

r 2011, mánudaginn 4. júlí, var í Héraðsdómi Reykjavíkur í málinu nr.

E-5243/2010:

Hjörtur Þór Hauksson

gegn

Fjallabyggð

kveðinn upp svohljóðandi

d ó m u r

I

Mál þetta, sem dómtekið var mánudaginn 30. maí sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Hirti Þór Haukssyni, kt. 000000-0000, Kirkjuteigi 29, Reykjavík, með stefnu, birtri 22. júlí 2010, á hendur sveitarfélaginu Fjallabyggð, kt. 000000-0000, Gránugötu 24, Siglufirði.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær aðallega, að viðurkennt verði með dómi, að stefnda, Fjallabyggð, verði gert skylt að innleysa fasteign stefnanda, flugskýli, með fastanúmeri 215-4473, á flugvelli á Ólafsfirði, landnúmer 151 341, ásamt tilheyrandi réttindum, og til að greiða fjárhæð kr. 10.000.000 með vöxtum skv. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðbætur frá 11.04. 2007 til 29.02. 2008, en þá með dráttarvöxtum af sömu fjárhæð skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim tíma til greiðsludags, gegn því að fá afsal fyrir sömu eign. **Til vara** er þess krafizt, að stefndi Fjallabyggð verði dæmd til að greiða stefnanda skaðabætur, allt að fjárhæð kr. 8.000.000, með vöxtum skv. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðbætur frá 11.04. 2007 til 29.02. 2008, en þá með dráttarvöxtum af sömu fjárhæð skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim tíma til greiðsludags.

Stefnandi krefst málskostnaðar í aðal- og varakröfu sér að skaðlausu samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi eða að mati dómsins, auk virðisaukaskatts á málflutningsþóknun.

Dómkröfur stefnda eru þær, að sveitarfélagið verði sýknað af öllum kröfum stefnanda og stefnanda verði gert að greiða stefnda málskostnað að mati réttarins.

II

Málavextir

Málavextir eru þeir, að hinn 2. okt. 1987 sótti stefnandi, ásamt öðrum manni, Halldóri Jónssyni, um lóð til byggingar flugskýlis við þáverandi flugbraut í landi stefnda til byggingarnefndar Ólafsfjarðar. Byggingarnefndin samþykkti, á fundi þann 14. sama mánaðar, að veita umsækjendum lóðina með því skilyrði, að haft yrði samráð við flugmálafyrirvöld um staðsetningu hússins og skipulag lóðarinnar.

Teikningar af flugskýli voru lagðar fyrir flugmálastjórn Akureyrar og byggingarnefnd Ólafsfjarðar, þar sem þær voru samþykktar, og var stefnanda tilkynnt það með bréfi Ólafsfjarðarbæjar, dags. 20. maí 1988.

Uppdráttur af aðalskipulagi Ólafsfjarðar var samþykktur hinn 19.02. 1991 af bæjarstjórn og síðan afgreiddur af skipulagsstjórn og þaðan til stjórnarráðsins til staðfestingar hinn 17.04. 1991, og loks samþykktur af umhverfísráðherra, Eiði Guðnasyni, hinn 25.11. 1991. Lóðaleigusamningur milli stefnanda og bæjarins, um 630 ferm. lóð til 75 ára, var undirritaður hinn 29. jan. 1993 og honum þinglýst hinn 8. feb. sama ár.

Samkvæmt skráningu Fasteignamats ríkisins byggði stefnandi flugskýlið á árinu 1992. Var um að ræða 131 m² skýli, með burðargrind úr timbri og stáli, og klætt með bárujárni.

Stefnandi kveður, að samkvæmt upplýsingum skipulagsstofnunar hafi umrætt aðalskipulag Ólafsfjarðar enn verið í fullu gildi hinn 31. ágúst 2006.

Stefndi, sveitarfélagið Fjallabyggð, varð til í júní 2006 með sameiningu sveitarfélaganna, Siglufjarðarkaupstaðar og Ólafsfjarðarbæjar.

Stefnandi kveðst hafa orðið þess áskynja á miðju sumri 2006, að hafnar voru framkvæmdir við flugvöllinn á Ólafsfirði, en hann kveðst þá hafa lent þar á flugvél sinni fyrr um sumarið. Lögmaður stefnanda sendi bæjarstjórn Ólafsfjarðar í kjölfarið bréf, dags. 16. ágúst 2006, þar sem þess var krafizt, að öll þungaflutningaumferð um og við flugvöllinn yrði tafarlaust stöðvuð, en völluminn lægi undir skemmdum af þessum völdum. Stefndi, Fjallabyggð, svaraði erindinu með bréfi, dags. 31. ágúst 2006, á þá leið, að bæjarráð sæi ekki grundvöll fyrir kröfunni og hafnaði erindinu, þar sem flugvöllurinn hefði verið aflagður. Með bréfi, dags. þann sama dag, krafði stefnandi Flugmálastjórn skýringa á þeirri ákvörðun að leggja flugvöllinn niður. Þá sendi stefnandi bæjarfélaginu og flugmálastjórn bréf hinn 13. okt. 2006, þar sem framkvæmdum við flugvöllinn var harðlega mótmælt og áskilinn réttur til skaðabóta. Flugmálastjórn svaraði með bréfi, dags. 17. okt. 2006, og vísaði til sveitarfélagsins, sem bæri ábyrgð á umræddum flugvelli, en Flugmálastjórn hefði hvorki umráðarétt yfir honum, né kæmi að rekstri eða framkvæmdum vegna hans, eftir að áætlunarflug lagðist þar af allmörgum árum fyrr.

