þótt ljóst væri að þörf væri á því.

Vegna gengistapsins nýttist framlag Bandaríkjanna þannig mun verr en gert hafði verið ráð fyrir. Í þriðja lagi hefðu orðið töluverðar breytingar á hönnun verksins sem leiddi til breytinga frá þeirri kostnaðaráætlun sem sett hafði verið fram árið 1983. Um umfangsmiklar breytingar var að ræða og má þar nefna að landgöngubrúm var fjölgað úr þremur í sex og landgangurinn lengdur í samræmi við það. Fljótlega varð þó ljóst að sex landgöngubrýr dygðu ekki til að standa undir vaxandi umferð um flugstöðina. Snjóbræðslukerfi var sett í flughlað af öryggisástæðum og að lokum var kjallarinn stækkaður sem reyndist hagkvæm framkvæmd sem gæti seinkað óhjákvæmilegri stækkun flugstöðvarinnar um nokkur ár, ásamt því að stækka leigurémi og farþegasvæði. Auk þessara framkvæmda var ákveðið að reisa tvö útilistaverk⁵⁰ eftir íslenska listamenn en tekið var fram að allar breytingar höfðu samþykki stjórnvalda.⁵¹

⁴⁸ Þí. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Ríkisendurskoðun, vinnuhópur um Flugstöð 16.nóvember 1987, vinnuþlagg.

⁴⁹ Vef: Greinagerð utanríkisráðherra um byggingu flugstöðvar. Steingrímur Hermannsson. SP, *Alþingistíðindi*: 35.fundur, 110.löggjafarþing.

⁵⁰ Þí. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Bréf undirritað af Rúrí (Þuríður Rúri Fannberg '51) til Hr. Þorsteins Ingólfssonar, deildarstjóra og formanns byggingarnefndar flugstöðvarbyggingar, Reykjavík, 25. janúar 1988. Annað verkana, „Regnboginn“, sem hlaut 1.sæti í samkeppni um útilistaverk við flugstöðina, var eftir listakonuna Rúrí. Varð Rúrí fyrir fjárhagslegu tjóni vegna tafa á uppsetningu verksins en Rúrí hafði gert ráð fyrir að vinna að verkinu árið 1987 samkvæmt samningi við verktaka. Talði hún sig hafa orðið fyrir verulegu tjóni vegna tafana vegna tekjutaps en ákvæði sammingsins kvað um að hún mætti ekki taka að sér önnur verk á tímabilinu sem henni bauðst hjá Myndlista- og

Skýrsla Ríkisendurskoðunar gaf framkvæmd og umsjón framkvæmdarinnar falleinkunn. Byggingarnefndin slapp öllu betur en embætti Húsameistara ríkisins við gagnrýni. Embættið fékk talsverðar skammir fyrir hömluleysi varðandi hönnunarhluta framkvæmdanna og þann fjölda teikninga sem voru lagðar fram, og þóttu keyra fram úr hófi.⁵² Í málgagni Framsóknarflokksins, *Tímanum*, var í upphafi umræðunnar lagt mikið upp úr þætti gengisþróunar sem gæti útskýrt hinn mikla aukakostnað sem legðist nú á þjóðina.⁵³ Öllu gagnrýnni var þó umfjöllun *DV*, þar sem kom fram að hugsanlega hefði byggingarnefndinni mistekist halda utan um framkvæmdina.⁵⁴ Byggingarnefndin taldi skýrslu Ríkisendurskoðanda hins vegar ekki endurspeglarunverulega ástæðu vandans og fannst á sig hallað. Guðmundur Eiríksson taldi að það hefði mátt koma fram meiri gagnrýni á skýrsluna sjálfa og þá aðferð sem þar hafi verið notuð við útreikninga. Mat hans var að enn ætti eftir að ræða málið frá öllum hliðum og best væri fyrir nefndina að hafa öll sín mál á hreinu og vera viðbúin því að utanríkisráðherra leitaði til þeirra eftir nánari gögnum. Nefndarmenn voru sammála Guðmundi að mestu leyti, en töldu þó ekki hyggilegt að halda málinu á lofti með opinberum skrifum. Umræðurnar hefðu ekki verið málefnalegar. Nefndin var þó búin undir að svara fyrirspurnum Alþingis ef eftir því væri leitað.⁵⁵

Flugstöðin var vígð á kosningarárinu 1987, sem varð að öllum líkindum til þess að það hitnaði verulega í mönnum í ræðupúlti Alþingis. Sjálfstæðisflokkurinn studdi sem fyrr segir framkvæmdina með ráðum og dáð og það sama má segja um Alþýðuflokkinn.⁵⁶ Alþýðubandalagið deildi hins vegar hart á framkvæmdina, Steingrímur J. Sigfússon komst á flug í umræðu sinni um málið, og sagði flugstöðina vera: „skilgetið afkvæmi ríkisstjórnar Steingríms Hermannssonar“ og „sérstakt gæludýr“ Sjálfstæðisflokksins.⁵⁷ Í umfjöllun *Morgunblaðsins* lýsti Steingrímur J.

handíðaskóla Íslands og Myndlistaskóla Grænlands. Vef: Árið 1991 var loks gengið frá listaverki Rúrí fyrir utan flugstöðina.

⁵¹ ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Utanríkisráðuneytið, Varnarmálaskrifstofa, Byggingarnefnd Flugstöðvar á Keflavíkflugvelli, fréttatilkynning um kostnað vegna byggingar flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, 18. ágúst 1987.

⁵² ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Ríkisendurskoðun, vinnuhópur um Flugstöð 16.nóvember 1987, vinnuþagg.

⁵³ HM, [mögulega Hallur Magnússon] „Byggingarnefnd flugstöðvar Leifs Eiríkssonar: Flugstöðin án efa á kostnaðaráætlun“, *Tíminn*, 19.ágúst 1987. Bls. 3.

⁵⁴ „Virtir hönnuðir leggja mat á byggingarkostnað flugstöðvarinnar: Leifsstöð er á tvöföldu verði – rúmmetrinn kostar 30 þúsund þar en 16 þúsund í útvarpshúsinu“, *DV*, 26.ágúst 1987. Bls. 3.

⁵⁵ ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Fundur byggingarnefndar 7.janúar 1988.

⁵⁶ „Flugstöð Leifs Eiríkssonar: Minnisvarði forheimskunnar og niðurlægingar, „ – sagði Steingrímur J. Sigfússon (Abl). *Morgunblaðið*, 22.apríl. Bls. 62.

⁵⁷ Vef: Greinagerð utanríkisráðherra um byggingu flugstöðvar. *Alþingistíðindi*, 17.desember, 1987. Sameinað þing: 35.fundur, 110. Lögjafarþing.

Sigfússon flugstöðinni sem: „minnisvarða forheimskunnar og niðurlægingar“. Flokksbróðir hans, Ólafur Ragnar Grímsson, sagði bygginguna vera „monthöll“ en Kvinnalistakonur bentu á að fjármagnið hefði betur verið komið annars staðar í Þjóðfélaginu. Framsóknarflokkurinn var áfram klofinn í afstöðu sinni til málsins utan Steingríms Hermannssonar, sem hafði stutt framkvæmdina enda kom hún til í hans stjórnartíð.

Töluvert var fjallað um málið í fjölmiðlum eftir að langþráð flugstöðvarbygging varð loks að veruleika. Um leið voru hins vegar blikur á lofti varðandi fjárhagslegu hlið framkvæmdanna, en beðið var eftir skýrslu Ríkisendurskoðunar til að fá úr því skorið hversu stór bita myndi lenda á þjóðinni. Sú niðurstaða reyndist seigur bita í annars fallegum umbúðum. Ekki einungis hafði kostnaðaráætlun farið fram úr áætlun heldur höfðu tekjur af leigu og sölu fríhafnar einnig verið vanmetnar í fyrri útreikningum. Hafði upphaflega verið gert ráð fyrir því að flugstöðin gæti staðið undir rekstri sínum og Íslendingar greitt fyrir sinn hluta á þann hátt. Einungis var gert ráð fyrir 225 milljónum króna í leigutekjur auk 400 milljóna króna fyrir tekjur fríhafnar og flugvallaskatta fyrir árið 1988, sem var töluvert lægri upphæð en ráðgert hefði verið. Enn var verið að karpa um málefni Leifsstöðvar þegar komið var fram undir lok ársins 1989. Ólafur Ragnar Grímsson, fjármálaráðherra, og Kjartan Gunnarsson, framkvæmdastjóri Sjálfstæðisflokksins deildu hart um kostnaðarforsendur byggingarinnar í á síðum *Morgunblaðsins*. Ólafur sagði ljóst að ríkið þyrfti að reiða fram um fimm milljarða króna umfram rekstrarkostnað, til reksturs flugstöðvarinnar á næstu 20 árum. Kjartan sagði fjármálaráðherra hins vegar vera á villigötum, að flugstöðin stæði undir sér og vel það. Rekstrarkostnaður væri um 200 millj.kr. en tekjurnar væru 860 millj.kr.⁵⁸ Málið var reifað á Alþingi og í dagblöðum um lengri tíma. Segja má að flugstöðvarmálið hafi fengið ákveðið hlutverk og orðið að pólitísku vopni á 9.áratugnum í hvert sinn þegar Alþýðubandalagsmenn og Sjálfstæðismenn vildu koma höggi á hver aðra.

⁵⁸ „Deilt um flugstöð Leifs Eiríkssonar: Ég hef dregið fram staðreyndir málsins – segir Ólafur Ragnar Grímsson.“, „Rangfærslur fjármálaráðherra – segir Kjartan Gunnarsson“. *Morgunblaðið*, 23.september 1989. Bls. 18.

