



Flyplasskomiteen av 1965 prøvde ikke bare å påvirke de sentrale myndighetene når det gjaldt flyplassen. Her er et forsøk på å vekke sympati for saken hos folk utover landet. Komiteen fikk trykket klistremerker som ble satt på alle brev fra Haugesund kommune som skulle til områder utenfor distriktet. MHB 10934

FRA SJØFLYHAVN PÅ STORASUND TIL STAMFLYPLASS PÅ HELGANES – FLYPLASS-SAKEN I HAUGESUNDSDISTRIKTET 1920 – 1975

Øystein Nilsen

Fram til midten av 1960-årene var herreds- og ladestedskommunene i Haugesunds nabolag små og mange. Det som nå er Karmøy, var sju kommuner. Før de store kommunesammenslåingene i 1960-årene var det liten eller ingen interesse i distriktets småkommuner for flyplass-saken. Iniativitet lå helt fra midten av 1930-årene til rundt 1960 utelukkende hos en del haugesundere.

Det er neppe for dristig å påstå at mange i Haugesundsdistriktet så på flyplassplanene som noe som først og fremst angikk Haugesunds skipsredere.

Fra tidlig på 1960-tallet endret dette seg. Norsk Hydro hadde planer om å bygge en stor aluminiumsfabrikk på Karmøy. De var selvfølgelig interessert i å få flyforbindelse med haugesundsdistriktet, og blant annet den driftige ordføreren i Skudeneshavn, O. M. Wikre, ivret nå for flyplass. Etter at storkommunen Karmøy var et faktum i 1965, ble flyplass-saken et fellesprosjekt for Karmøy og Haugesund. I siste fase av utviklingen skal vi se at grunneiere og politikere på Karmøy kom til å spille en avgjørende rolle når det gjaldt valg av Helganes som flyplassområde, mens haugesunderne da til en viss grad satt på sidelinjen.

SJØFLYRUTER FØR 1940

Det første forsøk med sjøflyrute til Haugesund kom allerede i 1920. Da ble det satt i gang prøvedrift med en sommerrute Bergen – Haugesund – Stavanger. Forsøket var ikke vellykket, og det var få som trodde at fly var noe framtidig kommunikasjonsmiddel.¹

I 1934 stiftet Viggo Widerøe sitt flyselskap, og i juni kunne de første passasjerene gå om bord ved Ingierstrand i Oslo med kurs for Kristiansand, Stavanger og Haugesund.² Widerøe fløy bare det første året, men sommeren 1935 startet Det norske luftfartsselskap (DNL) en rute fra Gressholmen i Oslo som mellom-

landet i Moss, Arendal, Kristiansand og Stavanger før den endte i Haugesund.³ I 1936 sto en ekspedisjonsbygning klar på Storasundsskjærene, og passasjerene ble rodd til og fra. Ruten gikk bare noen måneder om sommeren og var i drift fram til krigen.

Allerede våren 1946 skulle sjøflytrafikken langs Vestlandskysten tas opp igjen med en rute Stavanger – Bergen – Møre – Trondheim. Etter en del uvisshet ble det klart at flyet også ville lande i Haugesund med nord- og sørgående fly både formiddag og ettermiddag. Man kunne sette seg i en Junkermaskin i Haugesund ved nitiden om morgenen, bytte til en Dakota på Sola, og fly over Lysefjord, Bykle og gjennom Telemark videre til sjøflyhavnen på Fornebu ved Oslo.⁴

De første planer om flyplass ved Haugesund kom i 1935. Et fellesmøte av Haugesund kommunale samferdselsnemnd og Den interkommunale samferdselsnemnd ble enige om å undersøke områder i byens nærhet der det kunne være mulig å anlegge flyplass. Resultatet var at de festet seg ved to mulige steder: Bjørgene på Torvastad og Utvik i Avalsnes. Før disse forslagene kom på bordet, hadde imidlertid den første landsplanen for statsstøttet ruteflyging blitt lagt fram, og der var Haugesund ikke med. Det hjalp ikke at de lokale kommunikasjonskomiteene protesterte til Stortingets presidentskap mot beslutningen.⁵

I 1952 opprettet Braathen en ny rute Stavanger – Oslo med mellomlanding på Jarlsberg flyplass ved



Haugesunds første flyplass var sjøflyhavnen ved Storasundsskjærene. Roskyssen er klar for å få folk i land. Ekspedisjonsbygningen fra 1936 er på plass. Foto: MHB-F.002451 og MHB-F.002452

