



## NIÐURRIF Á TOGARANUM ORLIK

Við Norðurgarð í Njarðvíkurhöfn

Greinargerð með umsókn um breytingu á undanþágu frá starfsleyfi  
September 2019

**10100**

S:\2010\10100\lorlik\Skipasmíðastöð Njarðvíkur leyfi\10100\_greinargerð\_orlik\_SKN\_190920.docx

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	20.09.2019	BS		BS

**Unnið af:**VSÓ Ráðgjöf  
Borgartúni 20, 105 Reykjavík[www.vso.is](http://www.vso.is)**Unnið fyrir:**Skipasmíðastöð Njarðvíkur  
Sjávargata 6-12  
260 Njarðvík

## Efnisyfirlit

<b>1</b>	<b>Inngangur</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Framkvæmdarlýsing</b>	<b>4</b>
2.1	Undirbúningur og niðurrif	4
2.2	Spilliefni sem eru til staðar	5
2.3	Hráefni og úrgangur sem falla til	6
2.4	Mengunarvarnir	6
2.5	Verktími	7
2.6	Frágangur	7
<b>3</b>	<b>Staðhættir</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Skipulag og landnotkun</b>	<b>8</b>
4.1	Aðalskipulag	8
4.2	Deiliskipulag	8
4.3	Verndarsvæði	8
4.4	Eignarhald	9
4.5	Leyfi sem starfsemin er háð	9
<b>5</b>	<b>Umhverfisáhrif</b>	<b>9</b>
5.1	Áhrif á jarðveg	9
5.2	Áhrif á sjó	9
5.3	Áhrif á öryggi	9
5.4	Áhrif á hávaða	10
<b>6</b>	<b>Samráð</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Niðurstaða</b>	<b>10</b>

## 1 Inngangur

Fyrirhugað er að rífa niður rússneska togaranum Orlik sem hefur staðið í Njarðvíkurhöfn frá haustinu 2014 og er í eigu Hringrásar. Skipið var í rekstri frá 1984 -2012, en hefur ekki verið í rekstri síðan þá. Til stóð að skipið yrði flutt til niðurrifs erlendis, en ekki varð af því. Sótt var um leyfi til að rífa skipið í Helgúvík en starfsleyfi fékkst ekki til þess.

Í byrjun júlí 2019 komu í ljós göt á skrokk Orliks og ljóst þótti að ekki mætti bíða lengur með að fjarlægja skipið úr höfninni til að forða því að það sökkvi. Engin varanleg aðstaða er fyrir hendi á landinu til niðurrifs skipa af þessari stærð og ekki er fyrir séð að henni verði komið upp. Samkvæmt mati úttektaraðila er skipið illa farið og óhæft til að draga það yfir hafið til starfsstöðva erlendis. Hér var því komin upp pattstaða. Vegna dráttar á málinu í áraráðir var skipið ekki lengur sjófært og því ógn við öryggi í og við höfnina. Vegna ástands skipsins var það mat þeirra sem að málinu koma að eina raunhæfa leiðin væri að rífa skipið í Skipasmíðastöð Njarðvíkur. Það var kynnt Umhverfisstofnun á fundi sem stofnunin átti með Hringrás, Skipasmíðastöð Njarðvíkur, Reykjaneshöfn og Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja.

Skipasmíðastöð Njarðvíkur fékk undanþágu umhverfis- og auðlindaráðuneytis frá starfsleyfi til að rífa skipið Orlik við skipasmíðastöðina, þann 19. júlí sl. Til stóð að grafa rennu í fjöru framan við skipasmíðastöðina gera malargarð um skipið þannig að hægt væri að rífa það þar. Þegar hefja átti undirbúning kom í ljós að þar er klöpp en samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum var talið að botninn væri mól og hægt væri að dýpka rennuna. Skipið er stórt og þungt og ristir of djúpt til að hægt sé að koma því að stöðinni. Ákveðið var að undirbúningur niðurrifs færi fram við Norðurgarð í Njarðvíkurhöfn, þar sem að skipið yrði létt. Ekki var talið öruggt að vinna í og við skipið þar sem það stóð áður við bryggju. Hætta var á að skipið sykki og mikil áhætta að hafa það lengur við bryggjuna.

