

Nd.

388. Frumvarp til laga

[168. mál]

um stækkun lögsagnarumdæmis Keflavíkurkaupstaðar.

Flm.: Ragnar Guðleifsson, Matthías Á. Mathiesen, Jón Skaftason,
Geir Gunnarsson.

1. gr.

Lögsagnarumdæmi Keflavíkurkaupstaðar stækkar til norðurs um landsvæði úr landi Keflavíkur h/f, Keflavík, svo og úr landi Keflavíkurflugvallar í eigu ríkissjóðs, hvort tveggja í Gerðahreppi.

Mörkin milli Keflavíkurkaupstaðar og Gerðahrepps breytast því og verða sem hér segir:

Að vestan eru mörkin frá hornpunkti, þar sem norðurmörk Njarðvíkurhrepps skera beina línu dregna úr Kólku í Keflavíkurborg, unz sú lína sker núverandi háspennulínu. Síðan fylgja mörkin háspennulínunni til norðurs u. þ. b. 1400 m. Þar beygir háspennulínan til NNA, og fylgja mörkin henni u. þ. b. 560 m, unz hún beygir til NNV. Úr þeim hornpunkti liggja mörkin í ANA í stefnu á vitann á Hólmsbergi til sjávar.

2. gr.

Frá gildistöku laga þessara tekur Keflavíkurkaupstaður að sér framfærslu allra þeirra, sem eru eða verða þurfamenn og framfærslurétt eiga eða munu eignast í Gerðahreppi, ef lög þessi væru ekki sett, vegna dvalar eða fæðingar á landi því, sem um ræðir í 1. gr.

3. gr.

Nú verður ekki innan sex mánaða frá gildistöku laga þessara samkomulag milli bæjarstjórnar Keflavíkurkaupstaðar og hreppsnefndar Gerðahrepps um eigna- og skuldaskipti, er leiðir af ákvæðum 1. gr., og skulu þau þá ákveðin af gerðardómi, skipuðum 3 mönnum. Sami gerðardómur skal ákveða bætur fyrir tekjurýrnun Gerðahrepps, er kann að leiða af lögum þessum. Aðilar tilnefna hvor sinn mann í gerðardóminn, en hæstiréttur tilnefnir oddamann, og er hann formaður dómsins. Vanræki annar hvor aðila eða báðir að tilnefna mann í dóminn, skal hæstiréttur tilnefna, svo að dómurinn verði fullskipaður.

4. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi

Greinargerð.

Frumvarp þetta er flutt að beiðni bæjarstjórnar Keflavíkur. Er frumvarpið samið í samráði við félagsmálaráðuneytið og endanlega afgreitt af bæjarstjórn Keflavíkur á fundi 22. marz s. l., ásamt meðfylgjandi skýringum.

Nauðsyn þess að stækka lögsagnarumdæmi Keflavíkurkaupstaðar er löngu orðin knýjandi. Keflavíkurkaupstaður liggur á milli tveggja sveitarfélaga. Njarðvíkurhreppur liggur að kaupstaðnum að sunnan og Gerðahreppur að vestan og norðan.

Heita má, að nú þegar sé allt land innan lögsagnarumdæmis Keflavíkurkaupstaðar fullbyggt að mörkum Njarðvíkurhrepps. Svipað má segja um landið að vestan og norðan, að mörkum Gerðahrepps. Þar er þó enn óbyggt land um 55 ha. Nokkur hluti þess lands hefur verið skipulagður fyrir iðnað, og stór hluti er land, sem fyrir nokkrum árum, meðan landrými var meira, hefði verið talið lítt byggilegt.

Þegar Keflavíkurflugvöllur var byggður, var land undir hann tekið úr landi 5 sveitarfélaga á Reykjanesskaganum. Af landi Keflavíkur voru þá teknir um 300 ha. eða rúmlega 5/7 hlutar byggilegs lands undir flugvöllinn og mannvirki tilheyrandi honum. Nokkur hluti þess lands hefur fengizt aftur og er nú að mestu byggður, en um 220 ha. eru enn þá í eigu ríkisins og í lögsagnarumdæmi lögreglustjórans á Keflavíkurflugvelli.

