

---

## Niðurrif togarans Orlik í Helguvík, Reykjanesbæ

### Ákvörðun um matsskyldu

---

#### 1 INNGANGUR

Þann 4. apríl 2018 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá VSÓ ráðgjöf, f.h. Hringrásar hf., um fyrirhugað niðurrif togarans Orlik í Helguvík, Reykjanesbæ, samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 11.15 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Reykjanesbæjar, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja, Umhverfisstofnunar og Vinnueftirlits ríkisins.

#### 2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Niðurrif á togaranum Orlik í Helguvík. Fyrirspurn um matsskyldu. Hringrás, endurvinnsla - VSÓ Ráðgjöf, mars 2018.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Reykjanesbæ með bréfi dags. 12. apríl 2018
- Hafrannsóknastofnun með bréfi dags. 16. apríl 2018
- Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja með bréfi dags. 4. maí 2018
- Umhverfisstofnun með bréfum dags. 18. apríl og 10. september 2018
- Vinnueftirliti ríkisins með tölvubrési dags. 13. apríl 2018

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með tölvubréfum dags. 16., 17. og 18. apríl og 20. ágúst 2018 og með bréfi dags. 13. september 2018.

#### 3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að fyrirhugað sé að rífa niður rússneska togarann Orlik sem hafi staðið í Njarðvíkurhöfn frá haustinu 2014. Til stóð að skipið yrði flutt til niðurrifs erlendis, en ekki varð af því og hefur Hringrás hf. ákveðið að sækja um leyfi til þess að rífa skipið hér á landi og er stefnt að því að það verði gert í Helguvíkurhöfn. Togarinn var smíðaður árið 1983 og er lengd hans rúmlega 63 m, breidd tæpir 14 m og nettóþyngd hans tæp 700 tonn. Gert er ráð fyrir að niðurrifið taki 2-3 mánuði.

Fram kemur að sérstakt fyrirtæki sem samþykkt sé af Vinnueftirliti ríkisins muni sjá um niðurrif á asbesti sem sé í togaranum en starfsmenn Hringrásar muni að öðru leyti sjá um niðurrif togarans. Starfsmenn Efnarásar munu fjarlægja viðhaldsefni og spilliefni sem kunna að vera eftir í skipinu en nú þegar er búið að að hreinsa olíur og olíumengað vatn úr skipinu. Alls var dælt úr því tæplega 40.000 lítrum af olíumenguðu vatni og 7.000 lítrum af úrgangsolíu. Búið er að fjarlægja Freon og ekkert gas er í kælikerfum skipsins. Þar sem búið var að undirbúa skipið til flutnings og niðurrifs í útlöndum var búið að gera skýrslu um hættuleg efni sem eru til staðar auk gastæmingarvottorðs. Aðeins er gert ráð fyrir mögulegu olíusmiti á vélarhlutum og í tönkum og einfaldur mengunarvarnarbúnaður er talinn duga til að eiga við minniháttar leka.



Tafla 1. Yfirlit yfir hráefni og úrgang vegna framkvæmdar ásamt upplýsingum um meðhöndlun (úr tilkynningu Hringrásar).

Hráefni / úrgangur	Endurvinnsla / förgun
Brotajárn og brotamálmur	Verður flokkað á niðurrifsstaðnum og undirbúið til útflutnings í Helguvík.
Asbest	Verður fjarlægt og fargað í samræmi við kröfur í reglugerð nr. 705/2009 um asbestúrgang af verktökum sem hafa tilskilin réttindi.
Pappi	Endurvinnanlegur pappi fer til Gámaþjónustunnar eða Íslenska gámafélagsins.
Plast	Endurvinnanlegt plast fer til Gámaþjónustunnar eða Íslenska gámafélagsins.
Frauðeinangrun	Frauðeinangrun mun að mestu fylgja því áli/járni sem það er áfast og fer þannig áfram til frekari endurvinnslu. Það sem er laust fer í brennslu í Kólku með öðru óendurvinnanlegu efni.
Óendurvinnanlegt	Verður sent til Kólku til brennslu.
Olía	Búið er að tæma alla olíutanka (7.000 l). Skipaþjónustan sér um að taka á móti allri olíu og koma henni til förgunar.
Olíumengaður vatn/sjór	Skipaþjónusta Íslands er búin að dæla öllu aðgengilegu olíumenguðu vatni/sjó úr skipinu eða um 38.250 l og farga.
Önnur spilliefni	Öðrum spilliefnum verður komið til starfstöðvar Efnarásar í Reykjavík og fargað.