Þann 31. ágúst var skipið fært að Norðurgarði en þá var stórstraumsfjara, sem var forsenda þess að hægt væri að færa skipið. Útbúin hefur verið renna við hlið Norðurgarðs og tímabundinn garður settur meðfram skipinu til að hægt sé að komast að því báðum megin frá.

Hafist var handa við léttu skipið. Byrjað var á að fjarlægja lausamuni og síðan átti að fjarlægja spilliefni og asbest. Því næst stóð til að fjarlægja allt stál ofan þilfars, brú, gálga og annan búnað. Til stóð að fleyta skipinu að tilbúnum garði við Skipasmíðastöð Njarðvíkur þegar búið væri að léttu það.

Fulltrúar Umhverfisstofnunar kom í eftirlit þann 3. september, skoðuðu starfssvæðið og skipið og áttu fund með fulltrúa heilbrigðiseftirlits Suðurnesja og hafnarstjóra Reykjaneshafnar. Einnig hefur stofnunin fundað með Hringrás í Reykjavík. Umhverfisstofnun telur að niðurrif skipsins sé hafið við Norðurgarð Njarðvíkurhafnar. Undanþága frá starfsleyfi gildir fyrir niðurrif við Skipasmíðastöð Njarðvíkur. Stofnunin ákvað að stöðva niðurrif á skipinu þar til tilskilinna leyfa hefur verið aflað.

Nú stendur Orlik við Norðurgarð Njarðvíkurhafnar, sjá Mynd 2.1. Staða málsins er þannig að unnið er að því að ljúka uppsetningu á mengunarvarnarbúnaði við Norðurgarð. Sett hefur verið flotgirðing aftan við skipið og dæla og olíugildra verða sett upp á næstu dögum. Unnið er að því að fjarlægja lausamuni og spilliefni úr skipinu. Frekari vinna við skipið mun bíða niðurstöðu í leyfismálum. Vinna við tímabundinn garð hjá Skipasmíðastöð Njarðvíkur er ekki hafinn.

Framkvæmdin er að mestu sambærileg þeirri sem lýst var í matsskyldufyrirspurn Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur frá júlí 2019 „Niðurrif á togaranum Orlik á athafnasvæði Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur – matsskyldufyrirspurn“. Munurinn felst í staðsetningu inn í höfninni og því að mengunarvarnarbúnaður verður settur upp tímabundið á

hafnarkantinum. Núverandi staðsetning hefur þann kost að vera inn í höfninni og minni öldugangur er þar en við Skipasmíðastöðina.

## 2 Framkvæmdarlýsing

Framkvæmdin sem um ræðir er tímabundin og felur í sér að rússneski togarinn Orlik verði rifinn þar sem hann nú stendur við Norðurgarð í Njarðvíkurhöfn (Mynd 2.1 og Mynd 2.2). Togarinn var smíðaður árið 1983 og er lengd hans 63,3 m og breidd 13,8 m. Þyngd hans er um 1400 tonn.

Eftirtaldir aðilar munu koma að niðurrifinu:

- Fyrirtæki, sem samþykkt er af Vinnueftirliti ríkisins, mun sjá um niðurrif á asbest.
- Starfsmenn Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur og verktakar munu fjarlægja viðhaldsefni og spilliefni sem kunna að vera eftir í skipinu.
- Starfsmenn Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur og verktakar munu sjá um niðurrifid.

### 2.1 Undirbúningur og niðurrif

Framkvæmdin mun fara fram við Norðurgarð í Njarðvíkurhöfn þar sem skipið nú stendur. Mengunarvarnir eru til staðar til að uppfylla kröfur sem gerðar eru til starfseminnar, s.s. olíuskilja, geymslur fyrir hættuleg efni og viðbúnaður vegna mengunaróphappa. Togarinn Orlik er yfir 500 tonnum og sækja þar um leyfi Umhverfisstofnunar til verksins.

Svæðið er innan hafnarsvæðis skv. Aðalskipulagi Reykjanesbæjar 2015 – 2030.

Framkvæmdasvæðið er u.þ.b. 2.400 – 2.800 m<sup>2</sup> að flatarmáli.