Hinn 21. feb. 2007 var stefnda, Fjallabyggð, enn ritað bréf og sveitarfélagið krafið um skýr svör varðandi flugvöllinn og áréttaður bótaréttur stefnanda, þar sem framkvæmdir hafi byrjað löngu áður en leyfi skipulagsstofnunar lágu fyrir. Þá segir í bréfinu, að engin grenndarkynning hafi átt sér stað, áður en framkvæmdir hófust, og hafi skipulags- og byggingarlög þannig verið brotin.

Bréfi þessu hafi verið svarað hinn 1. marz 2007, þar sem stefnanda er tjáð, að lögfræðingur sveitarfélagsins sé að vinna í málinu.

Rúmunum mánuði síðar barst bréf frá lögmanni sveitarfélagsins, dags. 4. apríl 2007, þar sem hann skýrir sjónarmið sveitarfélagsins, og kveður m.a. Ólafsfjarðarflugvöll hafa verið aflagðan af flugmálayfirvöldum árið 2001 og ekki hafa verið starfræktan síðan. Af þeim sökum hafi þurft að breyta skilgreiningu svæðisins á aðalskipulagi, sem hafi verið gert við endurskoðun aðalskipulags árið 2005 og skilgreiningu svæðisins breytt úr svæði fyrir opinberar stofnanir í óbyggt, opið svæði. Kemur þar fram, að tillögur að breytingum á aðalskipulagi hafi verið auglýstar eins og skipulags- og byggingalög nr. 73/1997 kveði á um og hafi engar athugasemdir borizt frá stefnanda. Þá er bótaskyldu stefnda hafnað og vísað til þess, að stefnandi hafi ekki haft sérstaka heimild til þess að stunda flug frá þessum stað frá árinu 2001.

Stefnandi sendi lögmanni Fjallabyggðar bréf, dags. 30.05. 2007, þar sem hann mótmælti gildi hins nýja aðalskipulags, þar sem það hefði ekki verið sent Skipulagsstofnun til umfjöllunar eða til umhverfisráðherra til staðfestingar og birtingar í B- deild stjórnartíðinda.

Sveitarfélagið svaraði með bréfi, dags. 12.06.2007, og greindi m.a. frá því, að auglýsing hefði verið staðfest af umhverfisráðherra og birt í B- deild Stjórnartíðinda hinn 19.04. 2007.

Samkvæmt afnotaafsali, sem liggur fyrir í málinu, dags. 14.08. 1975, þar sem Ólafsfjarðararkaupstaður afsalar Flugmálastjórn ríkisins landi til gerðar og reksturs flugvallar segir m.a., að afnotaréttur Flugmálastjórnar gildi svo lengi sem flugvöllur verði á þessum stað. Þá segir svo í afsalinu um heimildir til að reisa byggingar í tengslum við flugvöllinn:

Flugmálastjórn eða aðilum í umboði hennar eru heimilar hverskonar framkvæmdir á landinu sem hún telur nauðsynlegar vegna gerðar og starfrækslu flugvallarins.

Stefnandi kveður að engin gögn eða tilkynningar, hvorki óformleg né formleg, hafi verið send sér eða stefnda um það, hvenær afnotum Flugmálastjórnar hafi lokið.

Stefnandi kveður flugvöllurinn á Ólafsfirði hafa verið tekinn undir vegalagningu og vinnuskúra verktaka síðari hluta árs 2006 og á árinu 2007. Lendingarmöguleikar stefnanda, sem flugvélaeiganda, hafi verið eyðilagðir með

framkvæmdum vegagerðarinnar og sveitarfélagsins á flugbrautinni. Með því að afnema landingarstað fyrir stefnanda hafi flugskýlið jafnframt verið gert ónothæft til að þjóna sínu hlutverki. Stefnandi telur sig eiga innlausnarrétt og/eða skaðabótarétt á hendur stefnda. Snýst ágreiningur aðila í máli þessu um þá kröfu hans.

Stefndi vísar til þess í lýsingu málavaxta í greinargerð, að fram komi í bréfi Flugstoða ohf. til Samgönguráðuneytisins, dags. 29. júlí 2009, að flugvöllurinn hafi ekki verið skráður í Flugmálahandbók Íslands AIP, sem kom út þann 28. febrúar 2002, en nokkrum árum fyrr hafi áætlunarflug til Ólafsfjarðar lagzt af. Með lögum nr. 21/2002 hafi flugvellir verið settir undir opinbert eftirlit Flugmálastjórnar Íslands og ákveðið, að allir flugvellir skuli leyfisskyldir. Hafi jafnframt verið kveðið á um í lögnum, að í reglugerð skuli kveða nánar á um kröfur til allra flugvalla, þ.m.t. landingarstaði. Hafi slík reglugerð verið sett þann 16. apríl 2004, reglugerð nr. 347. Hafi Ólafsfjarðarflugvöllur ekki verið skráður hjá Flugmálastjórn Íslands sem flugvöllur eða landingarstaður.

