

Mánudaginn 21. mars 1977.

Nr. 191/1976. **Ákærvaldið**

(Þórður Björnsson ríkissaksóknari)

gegn

Arnbirni Óskarssyni

(Benedikt Sveinsson hrl.).

Byggingar- og skipulagsmálefni. Sýkna.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Ármann Snævarr, Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson, Logi Einarsson og Þór Vilhjálmsson.

I.

Skipaður verjandi ákærða krefst þess, að máli þessu verði vísað frá héraðsdómi, eins og í hinum áfrýjaða dómi greinir. Er þar og í megindráttum getið rökstuðnings fyrir kröfu þessari.

Telja verður, að það varði mjög almenningshagsmuni, að gerð og staðsetning húsa sé í samræmi við ákvæði laga og stjórnvaldsreglna um þetta efni. Félagsmálaráðherra fer með æðstu stjórn í skipulags- og byggingarmálefnum, sbr. I. og II. kafla skipulagslaga nr. 19/1964, V. kafla reglugerðar nr. 217/1966 um gerð skipulagsáætlana og 1. og 2. mgr. 3. gr. byggingarsamþykktar Reykjavíkur nr. 39/1965. Var honum því sem æðsta fyrirsvarsmanni almenningshagsmuna í mállefnum þessum heimil kæra og kröfugerð um brott nám eða breytingu vegna ætlaðs ólöglegs byggingarmáta bílskúrs þess, sem mál þetta fjallar um. Ber að líta á bréf félagsmálaráðherra 16. júlí 1973 til yfirsakadómarans í Reykjavík sem kæru í máli þessu. Efni bréfsins er rakið í hinum áfrýjaða dómi. Er mál þetta réttilega höfðað og rekið fyrir sakadómi Reykjavíkur samkvæmt 11. tl. 2. gr., sbr. 1. gr. laga nr. 74/1974 um meðferð opinberra mála, og þarf eigi, eins og mál þetta horfir við, að taka afstöðu til lögmætis úrskurðar fé-

lagsmálaráðherra 16. ágúst 1972, þar á meðal hvort kæra máls til hans hafi verið lögum samkvæm.

Að þessu athuguðu ber að staðfesta úrlausn héraðsdóms um frávisunarkröfuna.

Þá hefur skipaður verjandi ákærða krafist til vara ómerk-ingar hins áfrýjaða dóms, þar eð ekki hafi verið tekin af-staða til þess, hvort úrskurður félagsmálaráðherra frá 16. ágúst 1972 fái staðist, en hann hafi ekki verið birtur ákærða. Kæra sú, er felst í framangreindu bréfi félagsmálaráðherra 16. júlí 1973 til yfirsakadómara, markar, svo sem greint var, viðhlítandi grundvöll að afskiptum ákæruvalds af máli þessu, og er krafa verjanda eigi haldbær.

II.

Í héraðsdómi eru málsatvik rakin og sakargögnum lýst. Héraðsdómur, sem skipaður var sérfróðum samdómendum, hefur brotið til mergjar einstök ákæruefni. Athuga ber þó, að héraðsdómur hefur eigi leyst úr því, við hvaða lagaákvæði háttsemi sú varðar, sem 2. töluliður ákæruskjals tekur til, en þá háttsemi telur dómurinn fela í sér réttarbrot. Þrátt fyrir þennan galla þykir eigi þurfa að ómerkja dóminn, enda er úr því skorið í héraðsdómi, í hverju réttarbrotið er fólgið efnislega.

III.

Í ákæruskjali er bílskúr ákærða, sem hann reisti á Gnita-nesi 10 í Skerjafirði, talinn brjóta gegn nánar tilteknum ákvæðum skipulagslaga og byggingarsamþykktar Reykjavíkur o. fl. Hvorki ákæruvald né ákærði bera bríður á lögmæti skipulagsuppdráttar eða annarra skipulagsákvæðana fyrir byggingarsvæði það, sem um ræðir í máli þessu. Þá er því hvorki haldið fram af hálfu ákæruvalds, að ákærða hafi skort tilskilin byggingarleyfi fyrir bílskúrnum né að hann hafi brotið gegn veittum leyfum, sbr. þó 1. tölulið hér síðar.

Mál þetta er, svo sem greint hefur verið, höfðað og rekið að hætti opinberra mála. Hvorki refsikrafa né bótakrafa er uppi höfð í máli þessu.

Að þessu athuguðu skal nú vikið að einstökum liðum ákæruskjals.

Um 1. tölulið.

Samkvæmt 4. málsg. 95. gr. byggingarsamþykktar Reykjavíkur nr. 39/1965 skal skýli fyrir eina bifreið að jafnaði ekki vera stærra en 30 m². Telja verður, að byggingarnefnd hafi almennt heimild til þess að leyfa, að reistir séu bílskúrar, sem nokkru stærri séu en viðmiðunarregla 95. gr. kveður á um, og hafi byggingarnefnd haldið sér innan valdmarka sinna, er hún veitti leyfi til þess, að bílskúr ákærða væri 32.40 m² að flatarmáli.

Það athugast, að bílskúr ákærða reyndist vera 32.80 m². Frávík þetta er svo lítið, að eigi þykir það sjálfstætt fela í sér brot á þeim lagaákvæðum, er greinir í þessum tölulið ákæruskjals.

Um skýringu á „lofthæð“ í 4. málsg. 95. gr. byggingarsamþykktar Reykjavíkur þykir rétt að velja þann skýringarkost, sem beitt er í héraðsdómi.

Um 2. tölulið.

Svo sem greinir í héraðsdómi, var bílskúrsreitur við Gnitanes 10 markaður á uppdrátt, en eigi var hann málsettur. Er sannað, að skúrinn nær 2.50 metrum lengra inn á lóðina til vesturs en reiturinn gefur til kynna. Leyfði byggingarnefnd Reykjavíkur staðsetningu bílskúrsins með þessum hætti, og var hann eigi reistur á annan hátt en byggingarleyfi stóð til, og á 1. málsgrein 6. gr. laga nr. 19/1964 því eigi við. Gögn máls eru eigi einhlít um það, að hverju marki „ómálsettur byggingarreitur“ bindur hendur byggingaryfirvalda. Þegar þetta er virt, þykir varhugavert að telja, að staðsetning bílskúrs með þeim hætti, er lýst er í 2. tölulið ákæruskjals, brjóti „tvímælalaust . . . í bága við gildandi skipulag“, sbr. 3. málsg. 6. gr., sbr. 11. gr. laga nr. 19/1964, en önnur þau ákvæði, sem til er vitnað í greindum tölulið ákæruskjals, skipta hér eigi máli sjálfstætt.

Um 3. tölulið.

Fallast ber á úrlausn héraðsdóms um þennan tölulið.

Um 4. tölulið.

Það er mat byggingaryfirvalda, að bygging bílskúrs þess, er í málinu greinir, girði eigi fyrir, að „fullnægjandi birtu“ njóti „á aðalsólarhlið hússins“ Gnitaness 8, sbr. 2. mgr. 13. gr. laga nr. 19/1964. Gögn máls leiða eigi í ljós, að mat byggingaryfirvalda sé óforsvaranlegt eða haldið þeim annmörkum, að bygging bílskúrsins feli í sér brot á þeim ákvæðum, sem 4. töluliður ákæruskjals visar til.

Svo sem að framan er rakið, hafa byggingaryfirvöld Reykjavíkur heimilað ýmis frávík frá meginreglum um byggingarmáta bílskúra, er leyfi var veitt fyrir bílskúr ákærða. Byggingarnefnd Reykjavíkur mátti vera ljóst, að frávík þessi voru eiganda fasteignarinnar Gnitaness 8 í óhag. Var eðlilegt að veita eiganda hennar kost á að tjá sig um umsókn ákærða um byggingarleyfið. Hér er þess hins vegar að gæta, að byggingarnefnd Reykjavíkur tók að nýju mál þetta til meðferðar hinn 29. júlí 1971 á grundvelli bréfs borgarstjóra til nefndarinnar 11. júní s. á. Var kröfu eiganda Gnitaness 8 um afturköllun byggingarleyfis þar synjað, en á fundi þessum lágu fyrir ýmis bréf hans, sem fólu í sér rækilega reifun af hans hálfu. Hefur hann því átt kost á að koma sjónarmiðum sínum í málinu á framfæri við byggingaryfirvöld Reykjavíkur.

Samkvæmt framanrituðu verður hvorki fallist á aðalkröfu né varakröfu ákæruvalds. Ber að staðfesta héraðsdóm að niðurstöðu til og leggja allan áfrýjunarkostnað sakarinnar á ríkissjóð, þar með talin málflutningslaun skipaðs verjanda ákærða fyrir Hæstarétti, 100.000 krónur.

D ó m s o r ð :

Héraðsdómur á að vera óraskaður.

Allur áfrýjunarkostnaður sakarinnar greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningslaun verjanda ákærða fyrir Hæstarétti, Benedikts Sveinssonar hæstaréttarlögmanns, 100.000 krónur.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 8. júlí 1976.

Ár 1976, fimmtudaginn 8. júlí, er á dómþingi sakadóms Reykjavíkur, sem háð er að Borgartúni 7 af Haraldi Henryssyni sakadómarara og meðdómsmönnum Páli Hannessyni verkfræðingi og Skúli H. Norðdahl arkitekt, kveðinn upp dómur í sakadómsmálinu nr. 377/1976: Ákærvaldið gegn Arnbirni Óskarssyni, sem tekið var til dóms hinn 22. júní sl.

Mál þetta höfðar ríkissaksóknari með ákæru, dagsettri 10. apríl 1975, á hendur ákærða, Arnbirni Óskarssyn kaupmanni, Gnitanesi 10 hér í borg, fæddum 30. nóvember 1914 í Reykjavík, með skírskotun til 11. tl. 2. gr., sbr. 1. gr. laga nr. 74/1974 um meðferð opinberra mála „til þess að sæta brottnámi ólöglegrar bifreiðageymslu sinnar á lóðinni nr. 10 við Gnitanes hér í borg samkvæmt 6. gr., sbr. 36. gr. skipulagslaga nr. 19, 1964.

Ákærði byggði geymslu þessa að fengnu byggingarleyfi fyrir íbúðarhúsi og bifreiðageymslu að Gnitanesi 10, og var leyfið samþykkt af byggingarnefnd 14. maí 1970 og staðfest af borgarstjórn Reykjavíkur 21. sama mánaðar, en með bréfi 16. ágúst 1972 felldi félagsmálaráðherra leyfið úr gildi að því er varðar bifreiðageymsluna með þeim rökstuðningi, að hún bryti í bága við byggingarsamþykkt Reykjavíkur, skipulagslög og staðfestan skipulagsupphrátt af umræddu svæði.

1. Flatarmál bifreiðageymslunnar er 8.20 m (lengd) $\times$ 4.00 m (breidd) = 32.80 m² og lofthæð 2.70 m, og brýtur hvort tveggja í bága við grunnreglur 4. mgr. 95. gr., sbr. 99. gr. byggingarsamþykktar Reykjavíkur nr. 39/1965, sbr. 2. mgr. 6. gr. laga nr. 61/1944 um byggingarmálefni Reykjavíkur, en samkvæmt nefndri 4. mgr. 95. gr. skal skýli fyrir eina bifreið að jafnaði ekki vera stærra en 30 m² og lofthæð ekki meiri en 2.50 m.

2. Bifreiðageymslan nær um 2.50 m lengra til vesturs en byggingarreitur hennar er markaður á mæliblaði mælingardeildar Reykjavíkurborgar, gerðu eftir skipulagsupphrátti, sem samþykktur var í borgarráði Reykjavíkur 14. febrúar 1967 og staðfestur var af skipulagsstjórn ríkisins 27. sama mánaðar. Varðar það við 6. gr., sbr. 36. gr. skipulagslaga nr. 19/1964, sbr. 11. gr. sömu laga og III. kafla reglugerðar nr. 217/1966 um gerð skipulagsáætlana svo og auglýsingu nr. 134/1967 um staðfestingu á skipulagsupphrátti af íbúðarhverfi í Skildinganesi í Reykjavík, er afmarkast af Þvervegi, Baugsvegi, Shellvegi og strandlengj-

unni, sbr. auglýsingu nr. 93/1959 um staðfestingu á skipulagsuppdráttum af Skildinganesi í Reykjavík og Neskaupstað.