3. Niðurstaða flugstöðvarmálsins.

Ásakanir um hver bæri sök á fjármálaaustrinu var kastað á milli manna mest allt tímabilið, og megnan pólitískan fnyk lagði yfir allt málið. Í athugasemdum Ríkisendurskoðunar á málinu kom fram af hálfu þess að við opnun flugstöðvarinnar hafi vantað töluvert upp á að öllum framkvæmdum væri lokið. Á fundi byggingarnefndar flugstöðvarinnar í nóvember 1987, var dagsetning opunar flugstöðvarinnar sérstaklega til umræðu. Halldór V. Sigurðsson, þáverandi Ríkisendurskoðandi varpaði fram þeirri spurningu hvort ekki hefði mátt fresta opnun hennar fram til október, en ljóst var að frá upphafi hafði byggingarnefndin lagt áherslu á að opnun flugstöðvarinnar færi fram í apríl árið 1987. Sú dagsetning hafði verið ákveðin í samningum og í samráði við Bandaríkjamenn og m.a. tengst öðrum verkefnum s.s. flughlöðum, eldsneytisgeymum, vegagerð að flugstöð og afhendingu gömlu flugstöðvarinnar til Bandaríkjamanna. Einnig var tekin ákvörðun um opnun flugeldhúss á þessum tíma. Þá vó þungt á matskálum, að öll öryggismál í gömlu flugstöðinni voru í óviðunandi ástandi. Sama gildi um heilbrigðismál og hvort tveggja væri með bráðabirgðarleyfi heilbrigðisyfirvalda.⁵⁹ Enn fremur tengdist sí-vaxandi flugumferð um Keflavíkurlugvöll málinu.⁶⁰ Það sem vó þyngst á metunum var þó að hefja starfsemi í flugstöðinni sem fyrst svo hún færi að gefa af sér tekjur. Af þessum ástæðum var ekki talið skynsamlegt að fresta opnun hennar fram á haustið enda var það mat byggingarnefndarinnar að frestun myndi í raun þýða ársfrestun.⁶¹

Byggingin var sem fyrr segir, vígð stuttu fyrir Alþingiskosningarnar árið 1987 og kom þessi umdeilda framkvæmd, sem hafði frá upphafi verið bitbein milli stjórnmalaflokka á Alþingi, eins og gamall draugur inn í umræðuna. *Þjóðviljinn* var einna duglegastur dagblaðanna í gagnrýni sinni á flugstöðina. Kaldhæðnisleg athugasemd um útlit hennar var t.a.m. sett fram í einni af fyrirsögnum blaðsins þar sem flugstöðin var sögð „myndast vel, einkum í myrkri“.⁶² *Morgunblaðið* vitnar í greinagerð Ríkisendurskoðunar er sagði að: „skort hafi verið á heildaryfirsýn“ sem var með mildari útgáfu gagnrýnnar. Þingmaður Alþýðuflokks, Árni Gunnarsson, lagði til að embætti Húsameistara ríkisins yrði lagt niður en Steingrímur J. Sigfússon sagði flugstöðina,

⁵⁹ ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Fundur byggingarnefndar 7.janúar 1988.

⁶⁰ Sjá viðauka III – Tafla yfir farþegaflutninga um Keflavíkurlugvöll 1959-1990.

⁶¹ ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Fundur byggingarnefndar 7.janúar 1988.

⁶² -M [líklega Mördur Árnason, blaðamaður *Þjóðviljans*]. „Klippt og skorið: Dúfnaveislan mikla“, *Þjóðviljinn*, 16.september 1987, bls. 4.

„óskabarn Sjálfstæðisflokksins“.⁶³ Kvinnalistakonan Þórhildur Þorleifsdóttir vildi ræða um ábyrgð stjórnmalaflokkanna sem höfðu hvað mest ýtt eftir framkvæmd flugstöðvarinnar. Minnti hún á að ákvarðanir og framkvæmdir vegna Leifsstöðvar væru ekki á ábyrgð Kvinnalistans, en að almennt væri gjarnan vilji til þess í samfélaginu að skella ábyrgðinni á konur. Fór hún hörðum orðum um þá sem ættu að bera ábyrgð á málinu og átti þar með bæði við Sjálfstæðisflokkinn og Framsóknarflokkinn. Endurspeglar athugasemdir þeirra viðlíka viðhorf og Alþýðubandalagins sem viðhafði sambærilega gagnrýni.⁶⁴ Jón Baldvin Hannibalsson og Steingrímur Hermannsson bentu á þann lærdóm sem stjórnvöld þyrftu að draga af þessum framkvæmdum. Enginn stjórnmalaflokkur tók hins vegar beina ábyrgð í málinu.

Hvað sem allri gagnrýni leið þá var flugstöðin komin til að vera og sá *Morgunblaðið* um að breiða út boðskapinn í 35 blaðsíðna C-útgáfu blaðsins í tilefni af vígslu flugstöðvarinnar um miðjan apríl 1987.⁶⁵ Kennir ýmissa grasa í þessu glansriti en áhugavert er að mjög lítið var gert úr hlut Bandaríkjamanna við framkvæmdina og var raunar tekið fram að ferlið hafi tekið miklum breytingum frá því að bandarískir hönnuðir komu að hönnun þess. Eftir stóð að nýja flugstöðin aðgreindi loks almennt farþegaflug frá starfsemi varnarliðsins, heilum 17 árum eftir að Emil Jónsson, þáverandi utanríkisráðherra og John K. Beling, aðmírall og yfirmaður varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli komu fram með þá tillögu.⁶⁶ En málinu var þó ekki fyrr lokið en að annað deilumál, sem varðaði tengsl borgaralegs og hernaðarlegs flugs, gaus upp. Er hér átt við hugmyndina um varaflugvöll á Íslandi.

⁶³ „Steingrímur Hermannsson um Flugstöð Leifs Eiríkssonar: „Glæsilegt hlið inn í land okkar“. 5000 fermetra og 20000 rúmmetra stækkun sagði Jón Baldvin Hannibalsson. Alþingi kjósi rannsóknarnefnd sagði Steingrímur J. Sigfússon“. *Morgunblaðið*, 18. desember 1987. Bls. 53.

⁶⁴ Vef: Greinagerð utanríkisráðherra um byggingu flugstöðvar. *Alþingistíðindi*, 17. desember 1987. Sameinað þing: 35. fundur, 110. Lögjafarþing.

⁶⁵ „Flugstöð Leifs Eiríkssonar“ *C-blað Morgunblaðsins* 12. apríl 1987.

⁶⁶ Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál*. Bls. 589.

4. Umræðan um byggingu Alþjóðlegs varaflugvallar á Íslandi.

4.1. Ísland aftur á kortið.

Flugvallarmál voru í ólestri á Íslandi á níunda áratugnum. Flestir flugvellirnir voru illa búnir og tækjabúnaður úr sér genginn eftir langvarandi fjársveldi. Höfðu komið upp hugmyndir þess efnis að byggður væri varaflugvöllur sem væri vel búin tækjum og gæti þjónustað flugvélar sem gætu ekki lent í Keflavík t.d. vegna veðurs. Í umfjöllun *Alþýðublaðsins*, sjö árum eftir að Jóhannes yfirflugstjóri hófust umræður um ófremdarástandið í flugvallarmálum, fjallað var um möguleika þess að gerður yrði nýr varaflugvöllur sem sinnt gæti stórum farþegaþotum. Vegna lélegs aðbúnaðar þeirra flugvallar sem væru fyrir í landinu og þar sem einungis þrír af þrjátíu og þremur áætlunarflugvöllum voru með bundið slitlag á flugbrautum væri ljóst að taka þyrfti til hendinni. Flugmálaráð mælti með Sauðárkróki undir mögulegan alþjóðlegan varaflugvöll vegna veðursældar og aðflugsaðstæðna. Hins vegar þyrfti að lengja flugbrautina til að geta mætt þörfum stærri flugvéla.⁶⁷ Þessu álitu Flugmálaráðs var vel tekið, en Jóhannes yfirflugstjóri hafði komist að svipaðri niðurstöðu sem fram kom í grein hans í *Morgunblaðinu* um svipað leyti.⁶⁸

Árið 1981 skrifaði Björn Bjarnason, þáverandi aðstoðarritstjóri *Morgunblaðsins*, grein í blaðið um aukinn viðbúnað Vestur-Evrópu og hernaðarlegt mikilvægi Íslands í varnaráætlun NATO. Þar fjallaði hann um nauðsyn þess að komið yrði upp varaflugvelli á Sauðárkróki og þá hugsanlega með fjárhagslegri aðstoð Mannvirkjasjóðs NATO eða Bandaríkjana.⁶⁹ Þjóðviljinn sagði Björn og Sjálfstæðismenn alla vaðandi villu síns vegar í *aronskunni*, ef þeir ætluðu enn og aftur að beita sér fyrir því að koma upp herstöð á landsbyggðinni, undir því yfirskini að Sauðkræklingar myndu njóta góðs af fullkomnum varaflugvelli kostuðum af hernum.⁷⁰ Umræða um varaflugvöll á landsbyggðinni komu upp öðru hvoru upp eftir þetta en náðu ekki mikilli athygli meðan enn var barist fyrir fjármögnun og framkvæmd flugstöðvarinnar í Keflavík.

Hugmyndin um varaflugvöll var hins vegar ekki andvana fædd. Aftur hófst umræða um hugsanlega byggingu varaflugvallar þegar Karl Steinar Guðnason,

⁶⁷ „Rætt um ástand flugvallar: Fjárveitingar til flugmála skornar verulega niður – ástand flestra flugvallar bágborið“, *Alþýðublaðið*, 13.nóvember 1980.

⁶⁸ Jóhannes R. Snorrason fyrrv.yfirflugstjóri. „Umræða um flugmál“, *Morgunblaðið*, 17.desember 1980. Bls. 36.

⁶⁹ Björn Bjarnason, 1981, „GIUK - hliðið“, *Morgunblaðið*, 4.janúar. Bls.16.

⁷⁰ „Tillaga herfræðiráðunauts Geirs Hallgrímssonar: Herstöð við Sauðárkrók! Aronskan á leið í Skagafjörðinn?“. *Þjóðviljinn*, 6.janúar 1981. Forsíðan og bls. 13.

Þingmaður Alþýðuflokks, ljáði máls á því í þingsályktunartillögu um byggingu alþjóðavaraflugvallar á Sauðárkróki, í mars árið 1986. Tillögu Karls Steinars fylgdu jafnframt spurningar í þremur liðum til Geirs Hallgrímssonar þáverandi utanríkisráðherra:

1. Er kunnugt um áhuga Atlantshafsbandalagsins á alþjóðlegum flugvelli við Sauðárkrók?
2. Hafa verið viðræður milli Íslendinga og NATO um að bandalagið legði fram fjármuni til slíks flugvallar? Ef svo er hverjir hafa verið helstu efnisþættir þeirra viðræðna?
3. Mundi varnarsveit frá NATO verða við þennan flugvöll eða reistir eldsneytisgeymar við hann? ⁷¹

Í svari utanríkisráðherra segir:

1. Flotastjórn Atlantshafsbandalagsins á Atlantshafi hefur lýst áhuga á að kannaður verði möguleiki á því að byggður verði varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll.
2. Engar formlegar viðræður hafa farið fram. Flotastjórn Atlantshafsbandalagsins hefur fyrir milligöngu varnarliðsins boðið íslenskum stjórnvöldum að forathugun fari fram á því hvar heppilegast væri að gera slíkan varaflugvöll. Flotastjórnin er reiðubúin að leggja fé til þessarar forathugunar.
3. Viðræður munu leiða í ljós hvaða skilyrði eru sett fyrir fjárveitingu í framkvæmd sem þessa af hálfu Atlantshafsbandalagsins. Áhugi flotastjórnarinnar byggist á nauðsyn þess að hafa varaflugvöll fyrir flugvélar varnarliðsins ef Keflavíkurflugvöllur er lokaður fyrir flugumferð vegna veðurs. Engar hugmyndir eru um varnarsveit eða gæslulið við varaflugvöll. Ekkert liggur fyrir um sérstaka þörf á eldsneytisbirgðarými fyrir flugvélar Atlantshafs bandalagsins. ⁷²

Af þessu svari má ráða að ekki hafi loku verið fyrir það skotið að NATO og varnarliðið kæmu að einhverju leyti að byggingu varaflugvallar. Fátt kom raunar fram í svarinu

⁷¹ Vef: Alþjóðaflugvöllur við Sauðárkrók. *Alþingistíðindi*, 25. Mars 1986. 376.mál til fyrirspurnar til skrifl.svars til utanríkisráðherra 108.löggjafarþingi.