Stefndi kveður að bygging Héðinsfjarðarganga hafi hafizt í ágúst 2006, og hafi göngin verið opnuð fyrir almennri umferð þann 2. október 2010. Tillaga að breytingu á aðalskipulagi fyrir Ólafsfjörð vegna fyrirhugaðra Héðinsfjarðarganga hafi verið samþykkt í Skipulags- og umhverfisnefnd Ólafsfjarðar þann 5. júlí 2005 og vísað til bæjarráðs. Þann 25. júlí 2005 hafi tillaga að breytingu á aðalskipulagi verið auglýst í lögbirtingarblaðinu og hengd upp til sýnis á bæjarskrifstofu Ólafsfjarðarbæjar. Daginn eftir hafi tillagan verið auglýst á heimasíðu Ólafsfjarðarbæjar og í Morgunblaðinu. Hafi uppdrættir verið aðgengilegir á vef bæjarins fyrir þá, sem höfðu áhuga á því að skoða þá nánar. Þann 5. september 2005 hafi auglýstum athugasemdafresti vegna breytinga á aðalskipulagi lokið, án þess að nokkur athugasemd bærizt. Þann 6. september 2005 hafi Skipulags- og umhverfisnefnd samþykkt breytinguna á aðalskipulaginu og vísað henni til bæjarstjórnar til endanlegrar samþykktar. Bæjarstjórn hafi samþykkt breytt aðalskipulag þann 13. september 2005. Þann 4. apríl 2007 hafi umhverfisráðherra staðfest skipulagið með vísan til 19. greinar laga nr. 93/1997, og hafi breytt aðalskipulag verið auglýst í B-deild Stjórnartíðinda þann 11. apríl 2007. Með breyttu aðalskipulagi hafi flugvöllurinn verið felldur út af aðalskipulaginu, en landskiki sá, sem skýli stefnanda stendur á, sé með óbreytt skipulag.

III

Málsástæður stefnanda

2.0. Grundvöllur aðalkröfu og varakröfu.

Stefnandi vísar kröfum sínum til stuðnings til 72. gr. laga nr. 33/1944 um friðhelgi eignarréttarins og þeirrar grundvallarreglu, að enginn skuli skyldur að láta eignir sínar af hendi nema fullar bætur komi fyrir.

Stefnandi byggir á því, að stefndi, Fjallabyggð, hafi brotið 33. gr. laga nr. 73/1997 um skipulags- og byggingarmál, en þar segi m.a. eftirfarandi:

Nú veldur gildistaka skipulags því að verðmæti fasteignar lækkar, nýtingarmöguleikar hennar skerðast frá því sem áður var heimilt eða að hún muni rýrna svo að hún nýtist ekki til sömu nota og áður og á þá sá sem sýnt getur fram á að hann verður fyrir tjóni af þessum sökum, rétt á bótum úr sveitarsjóði eða að hann leysi eignina til sín.

Með viðbótarmatsbeiðni, dags. 7. maí 2010, hafi stefnandi í hyggju, að færa sönnur á, að flugskýli hans nýtist ekki lengur til þeirra nota, sem því hafi verið ætlað áður.

Stefnandi telji, að stefndi, Fjallabyggð, hafi brotið gróflega gegn sér með því að fara leynt með fyrirætlanir sínar og reynt að komast hjá því að innleysa flugskýlið til sín og brotið þannig skýlaus ákvæði 33. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, sem mæli fyrir um fortakslausu innlausnarskyldu og ábyrgð stefnda.

Flugvöllurinn hafi verið aflagður og felldur úr aðalskipulagi Ólafsfjarðar af stefnda, og hafi stefnanda verið gert ómögulegt að nota flugskýli sitt til þess, sem það hafi upphaflega verið ætlað. Stefnandi hafi sótt um byggingu flugvallar til bæjaryfirvalda á sínum tíma. Bæjarstjórn hafi samþykkt uppdrátt aðalskipulags hinn 19. febrúar 1991, sem hafi verið afgreiddur af skipulagsstjórn til stjórnarráðsins til staðfestingar hinn 17. apríl 1991 og síðan staðfestur af ráðherra umhverfismála 25. nóvember 1991.

Stefndi, sveitarfélagið, hafi vitað eða mátt vita, að verðmæti flugskýlisins yrði að engu, eða myndi lækka verulega, þegar nýtingarmöguleikar þess yrðu eyðilagðir, eða myndu skerðast verulega. Stefnda hafi strax verið ljóst, að flugskýlið yrði ekki til sömu nota og áður, um leið og flugvöllurinn væri felldur úr skipulagi og landið notað til annarra verkefna í þágu sveitarfélagsins. Það skuli ítrekað, að landið undir flugvellinum hafi verið og sé í eigu sveitarfélagsins, og að ákvörðunin um að breyta skipulaginu hafi verið tekin af sveitarfélaginu.

Stefndi hafi haft alla möguleika á að tilkynna stefnanda um það, hvað hann hafi haft í hyggju í skipulagsmálum varðandi flugvöllinn, enda flugskýlið nánast eina mannvirkið við flugvöllinn, sem hafi verið ætlað til sérstakra nota í flugrekstri. Því hefði átt að bjóða stefnanda strax að innleysa flugskýlið, skv. 33. gr. laga 73/1997, gegn mati á raunvirði (markaðsvirði) þess.

Stefnandi telji, að stefndi, sveitarfélagið, hafi ekki staðið löglega að framkvæmdum við flugvöllinn og hafi ekki haft lögformlegar heimildir til að hefja framkvæmdir, fyrr en ráðherra umhverfismála hefði undirritað leyfi þar um og breytingu á skipulaginu. Það hafi ráðherrann gert hinn 4. apríl 2007 og auglýst síðan í B-deild stjórnartíðinda hinn 11. apríl 2007. Stefndi, sveitarfélagið, hafi hins vegar löngu áður byrjað framkvæmdir við flugvöllinn og gefið leyfi til að grafa hann í sundur, áður en umhverfisráðherra hafi gefið út leyfi til breytinga á aðalskipulaginu. Þessi háttsemi stefnda sé saknæm. Stefnandi beri hallann af

sönnunarskortu um upphafstíma framkvæmdaleyfis bæjarins á umræddum flugvelli, þar sem sveitarfélagið hafi verið og sé eigandi landsins.