3. Bifreiðageymslan er aðskilin frá íbúðarhúsinu á lóðinni með 2.40 m breiðum gangi, og fer það í bága við 4. gr. skilmála á skipulagsuppdraetti af þessu svæði og þau ákvæði laga, sem greind eru í næsta lið hér á undan.

4. Bifreiðageymslan er á lóðamörkum og aðeins 3.50 m sunnan við þegar reist íbúðarhús nr. 8 við Gnitanes. Stærð og staður geymslunnar skerðir rétt þess húsráðanda til sólar og birtu á þann veg, að varðar við 2. mgr. 13. gr., sbr. 36. gr. skipulagslaga nr. 19/1964, sbr. 11. gr. byggingarsamþykktar Reykjavíkur nr. 39/1965.

Þess er krafist aðallega, að margnefnd bifreiðageymsla verði fjarlægð eða niður rifin, en til vara, að henni verði breytt í löglegt horf samkvæmt því, sem í 1. og 2. lið hér að framan greinir, þ. e. að hún verði minnkuð um 2.80 m², lækkuð um 0.20 m og flutt um 2.50 m til austurs eða styttil vesturs, sem því nemur.

Ennfremur er þess krafist, að ákærði verði dæmdur til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Þess er ekki krafist, að ákærða verði gerð refsing“.

Málavextir eru sem hér segir:

Hinn 3. apríl 1970 sótti ákærði í máli þessu, Arnbjörn Óskarsson, þá til heimilis að Hagamel 10, Reykjavík, til byggingarnefndar Reykjavíkur um leyfi til að byggja einbýlishús úr steinsteypu á lóðinni nr. 10 við Gnitanes hér í borg. Á fundi byggingarnefndar Reykjavíkur hinn 14. maí s. á. var umsókn þessi tekin til meðferðar, og er eftirfarandi bókað í fundargerð byggingarnefndar um afgreiðslu hennar:

„9. Gnitanes 10. Arnbjörn Óskarsson, Hagamel 10, sækir um leyfi til að byggja íbúðarhús úr steinsteypu á lóðinni nr. 10 við Gnitanes. Stærð 182.3 ferm., 590 rúmm. Gjald kr. 2.360.00. Sami sækir um leyfi til að byggja bílskúr úr steinsteypu á lóðinni. Stærð 32.4 ferm., 86 rúmm. Gjald kr. 340.00. Samþykkt“. Með bréfi byggingarfulltrúans í Reykjavík, dagsettu 15. maí 1970, var ákærða tilkynnt um afgreiðslu málsins og jafnframt að samþykkt nefndarinnar væri háð staðfestingu borgarstjórnar. Fékkst sú staðfesting á fundi borgarstjórnar Reykjavíkur hinn 21. maí 1970.

Með bréfi, dagsettu 15. október 1970, ritar Einar Sveinsson arkitekt f. h. dr. með. Bjarna Jónssonar, Gnitanesi 8 hér í borg, byggingarfulltrúanum í Reykjavík vegna byggingaframkvæmda á lóðinni nr. 10 við Gnitanes. Segir hann Bjarna hafa beðið sig

að líta á þessar framkvæmdir, bifreiðageymslu o. fl., sem séu í byggingu við suðurlóðarmörk hans og hann telji að „svipti sólar“ á verulegum hluta suðursvala meðfram húsi hans og hafi hann spurt sig, hvort slíkur byggingarmáti væri samkvæmt settum reglum. Í bréfi Einars segir síðan svo:

„Bifreiðageymslan er á lóðamörkunum, aðskilin frá íbúðarhúsinu, með 2.40 m breiðum gangi, er endar við vegg og sorpgeymslu hússins, en í enda bifreiðageymslunnar er kyndiklefi hússins, geymsla og reykrör kyndiklefans, sem er fyrir utan bifreiðageymsluna, um 1 m frá trégirðingu á lóðamörkum, en frá þessu getur stafað eldhætta og óþarfa mengun andrúmslofsins, enda mun það vera fátítt, að kyndiklefum íbúðarhúsa sé þannig fyrir komið, og er hans alls ekki getið í áðurnefndri byggingarumsókn.

Mannvirki þetta nær 12 m fram á suðurhlið hússins nr. 8, gólf þess er um 15 cm yfir götu, lofthæð 2.30 m, þakhæð 0.40 m og flatarmál 32.4 m², en skv. byggingarsamþykkt skal flatarmál bifreiðageymslu að jafnaði vera um 30 m²“.

Þá vitnar Einar Sveinsson í bréfi þessu í 4. gr. skilmála að skipulagsupphafi að þessu svæði, en þar segir svo:

„Bifreiðageymsla skal að jafnaði vera í húsinu. Leyfilegt er þó að staðsetja hana við hús, eða fram úr því, þar sem svo er sýnt á mæliblaði“.

Telur Einar Sveinsson ljóst í bréfi sínu, að byggingarleyfi fyrir húsinu nr. 10 við Gnitanes fari í bága við þessi skilyrði, og fer hann þess því á leit fyrir hönd Bjarna Jónssonar, að byggingarfulltrúinn stuðli að því, að byggingarleyfi fyrir bifreiðageymslunni verði numið úr gildi eða aðrar viðunandi ráðstafanir gerðar.

Ofanritað bréf varð upphaf allmikilla bréfaskipta milli dr. med. Bjarna Jónssonar annars vegar og borgaryfirvalda hins vegar. Var í þessu sambandi af hálfu borgaryfirvalda m. a. aflað greinargerða byggingarnefndar og skipulagsnefndar og viðkomandi embættismanna borgarinnar. Þykir ekki ástæða til að rekja umrædd bréfaskipti hér. Hinn 5. nóvember 1971 ritaði borgarstjórinn í Reykjavík dr. med. Bjarna Jónssyni bréf, sem þykir þó rétt að birta hér í heild sinni:

„Hinn 11. júní 1971 ritaði ég byggingarnefnd og skipulagsnefnd samhljóða bréf, svohljóðandi:

„Hinn 27. f. m. sendi ég byggingarfulltrúa og skipulagsstjóra þrjú bréf Bjarna Jónssonar, lækni, varðandi veitingu byggingarleyfis að Gnitanesi 10 og skipulag á því svæði. Óskaði ég eftir nákvæmri skýrslu um þau atriði í framangreindum bréfum, er

lúta að viðkomandi embættum. Að athuguðu máli og þar sem bréfritari hefur ítrekað véfengt gildi byggingarleyfis, svo og því að við breyting á skipulagi hafi ekki verið fylgt settum laga-reglum er mál þetta hér með lagt fyrir ofangreindar nefndir til úrskurðar“.

Greinargerðir um mál þetta voru samþykktar í skipulagsnefnd 28. júní s.l. og í byggingarnefnd 29. júlí s.l. Greinargerðir nefndanna voru sendar yður með bréfi frá skrifstofu minni hinn 6. ágúst s.l.

Síðar hafa verið kannaðir möguleikar á lausn þessa máls með samkomulagi milli yðar og eiganda Gnitaness 10 fyrir milligöngu Reykjavíkurborgar. Þessar tilraunir hafa reynst árangurslausar, svo sem staðfest er með bréfi yðar til skrifstofu minnar hinn 23. f. m.

Í greinargerð skipulagsnefndar kemur fram, að nefndin telur skipulag hverfisins hafa hlotið meðferð og staðfestingu lögum samkvæmt. Í greinargerð byggingarnefndar er kröfu yðar um afturköllun byggingarleyfis að Gnitanesi 10 hafnað. Þér hafið hins vegar, bæði bréflega og í samtölum okkar, lýst því yfir, að þér teljið niðurstöður ofangreindra nefnda rangar og ekki viðunandi fyrir yður.

Að svo vöxnu máli verður ekki séð, að um gildi byggingarleyfisins að Gnitanesi 10 verði úrskurðað frekar, nema hlutast verði til um af yðar hálfu að skjóta máli þessu til úrskurðar ráðherra, sbr. ákvæði 2. mgr. 3. gr. byggingarsamþykktar fyrir Reykjavík frá 24. mars 1965“.

Tilraunir þær til að ná samkomulagi, sem nefndar eru í bréfi borgarstjóra, voru í því fólgnar, að Bjarna Jónssyni voru kynntar hugmyndir Ingimundar Sveinssonar arkitekts um sneiðingu af horni bílskúrsins í vesturenda hans. Þessum hugmyndum hafnaði Bjarni.

Með bréfi félagsmálaráðherra, dagsettu 5. nóvember 1971, kærir Bjarni Jónsson síðan samþykkt byggingarnefndar 29. júlí 1971 og samþykkt skipulagsnefndar 28. júní s. á., sem hann kveðst hafa fengið sendar með bréfi borgarlögmanns, dagsettu 6. ágúst s. á. Í framhaldi kæru sinnar sendi hann síðan ráðherra greinargerð, dagsetta 16. nóvember 1971. Ráðuneytið kvað síðan upp úrskurð í máli þessu hinn 16. ágúst 1972. Þar kemst ráðuneytið að þeirri niðurstöðu, að miðað við aðstæður megi telja það óheimilt samkvæmt ákvæðum 95. gr. byggingarsamþykktar Reykjavíkur að

leyfa byggingu hærri og stærri bifreiðageymslu en hámarks-ákvæði greinarinnar segja til um, þar sem vitað hafi verið, að bygging bifreiðageymslunnar yrði eiganda Gnitaness 8 til mikils óhagræðis. Þá telur ráðuneytið, að byggingarnefndin hefði ekki að óathuguðu máli átt að leyfa það, að bifreiðageymslan næði lengra inn í lóðina en skipulagsuppdráttur gerði ráð fyrir. Að lokum lítur það svo á, að með því að bifreiðageymslan sé ekki áföst húsinu, sé 4. gr. skipulagsskilmála ekki fullnægt. Niðurlag úrskurðar ráðuneytisins hljóðar svo:

„Með vísun til framanritaðs og ákvæða 14. gr. byggingarsamþykktar Reykjavíkur vill ráðuneytið því hér með fella úr gildi byggingarleyfi hússins Gnitanes 10, er veitt var 14. maí 1970, að því er varðar bifreiðageymslu við húsið, og verði hin leyfða staðsetning hennar og stærð innan þeirra marka, sem leyfilegt má teljast og lýst hefur verið hér að framan. Breytingum þessum skal lokið innan sex mánaða frá dagsetningu þessa úrskurðar að telja“.

Með ályktun byggingarnefndar Reykjavíkur 31. ágúst 1972 er ofangreindum úrskurði félagsmálaráðherra með öllu hafnað sem röngum, m. a. á þeim forsendum, að málskotsréttur skv. 2. mgr. 3. gr. byggingarsamþykktar Reykjavíkur hafi verið löngu liðinn.

Hinn 16. júlí 1973 ritaði félagsmálaráðuneytið yfirsakadómaranum í Reykjavík bréf, þar sem það skýrir frá úrskurði sínum í máli þessu, en síðan segir svo í bréfinu:

„Byggingarnefnd Reykjavíkur hefur enn ekkert aðhafst til að framfylgja úrskurði ráðuneytisins, enda þótt ellefu mánuðir séu liðnir frá uppkvaðningu hans.

Jafnframt því að senda yður, herra yfirsakadómar, ljósmynd af umræddum úrskurði ráðuneytisins, vill ráðuneytið með hliðsjón af ákvæðum laga um byggingarmálefni Reykjavíkur, nr. 61, 31. október 1944, sbr. 6. gr. skipulagslaga nr. 19/1964, hér með fara þess á leit við yður, að þér sjáið um, að þessum úrskurði ráðuneytisins verði framfylgt“.

Málið var nú tekið til frumrannsóknar hjá rannsóknarlögreglu, aflað gagna, svo sem teikninga og mynda og skýrsla tekin af ákærða. Var málið síðan sent saksóknara ríkisins með bréfi saksómsins, dagsettu 23. nóvember 1973. Með bréfi saksóknara til dómsins, dagsettu 8. maí 1974, var þess síðan krafist, að „framfari í sakadómi Reykjavíkur rannsókn um það, hvort með byggingu bifreiðageymslu að Gnitanesi 10 hafi verið framið brot gegn

byggingarsamþykkt Reykjavíkur nr. 39/1965 og skipulagslögum nr. 19, 1964 af hálfu byggjenda geymslunnar og byggingarnefndar Reykjavíkur“

Var þá hafist handa um rannsókn málsins fyrir dómi. Með bréfum, dagsettum 3. júlí 1974, til Gests Ólafssonar arkitekts og Karls Ómars Jónssonar verkfræðings voru þeir kvaddir til að láta dóm-inum í té álitserð um umrædda bifreiðageymslu. Segir svo í bréfunum til þeirra:

„Er þess einkum óskað, að eftirtalin atriði komi þar fram: Lýsing á umræddri bifreiðageymslu. Hvort hún sé byggð í samræmi við samþykktu teikningu eða hvar sé út af brugðið. Hvort samþykkt teikning sé í ósamræmi við reglur byggingarsamþykktar og skipulagslaga og ef svo er, að hve miklu leyti. Einnig önnur atriði, sem matsmenn kynnu að telja skipta hér máli“.