Á undanförnum mánuðum hefur verið leitað eftir því hjá varnarmáladeild utanríkisráðuneytisins að fá enn til viðbótar spildu af þessu landi, upp í heiðina, til vesturs, ca. 65 ha., og var þá talið, að þar yrðu endanleg takmörk Keflavíkur að vera við land flugvallarins. En síðan hefur farið fram hljóðmæling á þessu svæði og í nágrenni þess, og hefur þá komið í ljós, að meginhluti þessarar spildu er talinn óbyggilegur vegna hávaða, þegar miðað er við þær kröfur, sem gerðar eru til lágmarkshávaða í íbúðarhverfum í Bandaríkjunum og á Norðurlöndum. Þessi stækkun byggingarsvæðis Keflavíkur til vesturs kemur því að mjög takmörkuðum notum til byggingar íbúðarhúsa. Vísast hér til bréfs flugvallarstjóra Keflavíkurflugvallar, þar sem hann varar við, að byggt verði nær flugvellinum. (Sbr. fskj. II.) Enn fremur vísast til meðfylgjandi uppdráttar, er sýnir, að hávaði á þessu svæði er meiri en talinn er mesti þolanlegi hávaði í íbúðarhverfum í Bandaríkjunum og á Norðurlöndum.

En þótt þessi landspilda væri ekki þessum annmörkum háð, er hér um svo lítið landrými að ræða, að ófullnægjandi væri, nema annað og stærra landsvæði fengist einnig, og því er lagt til að færa lögsagnarumdæmi Keflavíkur út til norðvesturs og norðurs. Er hér annars vegar um að ræða land Keflavíkur h/f á Berginu, ca. 50 ha. að stærð (sbr. meðf. uppdrátt), og hins vegar land ríkissjóðs, er nú tilheyrir Keflavíkurflugvelli, og er að stærð um 300 ha. Þetta landsvæði hvort tveggja er nú í Gerðahreppi.

Á þessu landsvæði ríkissjóðs í Gerðahreppi er engin byggð, en á landi Keflavíkur h/f á Berginu eru nú um 70 íbúar. En þetta fólk er eðlilega í meiri tengslum við Keflavík en Gerðahrepp. Börnin af Berginu ganga í skóla í Keflavík, og presturinn í Keflavík fræðir þau og fermir. Af sömu ástæðu, nálægðinni við Keflavík, eru verkamennirnir á Berginu í Verkalýðs- og sjómannafélagi Keflavíkur, enda vinna þeir allir í Keflavík eða á Keflavíkurflugvelli, en engir í Gerðahreppi, nema þeir, sem hafa sjálfstæða atvinnu heima.

Land þetta í Gerðahreppi, sem frumvarpið gerir ráð fyrir að falli undir lögsögu Keflavíkur, má telja að meiri hluta sémilegt til bygginga, og telur skipulagsstjóri, að með því landi til viðbótar spildunni frá flugvellinum muni allt land Keflavíkurkaupstaðar verða um 600 ha., sem mundu með hóflegri nýtingu nægja fyrir um 15—20 þúsund manna byggð. Af þessu landi eru nú taldir ca. 100 ha. óbyggilegir vegna hávaða flugvéla í flugtaki og landingu á Keflavíkurflugvelli, samkvæmt gögnum frá skipulagsstjóra.

Keflavíkurkaupstaður er nú fjórði stærsti kaupstaður landsins utan Reykjavíkur, en er jafnframt talinn landþrengsti kaupstaðurinn á landinu. Íbúatala Keflavíkur 1. des. 1965 var 5117 og hefur vaxið um 6% frá 1962.