⁷² Vef: Alþjóðaflugvöllur við Sauðárkrók. *Alþingistíðindi*, 17.apríl 1986. Svar utanríkisráðherra.

annað en að dregið er verulega úr hernaðarlegum þætti þess. Ástæðan var eflaust sú að komast hjá þeirri gagnrýni sem fylgdi venjulega framkvæmdum á vegum NATO eða varnarliðsins. Steingrímur J. Sigfússon, þingmaður Alþýðubandalagsins, fylgdi málinu eftir í annarri fyrirspurn sem þjónaði þeim tilgangi að tengja málið við hernaðarframkvæmdir. Notaði Steingrímur J. Sigfússon áhrifamikil orð í ræðum sínum, má þar nefna notkun hans á hugtakinu: „herflugvöllur“ sem var mun áhrifaríkara en „varaflugvöllur“⁷³ Skreytti hann málið enn frekar með notkun líkingarmáls á borð við „kistulagningu“, „líkkistulok“, „Aronska-stjórnin“ ætlaði sér að „selja það þjóðinni í skrautlegum neytendapakningum“, að koma upp „hernaðarmannvirki í dulbúningi varaflugvallar“.⁷⁴

Það var mat Alþýðubandalagsins að ríkisstjórnin gerðist enn á ný sek um svokallaða aronsku, sem var vinsælt hugtak vinstri orðræðunnar um flugstöðvarmálið og dregið fram þegar framkvæmdir á vegum varnarliðsins bar á góma. Af andstöðu Steingríms J. mátti ráða að flugvallamálin hefðu lítið með öryggismál Íslendinga að gera, heldur væri nær eingöngu um hagsmuni NATO og Bandaríkjahers að ræða. Andstæðinga herstöðvar- og Atlantshafsbandalagsins töldu að framkvæmdir á vegum NATO og varnarliðsins hér á landi myndu mögulega auka árásarhættu hér á landi á hættutímum. Sjálfstæðisflokkurinn var á öndverðum meiði. Íslendingar nytu góðs af vernd varnarliðsins auk þess sem framkvæmdir á vegum þess hefðu víðtæk áhrif. Þar mætti nefna gjaldeyrisviðskipti, atvinnu fyrir hundruð ef ekki þúsundir Íslendinga auk ýmissrar þjónustu og viðskipta, bæði í út- og innflutningi.⁷⁵ Með myndun ríkisstjórnar Sjálfstæðisflokks, Framsóknarflokks og Alþýðuflokks undir forsæti Þorsteins Pálssonar 1987 kom fram vilji til þess að nýta fjármuni Mannvirkjasjóðs NATO til byggingar varaflugvallar. Sjálfstæðismenn sýndu slíkum framkvæmdum mikinn áhuga, sem hélst eftir að þeir fóru í stjórnarandstöðu við myndun vinstri stjórnar Steingríms Hermannssonar.

Í utandagskrár umræðu um varaflugvöll óskaði Matthías Á. Mathiesen eftir upplýsingum um hvort ríkisstjórnin hefði kannað áhuga Mannvirkjasjóðs NATO að byggja slíkan flugvöll hér á landi og hvort málið væri á forræði utanríkisráðherra sem

⁷³ Sp. 2. desember 1986. Hernaðarframkvæmdir, ein umr. *Alþingistíðindi*, Fps. SJS. 164.mál. Þskj.174. Bls. 1257.

⁷⁴ Sp. 2. desember 1986. Hernaðarframkvæmdir, ein umr. *Alþingistíðindi*, Fps. SJS. 164.mál. Þskj.174. Bls. 1262-1263.

⁷⁵ *Varnarstöðin í Keflavík í hernaðarlegu og fjárhagslegu tilliti*. Utanríkismálanefnd S.U.S. Samband ungra Sjálfstæðismanna. Reykjavík, apríl 1978. (Bls. 31-43). Bls. 31-34.

gæti veitt leyfi til forkönnunar.⁷⁶ Í svari Jóns Baldvins Hannibalssonar, utanríksráðherra, kom fram jákvæð afstaða til málsins. Hann væri sannfærður um að þeir skilmálar sem NATO og Mannvirkjasjóðurinn legðu fram sýndu að ekki var um hernaðarmannvirki að ræða heldur „nauðsynlegt öryggis- og samgöngutæki“ sem ekki væri í „þágu varna landsins eða hernaðarstarfsemi á Íslandi á friðartímum“.⁷⁷ Steingrímur J. Sigfússon, samgönguráðherra, benti hins vegar á, í ræðu sinni í sömu utandagskrár umræðu, að aldrei hefði „komið erlendis frá ein einasta ósk um að byggður yrði varaflugvöllur á Íslandi, aldrei.“Ekki væri kunnugt um að fyrir lægju „neinar beiðnir um gerð varaflugvallar sem þjónað gæti öllum hugsanlegum flugvélagæðum sem leið eiga um hið íslenska flugstjórnarsvæði“. Vék hann einnig að greinagerð Flugmálaráðs þar sem kom fram að Akureyrarflugvöllur væri vænlegasti kostur sem varaflugvöllur, enda hafi hann sinnt því hlutverki um árabíl. Í framhaldinu leysti Steingrímur J. Sigfússon, landbúnaðar- og samgönguráðherra upp viðræðunefnd við NATO á þeirri forsendu ekki yrðu byggð nein hernaðarmannvirki hér á landi í tíð ríkisstjórnarinnar, sem var í samræmi við stefnuyfirlýsingu hennar.⁷⁸

Sjálfstæðisflokkurinn og flokkur frjálslynda hægri manna lagði engu að síður fram ályktun þess efnis til Alþingis hvort kannaður yrði áhugi Mannvirkjasjóðs NATO að kosta framkvæmdir á byggingu alþjóðlegs varaflugvallar hér á landi.⁷⁹ Um forkönnun mögulegrar staðsetningar og gerð slíks mannvirkis yrði að ræða, sem starfrækt yrði af óbreyttum borgurum og undir umsjá íslenskra yfirvalda. Reyndar yrði stjórn flugvallarins færð undir hendur varnarliðsins á hættutíma, sem var svipað þeim samning sem var gerður um flugstöð Leifs Eiríkssonar á sínum tíma. Bundu sjálfstæðismenn miklar vonir við þetta en óttuðust þó að stjórnarliðar, ekki síst innan Alþýðubandalagsins, tækist að slá hugmyndina af borðinu. Það átti eftir að reynast rétt.⁸⁰ Aðkoma Mannvirkjasjóðs NATO og bandaríska varnarliðsins í varaflugvallarmálinu gerði það að verkum að málið átti sér ekki viðreisnar von meðan vinstri stjórn var við völd.

⁷⁶ Vef: SP. Varaflugvöllur (umræður utan dagskrár), *Alþingistíðindi*. 20.febrúar 1989. B-mál 64 á 111.löggjafarþingi. Ræða í dálk B-36457, Matthías Á. Mathiesen.

⁷⁷ Vef: SP. Varaflugvöllur (umræður utan dagskrár), *Alþingistíðindi*. 20.febrúar 1989 B-mál 64 á 111.löggjafarþingi. Ræða í dálk B-3649, utanríksráðherra.

⁷⁸ Vef: SP. Varaflugvöllur (umræður utan dagskrár), *Alþingistíðindi*. 20.febrúar 1989. B-mál 64 á 111.löggjafarþingi.. Ræða í dálk- 3660, landbúnaðarráðherra.

⁷⁹ Vef: SP. Um forkönnun Mannvirkjasjóðs Atlantshafsbandalagsins á alþjóðlegum varaflugvelli á Íslandi. *Alþingistíðindi*, 4.apríl 1989. 458.mál, tillaga til þingsályktunar, 111.löggjafarþingi.

⁸⁰ Stefán Friðbjarnarson, „Ræður lítill minnihluti ferð? Forkönnun alþjóðlegs varaflugvallar“, *Morgunblaðið*, 19.desember 1989. Bls. 49.

Í stefnuyfirlýsingu stjórnar Steingríms Hermannssonar sagði svo um framkvæmdir varnarliðsins eða NATO á Íslandi: „Ríkisstjórnin mun ekki gera nýja samninga um meiriháttar hernaðarframkvæmdir og samskipti Íslendinga við Varnarliðið verða endurskipulögð.“⁸¹

Íslendingar voru sjálfir ekki aðilar að Mannvirkjasjóð NATO, hefðu Bandaríkjamenn þurft að fylgja málinu eftir og það sem meira er að hefði þurft að eyrnamerkja framkvæmdina sem hernaðarmannvirki. Slík framkvæmd braut í bága við yfirlýsta stefnu ríkisstjórnarinnar varðandi slíkar framkvæmdir.

Ákvörðun ríkisstjórnarinnar að hafna aðkomu Mannvirkjasjóðs NATO til byggingar varaflugvallar leiddi til þess að ekkert varð af byggingu alþjóðlegs varaflugvallar sem væri til jafns við Keflavíkurflugvöll og gæti leyst hann af hólmi ef á þyrfti að halda.

4.2. Lausn í varaflugvallarmálinu

Ákvörðun ríkisstjórnar frá árinu 1987 þess efnis að hefja uppbyggingu íslenskra flugvallar var staðfest með lögum nr. 31/1987, um flugmálaáætlun. Þar var ákveðið hvernig starfsemi og hvers konar flugi hver flugvöllur átti að þjóna. Varðandi þá hugmynd að útbúa alþjóðlegan varaflugvöll sem tekið gæti á móti stærri farþegaþotum þá lagði Steingrímur J. Sigfússon samgönguráðherra, fram beiðni til Flugmálastjórnar um að fá að taka málið til úrvinnslu. Í framhaldi þeirrar vinnu var gefin út greinagerð árið 1989 ásamt tillögum um mögulega staðsetningu hans.⁸² Þar eru Keflavíkurflugvöllur og Reykjavíkurflugvöllur ekki teknir til umfjöllunar, enda stærstir og best búnir. Flugvellirnir á Akureyri, Egilsstöðum, Höfn í Hornafirði og Sauðárkróki eru sagðir gerðir fyrir óreglubundið flug, en þeir auk Húsavíkurflugvallar komu til greina sem valkostur varaflugvallar.

Greinagerðin fjallaði sérstaklega um þá flugvelli sem til greina komu sem varaflugvellir fyrir millilandaflug. Flugmálastjórn tók undir það sjónarmið Flugráðs frá árinu 1988, að Egilsstaðaflugvöllur og Akureyrarflugvöllur gætu tekið að sér hlutverk alþjóðlegs varaflugvallar ef framkvæmdir á þeim flugvöllum tækju mið af því aukna

⁸¹ „Ný ríkisstjórn tekur við. Stefnuyfirlýsing ríkisstjórnar Steingríms Hermannssonar“, *Morgunblaðið*, 29.september 1988. Bls. 40.