Sandefjord. Haugesunderne hadde tilgang til denne ruten ved at den korresponderte med kystflyet fra Haugesund om morgenen og fra Sola om kvelden, eller de kunne ta natttruten til og fra Stavanger.⁶ Med avbrekk enkelte år landet kystflyet i Haugesund fram til 1956, men så var det stopp. Det Vestlandske Luftfartsselskap, som hadde trafikkert ruten, besluttet å legge ned sjøflydriften på Vestlandet etter at Flesland flyplass ved Bergen sto ferdig i 1955.⁷

UTVIK

Da hadde arbeidet med å skaffe distriktet en flyplass allerede kommet i gang. Overingeniør Christian Gard fra Luftfartsdirektoratet hadde sammen med representanter for Det vestlandske luftfartsselskap sommeren 1954 vært på befarings rundt Haugesund for å finne egnede flyplassområder. De besøkte Bjørgene, Gunnarshaug

og Norheim i Torvastad, Håvik og Utvik i Avaldsnes og Bleikemyr i Skåre. Senere ble også Eikje og Skeiseid ved Førdesfjorden vurdert. Resultatet av befaringene var at Utvik-området uten sammenligning ble betegnet som det beste alternativet. Planen var å anlegge en 400 meter lang grasdekt flystripe. Den kunne være ferdig innen tre år.⁸ Høsten 1956 ble det demonstrert at området på Utvik egnet seg, da først en liten Piper Cub og så et større Twin Pioneer landet på en provisorisk anlagt stripe.⁹

Men samferdselspolitikere i Haugesund hadde større planer. Den kommunale samferdselskomiteen, ledet av Ingvar Meling, fikk sivilingeniør Jens Lindaa til å tegne en skisse av første byggetrinn til en flyplass som gikk omtrent fra Skeie skole på Avaldsnes i nord-nordvestlig retning over grensen til Torvastad. Flystripen var på 650-700 meter, "Kan utvides til 1700 meter", står det på tegningen.¹⁰ Og i et notat fra teknisk

rådmann ble det påpekt at flyplassplanene nå omfattet betydelig mer enn en flystripe.¹¹

Når haugesunderne nå tenkte lenger enn en flystripe på 4-500 meter, hadde det økonomiske årsaker. Sentrale myndigheter gjorde det klart at en småflyplass måtte kommunen finansiere og drive selv. Småkommunene rundt byen hadde verken råd eller vilje til å delta økonomisk i et flyplassprosjekt, og dermed måtte Haugesund regne med å ta alt, både grunnervervelse, bygging og drift. Skulle staten delta i flyplassprosjektet, måtte rullebanen være på minst 1100-1200 meter.¹²

Allerede høsten 1955 var det kommet fram misnøye på Avaldsnes mot flyplassplanene. Det ble da holdt overskjønn på området, og grunneierne var lite tilfreds med resultatet.¹³ På et møte med grunneierne året etter uttalte ordfører Røkke at han mente de fleste i kommunen var mot flyplassen.¹⁴ Høsten 1957 var det stor oppslutning om et protestmøte på ungdomshuset. Mange var bitre på måten Haugesund hadde drevet flyplassprosjektet fram på. Myndighetene i Haugesund ble beskyldt for å ha holdt tilbake opplysninger om utvidelsesplanene for flyplassen. De planene som nå forelå, innebar en mulig utvidelse til 1700 meter, og det var noe helt annet enn den opprinnelige stripen på 4-500 meter, ble det sagt. Flyplassprosjektet ville være til skade blant annet for Skeie skole og for idrettsplassen. Det ble også pekt på at de eneste to veiene til Visnes ville bli beskåret. Fylkesveisjefen skulle ha beklaget at tillatelse til ekspropriasjonen var blitt gitt uten at han hadde fått uttale seg. Det kom også fram bitterhet mot fylkeslandbruksstyret, som hadde uttalt at det ikke ville motsette seg at flyplassområdet ble ekspropriert.¹⁵

Selv om kommunestyret i Avaldsnes enstemmig protesterte, gikk Haugesund videre med Utvik-prosjek-

tet. Kommunen fant ut at den ikke ville ha råd til å innløse grunn til en stor flyplass, men nøyde seg i første omgang med å søke departementet om å få ekspropriere et ca. 600 meter langt område nord for veien til Visnes. Her skulle det anlegges en småflyplass i første omgang.