Frestur til að skila álitserð þessari var ákveðinn til 31. ágúst 1974, en hún barst dóminum ekki fyrir en 25. október 1974. Þykir hér rétt að rekja allítarlega efni hennar.

Í álitserðinni er gefin eftirfarandi lýsing á bifreiðageymslu við Gnitanes 10:

„Veggir bifreiðageymslunnar eru steptir, en þak úr timbri, pappaklætt og hallar lítið eitt frá lóðarmörkum til suðurs. Utanmál geymslunnar eru: Lengd 8.20 m, breidd 4.00 m. Auk þess eru langveggir geymslunnar steptir 80 cm framfyrir innkeyrsludyr bifreiðageymslunnar. Brúttó lofthæð geymslunnar er 2.70 m. Hér eru öll mál metin með 5 cm nákvæmni, eins og gert er ráð fyrir í íslenskum staðli ÍST 50 um flatarmál og rúmmál bygginga. Í vestari enda bifreiðageymslunnar er geymsla, sem samkvæmt teikningu átti að nota að hluta fyrir kyndingu. Við höfum hæðarmælt frá fastmerki borgarkerfisins á gólf bifreiðageymslu og sannprófað, að hæð hennar er í samræmi við samþykktar teikningar. Að því er best verður séð, er stærð bifreiðageymslunnar í samræmi við samþykktu teikningu“.

Þá segir svo í álitserðinni:

„Í 95. grein byggingarsamþykktar Reykjavíkur segir: „Bifreiðaskýli fyrir eina bifreið skal að jafnaði ekki stærra en 30 m² og lofthæð ekki meiri en 2.50 m“. Hér er gert ráð fyrir, að átt sé við brúttómál.“

Flatarmál bifreiðageymslunnar er $8.20 \times 4.00 = 32.8 \text{ m}^2$ og lofthæð 2.70 m, eins og áður getur. Þessar tölur eru um 9% hærri en viðmiðunartölurnar í 95. grein. Varla verður með sanngirni ályktað annað en að byggingarnefnd Reykjavíkur hafi

heimild samkvæmt orðalagi byggingarsamþykktar Reykjavíkur til þess að heimila ofangreint frávík.

Í 18. grein reglugerðar um gerð skipulagsáætlana segir enn fremur: „Leyfa má þó á lóðamörkum útbyggingar, bílskúra og slíkt, enda sé hæð á mörkum eigi yfir þrír metrar“.

Lóðin að Gnitanesi 8 er lítið eitt lægri en gólf bifreiðageymslu að nr. 10, en augljóst er, að fyrrgreint ákvæði reglugerðarinnar er uppfyllt“.

Þá er vikið að skipulagi í Skildinganesi og afstöðu til skipulagslaga og reglugerða:

„Félagsmálaráðuneytið staðfesti skipulag Skildinganess í mælikvarða 1 : 2000 18. febrúar 1959. Þessu skipulagi var síðar breytt, og var breytingin staðfest í félagsmálaráðuneytinu 10. febrúar 1965.

Á grundvelli þessa skipulags, sem var einnig í mælikvarða 1:2000, var síðar gert deiliskipulag í mælikvarða 1 : 500. Það var samþykkt í skipulagsnefnd Reykjavíkur 25. janúar 1967, í borgarráði 14. febrúar 1967 og staðfest af skipulagsstjórn ríkisins 27. febrúar 1967.

Á skipulagsupprætti af Skildinganesi í mælikvarða 1 : 2000, sem staðfestur var í félagsmálaráðuneytinu 10. 2. 1965, er staðsetning húsa sýnd með dökkum reitum á hverri lóð. Viða er einnig gefið til kynna, hvar bifreiðaskýli skuli staðsett á lóðum, en svo er ekki á lóðum íbúðarhúsa við Gnitanes“.

„Á þeirri útfærsluteikningu í m 1 : 500, sem borgarráð Reykjavíkur samþykkti 14. 2. 1967 og skipulagsstjórn ríkisins staðfesti 27. febr. 1967, er hins vegar sýndur byggingarreitur á lóðinni Gnitanes 10, sem má vera allt að 20.00 m sinnum 13.00 m að stærð. Auk þess er sýndur á lóðinni 4 m breiður reitur fyrir bifreiðageymslu í norðurmörkum lóðarinnar og eitt bifreiðastæði milli hennar og Gnitaness. Fjarlægð byggingarreits bifreiðageymslunnar frá Gnitanesi er ekki málsett og ekki heldur lengd reitsins.

Við meðferð skipulagstillagna samkvæmt 3. mgr. 19. gr. skipulagslaga nr. 19/1964 geta þolendur skipulags ekki kynnt sér og gert athugasemdir við skipulagstillögur. Til móts við þetta virðist koma bótaskylda sveitarstjórnar, sbr. 19. gr., 4. mgr., ofangreindra skipulagslaga, vegna tjóns, sem einstakir aðilar kunna að verða fyrir.

Eftir ofangreindu skipulagi í m 1 : 500 gerði mælingardeild borgarinnar svokallað mæliblað, þar sem að stærð lóðar og bygg-

ingarreitsins er sýnd ásamt staðsetningu bifreiðageymslu og bifreiðastæðis við norðurmörk lóðarinnar. Lengd bifreiðastæðisins og byggingarreits bifreiðageymslunnar eru ómálsett, en önnur mál eru í samræmi við deiliskipulagið. Ennfremur eru sýndir hæðarkótar lóðar við götu og lágmarkshæð á gólfi“.

„Hugtakið byggingarreitur er ekki notað í skipulagslögum eða reglugerðum, en þeir hafa verið notaðir um árabíl hér á landi til þess að ákveða fjarlægð milli húsa og frá lóðamörkum og gefa þannig hlutaðeigandi aðilum til kynna, hvar mannvirki kunni að geta risið.“

Í ofanefndum greinum er skipulagsaðila gert að skyldu m. a. að kveða á um fjarlægð á milli húsa og frá lóðamörkum. Lítum við þannig á, að með því að teikna byggingarreit bifreiðageymslu á skipulagsupphrátt sé verið að fullnægja ofangreindu ákvæði. Jafnvel þótt byggingarreitur bifreiðageymslunnar sé ekki málsettur nema á einn veg, má engu að síður mæla staðsetningu hans og fjarlægð frá öðrum mannvirkjum með ákveðnu hámarks fráviki“.

Í niðurstöðum álitsgerðarinnar segir m. a. á þessa leið:

„Eins og fram kemur hér að framan, höfum við komiðt að þeirri niðurstöðu, að bifreiðageymslan sé byggð samkvæmt samþykktum teikningum. Ennfremur álitum við, að byggingarnefnd hafi haft heimild til þess að víkja frá viðmiðunartölum í 95. grein byggingarsamþykktarinnar um stærð og hæð bifreiðageymslunnar.“

Staðsetning bifreiðageymslunnar orkar aftur á móti tvímælis. Augljóst er, að hún nær um 2.5 m lengra til vesturs en reitur sá á mæliblaði, sem henni er ætlaður. Lengd reitsins er hins vegar ekki málsett né fjarlægð hans frá götu, og taldi byggingarnefnd sig þess vegna ekki bundna af slíkum byggingarreit.

Réttur hlutaðeigandi aðila, sem ákveðinn er með skipulagi, er mjög margþættur, en ekki verður séð, að réttur til sólarljóss eða útsýnis sé beinlínis tryggður með íslenskum skipulagslögum eða byggingarsamþykkt Reykjavíkur, ef frá er talin 13. grein skipulagslaganna. Í þeirri grein er kveðið á um, að „í íbúðarhverfum njóti fullnægjandi birtu á aðalsólarhlið húss“, en erfitt er að sýna fram á, að svo sé ekki við Gnitanes 8.

Með lengingu bifreiðageymslunnar til vesturs í línu c-c á hjálögðu mæliblaði umfram þann byggingarreit, sem henni var markaður á staðfestum skipulagsupphrátti í mælikvarða 1 : 500,

er útsýni frá húsinu Gnitanesi 8 til suðvesturs skert óverulega miðað við þann rétt til útsýnis, sem ákvarðaður hefði verið með byggingarreit hússins Gnitanes 10 (sjá línu b-b á hjálögðu mæli-blaði)“.

Í framhaldi þessa er rétt að rekja hér það, sem máli þykir skipta úr framburðum þeirra aðilja, sem kallaðir voru fyrir dóm í málinu.

Páll Líndal, borgarlögmaður og starfandi formaður byggingarnefndar Reykjavíkur, minntist ekki sérstaklega ákveðinna umræðna í sambandi við afgreiðslu umrædds byggingarleyfis fyrir Gnitanes 10, nema að því er tekur til kyndiklefa í bifreiðageymslunni. Á umsókn um byggingarleyfi hafi verið árituð athugasemd fulltrúa eldvarnareftirlits, Gunnars Ólafssonar, með kröfu um, að kyndiklefi væri sér í eldtraustum klefa og ekki væri innanengt úr húsinu í bifreiðageymslu.

Hann var spurður að því, hvort ekki séu sérstaklega tekin til umræðu tilvik, þar sem um sé að ræða umsóknir um frávik frá ákvæðum eða leiðbeiningareglum byggingarsamþykktar. Sagði hann, að þetta kæmi ætíð til umræðu, ef ábendingar um það lægju fyrir frá þeim embættismönnum, sem undirbúa fundi, og oftast einnig, án þess að slíkar ábendingar liggi fyrir. Hann segir, að byggingarnefnd líti á ákvæði byggingarsamþykktar sem leiðbeiningarreglur og sé henni heimilt að víkja frá hámarksákvæðum þar í samræmi við mat á aðstæðum. Að jafnaði fari slík frávik ekki yfir 10%, en í sérstökum tilvikum geti frávik verið meira. Hann segir ýmis atriði koma til greina við mat á slíku, t. d. tillit til nærstaddra bygginga, landhalla, gerð húss, sem um er sótt, o. fl. Hann segir, að sjónarmið nágranna séu hugleidd, en yfirleitt ekki eftir þeim leitað. Hann var spurður að því, hvort sérstök athugun hafi farið fram um sjónarmið nágranna Gnitaness 10, og kveðst hann ekkert muna um það.

Páll var spurður að því, hvaða sérstök ástæða hafi mælt með fráviki frá reglum byggingarsamþykktar að því er varðaði byggingu Gnitaness 10. Hann áréttaði, að hann myndi ekki sérstaklega eftir umræðum um málið í byggingarnefnd, en telur, að hér hafi legið til grundvallar einhver þau atriði, er hann nefndi áður.

Hann var spurður að því, hvort byggingarnefnd teldi sig bundna af ákvæðum greinargerðar með skipulagsuppdráttum. Hann sagði svo vera. Hann var spurður um túlkun á 4. gr. greinargerðar með skipulagsuppdraetti staðfestum 27. febrúar 1967. Hann telur, að byggingarnefnd hafi haldið sig innan marka skipu-

lags með leyfi fyrir Gnitanesi 10. maí 1970. Hann segir, að á uppdrættinum sé sýndur byggingarreitur, en innan hans eigi byggingin að vera, enda sé hann málsettur. Hann telur stærð bílskúrs á uppdrætti ekki vera bindandi fyrir byggingarnefnd, þar sem lengd hans sé ekki málsett. Hann telur það ekki brot á skipulagsuppdrætti, þótt hús sé ekki sambyggt bílskúr, og sé það álit sitt, að samkvæmt uppdrættinum sé nægilegt, að hús og bílskúr séu tengd með einhverjum hætti.