Tafla 2. Lýsing á mengunarvörnum í tengslum við niðurrif á togaranum Orlik (úr tilkynningu Hringrásar).

Varnir	Lýsing
Varnir við mengun jarðvegs	<ul style="list-style-type: none"><li>Jarðvegsdúkur verður lagður yfir framkvæmdasvæðið og sandur og mól sett yfir sem mun taka við olíu ef til leka kemur.</li><li>Ef vart verður við leka af einhverju tagi verður uppsogsefni stráð yfir, undirlag fjarlægt og því fargað af viðurkenndum aðila.</li><li>Spilliefnakör verða á staðnum fyrir olíumengaðan jarðveg og annað olíumengað efni.</li></ul>
Varnir við mengun sjós	<ul style="list-style-type: none"><li>Sett verður „mengunarpulsa“ (olíugildra) fyrir aftan skipið sem hægt er að láta sjóinn flæða inn í til að stöðva útbreiðslu olíuleka ef svo ólíklega vill til að olía fari í sjóinn.</li><li>Vatni, sem er dælt upp úr skipinu, fer í gegnum olíugildru áður en það fer í sjóinn.</li><li>Úrgangsefni verða sett jafnóðum í gáma sem verður komið fyrir á svæðinu. Einnig munu grjóttgarðar fyrir aftan skipið varna því að rusl fari út í sjó ef sjór gengur á land.</li></ul>
Varnir við foki.	<ul style="list-style-type: none"><li>Gámum fyrir úrgangsefni verður komið fyrir og allt úrgangsefni sett jafnóðum í þá. Gámar verða fjarlægðir eftir þörfum.</li></ul>
Varnir gegn asbesti	<ul style="list-style-type: none"><li>Fyrir niðurrif verður allt asbest fjarlægt. Tryggt verður að asbestið sé þurr. Asbestinu verður síðan pakkað inn í plast og því fargað í samráði við heilbrigðisfulltrúa Suðurnesja. Aðeins aðilar, sem hafa fengið þjálfun og öðlast tilskilin réttindi frá Vinnueftirliti ríkisins, munu koma að niðurrifi á asbesti.</li></ul>



Fram kemur að svæðið sé innan iðnaðarsvæðis skv. Aðalskipulagi Reykjaneshafna 2015 – 2030 og í eigu Reykjaneshafna. Framkvæmdasvæðið er u.þ.b. 1.500 – 1.800 m<sup>2</sup> að flatarmáli og er möguleg aðkoma að svæðinu frá tveimur stöðum og því ekki þörf á veglagningu.

Fram kemur að svæðið einkennist fyrst og fremst af iðnaðarstarfsemi sem fari þar fram, þá aðallega í tengslum við sjóflutninga. Framkvæmdasvæðið er gróðurlítið og mikið raskað nú þegar en við niðurrifið verður lagður jarðvegsdúk með litlu gegndræpi yfir svæðið og síðan borinn sandur auk malar yfir dúkinn. Togarinn verður því næst dreginn upp á dúkinn og u.þ.b 1 – 1,5 m hár grjótgarður hlaðinn fyrir aftan skipið. Ofan á dúkinn verður settur sandur og miðast þykkt sandlagsins við hversu djúpt skipið ristir þegar það er dregið inn á framkvæmdarsvæðið. Ef svo ólíklega vill til að einhver olía leki úr skipinu mun hún stöðvast í sandinum. Eftir framkvæmd verður sandurinn metinn og ef í honum leynist olía eða önnur spilliefni verður honum fargað. Ofan á sandinn verður sett bögglaberg eða gróf möl. Skipið mun liggja á púðanum.