⁸² Flugmálastjórn. *Varaflugvellir fyrir millilandaflug: greinagerð*. Flugmálastjórn, 1989. Bréf dagsett 7.desember 1988 tilvísun 425 frá Samgönguráðuneytinu.

hlutverki sem því fylgdi.⁸³ Í máli sínu, vísaðu Flugráð til þarfa áætlunar- og leiguflugs til og frá Íslandi, en ráðið taldi að ákvörðun, um hvort gera ætti ráð fyrir hernaðarlegri notkun, væri fyrst og fremst í verkahring Alþingis.⁸⁴

Í greinargerðinni voru fimm valkostir settir fram sem mögulegir varaflugvellir ásamt kostnaðaráætlun⁸⁵:

Tillaga I. Varamillilandaflugvöllur þjóni íslensku millilandaflugi, til landsins með þeim flugvélagerðum sem ákveðnar hafa verið. Með þessu var hægt að nota núverandi flugvelli áfram án mikils kostnaðar. Varaflugvöllurinn væri einungis notaður ef veður eða aðrar aðstæður kæmu upp sem takmörkuðu notkun Keflavíkurflugvallar. Viðmiðunin er tekin af afkastagetu fyrirhugaðra þota *Flugleiða* og þotum *Arnarflugs*. Samkvæmt upplýsingum flugfélaganna myndi 2000 metra flugbraut nægja og því óþarft að leggja í miklar framkvæmdir.

Tillaga II. Varaflugvöllur þjóni íslensku millilandaflugi til og frá landinu til núverandi ákvörðunarstaða með þeim flugvélagerðum, sem ákveðnar hafa verið. Í þessari tillögu var átt við að íslenskar þotur gætu notað varaflugvöllinn til millilandaflugs til sinna áætlunarstaða í Evrópu. Flugleiðir töldu sig þurfa 2100 m. langa flugbraut fyrir flug þeirra til Lúxemborgar en Arnarflug 2470 m. fyrir flug þeirra til Prestvíkur og Amsterdam. Miðað við veittar upplýsingar taldi Flugráð að 2400 m. braut þyrfti á Egilsstöðum. Kostnaðaráætlun fyrir Egilsstaðarflugvöll hljóðaði upp á 210 millj.kr, öllu minna þyrfti fyrir Akureyrarflugvöll eða 171 millj.kr. Húsavíkurflugvöllur var dýrastur með um 392 millj.kr og Sauðárkrókur 302 millj.kr en þar var einungis miðað við 2200m.

Tillaga III. Varaflugvöllur þjóni millilandaflugi að og frá landinu, ítrasta afkastageta tveggja hreyfla þota. Með þessu var átt við að allar tveggja hreyfla þotur gætu notað varaflugvöllinn og afkastageta þeirra nýtt til fullnustu sem þýddi langdrægni Boeing 737-400 flugvélnanna sem væri um 2.000 sjómílar eða frá Íslandi til Kanaríeyja. En fyrir Boeing-757-200 vélarnar allt að 4000 sjómílar sem dæmi. Þessi kostur var talin vera mikil hagsbót fyrir það byggðarlag sem varaflugvöllurinn væri yrði staðsettur í, að

⁸³ Flugmálastjórn. *Varaflugvellir fyrir millilandaflug: greinargerð*. Flugmálastjórn, 1989. Bls. 3.

⁸⁴ Flugmálastjórn. *Varaflugvellir fyrir millilandaflug: greinargerð*. Flugmálastjórn, 1989. Fylgiskjal 2 (FSK2), Varaflugvöllur millilandaflugs, bls.2.

⁸⁵ Flugmálastjórn. *Varaflugvellir fyrir millilandaflug*. Bls. 7.

Því er varðaði útflutning og ferðamannaíðnað. Kostnaður við þessa tillögu var : Egilsstaðarflugvöllur 289 millj.kr. Akureyri aðeins ódýrari með 211 millj.kr. Húsavík 450 millj.kr en langdýrastur var Sauðárkrókur. Var kostnaur við hann áætlaður um 700 millj.kr en þar þyrfti að setja nýja flugbraut sem útskýrir þann mikla kostnað.

Tillaga IV. Varaflugvöllur þjóni stærstu hugsanlegu flugvélum (herflugvélar undanskildar). Átt var við að hægt væri að nota allar gerðir flugvéla bæði að og frá landinu hvort sem það væri frá Keflavík eða varaflugvellinum. Flugbraut þarf að vera 3000-3200 metra löng en slík braut myndi auka möguleika framtíðarnotkunar á varaflugvellinum fyrir stærstu flugvélar t.d. Asúflug.

Tillaga V. Varaflugvöllur þjóni alþjóðlegu flugi um loftrými Íslands. Átt var við hvort þörf væri á varaflugvelli innan flugstjórnarrýmis Íslands auk Keflavíkurflugvallar og þá sérstaklega með tveggja hreyfla þotur í huga. Flugmálastjórn taldi ekki þörf á slíkum varaflugvelli en út frá öryggissjónarmiðum væri það mjög til hagsbóta. Fyrir þessa tillögu þótti nægja 2700 m. flugbraut og fylgdi því engin kostnaðaráætlun.⁸⁶

Greinargerð flugmálastjórnar var í grófum dráttum enda ekki búið að framkvæma allar þær jarðvegsathuganir sem þurfti til að fá sem nákvæmstu tölur. Gert var ráð fyrir bundnu slitlagi, lengingar flugbrauta og aukins tækjabúnaðar en verðlag er miðað við janúar árið 1989.

Kostnaðaráætlanir fyrir flugvellina voru settar niður, lið fyrir lið, en heildarkostnaður hvers flugvallar var áætlaður með fyrirvara:

Flugv. / lengd	2000 m.	2200 m.	2400 m.	2700 m.
Egilsstaðir			210.290 millj.kr	289.250 millj.kr
Akureyri			170.730 millj.kr	211.820 millj.kr
Sauðárkrókur		302.040 millj.kr		
Húsavík	315.570 millj.kr		392.190 millj.kr	450.590 millj.kr

Húsavík var augljóslega dýrasti kosturinn en bauð hins vegar upp á þrjár mismunandi flugbrautalengdir. Sauðárkrókur kom þar á eftir með veðursældina en einungis með möguleika á 2.200 metra flugbraut. Akureyri og Egilsstaðir höfðu vinninginn vegna aðstöðunnar sem þar var fyrir, sem dró úr öðrum þáttum kostnaðaráætlunarinnar. Kom

⁸⁶ Flugmálastjórn. *Varaflugvellir fyrir millilandaflug*. Bls. 7.

fram í þessari greinagerð að um verulegan kostnað yrði að ræða fyrir íslenska skattborgara.

Voru enn aðilar sem vildu athuga hvort að hægt væri að fá aðstoð Mannvirkjasjóðs NATO til verksins, þrátt fyrir andstöðu Alþýðubandalagsins.

Haft var eftir Jóni Baldvin Hannibalssyni, utanríkisráðherra, að yrði slíkur flugvöllur byggður hér á landi ættu Bandaríkjamenn að kosta rekstur hans.⁸⁷ Jón var hins vegar mótfallinn því að varnarliðið greiddi afnotagjald fyrir varaflugvöll sem Mannvirkjasjóður NATO fjármagnaði að mestu eða öllu leyti. Benti Jón á að Ísland væri aðili að Atlantshafsbandalaginu og þeirri aðild fylgdu ákveðnar fórnir enda væri um varnir landsins að ræða. Í þessu tilviki vildi Jón meina að ekki væri um hernaðarmannvirki að ræða heldur yrði flugvöllurinn algerlega í umsjá óbreyttra borgara. Steingrímur J. Sigfússon, samgönguráðherra, og Páll Pétursson, formaður þingflokks Framsóknarflokks, lýstu sig áfram andvíga þeirri hugmynd að Mannvirkjasjóður NATO stæði að baki byggingu hernaðarmannvirkis hér á landi.⁸⁸

Á meðan þessi umræða fór sem hæst gerðust þeir atburðir í Evrópu sem urðu til þess að gera áhugasömum Íslendingum um varaflugvöll í boði NATO erfiðara fyrir. Berlínarmúrinn féll og hrikta tók í stoðum Sovétríkjanna. Forsendur fyrir byggingu varaflugvallar breyttust þannig vegna utanaðkomandi aðstæðna. Í kjölfarið dró NATO til baka beiðni um gerð varaflugvallar fyrir Keflavíkurflugvöll.⁸⁹ Jón Baldvin var þó ekki reiðubúinn að gefa hugmyndina alveg upp á bátinn. Hann taldi hernaðarlegt mikilvægi Íslands enn töluvert og að varaflugvöllur mundi koma sér vel í framtíðinni vegna aukins eftirlits í Atlantshafi vegna afvopnunar samninga á höfunum.⁹⁰ Það átti eftir að koma í ljós að engin innistæða var fyrir slíku mati; þvert á móti minnkaði hernaðarmikilvægi Íslands stöðugt.

Vonir sjálfstæðismanna og Alþýðuflokksmanna um að NATO fjármagnaði varaflugvöll urðu því að engu. Hefja yrði framkvæmdir á þeim flugvöllum sem voru til staðar fyrir íslenskt fjármagn. Egilsstaðarflugvöllur var einn þeirra fyrstu til að geta talist nothæfur sem alþjóðlegur varaflugvöllur. Þótt deilurnar um varaflugvöll hlytu snöggan endi urðu þær til þess að stjórnvöld beindu sjónum og fjárveitingu að

⁸⁷ „Mannvirkjasjóður NATO: "Gestgjafafjóðir" greiða rekstrarkostnað mannvirkja“, *Morgunblaðið*, 23.febrúar 1989. Bls. 4.

⁸⁸ „Jón Baldvin Hannibalsson, Varaflugvöllur á vegum NATO yrði ekki hernaðarmannvirki“, *Morgunblaðið*, 1.nóvember. Bls. 2.

⁸⁹ Vef: Varaflugvöllur Atlantshafsbandalagsins. *Alþingistíðindi*, 16.október 1990. 15.mál, fyrirspurn til skriflegs svars til utanríkisráðherra, 113.löggjafarþingi. Svar barst 24.október 1990.

⁹⁰ Vef: Utanríkisráðuneytið. *Skýrsla Jóns Baldvins Hannibalssonar til Alþingis*. 29.mars1990.

fjársveltum og illa búnum flugvöllum á landsbyggðinni. Deilurnar staðfestu einnig mikilvægi þess að hér á landi yrði starfræktur varaflugvöllur sem væri ekki einungis hugsaður sem hernaðarmannvirki heldur fremur gerður með það fyrir augum að auka öryggi Íslendinga og annarra flugfarþega sem leið áttu yfir landið.