Á tímabilinu 1956—1960, á 5 árum, var tala íbúða, er bygging var hafin á, 256 eða að meðaltali um 51 á ári. En á næsta 5 ára tímabili, 1961—1965, var bygging hafin á aðeins 168 eða 36 að meðaltali á ári. Stafar þetta eingöngu af því, að eigi hefur verið hægt að fullnægja eftirspurn eftir byggingarlóðum.

Af framangreindum upplýsingum ætti að vera ljóst, að byggilegt land innan Keflavíkurkaupstaðar er svo takmarkað, að það hefur á undanförunum árum heft mjög vöxt bæjarins og mundi innan skamms tíma stöðva hann að fullu. Hins vegar mundi sú stækkun lögsagnarumdæmis Keflavíkur, sem frumvarpið gerir ráð fyrir, skapa möguleika til þess að skipuleggja byggð fram í tímann og um leið grundvöll fyrir eðlilegan vöxt Keflavíkurkaupstaðar.

Fylgiskjal I.

SKIPULAGSSTJÓRINN

Reykjavík, 7. marz 1966.

Að gefnu tilefni skal tekið fram, að af skipulagslegum ástæðum hefur lengi verið þörf á að rýmka um mörk Keflavíkurkaupstaðar, sem síðan 1945 hefur verið landþrengsti kaupstaður á öllu landinu. Hafa þessi landþrengsli m. a. orsakað það, að ekki hefur verið unnt að gera skynsamlegar skipulagsáætlanir nokkra áratugi fram í tímann, svo sem lög mæla þó fyrir um.

Samkvæmt þeim tillögum, er nú liggja fyrir um stækkun lögsagnarumdæmis Keflavíkur, er um tvenns konar stækkunir að ræða, annars vegar til vesturs eða upp í heiðina, að núverandi háspennulínu. Er hér um að ræða ca. 65 hektara lands, sem tilheyrði Keflavíkurkaupstað fram til ársins 1945, að það var lagt undir Keflavíkurflugvöll. Land þetta er í sjálfu sér vel fallið til byggingar, en sá höggull fylgir hér skammrifi, að verulegur hluti þessa svæðis er í slíkri nálægð og afstöðu til flugbrautar þeirrar, er liggur NA-SV, að það hlýtur að teljast óhæft til íbúðarbyggingar, samkvæmt þeim kröfum um lágmarkshávaða í íbúðarhverfum, er gilda á Norðurlöndum og Bandaríkjunum. Stækkun lögsagnarumdæmis Keflavíkur til vesturs kemur því af þessum sökum aðeins að takmörkuðum notum.

Hinn stækkunarmöguleikinn er til norðurs, og er hér annars vegar um að ræða land, sem tilheyrir Gerðahreppi, þ. e. spilda sú, er í daglegu tali er kallað Bergið og er rúml. 50 hektarar að stærð, en hins vegar spilda úr landi Gerðahrepps, er nú tilheyrir Keflavíkurflugvelli, u. þ. b. 300 hektarar að stærð. Er land þetta mjög sæmilegt til byggingar og í hæfilegri fjarlægð og afstöðu til flugvallarins.

Núverandi stærð Keflavíkurkaupstaðar er u. þ. b. 200 ha., og mundi sú landstærð vart leyfa nema 6000—7000 manna byggð miðað við hóflega nýtingu lands.

Með þeim stækkunum á lögsagnarumdæmi Keflavíkur, sem hér er mælt með, verður stærð kaupstaðarins alls rúml. 600 hektarar, og mundi sú landstærð með hóflegri nýtingu nægja fyrir um 15 000—20 000 manna byggð.

Tel ég ekki goðgá með hliðsjón af vexti Keflavíkur undanfarna áratugi, að hann nái þessari stærð á næstu 50—60 árunum, og því tel ég nauðsynlegt, að kaupstaðnum séu tryggðir þessir stækkunarmöguleikar sem fyrst svo að unnt sé að miða skipulagsáætlanir við það mark.