Fram kemur áætlað sé að efni í tengslum við framkvæmdirnar, þ.e. undirlag og grjótgarðurinn, verði í kringum 2.000 – 2.500 m<sup>3</sup> og verði notast efni sem fyrir er á staðnum. Stórvirkar gröfur, búnað klippum og kröbbum, munu búa skipið niður og flokka í brotamálma, pappa, plast og óendurvinnanlegan úrgang. Einnig verður notast við logskurð þegar þess þarf. Gámum verður komið upp utan við skipið og allur laus úrgangur flokkaður í þá jafnóðum og þeir síðan fjarlægðir eftir þörfum. Eftir að framkvæmdum lýkur verður allt rusl og allur búnaður fjarlægður af framkvæmdarsvæðinu. Leitast verður við að skilja við svæðið í ástandi sem líkist sem mest því sem var áður en framkvæmdir hófust. Stefnt er að því að vakta svæðið með myndavélum og verður heilbrigðiseftirlitinu veittur aðgangur að kerfinu til þess að geta fylgst með niðurrifinu. Gert hefur verið áhættumat og útbúin viðbragðsáætlun um varnir gegn mengun hafs og stranda vegna niðurrifs togarans.

Í greinargerð framkvæmdaraðila fylgir í viðauka ítarlegt áhættumat og viðbragðsáætlun vegna niðurrifs togarans.

## 4 UMHVERFISÁHRIF

Fram kemur að við mat á áhrifum á umhverfið við fyrirhugaðar framkvæmdir hafi verið litið til mögulegra áhrifa á jarðveg, sjó, öryggi og fuglalíf m.a. vegna hugsanlegs olíuleka eða leka frá spilliefnum, foki á föstu efni og öryggi starfsmanna við að fjarlægja asbest. Framkvæmdaraðili telur að olíumengun í sjó og jarðvegi verði hverfandi þar sem að öll olía og allt olíumengað vatn hafi verið fjarlægð úr skipinu og til öryggis verður grafinn skurður þar sem skipið verður dregið upp á olíuheldan dúk í og hlaðinn grjótgarður fyrir aftan skipið en öllu vatni sem verður dælt upp úr skipinu, fer í gegnum olíugildru áður en því er dælt í sjóinn. Þá er ekki talin hætt á foki fasts efnis eða að spilliefni berist út í umhverfið, þar sem gámum fyrir úrgangsefni verði komið fyrir á framkvæmdasvæðinu og efnið sett jafnóðum í þá.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar kemur fram að ekki komi fram magn þeirra spilliefna sem fargað verði á viðeigandi þátt en í flestum skipum megi finna marga hópa mengandi efna m.a. þungmálma og PBB efni. Stofnunin bendir á að sérstök ákvæði kunna að eiga við um meðhöndlun og förgun ýmissa mengunarvalda og bendir á ESB leiðbeiningar um örugga förgun skipa í því sambandi.

Í svörum Hringrásar kemur fram að nú þegar hafi verið gerð úttekt á skipinu m.t.t. mengandi efna og er til yfirlit yfir spilliefni sem finnast í skipinu en þar koma m.a. fram upplýsingar um magn þungmálma og annarra efna sem finnast í því. PBB efni eru ekki um borð, nema þá sem eldtefjandi efni í köplum og í plasti utan um tölvur sem verður fargað á viðeigandi hátt. Úttektin er unnin í samræmi við gildandi lög og reglur ESB og uppfyllir öll ákvæði þeirra leiðbeininga.



Fram kemur í framlögðum gögnum að hætta geti skapast þegar asbest er fjarlæggt þar sem þá geti myndast asbestryk sem kunni að safnast fyrir í lungum og sé hættulegt í miklu magni. Áður en niðurrif togarans hefst verður asbest fjarlæggt úr skipinu og því fargað í samræmi við kröfur reglugerðar nr. 705/2009 um asbestúrgang. Verkið verður unnið af verktaka sem hefur fengið sérstaka þjálfun og hlotið tilskilin réttindi frá Vinnueftirliti ríkisins. Tryggt verður að asbestið sé þurr, því pakkað inn í plast og fargað að lokum í samráði við heilbrigðisfulltrúa Suðurnesja.

Í umsögn Vinnueftirlits ríkisins kemur fram að ekki sé heimilt að hefja vinnu við niðurrif á asbesti nema viðkomandi aðili hafi sótt um leyfi til verksins og að Vinnueftirlitið hafi heimilað að verkið geti hafist í samræmi við þá áætlun sem lögð hefur verið fram. Vinnueftirlitið bendir á að koma þarf upp starfsmannaaðstöðu á svæðinu fyrir þá starfsmenn sem munu vinna verkið.