Høsten 1959 vedtok Haugesund bystyre med 44 mot 22 stemmer å gå til innløsning av grunn til småflyplass på Utvik. Mindretallet, som besto av Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti, mente at det planlagte prosjektet ville gi for lite igjen i forhold til utgiftene.

De neste fire årene er det stille om flyplassaken i Haugesund og distriktet. Men nå var et utvalg ledet av departementsråd Erik Himle, senere av professor Preben Munthe, i gang med å utrede hvor det skulle anlegges statlige flyplasser i Norge og foreslå i hvilken rekkefølge de skulle bygges. Høsten 1963 var flyplassutvalget på befaringsreise på Utvik. De fikk høre innlegg fra politikere i Haugesund og fra ordfører O. M. Wikre i Skudeneshavn, som på vegne av karmøykommunene fullt ut støttet Haugesunds krav om flyplass. Avgjørende for Wikres engasjement var at Norsk Hydro, som skulle bygge aluminiumsfabrikk på Karmøy, ønsket flyplass. Utvalget besøkte industritomten på Håvik for å vise hvor kort avstand det var mellom Hydros planlagte anlegg og flyplassområdet. På den etterfølgende konferansen i Haugesund avsluttet varaformannen i Haugesunds kommunikasjonsnemnd, Thomas Chr. Haaland, sitt innlegg med å invitere flyplassutvalget til innvielsen av flyplassen på Karmøy i 1965!¹⁶

Et drøyt år senere var Muntheutvalgets innstilling klar. Det var stor skuffelse blant flyplassentusiastene i Haugesund over at Haugesund var plassert i 2. prioriteringsrekke. Det betydde at både Kvernberget flyplass ved Kristiansund, og Evenes, som skulle betjene

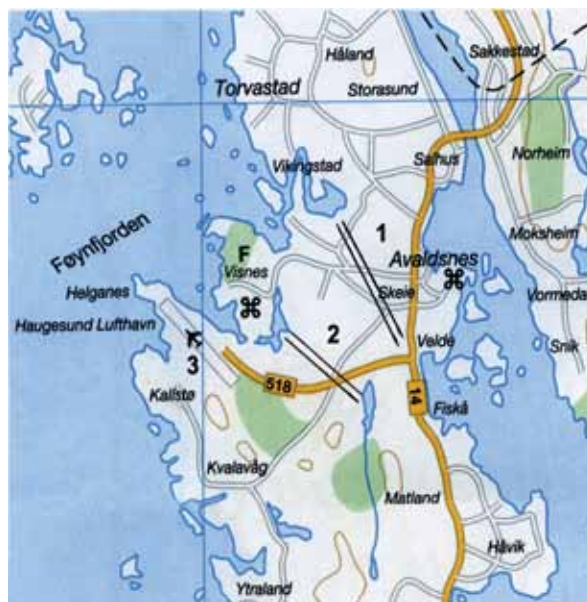
Harstad og Narvik, ville bli bygget før Haugesund. Da Stortinget behandlet flyplassmeldingen våren 1967, ble denne prioriteringen opprettholdt.¹⁷ Men da var Utvik-prosjektet ikke lenger aktuelt. En ny flyplasstrasé noe lenger sør var utpekt.

Sju kommuner var fra nyttår 1965 blitt til én stor-kommune, Karmøy. Det ble nå etablert en ny flyplass-komité med fire medlemmer, to fra hver av de to kommunene. Fra Haugesund møtte Thomas Chr. Haaland, som var formann helt til flyplassen ble åpnet ti år senere.

KONGSHEI

1965 ble det klart at det var stor motvilje mot Utvik-prosjektet, ikke bare på Avaldsnes, men også ellers på Karmøy. Mange så med uvilje på blant annet at mye dyrket mark ville gå med til en stamflyplass. Dette førte i første omgang til at byingeniør Lindaas i Haugesund og ingeniør Eide i den nye Karmøy kommune undersøkte i alt 23 steder i distriktet for å se etter alternativer til Utvik. Både de og eksperter fra Luftfartsdirektoratet konkluderte imidlertid med at Utvik *var* det best egnede stedet.¹⁸ Men to andre områder ble også funnet egnet: Kongsheiene lenger sør på Avaldsnes og Tjernagel i Sveio.¹⁹ Haugesund formannskap sluttet seg til denne prioriteringen, men uviljen mot flyplass i Utvik-området vokste på Karmøy, og da kommunestyret våren 1966 vedtok at en flyplass burde bygges på Kongshei, var Utvik-prosjektet i realiteten lagt dødt.