Líkt og lýst var í matsskyldufyrirspurn Skipasmíðastöðvarinnar var útbúinn kví fyrir skipið með því að grafa rennu inn á lóð hafnarinnar og leggja malargarð samhliða Norðurgarði. Efni í garðinn var fengið af staðnum eða úr námum fyrir ofan Helguvík, með leyfi Reykjaneshafnar. Skipið var fært í kvína á stórstraumsfjöru og sett flotgirðing aftan við skipið. Þannig er komin aðstaða til að vinna við skipið báðum megin frá og mengunarvarnarbúnaður er staðsettur á landi.

Áætla var að öll jarðvinna í tengslum við framkvæmdirnar, þ.e. undirlagið og malargarðurinn, verði í kringum 4.000 m<sup>3</sup>. Notað er efni frá staðnum og við Helguvík.

Spilliefni verða fjarlægð úr skipinu, geymd í spilliefna körum og síðan flutt til aðila sem hefur leyfi til að meðhöndla spilliefni.

Búið er að tæma alla olíutanka í skipinu, það er þó hætt á að einhver olía sé í lögnum og leifar innan á tönkum sem gæti lekið niður í kjöl skipsins. Til að bregðast við því verður dælum komið fyrir í botni skipsins og öllu kjölvatni dælt úr skipinu og í olíuskilju. Með þessu móti á að vera hægt að koma fyrir að olía smitist út fyrir skipið. Fari svo að olía smitist í sjó þrátt fyrir þessar varúðar ráðstafanir er sett flotgirðing um svæðið og þannig tryggt að olía fari ekki í höfnina.

Stórvirkar gröfur, búnar 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 veður komið fyrir og allur laus úrgangur flokkaður í þá jafnóðum og þeir síðan fjarlægðir eftir þörfum. Brotajárn verður einnig sett í gáma og ekið af svæðinu jafnóðum.

Atvinnusvæði er sunnan við lóðina. Nálæg íbúabyggð er vestan við lóðina. Um 250 metrar er í íbúahverfið en nokkur stök hús standa nær, eða í um 180 metra fjarlægð. Nálæg íbúabyggð er skermuð frá athafnasvæðinu með atvinnuhúsnæði (Mynd 3.1). Ekki



er að vænta meiri hávaða, ryks eða lyktar en frá daglegri starfsemi fyrirtækja á svæðinu, þ.m.t. skipasmíðastöðvarinnar.



Mynd 2.1 Staðsetning Orlik við Norðurgarð í Njarðvíkurhöfn. Örin bendir á flotgirðingu aftan við skipið.  
Mynd: [www.vb.is](http://www.vb.is)



Mynd 2.2 Staðsetningu rennu við Norðurgarð.

## 2.2 Spilliefni sem eru til staðar

Nú þegar er búið að að hreinsa olíur og olíumengað vatn úr skipinu. Alls var dælt um 38.250 lítrum af olíumenguðu vatni og 7.000 lítrum af úrgangsolíu. Búið er að fjarlægja Freon og ekkert gas er í kælikerfum skipsins. Búið var að undirbúa skipið til flutnings og

niðurrifs í útlöndum. Samhliða því var búið að gera skýrslu um hættuleg efni sem eru til staðar og búið að gefa út gastæmingarvottorð. Asbest er í einangrun og verður það hreinsað af starfsmönnum sem hafa sótt námskeið hjá Vinnueftirliti ríkisins og hafa til þess tilskilin réttindi. Í skipinu eru leifar af málningarefnum og viðhaldsefnum verða fjarlægð.

### 2.3 Hráefni og úrgangur sem falla til

Yfirlit yfir hráefni og úrgang, sem munu falla til við niðurrifið, má sjá í töflu 4.1 ásamt upplýsingum um endurvinnslu og/eða förgun.

Tafla 2.1 Yfirlit yfir hráefni og úrgang vegna framkvæmdar ásamt upplýsingum um meðhöndlun

Hráefni / úrgangur	Endurvinnsla / förgun
Brotajárn og brotamálmur	Verður flokkað á niðurrifsstaðnum og undirbúið til útflutnings.
Asbest	Verður fjarlægt og fargað í samræmi við kröfur í reglugerð nr. 705/2009 um asbestúrgang af verk tökum 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 aðila með starfleyfi fyrir móttöku spilliefna og fargað.