Hann er spurður að því, hvort það sé ekki rúm túlkun á 4. gr. greinargerðar með skipulagsuppdrætti að heimila staðsetningu bílskúrs svo, að hann sé ekki sambyggður íbúðarhúsi. Telur hann þetta fyllilega heimilt og fremur til hagræðis fyrir nágranna heldur en vera mundi, ef húsið væri sambyggt bílskúrnum. Hann segir aðspurður, að hér hafi ekki komið neitt til álita, hvort nágrannahús væri svipt sólarbirtu, og telur hann fráleitt, að hús í þeirri hæð, sem hér um ræðir, valdi birtuskerðingu, sem varði við skipulagslög.

Byggingarnefndarmennirnir Þorvaldur Kristmundsson og Gústaf Elí Pálsson skýrðu frá í meginatriðum á sama veg og Páll Línal. Einnig kom fyrir dóm Aðalsteinn Magnús Stefánsson Richter, skipulagsstjóri Reykjavíkurborgar. Minntist hann þess, að þegar málið var í undirbúningi fyrir fund byggingarnefndar, hafi það komið til umræðu milli sín og skrifstofustjóra byggingarfulltrúa, og jafnvel einnig byggingarfulltrúa, að því er varðar staðsetningu, stærð og hæð bílskúrs. Þessi atriði hafi komið til athugunar, þegar borinn var saman skipulagsuppdráttur frá 1967 og fyrirbyggjandi uppdráttur af nefndu húsi. Samkvæmt uppdrætti af húsinu var bílskúr færður fjær götu og lengdur til vesturs frá því, sem skipulagsuppdráttur frá 1967 gefur til kynna. Byggingarreitur bílskúrsins sé hins vegar ekki málsettur, en slíkir reitir séu ekki taldir bindandi. Skipulagsyfirvöld hafi ekki túlkað skipulagslög og reglugerð á þann hátt, að lögun hússins sé bundin að öllu leyti á skipulagsuppdrætti, því með því væru hendur arkitekta um of bundnar. Hann segir, að heildarreitur hússins sé málsettur á skipulagsuppdrætti og byggingarreitur bílskúrs sé að sínu áliti innan þess hreyfanleika, sem arkitekt sé heimilt að vinna í. Hann segir, að lengd bílskúrsins, sem leyfð var, hafi ekki verið meiri en leyft var á árunum þar áður. Lengdin í þessu tilviki hafi einkum helgast af því, að gert var ráð fyrir kyndiklefa í bílskúr, en eigandi hússins hafi talið sér hagkvæmt að hafa hann þar, vegna þess að hitaveita hafi verið væntanleg. Við

meðferð málsins hafi ekki verið talið, að lenging bílskúrsins rækist á hagsmunum húss nr. 8, enda ekkert hús vestan við það hús.

Að því er varðar 4. grein greinargerðar á skipulagsupphætti um staðsetningu bílskúrs segir hann það ákveðna skoðun sína, að staðsetning bílskúrs við Gnitanes 10 sé innan þeirra möguleika til hreyfanleika, sem arkitekt hafi. Hann tekur fram, að hæðar-afsetningu og hæð hússins Gnitaness 10 sé mjög í hóf stillt og sé gólfplata 10 cm lægri en leyfilegt sé samkvæmt skipulagi og mesta hæð 3.50 m miðað við gólfhlöð, en hæsti kvóti er 9.40, en hæsti kvóti á húsi nr. 8 ca 10.35. Hæðarkvóti gólfs í bílskúr nr. 10 er 5.85 skv. skipulagsupphætti og einnig samkvæmt teikningu. Leyfilegt sé að hækka bílskúrskvóta um 15 cm skv. 3. gr. greinargerðar á skipulagsupphætti frá 1967. Samkvæmt upphætti sé hæð frá gólfi að neðri brún lofts 2.30 og 40 cm til viðbótar upp á efri brún veggjar við lóðarmörk. Miðað við það, að gólfkvóti megi vera 15 cm hærri skv. skipulagsupphætti, sé hæð bílskúrsveggs frá slíkri gólfplötu aðeins 5 cm umfram 2.50 m. Þessi 5 cm viðbót sé algert lágmark til að verja nágrannalóð vatni af bílskúrspakinu. Á þessum forsendum hafi hann samþykkt umrædda hæð bílskúrsins.

Hæð á bílskúrsvegg miðað við lóð húss nr. 8 sé nokkuð meiri. Að því er varðar sólarbirtu fyrir hús nr. 8 taldi hann, að umræddur veggur sé innan marka skipulagslaga um þetta efni, en þau séu mjög teygjanleg, en hann telur, að vesturhlíð hússins nr. 8 sé höfuðsólarhlíð þess og þar sé ekkert, sem skyggi á.

Zophonías Pálsson, skipulagsstjóri ríkisins, á stöðu sinni samkvæmt rétt til setu á fundum byggingarnefndar. Hann var hins vegar ekki viðstaddur afgreiðslu títtnefnds byggingarleyfis fyrir Gnitanes 10. Vegna umfjöllunar félagsmálaráðuneytisins skrifaði hann að beiðni Hallgríms Dalbergs ráðuneytisstjóra minnispunkta, óundirritaða, hinn 9. og 13. desember 1971. Liggja þeir frammi í dómnum, og hefur Zophonías staðfest fyrir dómnum að hafa ritað þá. Í þessum minnispunktum kemst hann m. a. að þeirri niðurstöðu, að miðað við aðstæður sé hæð og stærð bifreiðageymslunnar að Gnitanesi 10 of mikil og sé það andstætt venjum byggingarnefndar að leyfa slíka byggingu. Einnig hefði byggingarnefnd ekki átt að leyfa lengingu bílskúrsins til vesturs og hefði verið eðlilegt, að hún frestaði afgreiðslu leyfisins til frekari athugunar.

Fyrir dómi skýrði Zophonías Pálsson svo frá, að byggingarnefnd telji sér að jafnaði heimilt að víkja nokkuð frá ákvæðum

byggingarsamþykktar um hæð og stærð bílskúra. Venja hafi hins vegar verið að leyfa ekki hækkun eða stækkun, nema það væri nágrönnum að meinalausu. Ef um sérstök vafatilvik hefur verið að ræða, hefur málinu verið frestað og nefndarmenn beðnir að fara á staðinn til að athuga staðhætti. Þá segir hann, að mjög óvenjulegt hafi verið og nánast ekki þekkst, að leyfð væri bæði hækkun bílskúrs og stækkun miðað við ákvæði byggingarsamþykktar, nema öruggt væri, að það væri nágrönnum ekki til бага. Hafi verið leyfður stærri bílskúr en 30 m², t. d. allt að 10 metra langir, hafi jafnframt verið reynt að gæta þess, að þeir yrðu lægri, það er að gólfkvóti yrði lækkaður. Þá segir hann, að í nokkrum tilvikum, þegar vafi hefur þótt leika á um hagsmuni nágranna, hafi verið leitað eftir skriflegu samþykki þeirra. Hann telur víst, að hefðu byggingarnefndarmenn farið að Gnitanesi 10 og skoðað þar aðstæður, áður en bílskúrsbyggingarleyfi var veitt, hefðu þeir ekki veitt leyfi til bílskúrsbyggingarinnar í þeirri mynd, er hann var byggður, sé miðað við þær venjur, sem nefndin hefur haft í þau 18—19 ár, sem hann hefur setið í nefndinni.

Að því er varðar byggingarreit á skipulagsuppdraetti telur hann, að að öllu jöfnu eigi að fara eftir slíkum byggingarreitum, hvort sem þeir séu málsettir eða ekki, en einungis megi víkja frá þeim, að ljóst sé, að ekki sé gengið á hagsmuni nágranna, eða fyrir liggi samþykki þeirra nágranna, sem byggingarnefnd telur, að eigi hagsmuna að gæta. Telur hann, að lenging bílskúrs að Gnitanesi 10 inn í lóðina sé þess eðlis, að kanna hefði átt sjónarmið og hagsmuni eiganda nágrannalóðar.

Að því er varðar bil á milli húss og bílskúrs að Gnitanesi 10 telur hann, að um sé að ræða frávik, sem fremur sé til hagsbóta fyrir eiganda húss nr. 8. Um sé að ræða nokkurs konar tengingu milli bílskúrsins og hússins með bitum og megi vera, að þetta hafi leitt til þess, að bílskúrin varð svo hár, sem raun bar vitni. Hann telur, að teikning að Gnitanesi 10 hafi verið með fyrstu teikningum, sem byggingarnefnd hafi samþykkt eftir viðkomandi arkitekt. Nú séu ákvæði í byggingarsamþykkt Reykjavíkur um eins árs starfsreynslu arkitekta, áður en þeir mega leggja teikningar fyrir byggingarnefnd, en líklega hafi þetta ákvæði ekki verið komið í gildi 1970.

Hann tók fram, að ákvæði í greinargerð með skipulagsuppdraetti um staðsetningu bílskúrs sé til þess ætlað að stuðla að góðum heildarsvip hverfisins, þannig að bílskúr skeri sig ekki úr.

Aðspurður kvaðst Zophonías telja, að bílskúr á lóðamörkum

Gnitaness 8 og 10 skerði sólarbirtu á fyrrnefnda húsið meira en efni standa til, ef fylgt hefði verið ákvæðum um hæð og stærð, og taldi eðlilegt, að byggingarnefnd hefði krafist lækkunar á bílskúrnum frá hámarksákvæðum með tilliti til þess, að þarna var fyrir hús, sem taka varð tillit til, í aðeins þriggja og háls metra fjarlægð. Hann segir, að fordæmi fyrir slíkri minnkun bílskúra frá hámarksákvæðum byggingarsamþykktar séu allmörg og hafi nefndin heimild til að beita slíkum frávikum, þegar þannig stendur á.

Ingimundur Sveinsson arkitekt teiknaði húsið Gnitanes 10, en hann er tengdasonur ákærða. Fyrir dómi hefur hann skýrt svo frá, að ekki hafi sérstaklega komið til umræðu milli sín og byggingaryfirvalda staðsetning bílskúrs við umrætt hús. Bílskúr sé á lóðamörkum, eins og hann sé sýndur á skipulagsupphætti, og íbúðarhúsið sé innan þess byggingarreits, sem því er ætlaður í upphætti og mæliblaði, en þó fært til suðurs, fjær húsinu nr. 8 en heimilt hefði verið að hafa það og hljóti það að vera til hagsbóta fyrir eiganda húss nr. 8. Að því er varðar fjarlægð bílskúrs frá götu og lengd til vesturs segir hann, að reitur bílskúrsins á skipulagsupphætti hafi ekki verið málsettur og venja sé að líta á slíka reiti sem leiðbeinandi, en ekki bindandi. Engin athugasemd hafi komið frá byggingaryfirvöldum varðandi þetta atriði. Hann telur hagsmunum nágranna ekki fyrir borð borna með byggingu bílskúrsins á lóðamörkunum, en svo hefði miklu fremur verið, ef húsið hefði staðið á mörkum byggingarreits í norðri og vestri, eins og heimilt var. Hann segir, að þessi mál hafi ekki komið til umræðu milli sín og eiganda hússins nr. 8.

Að því er varðar hæð umrædds bílskúrs, telur hann hana ekki brjóta í bága við ákvæði byggingarsamþykktar. Hann segir, að gólfplata sé 20 cm lægri en heimilt sé að hafa hana skv. mæliblöðum, en hefði sú heimild verið notuð og þakhæð væri 2.50, hefði hæðin verið svipuð og nú er. Þá segir hann, að byggingarsamþykkt tali um lofthæð og séu áhöld um, hvort eigi að túlka það svo, að það sé hæð undir loft eða ofan á þak. Sé hæð bílskúrs borin saman við gólfhæð húss nr. 8, sé þakhæð bílskúrsins við hús nr. 10 töluvert fyrir neðan 2.50 m.

Dr. Bjarni Jónsson læknir, Gnitanesi 8, hefur fyrir dóminum skýrt svo frá, að honum hafi orðið kunnugt um fyrirhugaða byggingu á lóð nr. 10, þegar byrjað var að vinna þar á lóð. Síðan hafi byggingunni þokað áfram og hafi þau hjón séð, að hár bílskúrsveggur reis upp á lóðamörkum. Þau hafi ekkert aðhafst í fyrstu.

en fljótlega hafi komið fram álit ýmissa manna, sem komu í hús þeirra, m. a. byggingamanna, að þessi bygging væri ekki í samræmi við reglur. Hann ræddi þá við Einar Sveinsson, sem kom og leit á húsið, og taldi hann hæð bílskúrsins brjóta í bága við ákvæði byggingarsamþykktar og staðsetningu hans og brjóta í bága við ákvæði á skipulagsupphætti.