Virðingarfyllt,
Zóphónías Pálsson.

Til bæjarstjórans, Keflavík.

Fylgiskjal II.

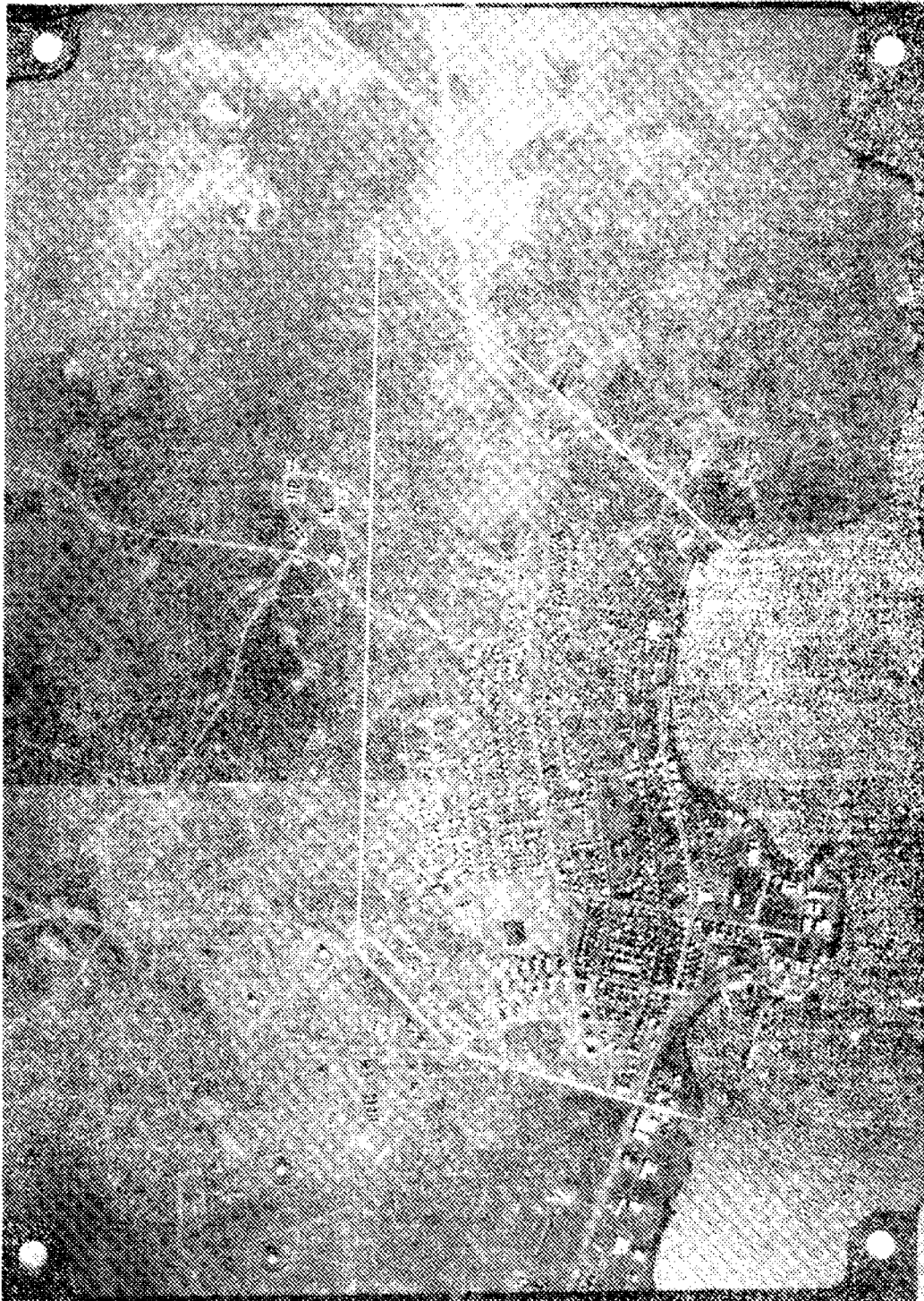
FLUGMÁLASTJÓRNIN, KEFLAVÍKURFLUGVELLI

Utánríkisráðuneytið, varnarmáladeild, Reykjavík.