### 2.4 Mengunarvarnir

Búið er að fjarlægja olíur og hættuleg efni, önnur en asbest og leifar af málningarefnum og viðhaldsefnum, úr skipinu. Öll hættuleg efni, sem enn eru í skipinu, verða fjarlægð áður en niðurrif hefst. Aðeins er gert ráð fyrir mögulegu olíusmiti á vélarhlutum og í tönkum. Eina hættulega efnið, sem eftir á að fjarlægja úr skipinu er asbest sem verður fjarlægt samkvæmt leiðbeiningum Vinnueftirlits af aðila sem hefur tilskilin leyfi frá Vinnueftirliti, sem tryggir örugga meðhöndlun og meðferð við niðurrif og förgun. Svæðið er afgirt og óviðkomandi eiga ekki greiðan aðgang.

Lýsing á mengunarvörnum og verklagi má sjá í töflu 4.2

Tafla 2.2 Lýsing á mengunarvörnum í tengslum við niðurrif á togaranum Orlik.

Varnir	Lýsing
Varnir við mengun jarðvegs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vatn mun fljóta umhverfis skipið og olía sem læki út flyti ofaná. Dælt verður ofan af og þannig mun olíumengun vera fjarlægð jafnóðum.</li> <li>Spilliefnakör verða á staðnum fyrir olíumengaðan jarðveg og annað olíumengað efni ef þarf.</li> </ul>
Varnir við mengun sjós	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vatni, sem er dælt upp úr skipinu og af yfirborði umhverfis skipið, fer í gegnum olíugildru áður en því er hleypt í frárenniskerfi bæjarins. Skrokkurinn verður ekki klipptur niður fyrir sjávarmál og þannig virkar skipið sjálf sem „lekabytta“.</li> <li>Úrgangsefni verða sett jafnóðum í gáma sem verður komið fyrir á svæðinu. Einnig munu flotgirðing fyrir aftan skipið varna því að rusl fari út í sjó.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Til staðar er „mengunarpulsa“ (olíugildra) sem sett er aftan skipið til að stöðva útbreiðslu olíuleka ef svo ólíklega vill til að olía fari í sjóinn.</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 fjarlæggt. 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>
Varnir gegn hávaða	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unnið verður eftir viðurkenndum aðferðum við niðurrif og miðað við að starfsemin uppfylli kröfur reglugerða um hávaða.</li> </ul>

Gert hefur verið áhættumat og útbúin viðbragðsáætlun um varnir gegn mengun hafs og stranda vegna niðurrifs Orliks.

## 2.5 Verktími

Gert er ráð fyrir að niðurrifið taki um 2 – 3 mánuði. Framkvæmdir munu hefjast um leið og tilskilin leyfi hafa verið gefin út.

## 2.6 Frágangur

Eftir að framkvæmdum lýkur verður allt rusl og allur búnaður fjarlægður af framkvæmdarsvæðinu. Gengið verður frá malargarði og öðru raski á svæðinu í samráði við Reykjaneshöfn.