Stefnda hafi borið að óska eftir álitu Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum skv. 22. gr. laga nr. 106/2000, sbr. 7 mgr. 43. gr. laga nr. 73/1997, þar sem stórfamkvæmdir hafi staðið fyrir dyrum í gatna- og jarðgangagerð. Það hafi verið ólöglegt, og þannig hafi stefndi brotið gegn stefnanda með saknæmum hætti og þar með gerzt bótaskyldur gagnvart stefnanda.

Sveitarfélaginu hafi einnig borið skylda, skv. grenndarrétti, til þess að tilkynna stefnanda um þá fyrirætlun sína að breyta skipulaginu og að flugskýlið, sem sé eina byggingin, er tengt hafi flugvellingum og tilveru hans sérstaklega, yrði ekki til sömu nota og áður. Þar sem umrætt skipulag hafi ekki verið deiliskipulag, hafi sveitarstjórn borið, skv. 3. mgr. 23. gr. laga nr. 73/1997, að viðhafa grenndarkynningu, áður en hún veitti leyfi til framkvæmda á flugvellingum. Um þetta vísist einnig til 2. gr., sbr. 12. gr., byggingarreglugerðar nr. 441/1998. Það hljóti að vega þungt við mat á háttsemi (sök) stefnda, hvernig hann hafi hegðað sér með athafnaleysi sínu gagnvart stefnanda varðandi grenndarkynningu á fyrirhuguðum skipulagsbreytingum flugvallar.

Bótagrundvöllur aðalkröfu sé fyrir hendi og byggist á þeirri hlutlægu og pösítífu reglu í skipulagslögum, að stefnda beri skilyrðislaust að innleysa flugskýlið, þar sem skipulagsbreyting Fjallabyggðar hafi komið í veg fyrir öll afnot stefnanda af flugskýlinu, sem hafi verið og sé sérhannað fyrir flugvélar. Stefndandi krefjist viðurkenningar á innlausnarskyldu stefnda vegna þess að flugskýlið sé honum einskis virði hér eftir og vegna þeirra sérstöku nota, sem það hafi upphaflega verið byggt til.

Með skipulagsbreytingu hafi flugvöllur fallið út af skipulaginu. Með því hafi flugskýlið orðið einskis virði. Stefndandi hafi orðið fyrir alþjóni. Dómara beri að meta, hvort efnisskilyrðum 33. gr. skipulagslaga sé fullnægt, eða ekki. Honum beri einnig að meta, hvort bótagrundvöllur sé fyrir hendi eða ekki og þá með þeim hætti, hvort skipulagsbreytingin hafi valdið tjóni. Sé svo, beri að bæta það.

Það liggi því beint við, að innlausnarskylda stefnda verði viðurkennd með dómi gegn því að honum verði afsöluð eignin og að því tilskildu, að innlausnarverð, kr. 10 milljónir með vöxtum og dráttarvöxtum, eins og tilgreint sé í dómkröfu, verði greitt.

Vextir samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 séu miðaðir við þann tíma, sem auglýsing um niðurlagningu flugvallar hafi verið birt í Stjórnartíðindum þann 11.04. 2007 til 29.02. 2008, en þá hafi bóta verið krafizt, skv. bréfi lögmanns stefnanda. Dráttarvextir séu skv. 1. mgr. 6. gr. vaxtalaga.

Orsakasamband sé á milli háttsemi stefnda, sem valdi hinni hlutlægu og huglægu ábyrgð, og þess tjóns, sem stefndandi hafi orðið fyrir. Tjón stefnanda felist í því, að flugskýlið nýtist honum alls ekki til þeirra starfsemi, sem því hafi verið ætlað í upphafi. Hann hafi ekkert gagn haft af flugskýlinu frá júní/júlí 2006 til þessa dags. Afnotamissirinn til þeirrar flugstarfsemi, sem flugskýlinu hafi verið ætlað, sé því alger. Stefndi, Fjallabyggð, hafi hins vegar haft, og mun hafa, fjárhagslegan ávinning af því að leggja flugvöllinn niður, og þ.a.l. beri

sveitarfélagið ábyrgð á tjóni stefnanda.

Fjártjón stefnanda felist í því, að flugskýlið, sem er afmörkuð bygging til sértækra nota við flugvöllinn, sé ónothæf til síns upphaflega brúks fyrir flugvélar, þar sem eigandi landsins, sveitarfélagið, hafi breytt skipulaginu einhliða og án samráðs og leyft vegagerð, átroðning, uppgröft og skúrbyggingar á flugvellinum.

Stefnandi hafi orðið fyrir altjóni, sem nemi metnu verðmæti flugskýlisins, að fjárhæð kr. 10 milljónir, þar sem það sé honum ónýtt með öllu. Innlausnarfjárhæð sé byggð á mati hlutlauss dómkvaddis matsmanns og miðuð við verðlag, er gilt hafi í apríl 2007, en þann 19.04.2007 hafi umhverfissráðherra staðfest nýtt skipulag í B deild Stjórnartíðinda.

Varðandi varakröfu vísist til þess, sem áður sé sagt um hlutlægan bótagrundvöll aðalkröfu. Hlutlæg og pösítíf skaðabótaskylda hvíli á stefnda skv. 33. gr. skipulagslaga og nægi eingöngu að sýna fram á, að eign nýtist ekki til sömu nota og áður, og að tjón hafi orðið.