Í fyrirspurn til Steingríms J. Sigfússonar, samgönguráðherra, á Alþingi árið 1990, var spurt hvernig uppbyggingu varaflugvallar utan stór Reykjavíkursvæðisins miðaði.⁹¹ Steingrímur svaraði því til að í framhaldi af greinagerð Flugmálastjórnar hefði verið hafist handa við að bæta tækjast Akureyrarflugvallar svo hann væri betur búinn undir hlutverk varaflugvallar sem hann hafði þegar sinnt um árabíl. Auk þess átti að reyna afla fjármagns til að hægt væri að hafa flugvöllinn opinn allan sólarhringinn. Með því væri hægt að taka á móti stórum flugvélum með stuttum fyrirvara sem væri forsenda þess að hann nýttist í neyðartilfellum. Til viðbótar þeim framkvæmdum sem þegar voru hafnar við Egilsstaðarflugvöll hefði verið séð til þess að lögð yrði flugbraut sem gæti þjónustað afkastagetu tveggja hreyfla þotna auk alls almenns farþegaflugs. Einnig væri í athugun að útvega land undir lengingu flugbrautarinnar. Framkvæmdin sem fól í sér lengingu flugbrautar í 2000 metra lengd ætti að komast í gagnið í síðasta lagi um mitt árið 1992.⁹² Þá lögju enn fremur fyrir áætlanir um að lengja flugbrautina á Húsavíkurflogvelli í 2000 metra og flýta átti fyrir lagningu slitlags á Sauðárkóksflugvelli. Ekki var þó komin föst dagsetning þegar umræðan fór fram um þau mál. Steingrímur J. Sigfússon þáv. samgönguráðherra taldi verkefnið brýnt og öllum í hag að vel væri búið að flugvöllum landsins. Og þannig vildi ríkisstjórnin sýna að Íslendingar gætu vel sinnt slíkum málum á eigin forsendum og án aðstoðar erlendra hervelda.⁹³

⁹¹ Vef: Varaflugvöllur vegna alþjóðaflugs, *Alþingistíðindi*, 59.mál fyrirspurn til samgönguráðherra 113.löggjafarþingi. fyrirspurn Guðmundar H. Garðarssonar 23.október 1990.

⁹² Vef: Saga Egilsstaðarflugvallar. Á heimasíðunni kemur fram að ný 2000 metra flugbraut var tekin í gagnið 23.september 1993.

⁹³ Vef: Varaflugvöllur vegna alþjóðaflugs, *Alþingistíðindi*, 8.nóvember 1990. 59.mál fyrirspurn til samgönguráðherra 113.löggjafarþingi. Svar samg.ráðhr.

Lokaorð og niðurstaða.

Saga flugstöðvarmálsins á sér margar hliðar eins og hér hefur komið fram. Hún var liður í samskiptum Íslands og Bandaríkjanna í varnarmálum og tengdist þeim vilja að aðskilja hernaðarlegt og borgaralegt flug. Nauðsynlegt þótti einnig að ráðast í byggingu nýrrar flugstöðvar vegna þess að öryggismál voru í ólestri í þeirri gömlu, auk þess sem hún gat ekki annað auknum farþegafjölda sem fór um Keflavíkurflugvöll. Það sem stóð í vegi fyrir framkvæmdum var ekki einungis fjárskortur, heldur einnig tengslin við deilurnar um herinn í íslenskri stjórn málaumræðu. Hér vó þyngst neikvæð afstaða Alþýðubandalagsins en þeim til aðstoðar voru klofnir Framsóknarmenn sem áttu eftir að hafa töluverð áhrif í báðum flugvallarmálunum. Í tíð vinstri stjórnar Ólafs Jóhannessonar var Framsóknarflokkurinn klofinn í afstöðu sinni til brottflutnings hersins sem flækti málefni flugstöðvarinnar og gerði það að verkum að ekki var hægt að ráðast í neinar framkvæmdir. Þótt framsóknarmenn hefðu skipt um stefnu í hermálinu var sérstaklega tekið fram í stefnuyfirlýsingu Gunnar Thoroddsen að ekki yrði ráðist í byggingu nýrrar flugstöðvar nema samkomulag allrar ríkisstjórnarinnar lægi fyrir.⁹⁴ Þessi afstaða stóð allt þar til að ríkisstjórn Sjálfstæðisflokks- og Framsóknarflokks tók við árið 1983. Geir Hallgrímsson, utanríkisráðherra, tók það svo sérstaklega fram að eitt það jákvæðasta við myndun nýrrar ríkisstjórnar var að neitunarvaldi Alþýðubandalags í utanríkis- og flugstöðvarmálum hefði liðið undir lok.⁹⁵

Í bókun við varnarsamninginn frá árinu 1974 höfðu íslensk stjórnvöld farið þess á leit við bandarísk yfirvöld að þau kæmu að gerð flugstöðvarinnar eftir því sem fjárveitingar þeirra leyfðu og eftir því yrði leitað. Aukin hernaðarumsvif Bandaríkjanna, á Íslandi á fyrri hluta níunda áratugarins, urðu til þess að greiða fyrir framkvæmdum flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli. Þrátt fyrir tafir og pólitíska andstöðu var stöðugt unnið að hönnun flugstöðvarinnar auk þess sem að staðsetning flugstöðvarinnar var sett inn á aðalskipulag Keflavíkur og Njarðvíkur, sem náði allt fram til ársins 1988. Þannig má segja að beðið hafi verið eftir því að „rétt“ ríkisstjórn tæki við völdum. Þegar staðið var frammi fyrir því að Bandaríkjamenn myndu draga fjárveitinguna til baka vegna tafanna var ákveðið að keyra málið í gegn. Í viðtali við Helga Ágústsson, formann

⁹⁴ Skýrsla utanríkisráðherra. *Alþingistíðindi 1979-1980*. Þskj. 366. Bls. 1610.

⁹⁵ Skýrsla um utanríkismál. *Alþingistíðindi, 1983-1984*, 28.hefti. Apríl-maí. Þskj.744, bls. 6090.

bygginganefndar Flugstöðvarinnar árin 1979–1983, sem birtist í *Morgunblaðinu* árið 1987,⁹⁶ segir hann að markmið byggingarnefndarinnar hafi verið að vinna sem mest sjálf að undirbúning framkvæmdanna. Hins vegar er ljóst að verkefnið hefði aldrei tekist ef Bandaríkjamenn hefðu ekki tekið verulegan þátt í kostnaðinum. Finna má þó ýmislegt að stjórnun framkvæmdarinnar, sérstaklega varðandi þann mikla fjölda breytinga sem gerður var á teikningum og í hönnun flugstöðvarinnar.

Varaflugvallarmálið átti margt sameiginlegt með flugstöðvarmálinu. Hér var um að ræða tengsl hernaðarlegs og borgaralegs flugs sem vöktu upp svipaða andstöðu og upp kom vegna flugstöðvarinnar í Keflavík. Sömuleiðis átti að fjármagna framkvæmdina að miklu leyti með erlendu fjármagni sem eyrnamerkt var hernaðarframvæmdum. Fjárfesting NATO hljóðaði upp á 11 milljónir dollara til framkvæmdarinnar. Möguleg notkun flugvallarins til eftirlitsflugs og sem millilendingaflugvallar fyrir herflugvélar á vegum varnarliðsins og NATO hentaði því vel þótt flugvöllurinn yrði í umsjá óbreyttra borgara og ekki skilgreindur sem hernaðarmannvirki.

Það sem gerði hins vegar út um málið var tvennt: Í fyrsta lagi gat Alþýðubandalagið sem stjórnarflokkur beitt neitunarvaldi sínu með stuðningi margra Framsóknarmanna. Í flugstöðvarmálinu þurfti samsteypustjórn Sjálfstæðisflokks og Framsóknarflokks til að koma málinu á framkvæmdastig. Í öðru lagi leiddu endalok kalda stríðsins til þess að Bandaríkjamenn og NATO misstu áhugann á því að fjárfesta í hernaðarverkefnum á Íslandi. Sú ákvörðun stjórnvalda að gera loks úttekt á flugvöllum landsins með það fyrir augum að gera þá nothæfa sem varaflugvelli var eflaust málamiðlun í upphafi. En fullyrða má að með því hafi loks fengist það fjármagn, sem þurfti til, svo hefja mætti endurreisn eða raunar uppbyggingu landsbyggðarinnar. Til að svo mætti verða varð að líta á málin með það fyrir augum að slíkar framkvæmdir myndu opna lífæð sem sveitarfélögin gátu nýtt sér til dæmis í ferðaiðnaði og útflutningi. Niðurstaðan varð á endanum talsvert minni varaflugvallur á Egilsstöðum, alþjóðlegur varaflugvöllur í boði NATO hefði vafalaust komið sér vel, en fullyrða má að þessi lausn hafi verið farsælli í ljósi þeirra innanlandsdeilna sem málið vakti. Hins vegar var ekki gengið eins langt og ekki eins fljótt fram í endurreisn landsbyggðarflugvallanna og vænst hefði verið. Flugbrautin á Akureyrarflugvelli var ekki lengd í 2.400 metra fyrir en árið 2009 en eldri

⁹⁶ „Meginsjónarmiðið að byggingin uppfyllti kröfur tímans – segir Helgi Ágústsson, formaður byggingarnefndar á árunum 1979-1983“. *Morgunblaðið*, 12. apríl 1987. Í sérstakri C-útgáfu bls. 9.

hluti flugstöðvarinnar hafði verið lagfærður árið 2000.⁹⁷ Árið 2006 bar Hlynur Hallsson, þingmaður Vinstri hreyfingarinnar – græns framboðs, fram fyrirspurn til Alþingis þess efnis hvenær áformað væri að hefja lengingu flugbrautarinnar á Akureyrarflugvelli. Fyrirspurninni var ekki svarað. Mánuði síðar bar annar þingmaður Vinstri grænna, Bjarkey Gunnarsdóttir, fram sömu spurningu. Þáverandi samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson frá Sjálfstæðisflokki svaraði um hæl og sagði að stefnt væri að lengingu flugbrautarinnar á Akureyri í framkvæmdaráætlun fyrir árin 2007–2008.⁹⁸ Ljóst er því af framangreindu að ekki tókst að ljúka fyrirhugaðri enduruppbyggingu flugvalla á landsbyggðinni á þeim tíma sem vonast var til þrátt fyrir miklar umræður og fögur fyrirheit þingmanna. Frá því að Flugstöð Leifs Eiríkssonar var tekin í notkun hafa orðið miklar breytingar á aðstöðu hennar. Í mars árið 2001 stækkaði byggingin um 16.000 m² þegar suðurbygging hennar var tekin í notkun. Framkvæmdir við stækkun og breytingar í norðurbyggingu Leifsstöðvar voru settar af stað í október 2005 og lauk vorið 2008. Var þá heildargólfhlötur flugstöðvarinnar orðinn 56.000m² sem sýnir enn fremur að mikið vatn hefur runnið til sjávar frá upphaflegri hugmynd, varðandi stærð og notkun flugstöðvarinnar.⁹⁹

⁹⁷ Vef: www.isavia.is: Akureyrarflugvöllur.

⁹⁸ Vef: Lenging flugbrautarinnar á Akureyri. *Alþingistíðindi*, 10.febrúar 2006. 95.fundur, 132.löggjafarþing. 519.mál.þingskjal. 758.

⁹⁹ Vef: www.kefairport.is: Keflavíkurlugvöllur. *Saga Keflavíkurlugvallar*.