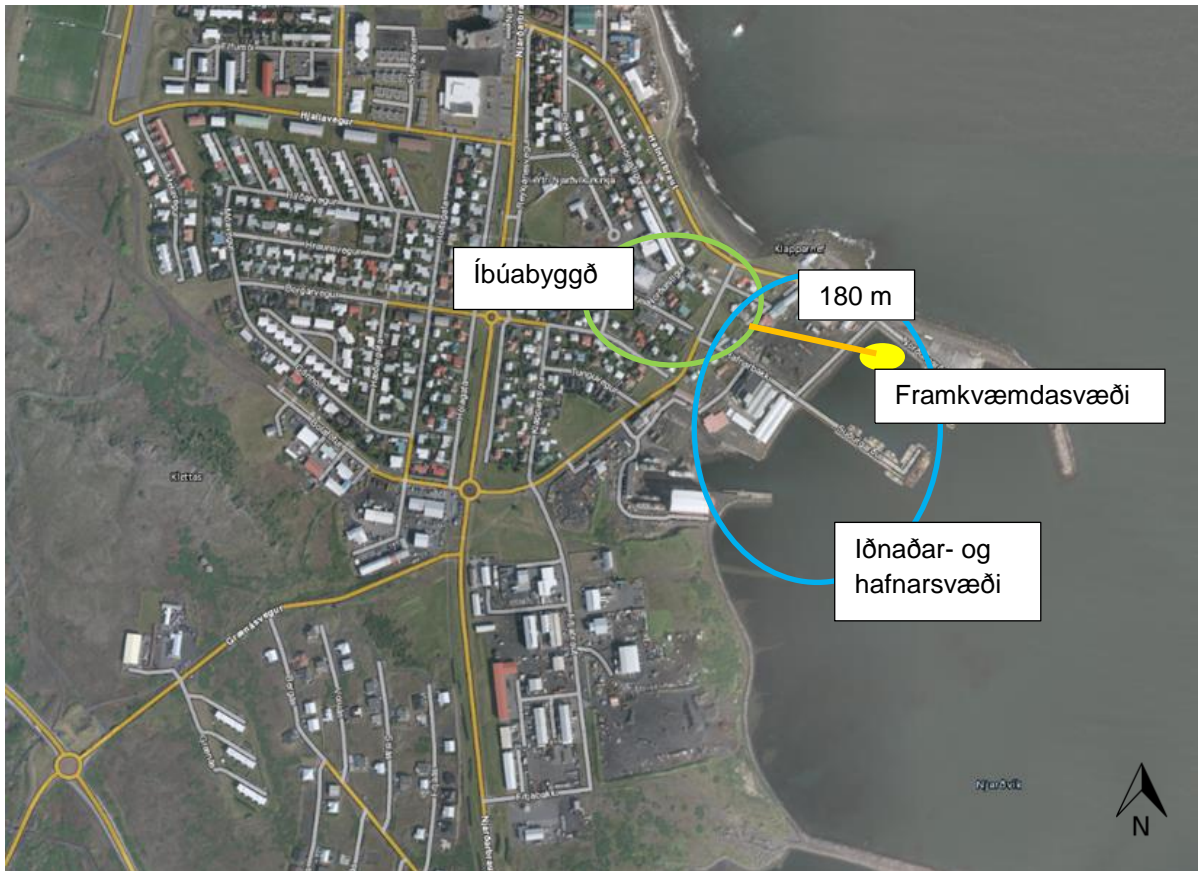
## 3 Staðhættir

Framkvæmdin mun fara fram við Norðurgarð í Njarðvíkurhöfn (Mynd 2.1). Svæðið er innan hafnarsvæðis skv. Aðalskipulagi Reykjaneshafnar 2015 – 2030 og lóðin er í eigu Reykjaneshafnar. Framkvæmdasvæðið er u.þ.b. 2.400 – 2.800 m<sup>2</sup> að flatarmáli.

Lóðin einkennist fyrst og fremst af iðnaðarstarfseminni og hafnarstarfsemi og er innan þéttbýlismarkna Reykjaneshafnar. Svæðið er þegar raskað vegna hafnargerðar og hafnarstarfsemi. Lóðin hefur verið nýtt af höfninni til ýmiskonar starfsemi, m.a. hafa olíuúrgangstankar verið staðsettir á lóðinni. Atvinnusvæði er sunnan við lóðina. Nálæg íbúabyggð er vestan við lóðina. Um 250 metrar er í íbúahverfið en nokkur stök hús standa nær, eða í um 180 metra fjarlægð (Mynd 3.1).

Svæðið er ekki á náttúruminjasrá og nýtur ekki sérstakar verndar.





Mynd 3.1 Fyrirhugað framkvæmdasvæði er á lóð hafnarinnar við Norðurgarð, íbúabyggð vestan við hana og atvinnusvæði sunnan við hana. Mynd: www.ja.is

## 4 Skipulag og landnotkun

### 4.1 Aðalskipulag

Framkvæmdin er innan hafnarsvæðis H4 Njarðvíkurhöfn eins og það er skilgreint í Aðalskipulagi Reykjanesbæjar 2015 – 2030. Höfnin er fiskibátahöfn og flutningahöfn. Starfsemi á svæðinu er þjónusta fyrir skip og fiskvinnslur ásamt ísverksmiðju, skipasmíð og viðgerðum. Samkvæmt aðalskipulagi er landrymi fyrir frekari uppbyggingu.

Einu kvaðirnar eru að taka þarf tillit til framtíðar byggðar á vestasta hluta hafnarinnar, sem verður blönduð byggð íbúða, verslana og þjónustu. Uppbygging á svæðinu er ekki hafin.

Framkvæmdin er í samræmi við skilmála aðalskipulagsins um starfsemi á svæðinu og er tímabundin.