Flyplasskomiteen begynte nå å arbeide med Kongshei-prosjektet. Flyplasstraseen gikk fra Fiskåvatnet og nordvestover til sørenden av Visnesvatnet. Kvalavågveien ville kollidere med rullebanen omtrent midt på. Karmøy kommunestyre ba Haugesund kommune ta arbeidet med å erverve grunn og forberede ekspro-



På kartet er traséene for de planlagte flyplassområdene "Utvik" (1), "Kongshei" (2) og "Helganes" (3) markert. Strekene viser ikke nøyaktig lengde på flyplassene, men angir retningen. Kart: Utsnitt av Haugesund bykart, Haugesund kommune 1988

priasjonstillatelse.²⁰ Våren 1968 ble planene for Kongshei-prosjektet vedtatt av kommunestyrene i Karmøy og Haugesund. Haugesund gikk med på å ta 75 % av kostnadene til grunnervelse.²¹ Arbeidet med å forberede ekspropriasjon kunne imidlertid ikke gå framover før Luftfartsdirektoratet hadde behandlet flyplassplanen og bestemt hvor mye grunn som ville gå med. Direktoratet hadde mye å gjøre med prosjekteringen av andre flyplasser, og haugesunderne måtte smøre seg med tålmodighet.²²

FRA KONGSHEITIL HELGANES

Blant grunneierne var det stor misnøye også med Kongshei-prosjektet som de mente ville ta mye av dyrkingsjorda deres og hindre boligbygging i området. I mars 1969 arrangerte bondelaget på Avaldsnes et stort protestmøte på Losjehuset. Flyplasskomiteens sekretær, Johan Møksvold, orienterte om flyplassplanene. På forhånd hadde en av grunneierne, den unge bonden Kjell Netland, ringt til Thomas Chr. Haaland, formann i flyplassutvalget, og sagt at han ville foreslå et alternativ til Kongshei på bondelagsmøtet. Området var Helganes, en tange som gikk nordvest ut mot havet mellom Visnes og Kvalavåg. Her var det steinet heilandskap, ingen dyrket mark. Haaland hadde svart at han tvilte på om noe sted egnet seg bedre til flyplass på Karmøy enn Kongshei, men lovet at Netland skulle få være med og vise komiteen området på Helganes. På det nevnte bondelagsmøtet ble det til Netlands forbauselse opplyst at teknisk rådmann i Haugesund og teknisk sjef i Karmøy allerede hadde vurdert området og funnet det uegnet. Det viste seg imidlertid, i følge Netland, at de to sjefene hadde sett på feil område, der rullebanen ville gå øst-vest!²³ På bondelagsmøtet ble det enighet om å oppnevne et utvalg som skulle formulere et protestskriv til kommunen mot Kongshei. Lensmann Bjarne Skeisvoll ble formann.²⁴ Flyplasskomiteen gikk også med på å be teknisk etat i Karmøy uttale seg om Helganes. Etaten foretok så det den kalte for ”en grov vurdering av muligheten for å plassere en flyplass på Helganeset”, og konkluderte med at man ”ikke uten videre” burde forkaste dette alternativet. Det ble pekt på flere fordeler ved Helganes kontra Kongshei: Det ble mindre støy, og Kvalavågsveien ville ikke bli berørt. Eventuell forlengelse av

rullebanen ville bli mye lettere å få til, og eiendomsforholdene var enklere. Av ulemper ble det trukket fram at det ville bli større masseforflytninger, og det måtte bygges ny vei fra Kvalavågsveien til flyplassen.²⁵ Da saken kom opp i formannskapet på Karmøy, stemte 14 av 15 for å holde på Kongshei. Kjell Netland gikk så på Kaare W. Stange og fikk ham til å snu. Stange var kommende ordfører i Karmøy. Den 22. april vedtok Karmøy formannskap at Helganes-alternativet skulle utredes. Utover året ble det reist tvil om ”Kongshei” ville kunne ta ned moderne jettfly, eller om man i virkeligheten kom til å bygge en kortbaneflyplass.²⁶