Í svörum Hringrásar kemur fram að verktaki sá sem muni sjá um niðurrif á asbesti, muni sækja um leyfi fyrir verkinu til Vinnueftirlitsins. Framkvæmdin verður unnin í samræmi við áætlun sem Vinnueftirlit ríkisins hefur heimilað. Þá verður starfsmannaaðstöðu komið upp á svæðinu í samræmi við reglur Vinnueftirlitsins.

Fram kemur að fyrirhugað framkvæmdasvæði í Helguvík sé innan afmörkunar alþjóðlega mikilvægs fuglasvæðis (IBA) á Rosmhvalanesi en þar sé langstærsta sílamáfsvarp landsins með rúmlega 40 þúsund þör. Fuglarnir kunna að verða fyrir ónæði og hugsanlega kann sú hverfandi mengun í jarðvegi og sjó sem getur borist við niðurrifið að hafa einhver neikvæð áhrif en framkvæmdin er tímabundin og tekur líklega 2-3 mánuði.

Í umsögn Reykjanesbæjar er farið fram á upplýsingagjöf um að framkvæmdin haldi tímaáætlun, eftirlit verði samkvæmt lýsingu og gengið verði frá landi eins og því er lýst að framkvæmd lokinni, eða ef forsendur sem matskyldufyrirspurnin byggir á breytist á framkvæmdatíma.

Í svörum Hringrásar kemur fram að sveitarfélagið verði upplýst um framvindu verksins á undirbúnings- og framkvæmdartíma.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er tekið undir að megin hætta við framkvæmdina sé í formi olíu- og efnamengunar í jarðvegi fjörunnar og annarrar efnamengunar við ströndina, með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á lífríki svæðisins, auk mengunar hafs.

Fram kemur að ýmis hættuleg efni losna við niðurrif skipsins, s.s. úrgangsolía, olíumengað efni/vatn, spilliefni frá rafgeymum, própan, freon og asbest. Öll framangreind efni eru, skv. viðauka í tilkynningu, að finna í nokkrum tugum eða hundruðum kílógramma og geta valdið umtalsverðum umhverfisáhrifum ef þau leka í jarðveg eða í sjó. Meðhöndlun slíkra efna á fjörusvæði sem er ekki sérstaklega búið til slíkrar vinnu skv. alþjóðlegum stöðlum er varasamt að mati Umhverfisstofnunar. Þrátt fyrir að niðurrifið eigi að fara fram á þéttum dúk með litlu gegndræpi til að verjast því að mengun berist frá skipsflakinu í fjöruna telur Umhverfisstofnun að umhverfisáhrif við leka olíu, olíumengaðra vökva eða annarra efna verði alltaf talsvert neikvæð hvort sem sú mengun nær einungis til jarðvegs eða niður fyrir fjöruborð. Bendir stofnunin á að líf er í grjót- og sandfjörum þó svo þar sé ekki að finna gróður á yfirborði og að mengun í fjörunni gæti haft umtalsverð áhrif á lífríki fjörunnar, þar á meðal óbein áhrif á fugla og hér er um að ræða fjöru sem tilheyrir svæði á lista yfir alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði, og því með aukið verndargildi.

Hringrás hf. ítrekar að búið er að dæla allri olíu og olíumenguðu vatni úr skipinu. Áhættumatið sem Umhverfisstofnun vísar til var unnið áður en olíu var dælt úr skipinu og gas fjarlæggt. Helsta áhættan af völdum olíumengunar er olíusmit frá hlutum skipsins sem hafa komist í snertingu við olíu og ekki verið hreinsaðir. Rafgeymar hafa verið fjarlægðir, ekkert gas er í skipinu, ekki própan, freon eða önnur kæliefni. Flest spilliefni hafa verið fjarlægð ef frá er talið lítið magn viðhaldsefna sem eru í lokuðu rými, fremst í skipinu. Efnin eru í lokuðum ílátum og engin mengunarhætta stafar af þeim.