### 4.2 Deiliskipulag

Ekki er til deiliskipulag fyrir svæðið.

### 4.3 Verndarsvæði

Framkvæmdasvæðið er ekki á verndarsvæði.

#### 4.4 Eignarhald

Framkvæmdasvæðið er á athafnasvæði Reykjaneshafnar. Sjóvarnargarðurinn er í eigu Reykjaneshafnar og sótt var um heimild til að rjúfa garðinn tímabundið. Farið var með skipið um höfnina sem er í eigu Reykjaneshafnar og er verkefnið unnið í samráði við stjórn Reykjaneshafnar.

#### 4.5 Leyfi sem starfsemin er háð

Niðurrif á togaranum Orlik er háð útgáfu eftirfarandi leyfa:

- Starfsleyfi Umhverfisstofnunar skv. 64.gr.a. í lögum nr. 55/2003 um meðhöndlun úrgangs.

### 5 Umhverfisáhrif

Helstu áhættuþættir framkvæmdarinnar eru olíuleki og leki á öðrum hættulegum efnum, fok á föstu efni (s.s. timbri, plasti, pappa og frauðplasti) og öryggi starfsmanna við að fjarlægja asbest sem og hávaðamengun.

#### 5.1 Áhrif á jarðveg

Helsti áhrifaþáttur framkvæmdarinnar á jarðveg er hætta á mengun ef leki eða smit, sem inniheldur olíu eða önnur hættuleg efni, kemst í snertingu við jarðveg. Líkt og lýst hefur verið hér að ofan verður framkvæmdarsvæðinu umflotið vatni þannig að ef mengun á sér stað er henni dælt ofan af vatninu og sent í gegnum olíuskilju. Skrokkurinn verður ekki klipptur niður fyrir sjávarmál, þannig virkar skipið sjálft sem "lekabytta" á meðan á niðurrifinu stendur. Öllum sjó (og regnvatni) er síðan dælt í gegnum olíugildru.

Gert hefur verið áhættumat og útbúin viðbragðsáætlun.

Áhrif vegna framkvæmdarinnar eru staðbundin, afturkræf og ekki líkleg til að breyta einkennum umhverfisþáttar. Framkvæmdin er líkleg til að hafa óveruleg áhrif á jarðveg.

#### 5.2 Áhrif á sjó

Helsti áhrifaþáttur framkvæmdarinnar er hætta á mengun í sjó ef olía, önnur hættuleg efni, eða rusl berast út í sjó. Olía og olíumengað vatn hefur verið fjarlægt úr skipinu en til öryggis verður sett flotgirðing aftan við skipið sem hindrar það að olía og föst efni fljóti út í sjóinn. Auk þess verður dælt ofanaf vatni sem flýtur umhverfis og sett í gegnum olíuskilju. Til staðar verður „mengunarpulsa“ (olíugildra) sem hægt verður að setja fyrir aftan skipið til að stöðva útbreiðslu olíuleka ef svo ólíklega vill til að olía fari í sjóinn. Skrokkurinn verður ekki klipptur niður fyrir sjávarmál, þannig virkar skipið sjálft sem "lekabytta" á meðan á niðurrifinu stendur. Öllu vatni, sem verður dælt upp úr skipinu, fer í gegnum olíugildru áður en því er dælt í frárennsliskerfi bæjarins. Skipið stendur inn í höfninni og öldugangur er lítill sem auðveldar vinnu við mengunarvarnir.

Gámum fyrir úrgangsefni verður komið fyrir á framkvæmdasvæðinu og efnið sett jafnóðum í þá til að fyrirbyggja fok.

Ólíklegt er talið að mengun verði í sjó sem muni breyta einkennum umhverfisþáttar. Framkvæmdin er líkleg til að hafa óveruleg áhrif á sjó.

#### 5.3 Áhrif á öryggi

Helsti áhrifaþáttur framkvæmdar á öryggi er þegar asbest er fjarlægt. Asbest er samheiti yfir steintegundir sem mynda þráðkennda kristalla sem brotna auðveldlega og mynda ryk sem geta safnast upp í lungum og er hættulegt í miklu magni. Áður en niðurrif hefst verður asbest fjarlægt 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.

Förgun á asbest er í samræmi við viðmið í lögum og reglugerðum og er ekki talin ógna öryggi starfsmanna eða annarra. Framkvæmd er talin hafa óveruleg áhrif á öryggi.