Viðauki I

Samkomulag milli Íslands og Bandaríkjanna varðandi varnarsamninginn frá 1951

Gert hinn 22. Október 1974 í Reykjavík.

Ríkisstjórnir Bandaríkjanna og Íslands hafa gert með sér eftirfarandi samkomulag varðandi áframhaldandi nýtingu á aðstöðu varnarliðsins á Íslandi skv. Ákvæðum varnarsamningsins frá 5.maí 1951.

1. Bandaríkin munu leitast við að fækka liðsmönnum varnarliðsins á þann hátt, sem ríkisstj. báðar hafa komið sér saman um.
2. Ríkisstjórnirnar eru sammála um, að innan hæfilegs tíma muni íslenskir starfsmenn er þá hafi öðlast til þess nægilega starfshæfni og þjálfun, taka við tilteknum störfum á vegum varnarliðsins, sem bandarískir starfsmenn gegna nú. Hinsvegar munu Bandaríkin ekki leitast við að ráða til starfa eða halda í vinnu fleiri bandarískum eða íslenskum starfsmönnum en aðstæður réttlæta og kunna því að breyta fjölda starfsmanna og skipulagi starfsgreina á vegum varnarliðsins innan ákvæða 3. og 4.gr. varnarsamningsins frá 1951.
3. Bandaríkin munu leitast við að byggja íbúðarhúsnæði innan hins umsamda svæðis, er nægi til að hýsa fjölskyldur varnarliðsmanna, sem rétt eiga á slíku húsnæði. Þessar byggingarframkvæmdir skulu háðar nauðsynlegum fjárveitingum, svo og því hvort nauðsynlegt efni og íslenskt vinnuafli er fyrir hendi. Á meðan ekki hefur verið lokið við byggingu þessa íbúðarhúsnæðis, skal bandarískum hernaðaryfirvöldum heimild að annast milligöngu fyrir hönd þeirra starfsmanna, er búa utan hins umsamda svæðis, með það fyrir augum að tryggja hæfilegt húsnæði, sanngjarna húsaleigu og hæfilega leiguskilmála.
4. Eftir því sem fjárveitingar leyfa munu Bandaríkin leitast við að gera þær ráðstafanir sem báðir aðilar koma sér saman um, að skilja að á raunhæfan hátt starfsrækslu farþegaflugstöðvarinnar og rekstur þann og aðstöðu, sem varnarliðið sjálft hefur með höndum á hinu umsamda Keflavíkursvæði. Þegar farþegaflugstöðin og starfsemi varnarliðsins hafa verið aðskilin, skulu aðgerðir beggja ríkisstjórna varðandi starfsemi lögregluvalda og lögsögu þeirra fara eftir þeim ákvörðunum, sem báðir aðilar koma sér saman um, og skulu þær miðast við þær breyttu aðstæður, sem þá kunna að hafa skapast innan hins umsamda svæðis.
5. Eftir því sem fjárveitingar leyfa mun ríkisstj. Bandaríkjanna leitast við að láta í té tiltekin búnað, sem á 10 ára tímabili mun skapa þá aðstöðu á Keflavíkurlflugvelli, að hún fullnægi kröfum

Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir flugrekstur skv. Flokkun nr. II.

6. Þetta samkomulag öðlast gildi þann dag, sem það er undirritað.

Undirritað í Reykjavík hinn 22.okt. 1974.

Fyrir ríkisstj. Íslands, Einar Ágústsson
Fyrir ríkisstj. Bandaríkjanna,
Frederick Irving.

Eftirfarandi bókun var gerð um viðræður milli ríkisstjórna Bandaríkjanna og Íslands skv. Ákvæðum 7.gr. varnarsamnings þess, sem í gildi er milli landanna:

- A. Varnarliðið mun fækka í liði sínu um 420 menn og í stað þeirra koma hæfir íslenskir starfsmenn eftir því sem þeir verða til reiðu til slíkra starfa. Varnarliðið mun annast þjálfun íslenskra starfsmanna, eftir því sem þörf krefur.
- B. Ríkisstjórn Bandaríkjanna mun leita eftir fjárveitingum til byggingar íbúðarhúsnæðis á fjárhagsárunum 1975, 1976 og 1977 með það endanlega markmið fyrir augum, að öllum bandarískum hermönnum verði séð fyrir íbúðarhúsnæði innan takmarkana varnarstöðvarinnar. Bandaríkin gera ráð fyrir, að eftir að fækkað hefur verið í varnarliðinu svo sem að framan greinir, muni viðbótarþörf íbúðarhúsnæðis innan takmarka varnarstöðvarinnar nema um það bil 468 húsnæðiseiningum. Sem vísbending um góðan ásetning Bandaríkjanna í þessu tilliti er í fjárlagafrv. Fyrir fjárhagsárið 1975 að finna beiðni um fjárveitingu vegna byggingar 200 húsnæðiseininga, vegna undirritunar þeirra orðsendinga og þess samkomulags, sem hér um ræðir.
- C. Ríkisstjórn Bandaríkjanna mun leitast við að finna leið til þess að vinna að því í samvinnu við íslensku ríkisstjórnina að aðskilja svæði þau, þar sem rekstur farþegaflugs og starfsemi varnarliðs fer fram. Ríkisstjórn Bandaríkjanna mun taka þátt í byggingu nýrrar flugstöðvar, eftir því sem fjárveitingar heimila og varnarliðsrekstur krefst. Í þessu sambandi var rætt um að Bandaríkin kosti lagningu aðkeyrslubrautar fyrir flugvélar, byggingu flugvélastæða, lagningu vega, þar með talin nýr bílvegur, svo og endurnýjun á kerfi því sem flytur eldsneyti að flugvélum.
- D. Ríkisstjórn Bandaríkjanna samþykkir að athuga möguleika á því að festa kaup á heitu vanti til afnota fyrir varnarliðið, svo fremi að slík þjónusta verði látin í té af hálfu íslensku ríkisstj. á Reykjanessvæðinu.
- E. Báðar ríkisstjórnirnar munu athuga leiðir til þess að efla samvinnu milli varnarliðsins annars vegar og íslensku landhelgisgæslunnar, almannavarna og flugmálastjórnarinnar hins vegar.
- F. Viðræður um framkvæmd þeirra samkomulagsatriða, sem nefnd eru hér að framan munu fara fram milli sendiherra Bandaríkjanna og yfirmanns varnarliðsins annars vegar og utanrrh. Íslands og tilnefnds fulltrúa hans hins vegar.

Undirritað í Reykjavík af tilnefndum fulltrúum samningsaðila hinn 22.okt. 1974.

Viðauki II

Í könnun á vegum Öryggismálanefndar árið 1989, var gerð athugun á viðhorf Íslendinga til öryggis- og utanríkismála árunum 1983 og 1987. Í þessari yfirgrípsmiklu könnun kom fram að um 80% íslenskra kjósenda vildu að Ísland væri áfram aðili að Atlantshafsbandalaginu.¹⁰⁰

Tafla 2.1.7 Afstaða Íslendinga til NATO-aðildar eftir því hvað þeir kusu í Alþingiskosningunum 1983.

NATO-aðild	Alþfl.	Frams.	Sjálfstfl.	Alþ.bandl.	Bandl.jafn.	Kvennl.
Meðmæltir	56%	53%	70%	17%	56%	39%
Andvígir	8%	6%	1%	56%	11%	33%
Engin skoðun	36%	41%	29%	27%	33%	28%
samtals	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N=	105	135	349	135	64	51

Af þeim sem tóku afstöðu.

Meðmæltir	88%	90%	99%	23%	84%	54%
Andvígir	12%	10%	1%	77%	16%	46%

¹⁰¹

Afstaða Íslendinga til Atlantshafsbandalagsins 1987. Skipt eftir því hvað þeir kusu í alþingiskosningum það ár.

NATO-aðild	Afl.	Frams.	Sjfl.	Abl.	Kvl.	Bofl.	Aðrir
Meðmæltir	54%	48%	73%	14%	22%	61%	43%
Andvígir	9%	6%	1%	55%	28%	4%	11%
Engin skoðun	37%	45%	26%	31%	50%	34%	45%
Samtals	100%	99%	100%	100%	100%	99%	99%
Fjöldi	241	258	459	200	186	110	361

Af þeim sem tóku afstöðu.¹⁰²

Meðmæltir	86%	89%	98%	20%	44%	93%	79%
Andvígir	14%	11%	2%	80%	56%	7%	21%

Áberandi munur var milli stuðningsmanna Sjálfstæðisflokks og Alþýðubandalags sem helst í hendur við umræðuna sem átti sér stað um öryggis- og varnarmálin, bæði á þingi og í fjölmiðlum landsins á tímabilinu. Hörð andstaða Alþýðubandalagsins og

¹⁰⁰ Ólafur Þ. Harðarson. *Íslendingar og öryggismálin: um viðhorf íslenskra kjósenda til nokkurra þátta öryggis- og utanríkismála 1983-1987*. Öryggismálanefnd 1989, bls. 12.

¹⁰¹ Ólafur Þ. Harðarson. *Viðhorf Íslendinga til öryggis- og utanríkismála*. Öryggismálanefnd 1984. Tafla 2.1.7. Bls. 18.

¹⁰² Ólafur Þ. Harðarson. *Íslendingar og öryggismálin*. Tafla 2.3, bls. 15.

Kvennalistans við veru varnarliðsins og aðildarinnar að Atlantshafsbandalaginu var alkunna sem og hin jákvæða afstaða Sjálfstæðisflokksins til varnarliðsins og NATO og komu því niðurstöður könnunarinnar ekki á óvart.

Í sömu rannsókn kemur fram að Keflavíkurstöðin naut minni stuðnings árið 1987 en árið 1983. Árið 1983 voru 64% aðspurðra hlyntir veru varnarliðs á Keflavíkurflugvelli en 36% andvígir. Árið 1987 voru einungis um 55% hlyntir veru varnarliðs til móts við um 45% sem voru andvígir og ljóst að stuðningurinn hafði minnkað töluvert. Þessi könnun sýnir að ekki var beint samhengi milli stuðnings við NATO aðild og veru varnarliðs. Ef afstaða íslendinga var skoðuð með tilliti til hvaða flokks það kaus mátti sjá að helstu breytinguna var að finna í Sjálfstæðis-, Framsóknar-, og Alþýðuflokki. Kjósendur Sjálfstæðisflokks er studdu Keflavíkurstöðina voru um 70% árið 1987 ef ekki er tekið inn í þá sem töldu hana ekki skipta máli en það voru um 23% kjósenda. Lítið breyttist í afstöðu kjósenda Alþýðubandalagsins en um 86% kjósendanna voru andvígir veru varnarliðsins og sömu sögu er að segja af kjósendum Kvennalistans sem þó voru ekki jafn afgerandi með um 65% sem voru andvíg Keflavíkurstöðinni.¹⁰³

Í niðurstöðunum kom hinsvegar fram að stuðningur við Keflavíkurstöðina hafði minnkað meira meðal kvenna en karla og þegar lítið var til allra þátta s.s. aldurs, kyns, skólagöngu og búsetu hafði stuðningsmönnum stöðvarinnar fækkað milli árunna 1983 og 1987. Telur Ólafur að skýringuna megi rekja til þess að þegar könnunin var gerð árið 1987 höfðu komið upp nokkrir árekstrar í samskiptum Íslendinga og Bandaríkjanna og það haft þessi neikvæðu áhrif.¹⁰⁴

¹⁰³ Ólafur Þ. Harðarson. *Íslendingar og öryggismálin*. Bls. 21-22.