Asbest er að finna í skipinu sem verður fjarlæggt af aðila sem hefur tilskilin réttindi og leyfi frá Vinnueftirliti ríkisins. Verktakinn mun sækja um leyfi fyrir vinnunni til Vinnueftirlitsins og vinna samkvæmt vinnuáætlun sem Vinnueftirlitið hefur samþykkt. Áhætta vegna mengunar af völdum asbest er talin óveruleg.

Ef olíusmit kemst í jarðveg yrði mengunin það lítil að hægt verður að moka menguðum jarðvegi í burtu og farga. Önnur spilliefni, sem geta haft áhrif á jarðveg, lífríki eða fugla á svæðinu, eru einnig í litlu magni og/eða geymd í lokuðum ílátum fremst í skipinu og auðvelt er að farga án mengunarhættu.

Hringrás vill einnig benda á að fyrirhugað framkvæmdasvæði hefur áður verið notað fyrir niðurrif á skipi. Á svæðinu hefur einnig verið skolgryfja sem Alur álvinnsla notaði í nokkur ár til skolunar á gjallsandi og þá er framkvæmdasvæðið innan skilgreinds iðnaðarsvæðis.

Umhverfisstofnun telur að áhættumat og viðbragðsáætlun, sem fylgi tilkynningu, séu ekki fullnægjandi skv. lögum nr. 33/2004 um mengun hafs og stranda, þar sem aðbúnaður mengunarvarna og aðstaða í fjörunni er ekki samkvæmt skilyrðum sem sett eru slíkri starfsemi.

Hringrás hf. er ósammála Umhverfisstofnun um að áhættumat og viðbragðsáætlun fullnægi ekki skilyrðum sem sett eru fram í lögum nr. 33/2004. Gerð er grein mengunarvörnum í viðbragðsáætlun auk þess sem fjallað er um mengunarvarnarnar í greinargerð matsskyldufyrirspurnar.

Einnig er gerð grein fyrir eðli og verkan þeirra hættulegra efna sem notuð eru í starfseminni, fjarlægð starfseminnar frá sjó og hugsanlegum áhrifum bráðamengunar. Grundvallaratriði í þessu er sú staðreynd að nánast engin mengandi efni er eftir í skipinu.

Umhverfisstofnun bendir jafnframt á að þar sem togarinn sé þéttur og fær til flutnings erlendis á viðurkennda skipaendurvinnslustöð séu ekki nægileg rök færð fyrir því hvers vegna niðurrif skipsins í Helguvíkurböfn sé besti valkosturinn. Sýna verður fram á hvernig niðurrif skipsins í Helguvík sé betri kostur en útflutningur. Stofnunin telur einnig rétt að fjallað verði um möguleika þess að framkvæma niðurrif togarans í slipp eða öðrum húsakosti fremur en í opinni fjöru. Þá er bent á að starfsleyfi þarf að jafnaði að vera gefin út fyrir tiltekna aðstöðu þar sem starfsemin fer fram, en dæmi eru um að starfsleyfi hafi verið gefin út fyrir niðurrif tiltekinn skipa. Stofnunin telur að slíkt eigi eingöngu við sé um að ræða einhvers konar neyðarsjónarmið.

Í svörum Hringrásar kemur fram að Hringrás hf. óskaði eftir þykktarmælingu á skrokki skipsins í kjölfar umsagnar Umhverfisstofnunar. Í niðurstöðum skoðunarskýrslu LLOYD'S (273/18) kemur fram að þykkt skipsins mælist langt undir leyfilegum mörkum á nokkrum stöðum þar sem mælingar fóru fram. Töluverð hættu sé á að skipið sökkvi ef gat kemur á það, t.d. við flutning eða í höfninni ef vont veður gerir. Niðurstaða skoðunarskýrslu er að skipið sé ekki tækt til flutnings.

Eins og fram hefur komið er um að ræða 2 - 3ja mánaða verkefni. Eina hættulega efnið, sem eftir á að fjarlægja úr skipinu, er asbest sem hægt er að fjarlægja á ábyrgan hátt þannig að ekki stafi mengunarhætta af því. Að öðru leyti er að mestu leyti búið að tæma skipið af hættulegum efnum og mengunarhætta því óveruleg. Þegar er búið að nota staðinn til niðurrifs á sambærilegu skipi auk þess sem Alur álvinnsla var með leyfi fyrir skolgryfju fyrir gjallsand á þessum stað í mörg ár. Svæðið getur því ekki talist sem óraskað svæði. Að mati Hringrásar er framkvæmdin því ekki talin líkleg til að hafa umtalsverð áhrif á umhverfið samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og því eigi framkvæmdin ekki að vera háð mati á umhverfisáhrifum.