Stefndi hafi einnig komið fram með ólögætum og saknæmum hætti. Hann beri einnig huglæga ábyrgð á því, hvernig komið sé fyrir ónothæfi flugskýlis með ólögætum aðgerðum sínum gagnvart stefnanda. Hann hafi t.d. farið fram með ákveðinni leynd og ekki tilkynnt stefnanda um fyrirhugaðar skipulagsbreytingar skv. skipulagslögum og grenndarétti byggingarsamþykktar. Sveitarfélagið hafi farið rangt að varðandi opinbera auglýsingu um breytingu á skipulagi. Það hafi ekki verið rétt staðið að auglýsingu í B. deild Stjórnartíðinda, fyrr en stefnandi hafi bent stefnda á ólögæti þeirra aðgerða og ógöngur, sem sveitarfélagið hafi verið komið í. Sök stefnda felist einnig í því, að hafa breytt heiti eignar án vitneskju og heimildar stefnanda úr flugskýli árið 2003 í „geymslu“ árið 2004.

Tjóni hafi verið valdið með saknæmum og ólögætum hætti, enda sé tjónið sennileg afleiðing af hegðun stefnda og raski hagsmunum, sem séu verndaðir með skaðabótareglum.

Orsakasamband sé það sama í aðalkröfu og varakröfu.

Með varakröfunni verði að telja, að það hafi átt sér stað svo veruleg lækkun á verðmæti flugskýlisins og veruleg skerðing á nýtingarmöguleikum, að eignin nýtist ekki til sömu nota og áður. Það sé dómstóla að meta verðryrnun flugskýlis að markaðsvirði, einnig með tilliti til skertrar nýtingar þess. Eins og málum sé háttað í dag sé staðreyndin sú, að stefnandi hafi engin not fyrir flugskýlið, þar sem hvorki sé lendarstaður né flugvöllur fyrir hendi. Tjón stefnanda sé því altjón með flugrekstrarnotkun hans á skýlinu í huga.

Samkvæmt fasteignagjaldaseðlum 2003 og eldri komi fram, að eignin heiti Ólafsfjarðarflugvöllur og um sé að ræða flugskýli. Árið 2004 og síðar hafi sveitarfélagið breytt heiti eignar stefnanda í lóð vegna flugvallar og kalli hana geymslu. Það hafi stefndi gert algerlega án samráðs eða annarra tilkynninga til stefnanda, og sé vinnubrögðum af þessu tagi harðlega mótmælt sem ólögætum.

Stefnandi eigi eftir sem áður rétt á því, að sveitarsjóður leysi eignina til sín á matsverði skv. 33. gr. skipulags- og byggingarlaga, enda ekki á forræði stefnda að

breyta flugskýlinu í annað en það sem það hafi upphaflega verið byggt fyrir.

Ekki sé vitað, hvað stefndi hafi í hyggju varðandi nýtt skipulag á þeim stað, þar sem flugskýlið standi nú. Samkvæmt auglýsingu í Stjórnartíðindum B-deild nr. 311/2007 frá 11.04. 2007 hafi landnotkun breytzt úr „opinberar stofnanir“ í „opin svæði óbyggð“. Þetta staðfesti tillaga að aðalskipulagi 1990 – 2010 frá 19. jan. 2007, en þar segi: „Völlurinn og helgunarsvæði umhverfis hann hverfur af skipulagi og fer svæðið í sama landnotkunarflokk og er umhverfis það.“

Spurning sé einnig um það, hvort stefndi hafi uppi ráðagerðir um að samþykkja nýtt skipulag um 7 hektara hesthúsahverfi, sem muni teygja sig inn á umhverfi flugbrautarinnar. Það gangi þvert á auglýsingu aðalskipulags frá 04.04. 2007 um „opin svæði í byggð“. Hesthúsahverfi gangi þvert á hagsmuni stefnanda og telji stefnandi ekki annað liggja fyrir um örlög flugskýlisins en að það verði að víkja.

Þá séu mjög óljósar hugmyndir sveitarfélagsins í tillögu að aðalskipulagi Fjallabyggðar 2008–2028 varðandi flugskýlissvæðið og lóðina þar í kring. Umhverfisstofnun hafi, skv. bréfi sínu, dags. 25.06. 2009, sett alvarlega fyrirvara varðandi aðalskipulagið. Ekkert verði lesið um það, hvernig skipulagi verði háttáð nálægt flugskýlinu.

Stefnandi hafi farið fram á viðbótarmat skv. beiðni, dags. 7. maí 2010, við Héraðsdóm Reykjavíkur. Dómkvaddur matsmaður hafi verið skipaður þann 28. maí 2010. Matsgerð hafi verið í vinnslu, er stefna var rituð, en með vísan til 22. gr. laga nr. 150/2007 um fyrningu kröfuréttinda sé nauðsynlegt að birta stefnu á sveitarfélagið, áður en viðbótarmatið lá fyrir, þar sem 6 mánaða frestur til málshöfðunar hafi um það bil verið á enda, þar sem fyrra máli, nr. E-6161/2009, hafi verið vísað frá dómi hinn 3. febrúar 2010.

Stefnandi krefjist þess, að matskostnaður hins dómkvadda matsmanns, bæði í mati nr. M-26/2008 og viðbótarmati, verði tekinn til greina í málskostnaðarkröfu hans og stefnda verði gert að greiða hann sem hluta af málskostnaði í málinu.

Sveitarfélögin á Siglufirði og Ólafsfirði hafi nýlega sameinast og heiti nú einu nafni, Fjallabyggð. Telji stefnandi því rétt að snúa sér að Fjallabyggð sem aðila málsins.

Stefnandi telji brýnt að höfða mál gegn sveitarfélaginu, Fjallabyggð, sem beri höfuðábyrgð á þeim skipulagsbreytingum, sem hafi gert fasteign stefnanda einskis virði í flugrekstrarlegu tilliti. Hið nýja skipulag hafi kollvarpað öllum grundvelli til að stunda flug frá Ólafsfirði. Um þetta vísist til 33. gr. laga nr. 73/1997.