Høsten 1969 var det fortsatt flertall i Karmøy formannskap mot Helganes. Men stemningen var i ferd med å snu blant karmøypolitikere. Rasmus Skeie la fram et notat til et formannskapsmøte i desember der han reiste tvil om flyplasskomiteens kostnadsberegninger både for Kongshei og Helganes. Viktigst var det kanskje at han pekte på at det ville være vanskelig å forlenge rullebanen på Kongshei. Skeie ba om et møte med flyplasskomiteen der både han og Bjarne Skeisvoll møtte. De ba om at det ble innhentet sakkyndig uttalelse om brukbarheten av Helganes før det ble arbeidet videre med Kongshei-prosjektet. De pekte på at det ville bli ”rettssak av dimensjoner”, med store ulemperstatninger, hvis man valgte Kongshei. Skeie og Skeisvoll var villige til å kontakte grunneiere på Helganes med sikte på frivillig salg av grunn.²⁷

På dette tidspunkt visste Skeie og Skeisvoll at *den* prosessen var i gang. Kjell Netland hadde lagt fram en erklæring fra seg selv og fire andre grunneiere der de sa seg villige til å selge grunn til en eventuell flyplass på Helganes og godta en pris satt av en voldgiftsnemnd.²⁸ Netland hadde også lovet at han ville få resten

av grunneierne til å gå med på de samme betingelsene, og allerede 18. februar kunne han levere tilsagn om frivillig avståelse av grunn fra samtlige. Aadne Utvik mener at ”flyplass-saken vendte den dagen denne lista ble lagt på ordførerens bord”.²⁹ I løpet av 1970 hadde alle grunneierne skrevet under, og ekspropriasjon ble derfor unødvendig.

Mens *Stavanger Aftenblad* hadde god dekning av Helganes-planene, var det påfallende taust i haugesundsavisene. Aftenbladets korrespondent i nordfylket var haugesunderen Sigurd Idar Gjerde, og han ble, ifølge Kjell Netland, en viktig medspiller for å gjøre Helganes-prosjektet kjent.³⁰

I Haugesund var det mange som var irriterte over ”Helganesaktivistene”. Skulle noen grunneiere på Karmøy for andre gang få forsinke byens drøm om flyplass? I november 1969 hadde *Haugesunds Avis* et stort oppslag der det het at Helganes-prosjektet kunne sette kjepper i hjulet for flyplassen. Ordfører Jens Edvard Haugland advarte mot å fremme et nytt flyplassalternativ. Det hadde gått tregt nok i Luftfartsdirektoratet. Nye planer ville forsinke ytterligere. Etter anmodning fra Karmøy formannskap hadde flyplasskomiteen bedt teknisk etat i Karmøy om å beregne anleggskostnadene på Helganes. Det måtte tas ut 300.000 kubikkmeter masse, og det ble en mye dyrere omlegging av Kvalavågveien enn for Kongshei-prosjektet, fremhevet Haugland.

Haugesunds Avis refererte fra et innslag i lokalradioen dagen før. Der hadde lensmann Skeisvoll påstått at det Karmøy hadde gitt tilsagn om, var en kortbaneflyplass og ikke en stamflyplass. Han mente Helganes var å foretrekke selv om det ble dyrere. Han trodde ikke de folkevalgte på Karmøy ville gå med

på Kongshei-prosjektet. Avisen hadde så intervjuet sekretæren i flyplassutvalget, Johan Møksvold. Han påpekte at etter at Kongshei-prosjektet var blitt lansert, hadde det aldri vært snakk om noen kortbaneplass lenger, men en stamruteflyplass. ”Kortbaneflyplassen ble forlatt da en gikk med på å flytte flyplassen fra Utvik – hvor Haugesund eier et areal for en kortbanestripe – og til Kongsheiene”. Det ble vist til enstemmig vedtak i Karmøy kommunestyre 27. mai 1968 der det het at de ”ikke vil motsette seg at det anlegges flyplass på Karmøy”. Det het videre at kommunestyret vil ”tilrå Kongshei-prosjektet, eventuelt Sør-Karmøy-plata”. Ordfører Haugland sa at Haugesund etter henstilling fra Karmøy hadde gått vekk fra Utvik (der Haugesund hadde ervervet areal) og over på Kongshei. Han pekte på at Karmøy antakelig ville måtte ta merutgiftene til fylkesvei ved å velge Helganes. Helganes lå dessuten trafikkmessig dårligere til enn Kongshei. Han var også redd for at skifte av stedsvalg ville skyve flyplassen på Karmøy ned på prioriteringslisten.³¹