Ítrekað hefur verið reynt að flytja Orlik erlendis til niðurrifs en það hefur ekki gengið eftir. Skipið fylgdi með í kaupum nýrra aðila sem yfirtóku reksturinn á Hringrás í janúar 2017. Strax var farið í að reyna að koma skipinu úr landi til niðurrifs. Nokkrir aðilar sýndu því áhuga en málin hafa ávallt strandað, ýmist vegna leyfisveitinga eða að aðilar hafa sagt sig frá verkefninu. Einnig hefur verið



reynt að fá lánaða aðstöðu í skipakvíum/þurrkvíum hér á landi en það hefur ekki gengið eftir, þar sem eigendur skipakvía hafa ekki viljað taka skipið í kvíarnar til niðurrifs þegar eftir því var leitað.

Í frekari umsögn Umhverfisstofnunar er áréttað það sem fram kom í fyrri umsögn að stofnunin hefur heimild til að veita starfsleyfi fyrir starfsemi þar sem fram fer endurvinnsla/niðurrif skipa en það leyfi skal gefið út á tiltekna aðstöðu þar sem starfsemin fer fram. Stofnunin hefur ekki heimild til að veita starfsleyfi fyrir niðurrifi á skipum í fjörum þar sem ekki er viðurkennd aðstaða fyrir slíka starfsemi. Dæmi eru um að starfsleyfi hafi verið gefin út fyrir niðurrif tiltekinna skipa en stofnunin telur að slíkt eigi eingöngu við sé um að ræða sérstök neyðarsjónarmið. Umhverfisstofnun telur að ekki hafi verið sýnt fram á að skilyrði um neyðarsjónarmið eigi við í tilviki togarans Orlik. Umhverfisstofnun telur að ekki hafi verið sýnt fram á að ekki sé hægt að rífa niður skipið í aðstöðu atvinnurekstrar sem sótt getur um starfsleyfi til slíks, svo sem skipasmíðastöðvum eða skipakvíum. Umhverfisstofnun bendir á að ekki kemur fram hvort hægt sé að toga Orlik á viðurkennda skipaendurvinnslustöð erlendis. Stofnunin bendir á að í svari rekstraraðila er ekki fjallað um þann möguleika að setja skipið í slipp og gera við þynningar svo hægt sé að flytja það utan til niðurrifs á viðurkenndum stöðum.

Umhverfisstofnun telur að niðurrif togarans Orliks í Helguvíkurfjöru kunnri að hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér. Þó að svæðið sé skilgreint sem iðnaðarsvæði breytir það ekki þessari afstöðu. Niðurrif á skipinu, sem áætlað er að innihaldi 9 tonn af asbesti (og mögulega fleiri spilliefni) í fjöru þar sem ekki er til staðar sérstök aðstaða fyrir slíkt niðurrif, er að mati stofnunarinnar afar óviðeigandi aðferð til niðurrifs og endurvinnslu skipa og stuðlar ekki að því að koma í veg fyrir mengun af völdum skipa. Stofnunin áréttar að starfsleyfi fyrir niðurrifi skips verður ekki gefið út nema þar sem sérstök aðstaða er til starfseminnar. Þar með er það mat Umhverfisstofnunar að lítil ávinningur sé að því að ofangreind framkvæmd fari í mat á umhverfisáhrifum enda er hún ekki tæk til leyfisveitingar.

Í svörum Hringrásar er bent á að réttilega segir í umsögn Umhverfisstofnunar að ekki sé til staðar sérstök aðstaða fyrir slíkt niðurrif. Ekki stendur til að vinna verkið í fjörunni óvarinni heldur er ætlunin að útbúa tímabundna sérstaka aðstöðu. Hringrás telur því niðurrif á togaranum Orlik á hafnarsvæðinu í Helguvík sé ekki líklegt til að hafa umtalsverð áhrif á umhverfisþætti í skilningi laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

## 5 SKIPULAG OG LEYFI

Skipulagsstofnun vekur athygli á að framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Reykjanesbæjar samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi. Einnig starfsleyfi Umhverfisstofnunar skv. lögum nr. 55/2003.