Stefnandi vísar til 72. gr. stjórnarskrár nr. 33/1944 um friðhelgi eignarréttar. Hann byggir einnig á 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála varðandi nauðsyn á viðurkenningardómi um kröfu sína. Vísað er til 33. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 um skaðabóta- og innlausnarskyldu stefnda og einnig til 18. gr. og 19. gr. sömu laga um lögbrot stefnda varðandi tímamörk við að afgreiða aðalskipulag. Þá er vísað til 22. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, sbr. 7. mgr. 43. gr. laga nr. 73/1997. Þá er byggt á 3. mgr. 23. gr. laga nr. 73/1997 og 2. gr., sbr. 12. gr. byggingarreglugerðar nr. 441/1998. Um vexti er vísað til 8. gr., 9. gr. og 6. gr. laga nr. 38/2002 um vexti og

verðtryggingu. Þá er bent á 22. gr. laga nr. 150/2007 um fyrningu kröfuréttinda. Um málskostnað stefnanda er vísað til 130 gr. laga nr. 91/1991 og um virðisaukaskatt á málskostnað er byggt á lögum nr. 50/1988.

-

Málsástæður stefnda

Stefndi kveður skilyrði þess, að innlausnar- eða bótaskylda fyrir tjón vegna skipulagsbreytinga stofnist hjá viðkomandi sveitarfélagi samkvæmt 33. gr. laga nr. 73/1997, sé það, að gildistaka skipulags valdi því, „að verðmæti fasteignar lækkar, nýtingarmöguleikar hennar skerðast frá því sem áður var heimilt eða að hún muni rýrna svo að hún nýtist ekki til sömu nota“.

Stefndi telji, að stefnandi hafi borið áhættuna af því, að rekstur flugvallarins legðist af eða breyttist, og að það hafi verið áhætta, sem stefnandi hafi tekið, er hann byggði flugskýli við flugvöllinn. Í því sambandi þurfi að hafa í huga, að stefndi hafi ekki átt frumkvæði að því að úthluta lóðum eða auglýsa þær undir flugskýli við flugvöllinn og hafi ekki staðið fyrir slíkri uppbyggingu. Allt frumkvæði að þessu leyti hafi komið frá stefnanda sjálfum og hafi stefndi ekki gert annað en að koma til móts við beiðni stefnanda um að fá lóð við flugvöllinn til að byggja þar flugskýli í samráði og samvinnu við Flugmálastjórn á grundvelli afnotaafsals, sem hún hafi haft fyrir viðkomandi landsvæði. Með því að verða við ósk stefnanda geti stefndi ekki fallizt á, að hann hafi tekizt á hendur ábyrgð á því, að flugvöllurinn yrði rekinn í óbreyttri mynd um ótiltekna framtíð. Í lóðarleigusamningi aðila frá 29. janúar 1993 séu engar skuldbindingar eða loforð í þessa veru, sem gætu hafa gefið stefnanda tilefni til að ætla, að stefndi hefði tekizt á hendur ábyrgð gagnvart honum um það, að rekstur á flugvöllinum héldist óbreyttur.

Byggi stefndi á því, að óumdeilt sé, að rekstri flugvallarins hafi verið hætt, þegar nýtt aðalskipulag tók gildi árið 2007. Stefndi byggi einnig á því, að stefnandi hafi engar athugasemdir gert, þegar fyrirhugaðar breytingar á aðalskipulagi stefnda voru kynntar og auglýst hafi verið eftir athugasemdum, sbr. 18. gr. laga nr. 73/1997. Þar sem stefnandi hafi ekki gert athugasemdir við tillöguna teljist hann hafa samþykkt hana skv. 2. mgr. 18. gr. laga nr. 73/1997.

Flugvöllurinn hafi ekki verið lagður niður vegna breytinga á aðalskipulagi, heldur hafi aðalskipulagi verið breytt, eftir að Flugmálastjórn hætti rekstri flugvallarins. Flugvöllurinn hafi ekki verið á skrá Flugmálastjórnar yfir flugvelli frá árinu 2002 og með breytingu á lögum um loftferðir nr. 60/1998, með lögum nr. 21/2002, sem tekið hafi gildi 18. marz 2002, hafi reglur um öryggi og rekstur flugvalla verið auknar og rekstur þeirra gerður starfsleyfis skyldur. Einnig hafi kröfur vegna svokallaðra lendingarstaða verið hertar og þeir skráningarskyldir, og þurfi þeir að uppfylla lágmarkskröfur um aðbúnað og öryggi. Allt framangreint kalli á, að einhver aðili taki að sér rekstur og beri ábyrgð á aðbúnaði vallarins og viðhaldi. Engum slíkum aðila hafi verið fyrir að fara, eftir að Flugmálastjórn hætti rekstri flugvallarins.

Vinna við breytingu á aðalskipulagi hafi hafizt á árinu 2005, en breytt aðalskipulag, þar sem flugvöllurinn hafi verið felldur út úr skipulagi, hafi tekið gildi í apríl 2007.

Með þeirri breytingu hafi stefndi leyft aðra nýtingu á því svæði, þar sem flugvöllurinn stóð áður, en ekki breytt eða raskað með beinum hætti heimildum til nýtingar á byggingu stefnanda, sem hafi staðið við hinn aflagða flugvöll.