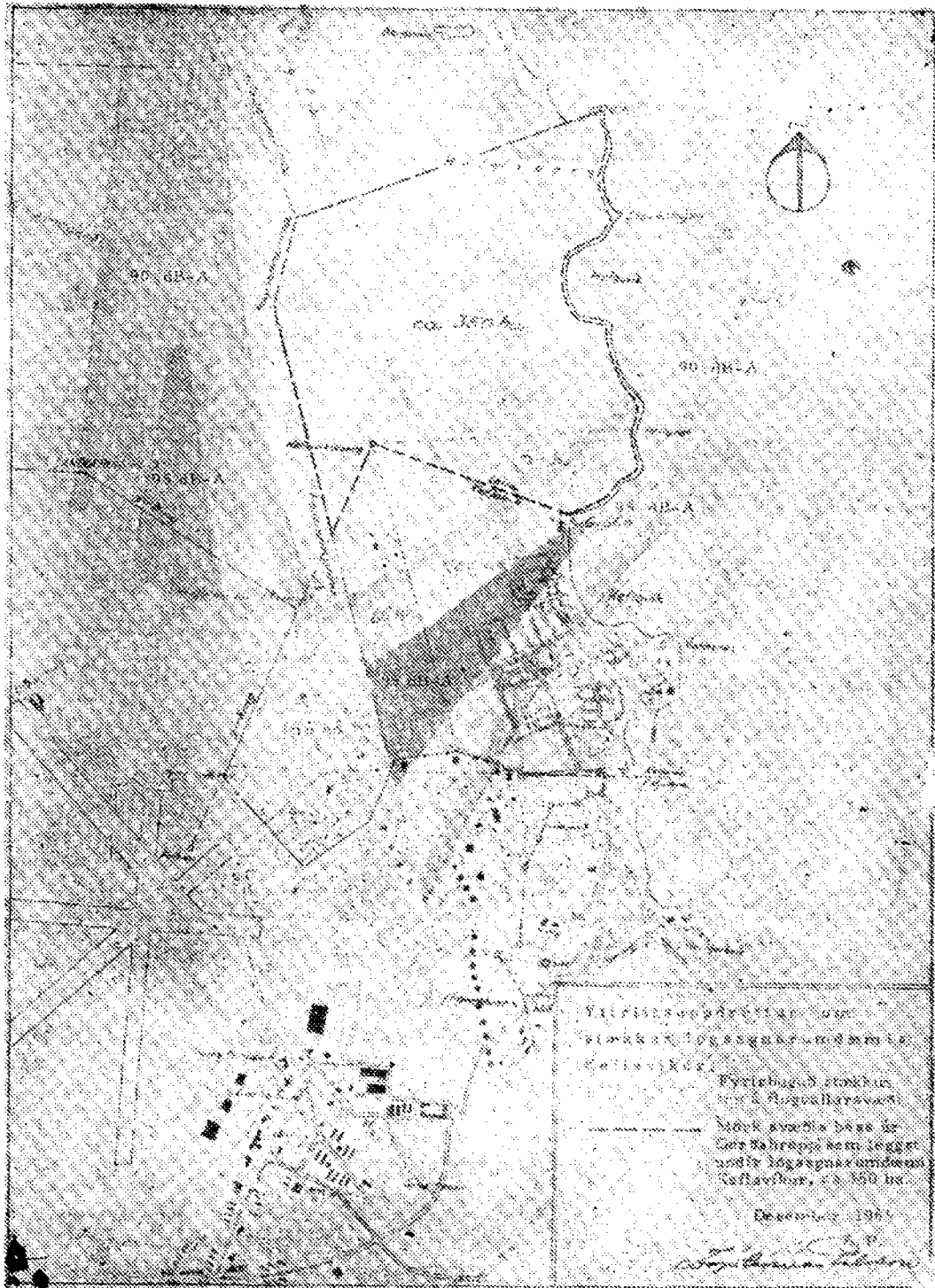
Keflavíkurflugvöllur, 9. marz 1966.