¹⁰⁴ Ólafur Þ. Harðarson. *Íslendingar og öryggismálin*. Bls.42-45.

Viðauki III

Frankvæmdir á vegum varnarliðsins á Íslandi og tekjur Íslands vegna þeirra framkvæmda á árunum 1970-1990.¹⁰⁵

Varnarliðsviðskipti í millj. kr.						Nettótekjur af varnarliðinu.					
	Verk- takar	Olú- félög	Skipa- félög	Aðrar tekjur	Tekjur samtals	Útgjöld	Nettó- tekjur	Gengi USD	Í millj. USD	% af útflutn.	% af VLF
1970	6	0	1	5	12	1	11	0,88	12,9	5,4	2,6
1971	5	1	1	7	14	1	13	0,88	14,8	5,8	2,3
1972	6	1	1	8	16	2	14	0,87	16,5	5,5	2,1
1973	9	1	2	8	20	2	18	0,90	20,5	4,9	1,9
1974	7	3	2	12	24	2	22	1,00	22,1	4,6	1,6
1975	19	4	5	20	48	6	42	1,54	27,3	5,8	2,1
1976	29	5	9	27	70	8	62	1,82	34,0	5,9	2,2
1977	38	8	10	40	96	7	89	1,99	44,8	6,1	2,2
1978	62	10	15	67	155	8	146	2,71	53,9	5,9	2,3
1979	59	15	16	96	187	20	167	3,52	47,4	4,3	1,8
1980	103	20	26	206	355	23	332	4,79	69,3	5,7	2,1
1981	187	35	19	302	543	46	497	7,24	68,6	5,6	2
1982	559	57	97	456	1169	80	1089	12,52	87,0	8,3	2,8
1983	1303	95	176	869	2443	287	2156	25,00	86,2	7,9	3,3
1984	1600	113	139	1137	2989	223	2766	31,66	87,4	8	3,1
1985	1307	185	66	1831	3389	267	3122	41,47	75,3	6,2	2,6
1986	2356	234	60	2193	4843	415	4428	41,04	107,9	7	2,8
1987	2291	260	82	2664	5297	507	4790	38,60	124,1	6,5	2,3
1988	3029	323	132	2289	5773	663	5110	43,09	118,6	6	2
1989	4060	352	252	3529	8193	885	7308	57,14	127,9	6,6	2,4
1990	4875	315	268	4577	10035	801	9234	58,23	158,6	7,2	2,6

¹⁰⁵ Vef: Fylgiskjal þingsályktunartillögu Steingrims J. Sigfússonar og Ögmundar Jónassonar um „viðræður við bandarísk stjórnvöld um brottför hersins og yfirtöku Íslendinga á rekstri Keflavíkurlflugvallar.“ 126.löggjafarþing 2000-2001.

Viðauki IV

Flutningar um Keflavíkurlflugvöll 1959 – 1984

Farþegar

Ár	Lendingar	Héðan	Hingað	Áfram	Samtals
1960	1.291	713	768	43.119	44.600
1965	2.389	22.633	22.225	133.725	178.583
1970	3.294	65.941	66.619	304.237	436.797
1974	3.664	130.053	119.013	249.627	498.693
1975	3.268	117.659	118.342	237.342	473.343
1979	3.825	144.475	147.562	261.343	553.385
1980	3.299	128.777	129.097	138.372	396.246
1985	4.107	180.811	182.453	204.863	568.127

Vörur í tonnum

Ár	Héðan	Hingað	Áfram	Samtals
1960	32	30	1664	1.726
1965	167	517	906	1.590
1970	639	1.533	1.800	3.972
1974	809	2.731	3.967	7.508
1975	744	2.296	2.638	5.677
1979	1.305	3.483	4.836	9.625
1980	1.485	2.610	3.215	7.310

Póstur í tonnum

Ár	Héðan	Hingað	Áfram	Samtals
1960	4	17	113	134
1965	55	105	67	228
1970	169	446	76	690
1974	275	463	36	774
1975	315	519	29	864
1979	382	414	36	832
1980	384	474	37	894

106

¹⁰⁶ ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. *Keflavíkurlflugvöllur, flugstöðvarstæði, deiliskipulag, greinagerð nóvember 1985. Tafla I.* (taflan er styttri útgáfa)

Heimildaskrá

Prentaðar heimildir.

Albert Jónsson. *Ísland, Atlantshafsbandalagið og Keflavíkurstöðin*. Reykjavík.

Öryggismálanefnd, Reykjavík 1989.

Flugmálastjórn. *Varaflugvellir fyrir millilandaflug: greinagerð*. Flugmálastjórn 1989.

Friðþór Eydal, Varnarliðið á Íslandi: the Icelandic defence force 1951-2006. Reykjavík, Forlag 2006.

Gunnar Gunnarsson, *Keflavíkurstöðin: Áætlanir og framkvæmdir*. Öryggismálanefnd, Reykjavík 1985.

Michael T. Corgan : *Icelandic security policy: 1974-1986*. Doktorsritgerð. Boston University 1991.

Ólafur Þ. Harðarson. *Íslendingar og öryggismálin: um viðhorf íslenskra kjósenda til nokkurra þátta öryggis- og utanríkismála 1983-1987*. Öryggismálanefnd, Reykjavík 1989.

Ólafur Þ. Harðarson. *Viðhorf Íslendinga til öryggis- og utanríkismála*. Öryggismálanefnd, Reykjavík 1984.

Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál. Sögulegt yfirlit*. Bindi 2. Almenna bókafélagið, Reykjavík 1992.

Pétur J. Thorsteinsson, *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál. Sögulegt yfirlit*. Bindi 3. Almenna bókafélagið, Reykjavík 1992.

Sigríður Þorgrímsdóttir. *Stjórnarráð Íslands 1964-2004. Saga ríkisstjórna og helstu framkvæmdir 1983-2004*. Fyrri hluti, 3.bindi. Sögufélag, Reykjavík 2004.

Valur Ingimundarson, *Uppgjör við umheimin: íslensk þjóðernishyggja, vestrænt samstarf og landhelgisdeilan*. Edda, Reykjavík 2002.

Valur Ingimundarson, *The Rebellious Ally: Iceland, the United States, and the Politics of Empire*. Dordrecht and St. Louis: Republic of Letters Publishing, 2011.

Varnarstöðin í Keflavík í hernaðarlegu og fjárhagslegu tilliti. Samband ungra Sjálfstæðismanna, ráðstefnurit apríl 1978. Utanríkismálanefnd S.U.S, 1978.

Óprentaðar heimildir:

Lbs.Hbs. Jón Ágúst Guðmundsson, *Starfsemi Bandaríkjahers á Keflavíkurflugvelli 1974-1991*. B.A.-ritgerð, 2008.

Þjóðskjalasafn Íslands (ÞÍ):

ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-2 B-B-228-1, *Aðalskipulag Keflavík, Njarðvík og Keflavíkurflugvöllur*.

ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-72 B-B 230-1, *Flugstöð í Keflavík, áætlanir Vilhelm Lauritzen Tegnestue*.

ÞÍ. Húsameistari ríkisins 1997-72 B-B 236-1. Byggingarlýsing 1981.

ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1, „Iceland design criteria“, *Atlantic Division Naval Facilities Engineering Command*, september 1985.

ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Bréf undirritað af Rúrí (Þuríður Rúrí Fannberg '51) til Hr. Þorsteins Ingólfssonar, deildarstjóra og formanns byggingarnefndar flugstöðvarbyggingar, Reykjavík, 25. janúar 1988.

ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Fundur bygginganefndar 7.janúar 1988.

ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Keflavíkurflugvöllur, flugstöðvarstæði, deiliskipulag, greinagerð nóvember 1985. Tafla I

ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Ríkisendurskoðun, vinnuhópur um Flugstöð 16. nóvember 1987, vinnuþlagg.

ÞÍ. Húsameistari ríkisins, 1997-72-B-B/238-1. Utanríkisráðuneytið, Varnarmálaskrifstofa, Byggingarnefnd Flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli, fréttatilkynning um kostnað vegna byggingar flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, 18. Ágúst 1987.

ÞÍ. Öryggismálanefnd Alþingis, fréttatilkynning frá utanríkisráðuneytinu, 1999-B/1, skjal nr.5. Telex dagsett 17.3.1981. „Opinber texti umræðna í house subcommittee on military construction appropriation, 12. mars 1980.“

Dagblöð/tímarit:

„Bandalag jafnaðarmanna hefur safnað upplýsingum um risaflugstöðina á Keflavíkurflugvelli: Gróðurhúsið rúmlega þriðjungur af flugstöðinni!“, *Þjóðviljinn* 23. febrúar 1984.

„Björn Bjarnason, 1981, „GIUK-hliðið“, *Morgunblaðið*, 4. janúar. Bls. 16.

„Deilt um flugstöð Leifs Eiríkssonar: Ég hef dregið fram staðreyndir málsins – segir Ólafur Ragnar Grímsson.“, „Rangfærslur fjármálaráðherra – segir Kjartan Gunnarsson“. *Morgunblaðið*, 23. september 1989. Bls. 18.

„Flugstöð Leifs Eiríkssonar“ *C-blað Morgunblaðsins* 12. apríl 1987.

„Flugstöð Leifs Eiríkssonar: Minnisvarði forheimskunnar og niðurlægingar, „ – sagði Steingrímur J. Sigfússon (Abl). *Morgunblaðið*, 22. apríl. Bls. 62.

„Flugvöllur á Álftanesi er eina raunhæfa lausnin: Fjarstæða að Keflavíkurflugvöllur geti komið í stað flugvallar við Reykjavík“, *Mánudagsblaðið*, 16.apríl 1962. Bls. 1 og 4.

HM, [mögulega Hallur Magnússon] „Byggingarnefnd flugstöðvar Leifs Eiríkssonar: Flugstöðin án efa á kostnaðaráætlun“, *Tíminn*, 19.ágúst 1987. Bls. 3.

Jóhannes R. Snorrason fyrrv. Yfirflugstjóri, „Umræða um flugmál“, *Morgunblaðið*, 17.desember 1980, bls. 36.

„Jón Baldvin Hannibalsson, Varaflugvöllur á vegum NATO yrði ekki hernaðarmannvirki“, *Morgunblaðið*, 1.nóvember. Bls. 2.

Jónas Haraldsson. „Eyjólfur Konráð Jónsson, alþingismaður (S): Sjálfsagt að Bandaríkjamenn greiði sinn hlut af þessum kostnaði – þótt ég sé andvígur því að við þiggjum reiðslu frá þeim fyrir að verja okkur“. *Dagblaðið*, 28.október 1981. Bls. 11.