Hann segir, að mjóar svalir séu með suðurhlið og vesturhlið húss síns. Sá hluti þeirra, sem liggur við suðurhlið, hafi áður en hús nr. 10 var byggt, verið mjög sólríkur og mikið notaður af heimilisfólkinu til sólbaða, enda sé þar skjólgott. Síðan bílskúrin reis á lóðamörkunum njóti ekki sólar á þessum hluta svalanna nema að mjög takmörkuðu leyti. Hann mótmælir því, sem fram kom í framburði skipulagsstjóra borgarinnar, að vesturhlið sé aðalsólarhlið húss síns, og bendir á, að mjög vindasamt sé við þá hlið, en hún snýr að sjó. 3 gluggar eru á suðurhlið hússins, þ. e. gluggar á tveimur herbergjum barna hans svo og gluggi á stofu, þar sem hann hefur skrifborð sitt. Hann segir, að síðan bílskúr húss nr. 10 hafi risið, hafi gluggatjöld verið dregin fyrir í tveimur af þessum herbergjum. Kveður hann það mjög leiðinlega sjón að sjá hinn gráa múr rísa í slíkri hæð í um það bil þriggja og hálfu metra fjarlægð frá þeim glugga á húsi sínu, sem er styst frá.

Ákærði hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að honum sé ekki kunnugt um, að til umræðu eða álita hafi komið, þegar umsókn hans um byggingarleyfi fyrir Gnitanesi 10 hafi verið til meðferðar hjá borgaryfirvöldum, að bygging bílskúrs kynni að vera á mörkum þess, sem leyfilegt væri skv. byggingarsamþykkt eða skipulagi. Honum sé ekki kunnugt um, að athugasemdir eða breytingar hafi verið gerðar á hugmyndun arkitekts við meðferð málsins í byggingarnefnd. Hann segir og, að af sinni hálfu hafi ekki komið til umræðu hagsmunir eða sjónarmið eigenda Gnitaness 8, áður en ráðist var í byggingu húss hans, né hafi hann leitað eftir sjónarmiðum þeirra.

Ákærði tók fram, að starfsmönnum múrarameistara hafi af hálfu eigenda Gnitaness 8 verið meinað að ganga frá járn í þeirri hlið bifreiðageymslu, sem snýr að lóð þeirra, en þarna standa járn út úr veggnum, sem hann telur geti verið hættuleg fyrir börn að leik.

Ákærði tók fram, að hann hafi engin afskipti haft af byggingu hússins eftir að teikning var samþykkt, heldur hafi húsa-meistari ásamt arkitekt algerlega séð um hana.

Að lokinni framangreindri dómsrannsókn var málið á ný sent rikissaksóknara með bréfi, dagsettu 9. janúar 1975. Hann sendi málið síðan til baka með ákæruskjali, dagsettu 10. apríl 1975. Var málið þingfest hinn 10. júní 1975 og dróst þingfesting m. a. vegna fjarvistar ákærða í útlöndum.

Með bréfum, dagsettum 5. ágúst 1975, kvaddi dómsformaður þá Gísla Jónsson prófessor og Daða Ágústsson rafmagnstæknifræðing til að láta dómnum í té álitsgerð varðandi sól og birtu á hús nr. 8 við Gnitanes og þá einkum á þá hlið þess, er snýr að bílskúrsvegg Gnitanness 10. Segir svo m. a. í bréfunum: „Er þess óskað að látið verði í ljós álit á því, hvort framangreind hlið hússins nr. 8 sé aðalsólarhlið þess, að athugað verði birtumagn á þessari hlið, bæði á glugga hennar og verönd við hana. Hvort matsmenn telji, að bílskúrsveggur húss nr. 10 standi í vegi fyrir fullnægjandi sólarbirtu á þessa hlið. Einnig hvaða breytingar yrðu hér á, ef bílskúr yrði lækkaður um 20 cm og stytur til vesturs um 2.50 m. Auk framangreindra atriða er óskað álits skoðunarmanna um öll önnur atriði varðandi þetta efni, sem þeir telja máli skipti“.

Frestur til að skila álitsgerð þessari var ákveðinn til 10. september 1975. Mjög verulega dróst, að henni væri skilað þrátt fyrir ítrekaða eftirgangsemi dómsformanns, og barst hún fyrst hinn 13. febrúar sl.

Í álitsgerðinni segir svo um það, hver sé aðalsólarhlið Gnitanness 8:

„Í 2. mgr. 13. gr. skipulagslaga nr. 19/1964 segir, að í reglugerð um gerð skipulagsuppdráttar, sem ráðherra skal setja, skuli m. a. kveðið á um lágmarksfjarlægð milli húsa, og segir síðan orðrétt: „og skal í því efni við það miðað að í íbúðarhverfum njóti fullnægjandi birtu á aðalsólarhlið húss“.

Við gerð skipulagsuppdráttar liggja ekki fyrir teikningar af þeim húsum, sem byggð verða, en hins vegar hvernig þau snúa við höfuðáttum. Engu að síður ber skv. fyrrnefndu lagaákvæði að taka tillit til „aðalsólarhliðar húss“. Með hliðsjón af þessu er það skoðun undirritaðra, að með aðalsólarhlið húss sé í umræddum lögum átt við þá hlið, sem mest nýtur sólar, óháð því, hvernig hún er gerð. Sú hlið húss nr. 8, sem snýr að bílskúrsvegg hússins nr. 10 og snýr í átt, sem er 4.75° vestan við suður, ber því að telja aðalsólarhlið hússins“.

Um dagsbirtu segir svo:

„Dagsbirtustuðull ákveðins staðar inni í húsi er hlutfallið milli

birtu á þeim stað og birtu úti, þar sem sést til alls himinhvolfsins. Er í báðum tilvikum miðað við birtu á láréttum fleti.

Þar eð stærðfræðilegir útreikningar á dagsbirtustuðlum eru mjög flóknir, er við ákvörðun þeirra almennt stuðst við til þess gerð línurit, en þeirri aðferð fylgir viss ónákvæmni.

Athugaðir hafa verið dagsbirtustuðlar fyrir herbergin í húsinu nr. 8, sem hafa glugga á suðurhlið, annars vegar í því tilviki, að bílgeymslan við húsið nr. 10 sé óbreytt, og hins vegar í því tilviki, að hún sé lækkuð um 20 cm og stytst um 2.5 m til vesturs. Mismunur fundinna gilda reyndist svo hverfandi, að þegar tekið er tillit til þeirrar nákvæmni, sem ákvörðun stuðlanna er háð, með notkun áður nefndra línurita, verður að telja, að þeir hafi mjög takmarkað gildi.

Á það má hins vegar benda, að það hvort bílskúrsveggurinn verði í ljósum eða dökkum lit, hafi meiri áhrif á dagsbirtu í húsinu nr. 8 heldur en það hvort bílskúrsveggurinn lækkar um 20 cm og stytst um 2.5 m eða er óbreyttur.

Að lokum er talið rétt að vekja á því athygli, að hér á landi mun ekki vera til nein ákvæði í lögum eða reglugerðum um það, hvað dagsbirtustuðull í íbúðarhúsnaði þurfi að vera, til þess að dagsbirtan sé talin fullnægjandi“.

Þá er vikið að áhrifum bílskúrsveggjarins á nýtingu sólar fyrir Gnitanes 8, og segir þar í upphafi:

„Beðið er um álitserð um það, hvort „bílskúrsveggur húss nr. 10 standi í vegi fyrir fullnægjandi sólarbirtu“. Undirrituðum er ekki kunnugt um, að til sé neinn einhlítur mælikvarði á það, hvað telja megi fullnægjandi sólarbirtu. Því var leitast við að setja fram talnalegan samanburð á nýtingu sólar í þremur mismunandi tilvikum, þ. e.:

Tilvik A: Bílgeymsla við hús nr. 10 óbreytt.

Tilvik B: Bílgeymsla við hús nr. 10 20 cm lægri og 2.5 m styttri til vesturs en hún er í dag.

Tilvik C: Engin bílgeymsla við hús nr. 10.

Áhrif bílskúrs við húsið nr. 10 hefur einungis áhrif á birtu og sölu á suðurhlið hússins nr. 8. Athugunin beinist því einungis að þeirri hlið.

Athuguninni á nýtingu sólar er skipt í 5 megin þætti, þ. e. nýting sólar á svölum, nýting sólar á þeim þremur gluggum, sem á suðurhliðinni eru, þ. e. vesturglugga, miðglugga og austurglugga,

og að lokum athugun á því, hvort mænir hússins nr. 10 sé skugga-myndandi einhvern hluta ársins, þegar sólin er lægst á lofti“.

Þá skýra matsmenn frá forsendum útreikninga og reikniaðferðum sínum. Kemur þar fram, að ekki er tekið tillit til ljósbrots í gufuhvolfinu, en þess gæti einungis, þegar sól er lægst á lofti. Ekki sé tekið tillit til skuggamyndunar þakskeggs húss nr. 8. Gengið sé út frá því, að ekki valdi annað takmörkun sólar á hús nr. 8 en hús nr. 10 og bílgeymslan við það hús. Ekki sé tekið tillit til veðurfarslegra áhrifa á skerðingu sólar. Þá segir, að ekki hafi reynst vera til í landinu línurit yfir gang sólar hina ýmsu daga ársins. Hafi því orðið að reikna þau út.

Um framkvæmdar mælingar sínar segja matsmenn:

„Þann 10. janúar 1976 gerðu undirritaðir ýtarlegar mælingar á suðurhlið hússins nr. 8. Voru m. a. mæld ljósop glugga og staðsetning þeirra.

Þann 13. janúar 1976 gerði annar undirritaðra athugun á því, klukkan hvað stefna sólar væri hornrétt á suðurvegg hússins nr. 8. Reyndist það vera kl. 13:55. Hádegi þann dag var kl. 13:36. Samkvæmt þessum athugunum hefur normall veggjarins stefnu, sem er 4.75° vestan við hásuður.

Samkvæmt beiðni undirritaðra framkvæmdi mælingadeild borgarverkfræðingsins í Reykjavík nokkrar hæðarmælingar og mælingar á fjarlægð frá bílskúrsvegg hússins nr. 10 og að húsi nr. 8. Mælingarblaðið fylgir skýrslu þessari, merkt nr. 4—8. Samkvæmt þessum mælingum er hæðarkóti svalagólfs 6.29 m og efri brúnar bílskúrsveggjar við hús nr. 10 8.55 m. Hæðarmunurinn er 2.26 m“.

Þessu næst rekja þeir heildarniðurstöður sínar, og þykir hér rétt að taka þær upp í heild:

„Verða nú raktar niðurstöður útreikninganna og tekinn fyrir sérstaklega hver flötur fyrir sig. Innan sviga er tímalengdin sett í hundradshlutum. Valin hefur verið sú leið að setja tímalengdina í tilviki B 100%. Vakin skal athygli á því, að klukkustundir eru í skýrslu þessari táknaðar með alþjóðlega táknuinu h.

Þegar um er að ræða tímabil, sem skipta dögum, eru báðir dagar meðtaldir:

4.4.1 Svalir.

4.4.1.1. Tímabil árs, þegar nýtur óskertrar sólar.

Tilvik A: 05.04—06.09, þ. e. 155 dagar (92.8%)

Tilvik B: 30.03—12.09, þ. e. 167 dagar (100.0%)

Tilvik C: 08.03—05.10, þ. e. 212 dagar (126.9%)

Dagamunurinn milli tilvika A og B stafar einungis af hæðarmismun bílskúrsveggjarins, en lengdarmunurinn hefur engin áhrif.

4.4.1.2 Vorjafndægur, 20. 03. 76.

Tímar dagsins, þegar nýtur óskertrar sólar:

Tilvik A: 7:56—9:11 og 17:31-sólarlags kl. 19:35.

Samtals 3.32 h (70.3%).

Tilvik B: 7:56—9:59 og 16:55-sólarlags kl. 19:35.

Samtals 4.72 h (100.0%).

Tilvik C: 7:56-sólarlags kl. 19:35.

Samtals 11.65 h (246.8%).

4.4.1.3 Haustjafndægur, 22. 09. 76.

Tímar dagsins, þegar nýtur óskertrar sólar:

Tilvik A: 7:41—8:56 og 17:15-sólarlags kl. 19:20.

Samtals 3.33 h (67.0%).

Tilvik B: 7:41—9:59 og 16:40-sólarlags kl. 19:20.