I et brev fra flyplasskomiteen til Luftfartsdirektoratet ble det opplyst at arbeidet med masseforskyvning ville koste 8-9 millioner mer på Helganes, og så kom veiforbindelsen i tillegg.³²

I januar 1970 reiste en tremannsdelegasjon, som besto av ordfører Kaare W. Stange, rådmannen og Rasmus Skeie, fra Karmøy til Oslo for å undersøke om videre utredning av Helganes ville forsinke flyplassen. I Luftfartsdirektoratet pekte delegasjonen blant annet på at planeringsarbeidet ville kunne gjøres enklere enn antatt og viste til Alnor-utbyggingen.³³ Det hører med til saken at da Kaare W. Stange høsten 1970 hadde foreslått å sende en felles Karmøy-Haugesund-delegasjon til Oslo, ville ordfører Jens Edvard Haugland ikke

være med, ”da han uansett ville gå mot et Helganes-prosjekt”.³⁴

På et møte med flyplasskomiteen etter osloturen ble det lagt fram nye kostnadsberegninger som gikk i Helganes’ favør. Olle Eriksen, som var ordfører fra nyttår 1970, pekte på at Haugesund kommune hadde satt i gang ekspropriasjonsprosessen på Kongshei etter anbefaling fra Karmøy kommune. Ordfører Kåre Stange bekreftet dette, og for å hindre forsinkelser ba han om at de to alternativene måtte bli utredet parallelt. Etter forslag fra Thomas Chr. Haaland ble dette enstemmig vedtatt.³⁵

Vinteren 1970 fortsetter karmøypolitikerne å vurdere Helganes. Luftfartsdirektoratet blir bedt om å foreta en ”grov flyoperativ vurdering av Helganes som stamflyplass på Karmøy” og etter å ha vurdert det innsendte materialet, kan direktoratet konkludere med at det ikke foreligger ”noen opplysninger med hensyn til terreng-, vind-, innflygings- eller flystøyforhold som tyder på at Helganeset ikke kan bli en fullt tjenlig stamflyplass for distriktet”.³⁶

Karmøy kommune foretok nye kostnadsberegninger av de to alternativene, og på et utvidet møte i flyplasskomiteen i april 1970 kunne rådmann Jordbrekk opplyse at forskjellen mellom Helganes og Kongshei nå var kommet ned i 1.5 millioner kroner i Kongsheis favør når det gjaldt masseuttaket. Han trodde forskjellen ville bli enda mindre på grunn av store ulemperstatninger på Kongshei. Han sluttet med å appellere til haugesunderne om ikke å tviholde på Kongshei dersom Helganes kunne brukes. Etter forslag fra Jordbrekk og med støtte fra formannen vedtok komiteen å holde opplysningene om Helganes internt inntil stedsvalget var avgjort.³⁷

I slutten av mai var flystøykomiteen på befaringsplass på Helganes og konkluderte med at stedet lå ”meget vel til

rette” fra et støymessig syndpunkt. Omtrent på samme tid hadde flyplasskomiteen ”godkjent” en ny kostnadsberegning som var i tråd med den rådmann Jordbrekk hadde lagt fram tidligere.

Hele den politiske og administrative ledelsen i Karmøy og Haugesund møtte flyplasskomiteen 12. september 1970. Det offisielle navnet på det nye flyplassprosjektet var nå blitt ”Kongshei II, Helganes”. Navnevalget var nok et forsøk på å være taktisk overfor sentrale politiske myndigheter som ikke skulle få inntrykk av at man vinglet for mye her borte når det gjaldt flyplassvalget! Rådmann Jordbrekk orienterte fra et møte han hadde hatt i Luftfartsdirektoratet. Han hadde fått inntrykk av at det gikk i retning av Helganes. Det ville i så fall bli gitt bevilgninger på til sammen 40 millioner kroner fra 1973 til 1975, da flyplassen kunne stå ferdig.³⁸

Jordbrekks antagelse var rett: etter befaringsrapporterte ingeniør Bjarkøy til teknisk direktør i direktoratet at Helganes kom best ut når det gjaldt innflyging, støy og mulighet for forlengelse av rullebanen. På tross av en kostnadsdifferanse på 2.5 millioner kroner i Kongsheis favør var det etter Bjarkøys mening mye som talte for at Helganes burde ”være basis for det videre arbeid med stamflyplass for haugesundsområdet”.³⁹

I løpet av høsten 1970 og vinteren 1971 gikk nå Luftfartsdirektoratet, flyplasskomiteen, de to kommuniststyrene og endelig samferdselsdepartementet inn for å bygge flyplassen på Helganes. Den 23. mars 1971 kunne *Haugesund Avis* melde at departementet hadde godkjent fremdriftsplanen. Arbeidet på selve flyplassen skulle begynne sommeren 1973.