Jónas Haraldsson. „Guðmundur G. Þórarinnsson, alþingismaður (F): Til þess að aðskilja íslenskt þjóðlíf og varnarliðið þarf nýja flugstöðvarbyggingu – lít ekki þannig á að við séum að þiggja greiðslur frá Bandaríkjamönnum“. *Dagblaðið*, 28.október 1981. Bls. 11.

Jónas Haraldsson. „Ólafur Ragnar Grímsson, alþingismaður (Abl.): Hugsunarháttur Aronskunnar á sér óhugalega djúpar rætur með þjóðinni – menn hafa áttað sig á því að herinn er hér fyrst og fremst í þágu Bandaríkjanna en ekki til að verja Íslendinga“. *Dagblaðið*, 28.október 1981. Bls. 11.

Jónas Haraldsson. „Benedikt Gröndal, fv.utanríkisráðherra (A): Fráleitt að hafna boði um fjárhagslega þátttöku varnarliðsins- eða kasta allt að því 40 milljónum útum gluggann“. *Dagblaðið*, 28.október 1981. Bls. 11.

Jónas Haraldsson. „Skiptar skoðanir um þátttöku Bandaríkjanna í flugstöðvarbygginguni“. *Dagblaðið*, 28.október 1981. Bls. 11.

Leifsstöð: Ríkisendurskoðun ræður sér tæknilíð“. *DV*, 26.ágúst 1987. Bls. 3.

M [líklega Mörður Árnason, blaðamaður *Þjóðviljans*]. „Klippt og skorið: Dúfnaveislan mikla“, *Þjóðviljinn*, 16.september 1987, bls. 4.

„Mannvirkjasjóður NATO: Gestgjafþjóðir greiða rekstrarkostnað mannvirkja“, *Morgunblaðið*, 23.febrúar 1989. Bls. 4.

„Meginsjónarmiðið að byggingin uppfyllti kröfur tímans – segir Helgi Ágústsson, formaður byggingarnefndar á árunum 1979-1983“, *Morgunblaðið*, 12.apríl 1987. Í sérstakri C-útgáfu bls. 9.

„Ný ríkisstjórn tekur við. Stefnuyfirlýsing ríkisstjórnar Steingríms Hermanssonar“, *Morgunblaðið*, 29.september 1988. Bls. 40.

Pétur Guðmundsson, „Öryggismálin á Keflavíkurflugvelli“, *Morgunblaðið*, 30.janúar 1969.

„Rætt um ástand flugvalla: Fjárveitingar til flugmála skornar verulega niður – ástand flestra flugvalla bágborið“, *Alþýðublaðið*, 13.nóvember 1980.

S.dór. „Flugstöð Leifs Eiríkssonar: Kostnaðurinn um 28 milljónir fram úr kostnaðaráætlun – þá upphæð verða Íslendingar einir að greiða“, *DV*, 11.ágúst 1987. Bls. 3.

„Samkomulag milli Íslands og Bandaríkjanna varðandi varnarsamninginn frá 1951. Gert hinn 22. Október 1974 í Reykjavík“, *Alþýðublaðið*, 3.desember 1974. Bls. 3.

„Stefán Friðbjarnarson, „Ræður lítill minnihluti ferð? Forkönnun alþjóðlegs varaflugvallar“, *Morgunblaðið*, 19.desember 1989. Bls. 49.

„Steingrímur Hermannsson um Flugstöð Leifs Eiríkssonar: „Glæsilegt hlið inn í land okkar“. 5000 fermetra og 20000 rúmmetra stækkun sagði Jón Baldvin Hannibalsson. Alþingi kjósi rannsóknarnefnd sagði Steingrímur J. Sigfússon“, *Morgunblaðið*, 18.desember 1987. Bls. 53.

„Tillaga herfræðiráðunauts Geirs Hallgrímssonar: Herstöð við Sauðárkrók! Aronskan á leið í Skagafjörðinn?“, *Þjóðviljinn*, 6.janúar 1981. Forsíðan og bls. 13.

„Virtir hönnuðir leggja mat á byggingarkostnað flugstöðvarinnar: Leifsstöð er á tvöföldu verði – rúmmetrinn kostar 30 þúsund þar en 16 þúsund í útvarpshúsinu“, *DV*, 26.ágúst 1987. Bls. 3.

Alþingistíðindi:

SÞ. 2.desember 1986. Hernaðarframkvæmdir, ein umr. *Alþingistíðindi*, Fps. SJS. 164.mál. – Þskj.174. bls. 1257.

Skýrsla utanríkismála, *Alþingistíðindi*, 28.hefti 1983-1984. Apríl – maí. þskj744, bls. 6090.

Vefheimild:

Alþjóðaflugvöllur við Sauðárkrók. *Alþingistíðindi*, 376.mál til fyrirspurnar til skrifl.svars til utanríkisráðherra 108.löggjafarþingi. 25.3.1986. Sótt 7.september 2012 á vef : <http://www.althingi.is/altext/108/s/pdf/0676.pdf>

Akureyrarflugvöllur. Vef: <http://www.isavia.is/flugvellir/akureyrarflugvollur/saga-akureyrarflugvallar/> sótt 8.september 2012.

Flugstöðvarbygging á Keflavíkflugvelli, *Alþingistíðindi*: 145.mál, þingsályktunartillaga 106. Löggjafarþingi. Sótt 5.september 2012 á vef: <http://www.althingi.is/dba-bin/Aferill.pl?ltg=106&mnr=145>.

Fylgiskjal þingsályktunartillögu Steingríms J. Sigfússonar og Ögmundar Jónassonar um „viðræður við bandarísk stjórnvöld um brottför hersins og yfirtöku Íslendinga á rekstri Keflavíkflugvallar.“ 126.löggjafarþing 2000-2001. Sótt [6.september 2012 á vef: http://www.althingi.is/altext/126/s/0079.html](http://www.althingi.is/altext/126/s/0079.html)

[www.KEfairport.is](http://www.kefairport.is) : „Regnboginn“, listaverk eftir Rúrí. Sótt 8.september 2012 á vef:
<http://www.kefairport.is/Flytileidir/Um-felagid/Listaverk/>

www.kefairport.is : *Saga Keflavíkurflugvallar*.

Sótt 9.september 2012 á vef: <http://www.kefairport.is/Flytileidir/Um-felagid/Saga/>

Lántaka vegna flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli. 140.mál, lagafrumvarp lög nr.45/1984, 106.löggjafarþingi. Þingskjal 180 lagt fram 8.desember 1983, fjármálaráðherra. Sótt 6.september 2012 á vef: <http://www.althingi.is/altext/106/s/pdf/0180.pdf>

Lenging flugbrautarinnar á Akureyri. *Alþingistíðindi*, 95.fundur, 132.löggjafarþing. 519.mál.Þingskjal. 758. Sótt 8.september 2012 á vef:
<http://www.althingi.is/skodalid.php?lthing=132&lidur=lid20060329T130218>

Skýrsla utanríkisráðherra. Þskj. 366. Sótt 7.september 2012 á vef:

<http://www.althingi.is/altext/gomulraeda.php4?rnr=2744<hing=102&dalkur=2776>

Steingrímur Hermannsson utanrh. Kostnaður við byggingu flugstöðvar Leifs Eiríksson. *Alþingistíðindi*, 16.mál, beiðni um skýrslu til utanríkisráðherra, 110.löggjafarþingi. 16.desember 1987. Sótt 8.september 2012 á vef:
<http://www.althingi.is/altext/110/s/pdf/0303.pdf>

Steingrímur J. Sigfússon. SP, *Alþingistíðindi*, 35.fundur, 110.löggjafarþing. „Greinagerð utanríkisráðherra um byggingu flugstöðvar“. Sótt 3.september 2012 á vef:

<http://www.xnalingijza.is/altext/gomulraeda.php4?rnr=1793<hing=110&dalkur=2412>

SP. Greinagerð utanríkisráðherra um byggingu flugstöðvar. *Alþingistíðindi*, 35.fundur, 110. Löggjafarþing. 17.12.1987. Sótt 8.september 201. Vef: <http://www.xn--alingijza.is/altext/gomulraeda.php4?rnr=1793<hing=110&dalkur=2412>

SP. Varaflugvöllur (umræður utan dagskrár), *Alþingistíðindi*. 20.febrúar 1989B-mál 64 á 111.löggjafarþingi. Ræða í dálk B-36457, Matthías Á. Mathiesen. Sótt 8.september 2012 á vef: <http://www.althingi.is/altext/111/r2/2177.html>

SP. Varaflugvöllur (umræður utan dagskrár), *Alþingistíðindi*. 20.febrúar 1989B-mál 64 á 111.löggjafarþingi. Ræða í dálk B-3649, utanríkisráðherra. Sótt 8.september 2012 á vef: <http://www.althingi.is/altext/111/r2/2178.html>

SP. Varaflugvöllur (umræður utan dagskrár), *Alþingistíðindi*. 20.febrúar 1989B-mál 64 á 111.löggjafarþingi.. Ræða í dálk- 3660, landbúnaðarráðherra. Sótt 8.september 2012 á vef: <http://www.althingi.is/altext/111/r2/2180.html>

SP. Um forkönnun Mannvirkjasjóðs Atlantshafsbandalagsins á alþjóðlegum varaflugvelli á Íslandi. *Alþingistíðindi*, 458.mál, tillaga til þingsályktunar, 111.löggjafarþing. 4.apríl 1989. Sótt 7.september 2012 á vef: <http://www.althingi.is/altext/111/s/0818.html>

SP, utanríkisráðherra, Flugstöðvarbygging á Keflavíkurflugvelli, *Alþingistíðindi*, 40.mál, 14. skýrsla, 101.Löggjafarþingi. 1979. Sótt 8.september 2012 á vef: <http://www.althingi.is/altext/101/s/pdf/0014.pdf>

Utanríkisráðuneytið: *Utanríkismál: skýrsla Jóns Baldvins Hannibalssonar til Alþingis 29.3.1990*. Sótt 5.september 2012 á vef: <http://www.utanrikisraduneyti.is/utgefid-efni/skyrslur-utanrikisradherra-til-althingis-um-utanrikismal/>

Varaflugvöllur Atlantshafsbandalagsins. *Alþingistíðindi*, 15.mál, fyrirspurn til skrifl.svars til utanríkisráðherra, 113.löggjafarþingi. 16.október 1990, svar 24.október 1990. Sótt 8.september 2012 á vef: <http://www.althingi.is/dba-bin/Aferill.pl?ltg=113&mnr=15> .

Varaflugvöllur vegna alþjóðaflugs, *Alþingistíðindi*, 59.mál fyrirspurn til samgönguráðherra 113.löggjafarþingi. fyrirspurn Guðmundar H. Garðarssonar 23.október 1990. Sótt 8.september 2012 á vef: <http://www.althingi.is/altext/113/s/0059.html>

Varaflugvöllur vegna alþjóðaflugs, *Alþingistíðindi*, 59.mál fyrirspurn til samgönguráðherra 113.löggjafarþingi. Svar samgönguráðherra. 8.nóvember 1990. Sótt 8.september 2012 á vef: <http://www.althingi.is/altext/113/r0/0470.html>