Skipulag þessarar lóðar, sem skýli stefnanda standi á, hafi ekkert breytt frá því að það var byggt. Stefnandi hafi ekki verið rekstraraðili flugvallarins og hafi hvorki lýst vilja eða áhuga á því að reka umræddan flugvöll. Það að stefnandi hafi ekki lengur aðgang að flugvelli við hliðina á flugskýli því, sem hann hafi byggt, sé ekki vegna breytinga á aðalskipulagi, heldur vegna þess að Flugmálastjórn Íslands, síðar Flugstoðir ohf., en nú Ísavia ohf., hafi kosið að hætta rekstri flugvallarins.

Stefndi hafi ekki metið aðstæður stefnanda þannig, að 33. gr. laga nr. 73/1997 eigi við, enda hafi aflagning flugvallarins ekki verið afleiðing breytingar á aðalskipulagi, heldur öfugt.

Hafi stefndi skilið málalíbúnað stefnanda svo, að hann telji, að tjón sitt megi að einhverju leyti rekja til framkvæmda, sem tengist gerð Héðinsfjarðarganga og vegtengingu við þau, þ.e. að með þeim framkvæmdum og lagningu nýs vegar hafi möguleikar hans til þess að lenda flugvél sinni utan skráðra flugvalla, skerzt. Af þeirri ástæðu hafi stefndi talið, að stefnandi eigi að beina kröfum sínum að Vegagerðinni, enda sé í vegalögum, IX. kafla þágildandi vegalaga nr. 45/1994, fjallað um réttindi þeirra, sem telji hagsmunum sínum raskað vegna lagningar þjóðvega. Um heimildir Vegagerðarinnar til afnota af landi því, þar sem áður hafi verið flugvöllur í tengslum við gerð Héðinsfjarðarganga vísist til VIII. kafla þágildandi vegalaga. Af þeirri ástæðu beri að sýkna stefnda á grundvelli aðildarskorts.

Stefndi fái ekki séð, hvernig athugasemdir stefnanda við skipulagsferlið eða útgáfu á framkvæmdaleyfi styðji við kröfur stefnanda um rétt til bóta skv. 33. gr. laga nr. 73/1997, enda réttur til bóta samkvæmt því ákvæði bundinn við það, að breytt skipulag hafi tekið gildi. Þá verði ekki séð, að samhengi geti verið á milli þeirra málsástæðna og meints tjóns vegna þess, að flugvöllurinn hafi verið aflagður og svo felldur út úr aðalskipulagi. Að minnsta kosti telji stefndi, að í stefnu sé ekki að finna skýringu á því, hvernig meintir formgallar í skipulagsferlinu hafi haft áhrif á tjón stefnanda, sem hann reki til þess, að flugvöllurinn hafi verið aflagður og felldur úr aðalskipulagi.

Stefndi hafni því, að hann hafi notið fjárhagslegs ávinnings af því, að flugvöllurinn hafi verið lagður niður og fái ekki séð, í hverju slíkur fjárhagslegur ávinningur ætti að felast.

Stefndi telji, að aðalkrafa stefnanda sé ekki í samræmi við ákvæði 33. gr. laga nr. 73/1997. Orðalag aðalkröfu stefnanda sé þannig, að ekki sé fyllilega skýrt, hvort krafizt sé viðurkenningardóms á skyldu til innlausnar á eigninni, eða kveðið verði á um innlausn gegn greiðslu og afhendingar á afsali.

Stefndi telji, að krafa stefnanda um greiðslu á tiltekinni fjárhæð gegn afhendingu á afsali verði ekki byggð á 33. gr. laga nr. 73/1997, enda sé þar skýrlega kveðið á um, að verði fallizt á innlausn, skuli matsnefnd eignarnámabóta ákveða innlausnarverðið, sbr. 3. mgr. 33. gr. laga nr. 73/1997. Ekki væri því hægt,

samkvæmt aðalkröfu, að fallast á annað en skylduna til innlausnar.

Innlausnarverðið eigi undir matsnefnd eignarnámsbóta. Stefndi telji einnig, að framlagt mat gefi ekki rétta mynd af verðmæti flugskýlisins, enda sé ekki tekið tillit til þess í matinu, að flugvöllurinn hafi verið aflagður í síðasta lagi á árinu 2002.

Um varakröfur stefnanda, um bætur fyrir fjártjón, telji stefndi, að framlögð matsgerð varpi hvorki ljósi á það, hvort stefnandi hafi orðið fyrir fjártjóni vegna breytinga á aðalskipulagi né hvert það gæti verið.

Með matinu hafi stefnandi leitað eftir mati á því, hvert hafi verið verðmæti flugskýlis hans annars vegar í apríl 2007, er breytt aðalskipulag tók gildi, og hins vegar á matsdegi, sem hafi verið í febrúar 2009. Í forsendum matsins, lið 4, bls. 3 í matsgerð, með yfirskriftinni „Ályktanir og athugasemdir matsmanns“, komi fram sú athugasemd matsmanns, að honum hafi verið ætlað að meta verðmæti flugskýlis miðað við ákveðinn tíma, og að hann líti „framhjá þeim annmörkum sem af skipulagsástæðum hafa verið sett á svæðið hvað flugskýlið varðar“. Matið sé því ekki mat á tjóni stefnanda í þeim skilningi, að það meti mögulega verðbreytingu á flugskýlinu vegna breytinga á skipulagi eða umhverfi þess, heldur sé það mat á markaðsverði þess á tveimur mismunandi tímum, en þó á röngum forsendum, þar sem út frá því sé gengið í matinu, að flugvöllurinn hafi verið í rekstri árið 2007.