Samtals 4.97 h (100.0%).

Tilvik C: 7:41-sólarlags kl. 19:20.

Samtals 11.65 h (234.4%).

Ekki er talin þörf á því að athuga skerðingu sólar á svalirnar vetrartímamann milli jafndægra, þar eð svalir eru ekki notaðar til að njóta sólar þann tíma ársins.

4.4.2 Vesturgluggi.

4.4.2.1 Tímabil árs, þegar nýtur ósketrar sólar.

Tilvik A: 06.03—07.10, þ. e. 216 dagar (97.3%).

Tilvik B: 03.03—10.10, þ. e. 222 dagar (100.0%).

Tilvik C: 18.02—23.10, þ. e. 249 dagar (112.2%).

Dagamunurinn milli tilvika A og B stafar einungis af hæðarmismuni bílskúrsveggjarins, en lengdarmunurinn hefur engin áhrif.

4.4.2.2 Tímabil árs, þegar bílgeymslan hefur ekki áhrif á nýtingu óskertrar sólar.

Tímabilið 07.11—03.02, þ. e. 89 daga, er íbúðarhúsið nr. 10 afgerandi um nýtingu ósketrar sólar á gluggann. Af hvorri gerðinni bílskúrin er, tilvik A eða B, hefur því ekki áhrif á nýtingu óskertrar sólar þetta tímabil.

Í upphafi og lok tímabilsins nýtur ósketrar sólar:

07.11 : 15:55-sólarlags kl. 16:41.

03.02 : 16:26-sólarlags kl. 16:41.

4.4.2.3 Óskert sól þann 11. 02. 76.

Tilvik A: 13:47—15:37 og 16:23-sólarlags kl. 17:36.
Samtals 3.05 h (72.6%).

Tilvik B: 12:38—15:37 og 16:23-sólarlags kl. 17:36.
Samtals 4.20 h (100.0%).

Tilvik C: Sólarupprás kl. 9:48—10:24.
11:24—15:37 og 16:23-sólarlags kl. 17:36.
Samtals 6.03 h (143.6%).

4.4.2.4 Óskert sól þann 01. 03. 76.

Tilvik A: Sólarupprás kl. 8:42—9:31 og 10:30-sólarlags
kl. 18:38.
Samtals 8.95 h (93.4%).

Tilvik B: Sólarupprás kl. 8:42—9:31 og 9:52-sólarlags
kl. 18:38.
Samtals 9.58 h (100.0%).

Tilvik C: Sólarupprás kl. 8:42-sólarlags kl. 18:38.
Samtals 9.93 h (103.7%).

4.4.3 Miðgluggi.

4.4.3.1 Tímabil árs, þegar nýtur óskertrar sólar.

Tilvik A: 02.03—10.10, þ. e. 223 dagar (97.4%).

Tilvik B: 28.02—13.10, þ. e. 229 dagar (100.0%).

Tilvik C: 22.02—20.10, þ. e. 242 dagar (105.7%).

Dagamunurinn milli tilvika A og B stafar einungis af hæðar-
mismuni bílskúrsveggjarins, en lengdarmunurinn hefur engin
áhrif.

4.4.3.2 Tímabil árs, þegar bílgeymslan hefur ekki áhrif á nýt- ingu óskertrar sólar.

Tímabilið 03.11—07.02, þ. e. í 97 daga, er íbúðarhúsið nr. 10
afgerandi um nýtingu óskertrar sólar á gluggann. Af hvorri gerð-
inni bílskúrin er, tilvik A eða B, hefur því ekki áhrif á nýtingu
óskertrar sólar þetta tímabil.

Í upphafi og lok tímabilsins nýtur óskertrar sólar:

03.11 : 16:35-sólarlags kl. 16:51.

07.02 : 17:05-sólarlags kl. 16:51.

4.4.3.3 Óskert sól þann 11. 02. 76.

Tilvik A: Sólarupprás kl. 9:48—10:01 og 17:04-sólarlags
kl. 17:36.

Samtals 0.75 h (55.6%).

Tilvik B: Sólarupprás kl. 9:48—10:01, 15:01—15:37 og
17:04-sólarlags kl. 17:36.

Samtals 1.35 h (100.0%).

Tilvik C: Sólarupprás kl. 9:48—10:58, 11:24—15:37 og
17:04-sólarlags kl. 17:36.

Samtals 5.92 h (438.5%).

4.4.3.4 Óskert sól þann 01. 03. 76.

Tilvik A: Sólarupprás kl. 8:42—10:09, 10:30—15:45 og 15:54-
sólarlags kl. 18:38.

Samtals 9.43 h (95.0%).

Tilvik B: Sólarupprás kl. 8:42-sólarlags kl. 18:38.

Samtals 9.93 h (100.0%).

Tilvik C: Sólarupprás kl. 8:42-sólarlags kl. 18:38.

Samtals 9.93 h (100.0%).

4.4.4 Austurgluggi.

4.4.4.1 Tímabil árs, þegar nýtur óskertrar sólar.

Tilvik A: 19.03—23.09, þ. e. 189 dagar (95.5%)

Tilvik B: 15.03—28.09, þ. e. 198 dagar (100.0%)

Tilvik C: 03.03—09.10, þ. e. 221 dagar (111.6%).

Dagamunurinn milli tilvika A og B stafar bæði af hæðarmis-
muni og lengdarmismuni bílskúrsveggjar.

4.4.4.2 Tímabil árs, þegar bílgeymslan hefur ekki áhrif á nýt-
ingu óskertrar sólar.

Tímabilið 21. 10—21. 02, þ. e. í 124 daga, er íbúðarhúsið nr.
10 afgerandi um nýtingu óskertrar sólar á gluggann. Af hvorri
gerðinni bílskúrin er, tilvik A eða B, hefur því ekki áhrif á
nýtingu óskertrar sólar þetta tímabil.

Í upphafi og lok tímabils nýtur óskertrar sólar:

21.10 : Sólarupprás kl. 8:45—11:09

21.02 : Sólarupprás kl. 9:14—11:39.

4.4.4.3 Óskert sól þann 11. 02. 76.

Tilvik A: Sólarupprás kl. 9:48—11:36.

Samtals 1.80 h (100.0%).

Tilvik B: Sólarupprás kl. 9:48—11:36.

Samtals 1.80 h (100.0%).

Tilvik C: Sólarupprás kl. 9:48—15:05.

Samtals 5.28 h (293.3%).

4.4.4.4 Óskert sól þann 01. 03. 76.

Tilvik A: Sólarupprás kl. 8:42—11:40 og 18:23-sólarlags kl. 18:38.

Samtals 3.22 h (64.8%).

Tilvik B: Sólarupprás kl. 8:42—11:40, 12:09—13:32 og 18:01-sólarlags kl. 18:38.

Samtals 4.97 h (100.0%).

Tilvik C: Sólarupprás kl. 8:42—17:35 og 17:52-sólarlags kl. 18:38.

Samtals 9.65 h (194.2%).

4.4.5 Mænir hússins nr. 10 skuggamyndandi.

Tímabilið 29. 11—13. 01, þ. e. í 46 daga, er mænir hússins nr. 10 skuggamyndandi eftir að sólin hefur náð stefnunni, sem markast af línu milli austurenda mænisins og austurhorns bílskúrsveggjar, en það skeður á umræddu tímabili á tímum 12:26 (þann 29. 11) til 12:46 (þann 13. 01).

Þann 22. 11. 76 er veggur bílskúrsins skuggamyndandi frá sólarupprás kl. 10:32 til kl. 14:39, eða þar til 1 h og 25 mín. eru liðnar frá hádegi. Mænir hússins nr. 10 er síðan skuggamyndandi frá kl. 14:39 og til sólarlags kl. 15:56“.

Að lokum er samantekt á niðurstöðum álitsgerðarinnar svolhjódandi:

„Til þess að gefa nokkurt yfirlit yfir megin niðurstöður eru hér á eftir teknar saman í stutt yfirlit þær tölur, sem helst eru taldar skipta máli. Þar sem talað er um skerðingu er hundraðshluti reiknaður út frá þeim tölum, sem fengust fyrir tilvik B, þ. e. með bílskúrsvegg 20 cm lægri og 2.50 m styttri en hann nú er. Milli þeirra tímabila, þegar annars vegar naut óskertrar sólar, og hins vegar, þegar bílskúr hafði ekki áhrif á nýtingu óskertrar sólar, var látið nægja að athuga tvo daga, þ. e. 11. 02 og 01. 03. Alveg samsvarandi niðurstöður fengjust, ef reiknað væri einnig út fyrir þá tvo haustdaga, þegar deklínasjón sólar er næst því að vera sú sama, en það eru dagarnir 31. 10 og 12. 10. Tilhliðrun verður þó í tíma, þar eð hádegi þessa daga er á öðrum tíma en hina fyrrnefndu daga, þann 12. 10 er hádegi 26 mínútum fyrr, en þann 31. 10 er það 30 mínútum fyrr.

Svalir.

1. Óskertrar sólar nýtur 05. 04—06. 09, eða í 155 daga.

Skerðing er 7.2%.

2. Á vorjafndægri nýtur óskertrar sólar í 3.32 h.
Skerðing er 29.7%.
3. Á haustjafndægri nýtur óskertrar sólar 3.33 h.
Skerðing er 33.0%.

Vesturgluggi.

1. Óskertrar sólar nýtur 06. 03—07. 10, eða í 216 daga.
Skerðing er 2.7%.
2. Af hvorri gerðinni bílgeymsla er, hefur ekki áhrif á nýtingu óskertrar sólar á tímabilinu 07. 11—03. 02, eða í 89 daga.
3. Þann 11. 02. nýtur óskertrar sólar í 3.05 h.
Skerðing 27.4%.
4. Þann 01. 03. nýtur óskertrar sólar í 8.95 h.
Skerðing er 6.6%.

Miðgluggi.

1. Óskertrar sólar nýtur 02. 03—10. 10, eða í 223 daga.
Skerðing er 2.6%.
2. Af hvorri gerðinni bílgeymslan er, hefur ekki áhrif á nýtingu óskertrar sólar á tímabilinu 03. 11.—07. 02, eða í 37 daga.
3. Þann 11. 02. nýtur óskertrar sólar í 0.74 h.
Skerðing er 44.4%.
4. Þann 01. 03 nýtur óskertrar sólar í 9.43 h.
Skerðing er 5.0%.

Austurgluggi.

1. Óskertrar sólar nýtur 19. 03.—23. 09, eða í 189 daga.
Skerðing er 4.5%.
2. Af hvorri gerðinni bílgeymslan er, hefur ekki áhrif á nýtingu óskertrar sólar á tímabilinu 21. 10—21. 02, eða í 124 daga.
3. Þann 11. 02. nýtur óskertrar sólar í 1.80 h.
Skerðing er 0%.
4. Þann 01. 03. nýtur óskertrar sólar í 3.22 h.
Skerðing er 35.2%.

Mænir hússins nr. 10 skuggamyndandi.

Tímabilið 29. 11—13. 01, þ. e. í 46 daga, er mænir hússins nr. 10 skuggamyndandi, eftir að sólin hefur náð stefnu, sem er 11.47°

austan við suður, sem er, umrætt tímabil, á svolítið breytilegum tíma dags, þ. e. frá 12:26 til 12:46“.

Með bréfi, dagsettu 15. mars 1976, óskaði verjandi ákærða þess, að framangreindum matsmönnum yrði falið „að gera grein fyrir því, hver áhrif það hefði haft á birtu og sólarljós á Gnitanesi 8, ef mannvirki á Gnitanesi 10 hefðu fullnýtt byggingarreit og þakhæð hefði verið hin sama og að Gnitanesi 8.

Matsmenn dragi síðan saman í niðurstöðu áhrif mannvirkja að Gnitanesi 10, hvað snertir birtu og sólarljós gagnvart Gnitanesi 8 miðað við þrjár uppsetningar:

1. Mannvirki eins og þau eru í dag.
2. Bílgeymslupak verði lækkað um 20 cm og geymslan stytst um 2.5 m.
3. Mannvirki reist þannig, að byggingarreitur hefði verið fullnýttur og þakhæð íbúðarhúss hefði verið hin sama og að Gnitanesi 8“.

Dómurinn taldi rétt að verða við þessari beiðni, og með bréfum, dagsettum 15. mars 1975, voru þeir Gísli Jónsson og Daði Ágústsson kvaddir til að láta dóminum í té álitssgerð um þau atriði, er verjandinn tilgreindi.