## 6 NIÐURSTAÐA

Um er að ræða niðurrif rússneska togarans Orlik sem verið hefur í Njarðvíkurhöfn frá 2014. Stefnt er að því að niðurrifið fari fram á iðnaðarsvæðinu í Helguvík. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 11.15 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum.

### Eðli framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal einkum taka mið af stærð og umfangi framkvæmdar, úrgangsmýndun, mengun, ónæði og slyshættu, sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.



Fyrir liggur að reynt hefur verið að koma togaranum úr landi en án árangurs, m.a. liggur fyrir vottun skv. skoðunarskýrslu að skipið sé ekki tækt til flutnings þar sem mælingar hafa m.a. sýnt að þykkt skipsins mælist langt undir leyfilegum mörkum á nokkrum stöðum og að það kann að sökkva komi gat á það við flutning. Skv. framlögðum gögnum Hringrásar er búið er að dæla allri olíu og olíumenguðu vatni úr skipinu. Rafgeymar hafa verið fjarlægðir, ekkert gas er í skipinu, ekki própan, freon eða önnur kæliefni. Flest spilliefni hafa verið fjarlægð ef frá er talið lítið magn viðhaldsefna sem eru í lokuðu rými, fremst í skipinu. Eftir er að fjarlægja asbest úr skipinu og verður það gert af aðila sem hefur tilskilin réttindi og leyfi frá Vinnueftirliti ríkisins. Asbestinu verður síðan pakkað inn í plast og fargað í samráði við Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja. Framkvæmdaraðili telur að ef olíusmit komist í jarðveg verði mengunin það lítil að hægt verður að moka menguðum jarðvegi í burtu og farga. Önnur spilliefni, sem geta haft áhrif á jarðveg, lífríki eða fugla á svæðinu eru einnig í litlu magni og/eða geymd í lokuðum ílátum fremst í skipinu og auðvelt er að farga án mengunarhættu.

Umhverfisstofnun telur að rétt sé að fjallað verði um möguleika þess að framkvæma niðurrif togarans í slipp eða öðrum húsakosti fremur en í opinni fjöru og bent á að starfsleyfi þarf að jafnaði að vera gefið út fyrir tiltekna aðstöðu þar sem starfsemin fer fram, en dæmi eru um að starfsleyfi hafi verið gefin út fyrir niðurrif tiltekinna skipa. Stofnunin telur að slíkt eigi eingöngu við sé um að ræða einhvers konar neyðarsjónarmið sem eigi ekki við í þessu tilviki. Hringrás hefur bent á að reynt hafi verið að fá lánaða aðstöðu í skipakvíum/þurrkvíum hér á landi en það hafi ekki gengið eftir. Umhverfisstofnun bendir á að ekki sé fjallað um þann möguleika að setja skipið í slipp og gera við þynningar svo hægt sé að flytja það utan til niðurrifs á viðurkenndum stöðum.

Um er að ræða umfangsmikið skip sem til stendur að rífa í Helguvík. Framkvæmdaraðili hefur bent á að nær öll efni sem geta valdið mengun hafi verið fjarlægð úr skipinu og að ekki sé þess kostur að flytja skipið úr landi eða rífa það í skipakví. Umhverfisstofnun hefur lýst yfir áhyggjum af mengun sem kunni að berast frá skipinu og bent á að ekki sé unnt að gefa út starfsleyfi nema fyrir tiltekna aðstöðu. Skipulagsstofnun telur miðað við framlögð gögn í málinu að þættir sem falla undir eðli framkvæmdarinnar kalli ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

### Staðsetning framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar, svo sem verndarákvæðum, sbr. 2 tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000 að líta til álagspols náttúrunnar, einkum með tilliti til strandsvæða.