Mér hefur verið tjáð, að Keflavíkurbær og Njarðvíkurhreppur hafi á þrjónunum áform um að færa byggð sína nær Keflavíkurflugvelli nú á næstunni.

Í þessu sambandi vil ég áréttta það, sem fór í milli mín og hins háa ráðuneytis, í síma, nú fyrir skömmu. Þá fór ég fram á það, að þannig verði búið um hnútana, ef leyft verður að byggja nær flugvellinum, að fullt tillit verði tekið til starfrækslu flugvallarins við skipulagningu byggingarsvæðisins og að fylgt verði



Reykjavík. Sýndir byggð 1993. Hvít lína sýnir núverandi mörk byggingarsvæðis kaupstaðarins.



Mörkuðu reitirnir í stefnu af flugbrautum Keflavíkurflugvallar til N og NNA sýna svæði, þar sem hávaði getur orðið 90--95 dB--A eða meiri, miðað við flugvélar af gerðinni DC 8 C. Mesti þolanlegi hávaði í íbúðarhverfum er í U. S. A. talinn 63 dB--A, en á Norðurlöndum 60 dB--A.

Teiknistofa skipulagsins 1966.

ströngustu skipulagskröfum þar að lútandi, til að firra væntanlega íbúa óþægindum vegna hávaða og jafnframt hugsanlegri slyshættu vegna flugvéla í flugtaki eða landingu.

Mér vitanlega eru ekki til íslensk lög eða reglugerðir um þennan þátt skipulagsmála, en benda má á lærdóma, sem aðrar þjóðir hafa dregið af þessu hvítleiða vandamáli.

Bandaríki Norður-Ameríku hafa framkvæmt umfangsmiklar og kostnaðarsamar rannsóknir á þessu sviði og hafa í framhaldi af þeim sett reglugerðir, sem fjalla um þennan vettvang. Öll rök mæla því með því, að skynsamlegt sé fyrir okkur að færa okkur í nyt þessa reynslu og hafa þarلendar reglur til fyrirmyndar við skipulagningu umræddrar byggðar.

Flugstarfsemi er í miklum blóma hér á landi, og er hún einn aðalþátturinn í samgöngumálum landsins. T. d. fluttu Flugfélag Íslands og Loftleiðir samanlagt um 270 000 farþega á s. l. ári, og hjá félögum þessum starfa um 1000 manns.

Millilandaflugvellir eru með kostnaðarsömustu mannvirkjum, sem gerð eru, og farkostir flugfélaganna dýrustu samgöngutæki, sem eru í notkun í dag. Það er því höfuðnaðsyn, að rekstur þessara samgöngutækja gangi snurðulaust fyrir sig, nótt sem nýtan dag.

Keflavíkurflugvöllur er þannig í sveit settur í dag, að örsjaldan kemur fyrir, að kvartanir berist frá nágrennanbyggðunum vegna hávaða frá flugvélum. Geta farþegaflugvélar því athafnað sig án nokkurra takmarkana vegna nærliggjandi byggðar. Er það út af fyrir sig mikið öryggisatriði og hagræðingarmál.

Það er von mín, að mál þetta verði leitt þannig til lykta, að notagildi Keflavíkurflugvallar sem alþjóðlegrar samgöngumiðstöðvar verði á engan hátt skert og með því verði komið í veg fyrir, að íbúar í nágrenni hans verði fyrir óþægindum og slyshættu að óþörfu.

Pétur Guðmundsson,
flugvallarstjóri.