Vafi kom upp um forsendur þær, sem ganga skyldi út frá við álitssgerðina, en eftir að dómurinn hafði fengið bréf frá verjandanum um það efni, gaf hann matsmönnum nánari fyrirmæli. Dróst gerð álitsins nokkuð af þessum sökum, en því var skilað hinn 11. júní sl., og komu matsmenn fyrir dóm sama dag og staðfestu það.

Í inngangi álitssgerðarinnar segir svo um forsendur:

„Beðið er um álitssgerð miðað við tvennar forsendur. Fyrri forsendurnar eru settar fram af skipuðum verjanda eiganda hússins nr. 10 við Gnitanes, Benedikt Sveinssyni hrl., en þær eru, að á lóðinni nr. 10 standi hús, sem hafi sömu hæð yfir götu og hús nr. 8, hafi sambærilega þakkanta og fylli út byggingarreit. Til frekari skýringar fylgdi beiðni sakadóms uppdráttur Ingimundar Sveinssonar, arkitekts, dags. 20. 03. 76. Á meðfylgjandi mynd V-11 er sýndur smækkaður hluti af uppdrættinum. Í samráði við Harald Henrysson, sakadómar, var gerð sú breyting á teikningu Ingimundar, að húsið nr. 10 var mjókkað (suðurhlið færð til norðurs) þannig, að húsið og bílgeymslan væri samtals 220², sem er hámarksstærð skv. skipulagsskilmálum. Við þetta færist mænil húsins um 1.75 m til norðurs.

Síðari forsendurnar eru settar fram af sakadómi sjálfum. Þær eru, að á lóðinni nr. 10 standi sams konar hús og nú er á lóðinni nr. 8 og í sömu hæð yfir götu, sem þýðir það, að húsið lyftist um 0.25 m. Athuganir skv. fyrri forsendunum eru hér á eftir nefndar tilvik 1 og skv. þeim síðari tilvik 2“.

Um áhrif á dagsbirtu segir svo:

„Dagsbirtan er reiknuð út fyrir tvö tilvik: 1) hús, sem stendur í lóðarmörkum með bílskúrinn og er með þakkóta, + 10.71 og þakmæni 4.75 m frá útvegg. 2) hús samskonar og er á lóð no 8, með sömu staðsetningu frá lóðarmörkum og þakkóta + 10.71. Í tilviki 1) er dagsbirtan í stofunni 1.24% og í herberginu 1.63%. Í tilviki 2) er dagsbirtan í stofunni 1.25% og í herberginu 1.65%. Dagsbirtan fyrir núverandi hús á lóð no 10 er í stofu 1.28% og í herbergi 1.67%.

Af þessum útreikningum sést, að núverandi hús á lóðinni gefur mestu dagsbirtuna í stofu og herbergi“.

Þá er vikið að áhrifum á nýtingu sólar. Segir þar í upphafi:

„Þeir útreikningar, sem nú eru gerðir, hafa fyrst og fremst þann tilgang að bera saman nýtingu sólar við tilvik 1 og tilvik 2 annars vegar við nýtingu sólar við núverandi ástand (tilvik A í álitsgerðinni frá í febrúar 1976) og hins vegar við nýtingu sólar, ef bílgeymslan á lóð nr. 10 væri lækkuð um 0.20 m og stýtt til vesturs um 2.50 m (tilvik B í álitsgerðinni frá í febrúar 1976). Til þess að fá fram þennan samanburð er talið nægilegt að reikna út tíma óskertrar sólar“.

Síðar er reiknað út það tímabil árs, þegar nýtur óskertrar sólar, og segir þar svo:

„Tölurnar í sviga eru lengd tímabilsins í hundraðshluta af samsvarandi tímabili í álitsgerðinni frá í febrúar 1976. Fyrri talan er hundraðshluti af tímabili tilviks A, þ. e. miðað við núverandi ástand, en síðari talan er hundraðshluti af tímabili tilviks B, þ. e. miðað við að bílgeymslan á lóð nr. 10 sé lækkuð um 0.20 m og stýtt til vesturs um 2.50 m.

Svalir.

Tilvik 1: 30.03—12.09, þ. e. 167 dagar (107.7/100.0%).

Tilvik 2: 17.03—25.09, þ. e. 193 dagar (124.5/115.6%).

Vesturgluggi.

Tilvik 1: 06.03—06.10, þ. e. 215 dagar (99.5/96.8%).

Tilvik 2: 29.02—13.10, þ. e. 228 dagar (105.6/102.7%).

Miðgluggi.

Tilvik 1: 10.03—03.10, þ. e. 208 dagar (93.3/90.8%).

Tilvik 2: 01.03—12.10, þ. e. 226 dagar (101.3/98.7%).

Austurgluggi.

Tilvik 1: 18.03—25.09, þ. e. 192 dagar (101.6/97.0%).

Tilvik 2: 11.03—01.10, þ. e. 205 dagar (108.5/103.5%).

Við tilvik 1 fyrir svalirnar er bílgeymslan afgerandi um mörk tímabils óskertrar sólar. Í öllum öðrum tilfellum er þakbrúnn afgerandi.

Í niðurstöðunum kemur fram m. a.:

Tilvik 1 veldur meiri skerðingu á sólu fyrir alla fletina fjóra en tilvik 2.

Í samanburði við núverandi ástand (sjá einnig mynd V-9) gefur tilvik 1 meiri nýtingu óskertrar sólar á svölum og austurglugga, en minni nýtingu á vesturglugga og miðglugga. Tilvik 2 gefur hins vegar meiri nýtingu á öllum flötunum fjórum.

Í samanburði við það ástand, sem yrði, ef bílgeymslan á lóð nr. 10 yrði lækkuð um 0.20 m og stytt til vesturs um 2.50 m (sjá einnig mynd V-10), veldur tilvik 1 engri breytingu á nýtingu óskertrar sólar á svölum, en minni nýtingu á öllum gluggunum. Tilvik 2 gefur hins vegar minni nýtingu á miðglugga, en meiri nýtingu á báðum hinum gluggunum og svölunum“.

Hér að framan hefur verið rakið það, sem fram hefur komið í framburðum og framlögðum gögnum málsins og dómurinn telur máli skipta við úrlausn þess.

Verjandi ákærða hefur í skriflegri vörn sinni krafist þess, að máli þessu verði vísað frá dómi. Byggir hann þessa kröfu á því, að málið sé í raun ekki opinbert mál, heldur einkamál, „sem eigendum að Gnitanesi 8 hefur tekist að fá saksóknara ríkisins til að reka sem opinbert mál, þótt til þess skorti öll skilyrði“. Skilyrðum 11. töluliðs 2. gr. laga um meðferð opinberra mála nr. 74/1974 sé ekki fullnægt. Það skilyrði, að „fyrirsvarsmenn almenningshagsmuna“ eigi aðild, hljóti að tákna, að almenningshagsmunir séu í veði. Í þessu máli séu engir slíkir hagsmunir í veði né geti verið það. Mál þetta sé frá upphafi byggt á því, að húseignin að Gnitanesi 10 valdi húseigendum að Gnitanesi 8 óþægindum og tjóni, enda séu það þeir, sem séu upphafsaðiljar að málinu og hafi fylgt því eftir sem um einkamál væri að ræða. Mál sem þetta hafi aldrei fyrr verið höfðað sem opinbert mál.

Þá segir verjandi, að hvorki sveitarstjórn né skipulagsstjórn séu

aðiljar að máli þessu, en aðrir aðiljar geti vart talist „fyrirsvarsmenn almenningshagsmuna“ í skilningi 11. tl. 2. gr. laga nr. 74/1974. Skipulagslög geri ekki ráð fyrir, að ráðherra geti upp á sitt eindæmi gripið til stöðvunar- eða niðurbrotsaðgerða, heldur eingöngu ef lægra sett stjórnvöld hafi um það frumkvæði. Þá hafi ákærða í máli þessu ekki verið birtur úrskurður ráðherra.

Mál þetta er, sem fyrr er rakið, upphalfega komið til meðferðar sakadóms að kröfu félagsmálaráðuneytisins, sem óskaði þess, að dómurinn sæi um, að úrskurði þess frá 16. ágúst 1972 yrði framfylgt. Málið var að lokinni lögreglurannsókn sent ríkissaksóknara, er krafðist sjálfstæðrar dómsrannsóknar í málinu, en að þeirri rannsókn lokinni höfðaði hann mál þetta.

Málskot Bjarna Jónssonar til félagsmálaráðherra byggist á 2. mgr. 3. gr. byggingarsamþykktar fyrir Reykjavík frá 24. mars 1965. Byggingarleyfi það, sem kært var út af, var veitt hinn 14. maí 1970 og staðfest af borgarráði 21. s. m., en ekki er kært til ráðuneytis fyrr en 5. nóvember 1971. Á það er hins vegar að líta, að viðræður fóru fram milli kæranda, Bjarna Jónssonar, og borgaryfirvalda á þessu tímabili, en hinn 11. júní 1971 ritaði borgarstjóri byggingarnefnd og skipulagsnefnd bréf, þar sem hann lagði málið endanlega undir úrskurð þeirra. Greinargerðir um málið voru samþykktar í nefndunum 28. júní (skipulagsnefnd) og 28. júlí (byggingarnefnd), og voru þær sendar kæranda með bréfi, dagsettu 6. ágúst 1971. Í bréfi borgarstjóra til kæranda, dagsettu 5. nóvember 1971, er vikið að því, að í framhaldi af þessu hafi árangurslaust verið leitað sátta. Er kæranda að lokum bent á, að hann geti skotið máli þessu til úrskurðar ráðherra. Gerði hann það samdægurs, 5. nóvember, þ. e. innan 3ja mánaða frá að honum varð kunnugt um endanlegan úrskurð byggingarnefndar.

Verjandi hefur mótmælt því, að Bjarni Jónsson hafi átt hér kæruaðild, þar sem í 2. mgr. 3. gr. byggingarsamþykktarinnar sé einungis talað um, að lóðareiganda eða lóðarleigjanda sé heimilt að skjóta ályktun byggingarnefndar til ráðherra, ef honum þyki rétti sínum hallað með henni. Heimildin sé hér bundin við eiganda eða leigjanda þeirrar lóðar, sem um er fjallað. Dómurinn telur, að ekki beri að túlka ákvæði þetta svo þröngt, enda geti ákvarðanir byggingarnefndar varðað eigendur eða leigjendur annarra lóða en þeirrar, sem um er fjallað. Virðist þetta og hafa verið skilningur borgarstjóra, sbr. fyrrgreint bréf hans, dags. 5. nóvember 1971.

Með hliðsjón af framanrituðu verður að telja, að kæran til ráð-

herra hafi fullnægt skilyrðum um aðild og tíma og jafnframt að ráðherra hafi verið bær um að fella úrskurð um hana. Þessi úrskurður ráðherra er síðan grundvöllur þess, að málið kemur til meðferðar sakadóms. Verður að líta svo á, að ráðherra komi hér fram sem fyrirsvarsmaður almenningshagsmuna, enda séu það hagsmunir almennings, að úrskurðir yfirvalda nái fram að ganga eða verði ella felldir úr gildi af þar til bærum aðiljum. Samkvæmt þessu verður því að álykta, að ríkissaksóknari hafi haft heimild til að höfða mál þetta og að dóminum beri að taka efnislega afstöðu til ákæruatriða. Er frávísunarkröfu verjanda því hrundið.

Í ákæruskjali eru tilgreind 4 atriði, þar sem ríkissaksóknari telur margnefnda bifreiðageymslu brjóta í bága við lög og reglugerðir. Verða þessi atriði nú rakin og tekin afstaða til þeirra í ljósi þeirra gagna, sem fyrir liggja í málinu og að framan eru rakin.

1. Flatarmál bifreiðageymslunnar er óvefengjanlega 32.80 m². Samkvæmt 4. mgr. 95. gr. byggingarsamþykktar Reykjavíkur skal skýli fyrir eina bifreið að jafnaði ekki vera stærra en 30 m².