Det ble overlatt til Karmøy kommune å ordne med kjøp av grunn. Utgifter til grunn skulle fordeles mellom kommunene etter den nøkkelen som var vedtatt for

Kongshei-prosjektet, altså 75 % på Haugesund og 25 % på Karmøy. Når det gjaldt andre utgifter som falt på kommunene i forbindelse med flyplassbyggingen, ble man enig om en prosentfordeling på 65/35. For å sikre at arbeidet kom i gang til planlagt tid, satte flyplasskomiteen i gang en aksjon for å få kommuner i Nord-Rogaland, Rogaland fylkeskommune og næringslivet i distriktet til å bidra med midler. I løpet av 1972 var det klart at næringslivet hadde gitt tilsagn om 2 millioner, fylket om 4 millioner og Karmøy og Haugesund om 4 millioner kroner til sammen.

Arbeidet med vei fra Kvalavågveien til Helganes ble påbegynt i september 1972, og sprengningsarbeidet på selve flyplassen kom i gang etter påske 1973. Det ble foreløpig ikke bygget ny vei østover mot riksvei 14. Den ble ferdig først noen år senere.

Den 22. november 1974 ”prøvelandet” det første flyet på Helganes og 8. april 1975 ble flyplassen endelig tatt i bruk etter kongelig åpning. Da var også den siste flyplasskonflikten mellom Karmøy og Haugesund løst: Hva skulle flyplassen hete? Luftfartsdirektoratet hadde fastsatt at navnet skulle være ”Haugesund lufthavn, Helganes”. Det ville karmøypolitikere ikke finne seg i, og etter at kommunen hadde klaget til departementet, ble det offisielle navnet endret til ”Haugesund lufthavn, Karmøy”.⁴⁰

AVSLUTNING

”I 1920 var Haugesund en by forholdsvis isolert fra sitt nærmeste oppland, fra regionen og fra hovedstaden og fedrelandet”, skriver Øyvind Bjørnson i bind 4 av Haugesunds historie.⁴¹ I løpet av de neste 50 år ser vi hvordan omlandet gradvis knyttes sterkere til Haugesund, først gjennom busstrafikken fra 1920, så med massebilismen fra 1960. Men byen og distriktet fikk

aldri jernbaneforbindelse østover, og først i 1968 var helårsveien over Haukeli en realitet.

Etter at jernbaneplanene var blitt gravlagt i 1953, gikk det forholdsvis raskt og lett å få Stortinget til å vedta Haukeliveien. Hovedgrunnen var nok at helårsveien ikke bare var en haugesundssak, det dreide seg om en viktig forbindelse mellom Øst- og Vestlandet. Også Bergens-området hadde interesse av Haukeliveien – på denne tiden var det ikke aktuelt å foreslå helårsdrift over Hardangervidda. Også flere telemarkskommuner var ivrig med i arbeidet, selv om haugesunderne hele tiden var de viktigste pådriverne.

Med flyplassen gikk det atskillig tyngre. Luftfartsdirektoratet var en bremse fordi det ikke hadde nok planleggingskapasitet, mens Haukeliprojektet hele tiden hadde høy prioritet i Vegdirektoratet. Det kan også virke som om det både i Haugesund og distriktet lenge var smalere interesse for flyplassen enn for helårsveien. Å fly var noe eksklusivt for folk flest gjennom 1950- og det meste av 1960-årene.

Da det i begynnelsen av 1960-årene ble klart at Norsk Hydro skulle bygge en aluminiumsfabrikk på Håvik, ble politikere på Karmøy for alvor engasjert i flyplass-saken.

Da Helganes kom på kartet, var haugesundspolitikerne redde for at dette ville forsinke flyplass-saken. Men jordvernet fikk kraftig vind i seilene rundt 1970, og med kraftig motstand fra grunneiere på Karmøy, ville det ha vært vanskelig å realisere en flyplass på Kongshei. Det at haugesunderne sto så hardt på Kongshei-alternativet i det lengste, kunne derfor ha forsinket flyplassen med mange år. Det var nytenkende folk på Karmøy, politikere og grunneiere, som har hovedæren for valget av Helganes som flyplassområde.