Fyrir liggur að fyrirhugað niðurrif togarans í Helguvík mun fara fram á skilgreindu iðnaðarsvæði skv. aðalskipulagi en jafnframt er fyrirhugað framkvæmdasvæði innan afmörkunar alþjóðlega mikilvægs fuglasvæðis (IBA) á Rosmhvalanesi en þar er langstærsta sílamáfsvarp landsins með rúmlega 40 þúsund pör. Til þess að koma í veg fyrir hugsanlega mengun við niðurrifið verður lagður jarðvegisdúkur með litlu gegndræpi yfir svæðið og síðan borinn sandur auk malar yfir dúkinn. Togarinn verður því næst dreginn upp á dúkinn og u.þ.b 1 – 1,5 m hár grjóttgarður hlaðinn fyrir aftan skipið. Gert hefur verið áhættumat og útbúin viðbragðsáætlun um varnir gegn mengun hafs og stranda vegna niðurrifs togarans.

Umhverfisstofnun telur að megin hættu við framkvæmdina sé í formi olíu- og efnamengunar í jarðvegi fjörunnar og annarrar efnamengunar við ströndina, með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á lífríki svæðisins, auk mengunar hafs. Niðurrif á skipinu, sem áætlað er að innihaldi 9 tonn af asbesti (og mögulega fleiri spilliefni) í fjöru þar sem ekki er til staðar sérstök aðstaða fyrir slíkt niðurrif, er að mati stofnunarinnar afar óviðeigandi aðferð til niðurrifs og endurvinnslu skipa og stuðlar ekki að því að koma í veg fyrir mengun af völdum skipa. Stofnunin telur að niðurrif togarans Orliks í Helguvíkurfjöru kunni að hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

Ljóst er að fyrirhugað niðurrif mun fara fram á iðnaðarsvæði en á svæðinu er þó ekki uppbyggð aðstaða til niðurrifs skipa. Framkvæmdaraðili hefur sýnt fram á að hann hyggst koma upp



bráðabirgðaaðstöðu við niðurrifið sem m.a. á að koma í veg fyrir að hugsanleg mengunarefni berist út í umhverfið en fyrir liggur að mengunarefni hafa nú þegar verið fjarlægð af framkvæmdaraðila að langmestu leyti. Umhverfisstofnun hefur látið í ljós efasemdir um niðurrif togarans í fjörunni í Helguvík og lýst yfir áhyggjum af hugsanlegri mengun fjöru og sjávar.

Skipulagsstofnun telur að það sé ekki ákjósanlegasta leiðin til niðurrifs togarans Orliks að sigla honum upp í fjöru í Helguvík þrátt fyrir þær ráðstafanir sem Hringrás hyggst við hafa en telur ljóst að dregið hafi verulega úr mengunarhættu við niðurrifið með þeim aðgerðum að fjarlægja sem mest af mengunarefnum. Horfa ber til þess að svo virðist sem aðrar lausnir séu vart fyrir hendi þ.e. sigling togarans erlendis eða niðurrif í skipakví hérlendis. Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir sem falla undir staðsetningu framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

### **Eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar**

Áhrif framkvæmdar ber að skoða í ljósi viðmiðana hér að ofan einkum með tilliti til: umfangs umhverfisáhrifa þ.e svæðis eða fjölda fólks sem ætla má að verði fyrir áhrifum, stærðar og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum, tímalengdar, tíðni og afturkræfni áhrifa, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Hugsanleg umhverfisáhrif af niðurrifi togarans Orliks í Helguvík er mengun sem kann að berast frá skipinu við niðurrifið í fjöru og sjó. Eins og fram hefur komið þá hefur framkvæmdaraðili gert ýmsar ráðstafanir til þess að draga megi úr líkum á því að mengun frá skipinu geti borist út í umhverfið. Skipulagsstofnun bendir jafnframt á að hér er um tímabundna starfsemi að ræða, þ.e. gert er ráð fyrir að það taki 2-3 mánuði að rífa skipið og ekki líkur á að mengunaráhrif, ef einhver verða, verði langvarandi eða hafi áhrif á stórt svæði eða fjölda fólks. Að mati Skipulagsstofnunar kalla því þættir sem falla undir eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

### **Ákvörðunarorð**

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif með tilliti til eðlis framkvæmdarinnar, staðsetningar hennar og eiginleika hugsanlegra áhrifa hennar, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 5. nóvember 2018.

Reykjavík, 4. október 2018

Jakob Gunnarsson