Eins og fyrr er rakið, telja byggingarnefndarmenn, að ákvæði 95. gr. byggingarsamþykktarinnar sé viðmiðunarreglur, sem víkja meg nokkuð frá eftir aðstæðum. Á það má fallast, að byggingarnefnd hafi hér nokkurt svigrúm samkvæmt orðalagi greinarinnar. Hins vegar verður að telja, að sú ráðstöfun, að leyfa stærri bifreiðageymslu en 30 m² á mörkum lóðanna nr. 8 og 10 við Gnitanes, hafi verið óeðlileg miðað við aðstæður. Byggingarnefnd bar að fara hér með varúð með tilliti til hagsmuna eiganda húss nr. 8, sem byggt hafði verið eftir skipulagi, er ekki gerði ráð fyrir slíkri byggingu á lóðamörkum.

Hæð bifreiðageymslunnar er óvefengjanlega 2.70 m mælt frá gólfi og upp á efri brún þaks. Samkvæmt 4. mgr. 95. gr. byggingarsamþykktar skal lofthæð að jafnaði ekki vera meiri en 2.50 m. Ekki er skilgreint nánar, hvað átt sé hér við með lofthæð, en færa má rök fyrir því, að þar sé átt við innanmál, sbr. 79. gr. byggingarsamþykktarinnar. Innanmál bifreiðageymslunnar að Gnitanesi 10 er 2.30 m.

Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga, að skv. 18. gr. reglugerðar nr. 217/1966 um gerð skipulagsáætlana má leyfa bílskúra á lóðamörkum, „enda sé hæð á mörkum eigi yfir þrír metrar“. Hinir sérfróðu meðdómendur hafa mælt hæð veggs bifreiðageymslunnar á lóðamörkum miðað við jarðveg lóðar nr. 8, og er hún u. þ. b. 3 metrar. Með tilliti til þessa þykir dóminum ekki

unnt að líta svo á, að með hæð bílskúrsins hafi verið gengið lengra en heimilt var.

2. Óvefengjanlegt er, að bifreiðageymslan nær um 2.50 m lengra til vesturs en byggingarreitur hennar er markaður á mæliblaði því, sem gert er eftir skipulagsuppdrætti, staðfestum af skipulagsstjórn ríkisins 27. febrúar 1967. Byggingarreitur þessi er ekki málsettur á mæliblaðinu, og taldi byggingarnefndin heimilt að víkja frá honum. Telja verður, að frávik frá slíkum byggingarreitum, þótt ómálsettir séu, eigi ekki að heimila nema með mikilli varúð. Með því að leyfa lengingu bifreiðageymslunnar að Gnitanesi 10 um 2.50 m til vesturs, hefur byggingarnefndin að mati dómsins tvímælalaust gengið lengra en talið verður eðlilegt miðað við aðstæður og hagsmuni eiganda Gnitaness 8.

3. Bifreiðageymslan að Gnitanesi 10 er aðskilin frá íbúðarhúsinu á lóðinni með 2.40 m breiðum gangi, og eru steinbitar yfir honum, sem tengja húsið og bílskúrinn. Í 4. gr. skilmála á skipulagsuppdrætti, staðfestum 27. febrúar 1967, segir, að bifreiðageymsla skuli að jafnaði vera í húsinu, en leyfilegt sé þó að staðsetja hana við hús eða fram úr því, þar sem svo sé sýnt á mæliblaði. Á skipulagsuppdrættinum og mæliblaði samkvæmt honum er bifreiðageymslan sýnd á lóðamörkum. Ljóst er því, að bifreiðageymslan er að þessu leyti staðsett samkvæmt skipulagsuppdrætti. Íbúðarhúsið fyllir hins vegar ekki út í þann byggingarreit sem heimilaður var samkvæmt uppdrætti í norður, heldur er það tengt geymslunni með ofangreindum hætti. Dómurinn lítur ekki svo á, að byggingarnefnd hafi brotið ákvæði skipulagsskilmálanna með því að leyfa þessa afstöðu milli húss og bifreiðageymslu. Er þetta og síður en svo til óhagræðis fyrir húseiganda að Gnitanesi 8.

4. Að lokum er því haldið fram í ákæruskjali, að stærð bifreiðageymslunnar og staður skerði rétt húsráðanda húss nr. 8 til sólar og birtu á þann veg, að varði við 2. mgr. 13. gr. skipulagslaga nr. 19/1964, þar sem hún standi aðeins 3.50 m sunnan við það hús.

Í 13. gr. skipulagslaga er kveðið á um skyldu ráðherra til að setja reglugerð um gerð skipulagsáætlana og um ýmis ákvæði, sem þar skuli vera. Skuli þar m. a. kveðið á um lágmarksfjarlægð milli húsa, þar sem við það verði miðað, að í íbúðarhverfum njóti fullnægjandi birtu á aðalsólarhlið húss. Í reglugerð nr. 217/1966, sem sett var samkvæmt þessu ákvæði, er ekki að finna ákvæði, sem kveða nánar á um þetta efni. Í 18. gr. reglugerðar-

innar eru ákvæði um, hver skuli vera fjarlægð íbúðarhúsa frá lóðamörkum, og sem fyrr er nefnt, er þar jafnframt heimilað, að útbyggingar, bílskúra og slíkt, megi byggja á lóðamörkum, enda sé hæð á mörkum eigi yfir þrír metrar. Það verður því að vera háð mati hverju sinni, hvort fullnægjandi birtu njóti á aðalsólarhlið húss.

Þegar virtar eru þær niðurstöður sérfræðinga, sem raktar hafa verið hér að framan um áhrif bifreiðageymslunnar á dagsbirtu og sólarbirtu að Gnitanesi 8, verður að telja ósannað, að fullnægjandi birtu njóti ekki á aðalsólarhlið hússins. Óskertrar sólar nýtur samkvæmt þessum niðurstöðum á svölum við suðurhlið frá 5. apríl til 6. september, en hefði notið frá 8. mars til 5. október, ef enginn bílskúr væri á lóðamörkum. Skerðing tímabils óskertrar sólar ár hvert er minni að því er varðar gluggana. Þetta atriði ákærunnar er því ekki talið á rökum reist.

Er þá komið að því að taka afstöðu til kröfugerðar ríkissak-sóknara í ákæruskjali um niðurrif oftnefndrar bifreiðageymslu eða breytingar á henni. Við mat á þeirri kröfugerð verður að hafa í huga þá hagsmuni á báða bóga, sem í húfi eru. Annars vegar eru hagsmunir ákærða í máli þessu, er byggði hús sitt og bifreiðageymslu í samræmi við teikningar, sem samþykktar voru af réttum yfirvöldum. Líta ber á þau verðmæti, sem um ræðir. Bifreiðageymsla af þeirri stærð, sem hér er um fjallað, er að mati hinna sérfróðu meðdómenda að verðmæti u. þ. b. 1.300—1.400 þúsund krónur. Niðurrif hennar ásamt tilheyrandi framkvæmdum mundi kosta u. þ. b. 400—500 þúsund krónur. Þá ber að hafa í huga, að niðurrif eða breytingar á bifreiðageymslunni hefði óhjákvæmilega allmikla röskun og óþægindi í för með sér fyrir ákærða.

Hins vegar eru hagsmunir eiganda hússins nr. 8 við Gnitanes. Ljóst er, að skipulagsuppdráttur sá, sem staðfestur var 27. febrúar 1967 af skipulagsstjórn ríkisins, hafði í för með sér breytingu frá því skipulagi, er gildi, þegar hús nr. 8 var byggt, en þar var gert ráð fyrir bílgeymslum á sjálfstæðri lóð handan götunnar til að forðast það, að þær lentu á norðurmörkum lóðar til ama þeim, er byggði næstu lóð fyrir norðan. Eigandi Gnitaness 8 hafði því ekki ástæðu til að búast við slíku, er hann byggði hús sitt. Þó ber hér á það að líta, að hann fékk sjálfur að byggja bílskúr norðan við sitt hús og hefði þar af leiðandi mátt búast við, að öðrum yrði einnig leyft það. Hvað sem því líður, kann breyting sú, sem varð á skipulaginu með framangreindum uppdrætti, að hafa haft í för með sér bótarétt honum til handa á hendur borgarsjóði, sbr. 4.

mgr. 19. gr. skipulagslaga. Umrædd breyting á skipulaginu er ekki til umfjöllunar í þessu máli, þótt dómurinn hafi talið rétt að benda hér á hana, enda er hún grundvöllur þess, sem síðar gerðist.

Dómurinn vill í þessu sambandi og leggja áherslu á, að hann telur framkomu byggingaryfirvalda í Reykjavík gagnvart hús-eiganda að Gnitanesi 8 mjög aðfinnsluverða. Í fyrsta lagi með því, að heimiluð var bygging bifreiðageymslunnar á þann hátt, sem lýst hefur verið hér að framan, án þess að leitað yrði eftir sjónarmiðum þess aðilja, sem átti hér augskýrlegra hagsmuna að gæta, en honum hafði ekki verið gefinn kostur á að kynna sér uppdrátt að breyttu skipulagi. Enn fremur með því að hafa eftir alllangt þóf um þetta mál bent honum á þá leið að leita endanlegs úrskurðar ráðherra um málið, en hafa síðan þann úrskurð að engu.

Samkvæmt gildandi reglum og skipulagi er að mati dómsins, svo sem fyrr er rökstutt, gengið á rétt hús-eiganda að Gnitanesi 8 með stærð bifreiðageymslunnar, sem er a. m. k. 2.80 m² meiri en eðlilegt verður að telja og með staðsetningu hennar lengra til vesturs en eðlilegt var og áður er lýst. Slík stærð og staðsetning eykur tvímælalaust það óhagræði, sem því fylgir að hafa bifreiðageymslu í ekki meiri fjarlægð frá suðurhlið húss. Bílskúrsveggur sem þessi er óneitanlega hvítleið sjón við þessar aðstæður og varpar jafnan nokkrum skugga inn í garð hússins. Á hinn bóginn er á það að líta, sem fyrr er rakið, að skerðing á nýtingu sólar á suðursvölum og gluggum er tiltölulega lítil. Útsýnisskerðing frá suðurhlið er og óveruleg, enda snúa aðalútsýnisgluggar hússins í vestur, að sjó.

Þegar allt framanritað er virt, kemst dómurinn að þeirri niðurstöðu, að í málinu hafi ekki verið í ljós leitt, að hagsmunir eiganda Gnitanesi 8 hafi verið skertur svo verulega, að réttlæti þær aðgerðir gagnvart bifreiðageymslu að Gnitanesi 10, er aðalkrafa ríkissaksóknara fjallar um. Verði því að sýkna ákærða af aðalkröfu ákærvaldsins í málinu.

Varakrafa í ákæruskjali hljóðar upp á, að bifreiðageymslunni verði breytt í löglegt horf. Samkvæmt niðurstöðu dómsins um stærð og staðsetningu bifreiðageymslunnar kæmi því hér til álit að dæma ákærða til að sæta því, að hún yrði minnkuð um 2.80 m² og flutt til austurs eða styttilt til vesturs um 2.50 m. Í þessu sambandi ber að hafa í huga þá niðurstöðu matsmanna, að stytting bifreiðageymslunnar um 2.50 m til vesturs hefði engin áhrif á

þann tíma árs, sem nýtur óskertrar sólar á svölum og á tveimur gluggum af þremur á suðurhlið Gnitaness 8. Á það ber einnig að líta, að á sínum tíma hafnaði eigandi Gnitaness 8 tillögu að breytingu á bílskúrnum, sem gekk í þessa átt. Dómurinn telur, að áhrif slíkra breytinga til bóta fyrir eiganda Gnitaness 8 yrðu svo óveruleg miðað við þá verðmætaröskun, er af þeim leiddi, að ekki sé ástæða til að taka þessa kröfu ákærvaldsins til greina. Beri því einnig að sýkna ákærða af varakröfu ríkissaksóknara.

Samkvæmt ofangreindum úrslitum ber að fella kostnað af máli þessu á ríkissjóð, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Benedikts Sveinssonar hæstaréttarlögmans, sem þykja hæfilega ákveðin kr. 70.000.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Arnbjörn Óskarsson, skal vera sýkn af öllum kröfum ákærvaldsins í máli þessu.

Kostnaður málsins greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Benedikts Sveinssonar hæstaréttarlögmans, kr. 70.000.

Fimmtudaginn 24. mars 1977.

Nr. 180/1977. **Haraldur Böðvarsson & Co h/f**

(Benedikt Sveinsson hrl.)

gegn

Kristjáni Gíslasyni

(Sveinn H. Valdimarsson hrl.).

Ömerking. Heimvísun. Gagnkrafa. Fjárnámsgerð úr gildi felld.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Ármann Snævarr, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson og Þór Vilhjálmsson.