NOTER

- 1) luftfart-museum.no
- 2) boarding.no
- 3) samferdsel.toi.no
- 4) *Haugesunds Avis* 22.10.1946.
- 5) Pakke merket Utvik. Byarkivet.
- 6) *Haugesunds Dagblad* 20.08.1952.
- 7) Pakke merket Utvik. Byarkivet.
- 8) *Haugesunds Dagblad* 24.07.1954. Se også utredning fra "den kommunale" datert 17.09.1956. Pakke merket Utvik. Byarkivet.
- 9) *Haugesunds Avis* 28.09. og 5.10.1956.
- 10) Pakke merket Utvik. Byarkivet.
- 11) ibid.
- 12) ibid. Formannen i "Den kommunale", Ingvar Meling, gikk så langt at han 15. juni 1957 klaget til stortingspresidenten (!) på at Haugesund ikke fikk statlig økonomisk støtte til flyplassen.
- 13) *Haugesunds Avis* 4.10.1955.
- 14) Pakke merket Utvik. Byarkivet.
- 15) *Haugesunds Avis* 23.11.1957.
- 16) *Haugesunds Avis* 14.9.1963.
- 17) St.meld. nr. 47 1966 – 67. Behandlet i Stortinget 22.6.1967.
- 18) Osland s. 11.
- 19) Osland s. 12.
- 20) Se brev fra Flyplasskomiteen til Luftfartsdir. 9.1.1970. I pakke) merket Kongshei. Byarkivet.
- 21) *Haugesunds Avis* 23.02. og 2.3.1968.
- 22) Brev fra Haugesunds prosessfullmektig, h.r.adv. Karl Vikse, til kommunen 30.07.1968. I pakke merket Kongshei. Byarkivet.
- 23) Samtale med Kjell Netland 26.3.2007.
- 24) Utvik. Det er påfallende at haugesundsavisene ikke har noe referat fra møtet. Helganes er ikke nevnt før 13.11.1969.
- 25) Pakke merket Helganes. Byarkivet.
- 26) ibid s. 225.
- 27) Håndskrevet P. M. fra Møksvold 15.11.1969. Pakke merket Helganes. Byarkivet.
- 28) Brev fra Rasmus Skeie til flyplasskomiteen 18.11.1969. Pakke merket Helganes. byarkivet.
- 29) Utvik s. 228.
- 30) ibid.
- 31) *Haugesunds Avis* nov. 1969.
- 32) Brev 9.1.1970. Pakke merket Helganes. Byarkivet.
- 33) ibid s. 227.
- 34) ibid.
- 35) P. M. flyplasskom. 6.2.1970. Pakke merket Helganes. Byarkivet.
- 36) Brev fra Luftfartsdir. til Karmøy kommune 26.2.1970. Pakke merket Helganes. Byarkivet.
- 37) P. M. flyplasskom. 4.4.1970. Pakke merket Helganes. Byarkivet.
- 38) P. M. fra flyplasskom. 12.09.1970. Pakke merket Helganes. Byarkivet.
- 39) Notat 14.10.1970. Pakke merket Helganes. Byarkivet.
- 40) Brev fra Samferdselsdeptet til Karmøy kommune 21.1.1974. Pakke merket Helganes. Byarkivet.
- 41) Bjørnson s. 267.

KILDER OG LITTERATUR:

Osland, Thor: *Hvem teller vel de tapte slag*. 1975.
Hefte utgitt av flyplasskomiteen.

Utvik, Aadne: "Karmøy/Haugesund 1969 – Dramatisk år før landingen på Helganes". I *Ætt og heim*. 2003.

Haugesund Folkebibliotek: Utklippsarkivet.

Haugesund byarkiv:

Pakker og permer fra Flyplasskomiteen av 1965. Inneholder også dokumenter fra Haugesund kommunale kommunikasjonsnemnd. Orientering fra Flyplasskomiteen av 1965 om flyplassplanene for Haugesund og Karmøy. Datert 7.3.1967. (Gjennomgang av flyplasssaken til og med Kongshei.) Beretning om flyplasskomiteen av 1965 Haugesund – Karmøy. 1975