Verði talið, að réttur til bóta sé til staðar, sé kveðið á um það í 2. mgr. 33. gr. laga nr. 73/1997 með hvaða hætti meta skuli bætur. Stefnandi hafi hins vegar í matsbeiðni sinni og beiðni um viðbótarmat ekki fylgt ákvæðinu, og því sé framlagt mat, eða fyrirhugað viðbótarmat, ekki fullnægjandi sem grundvöllur fyrir bótakröfu stefnanda í varakröfu. Stefndi telji því, að jafnvel þótt talið yrði, að skilyrði 33. gr. til þess að til bótaréttar stofnist, sé til staðar, þá hafi stefnandi ekki sýnt fram á tjón skv. 2. mgr. 33. gr. laga nr. 73/1997.

Um málskostnað sé vísað til 130. gr. laga nr. 91/1991.

IV

Forsendur og niðurstaða

Stefnandi gaf skýrslu fyrir dómi sem og matsmaðurinn, Magnús Leopoldsson, löggiltur fasteignasali.

Það liggur fyrir, að Flugmálastjórn hætti rekstri flugvallarins á árinu 2002, en hann var þó nýttur áfram um sinn sem landingarstaður, sbr. framburð stefnanda fyrir dómi, sem bar, að hann hefði lent þar síðast í ágúst 2006. Með breytingu á aðalskipulagi, sem gildi tók í apríl 2007, þar sem flugvöllurinn var felldur út úr skipulaginu, er ljóst, að hann varð ekki nýttur sem landingarstaður eftir það. Má því fallast á með stefnanda, að við breytingu á aðalskipulaginu hafi flugskýli hans ekki nýtt til þess brúks, sem því var upphaflega ætlað, þ.e. að þar væri hægt að geyma flugvélar. Samkvæmt 1. mgr. 33. gr. laga nr. 73/1997 á sá, sem sýnt getur fram á, að hann hafi orðið fyrir tjóni af þeim sökum, að verðmæti fasteignar lækkar, nýtingarmöguleikar hennar skerðast, eða að hún muni rýrna svo, að hún nýtist ekki til sömu nota og áður, rétt á bótum úr sveitarsjóði, eða að sjóðurinn leysi

fasteignina til sín.

Stefnandi hefur sýnt fram á, að flugskýlið nýtist ekki til sömu nota og það var byggt til, svo sem fyrir greinir. Hann þarf hins vegar einnig að sýna fram á, að hann hafi orðið fyrir tjóni af þeim sökum.

Fyrir dómi bar stefnandi, að hann hefði starfað sem héraðslæknir á Ólafsfirði í 10 ár frá 1987-1997, en þá flutti hann á höfuðborgarsvæðið. Frá árinu 1998 hafi hann verið með flugvél sína í leiguhúsnæði á Selfossi, en einnig einn til tvo mánuði á ári á Ólafsfirði. Flugskýli hans hafi, eftir að stefnandi flutti frá Ólafsfirði, verið í leigu undir flugvélar fram á árið 2006, en andvirði leigunnar kvað hann vera trúnaðarmál, sem hann neitaði að gefa upp fyrir dóminum. Frá árinu 2007 til áramóta 2010/2011, að undanskildum fjórum mánuðum á árinu 2009, hafi skýlið verið leigt til verktaka sem geymsla undir sprengiefni, meðan framkvæmdir stóðu yfir við Hédinsfjarðargöng. Leigutekjur stefnanda vegna þessa kvað hann einnig vera trúnaðarmál, sem hann neitaði að gefa upp fyrir dóminum. Frá áramótum 2011 hafi skýlið staðið autt.

Samkvæmt framangreindum framburði stefnanda hafði hann ekki nýtt umdeilt flugskýli að neinu ráði sem geymslu fyrir eigin vél, allt frá því að hann flutti frá Ólafsfirði árið 1997, heldur var skýlið að mestu nýtt sem leiguhúsnæði, fyrstu árin undir flugvélar, en síðan, allt til síðustu áramóta, til annarrar leigu. Engin gögn liggja fyrir í málinu um leigutekjur stefnanda af skýlinu, auk þess sem hann hefur, ítrekað aðspurður, neitað að gefa upplýsingar um þær fyrir dómi. Hefur stefnandi þannig ekki sýnt fram á, að skýlið hafi gefið af sér hærri leigutekjur sem flugskýli en sem almennt geymsluskýli. Þá miðar stefnandi tjón sitt við þann dag, sem nýtt aðalskipulag tók gildi í apríl 2007. Byggir stefnandi það á verðmati dómkvaddis matsmanns, sem ekki hefur verið hnekkt, hvorki með yfirmati né á annan hátt. Hins vegar er ljóst, að stefnandi hafði áfram tekjur af skýlinu, eftir að aðalskipulagið tók gildi, þrátt fyrir að hann byggi á því, að tjón hans hafi allt orðið þann dag. Með því að stefnandi hefur hvorki lagt fram gögn um leigutekjur sínar af skýlinu, eftir að hann hætti að mestu að nýta það undir eigin vél, né hefur hann viljað skýra frá þeim fyrir dómi, þykir hann ekki hafa sýnt fram á, eða gert sennilegt, að hann hafi orðið fyrir fjárhagstjóni vegna þess, að skýlið nýtist ekki lengur sem geymsla fyrir flugvélar. Þá hefur stefnandi ekki lagt fram nein gögn því til staðfestu, að hann eigi þess ekki lengur kost að hafa leigutekjur af skýlinu. Er því ekki hjá því komizt að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda í máli þessu. Eftir atvikum þykir rétt að aðilar beri hvor sinn kostnað af málinu.

Sigríður Ólafsdóttir héraðsdómari kvað upp dóminn.

-

D Ó M S O R Ð

Stefndi, Fjallabyggð, er sýkn af kröfum stefnanda, Hjartar Þórs Haukssonar.

Aðilar beri hvor sinn kostnað af málinu.

Sigríður Ólafsdóttir