## 5.4 Áhrif á hávaða

Helsti áhrifaþáttur framkvæmdar á hávaða er þegar niðurrifið sjálft er framkvæmt. Notuð verða stórtæk vinnutæki við að fjarlægja hluti úr skipinu og búta niður skrokkinn. Atvinnusvæði er sunnan við lóðina. Nálæg íbúabyggð er vestan við lóðina. Um 250 metrar er í íbúahverfið en nokkur stök hús standa nær, eða um í 180 metra fjarlægð. Nálæg íbúabyggð er skermuð frá athafnasvæðinu með atvinnuhúsnæði (Mynd 3.1). Ekki er að vænta meiri hávaða, ryks eða lyktar en frá daglegri starfsemi nálægra fyrirtækja, þ.m.t. Skipasmíðastöð Njarðvíkur sem stundar sambærilega starfsemi og því er reiknað með að hávaði verði ekki meiri en almennt gerist á svæðinu. Einnig er hægt að stýra framkvæmdum þannig að verk sem framkalla hávaða verði unnin á þeim tíma dags sem minnst ónæði verður af þeim. Í reglugerð nr. 742/2008 um hávaða eru viðmiðunarmörk fyrir iðnaðarsvæði.

Hávaði verður í samræmi við viðmið í lögum og reglugerðum sem gilda um iðnaðarsvæði og áhrifin verða staðbundin og tímabundin. Framkvæmd er talin hafa óveruleg áhrif á hávaða.

## 6 Samráð

Við undirbúning verksins hafði Hringrás sótt um leyfi til að rífa skipið í Helguvík. Send var tilkynning til Skipulagsstofnunar sem ákvarðaði dags. 4. október 2018 að sú framkvæmd væri ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Sótt var um starfsleyfi til Umhverfisstofnunar sem hafnaði umsókninni, dags. 23. nóvember 2018 á þeirri forsendu að ekki væri lagaleg heimild til að veita starfsleyfi fyrir niðurrifi á skipi af þessari stærð í tímabundinni aðstöðu í fjöru.

Þá var sótt um leyfi til að rífa skipið við athafnasvæði Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur og fékkst undanþága frá starfsleyfi frá umhverfis- og auðlindaráðuneyti til þess. Skipulagsstofnun áleit þá framkvæmd ekki háða mati á umhverfisáhrifum, sbr. ákvörðun dags. 19. júlí 2019. Þá voru komin göt á skrokkinn og talin hætta á að skipið sykki. Líkt og rakið er í inngangi varnaði klöpp í höfninni því að mögulegt væri að flytja skipið að Skipasmíðastöðinni og var skipið flutt að Norðurgarði til að létta það. Umhverfisstofnun áleit að um niðurrif væri að ræða og stöðvaði framkvæmdir.

Framkvæmdin sem nú er fyrirhuguð er sambærileg við áform um niðurrif við Skipasmíðastöðina, nema að nú er staðsetningin inn í höfninni og mengunarvarnarbúnaður verður settur upp sértaklega á hafnarkantinum. Til bóta er að vera inni í höfninni því þar er minni öldugangur.

Í aðdraganda umsóknar um breytingu á undanþágu var leitað ráðgjafar hjá Umhverfisstofnun og Umhverfis- og auðlindaráðuneyti. Samstarf hefur verið við Reykjaneshöfn, Reykjanesbæ og Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja. Sótt hefur um leyfi Vinnueftirlits ríkisins varðandi niðurrif á asbesti.

## 7 Niðurstaða

Niðurrif á rússneska togaranum Orlik á hafnarsvæðinu við Norðurgarð í Njarðvíkurhöfn er í heild líkleg til að hafa óveruleg áhrif á jarðveg, sjó, öryggi og hávaða. Helstu áhrifaþætti

---

framkvæmdar er áhætta á mengun í jarðvegi, eða sjó, ef olía eða önnur hættuleg efni komast í snertingu við þá. Einnig getur framkvæmdin haft áhrif á öryggi starfsmanna sem koma að niðurrifinu vegna asbest. Auk þess getur hávaði haft áhrif á nálæga íbúabyggð. Með þeim mengunarvörnum og verklagi, sem lýst er hér á undan, eru líkur á mengun, líkamlegu tjóni eða óþægindum taldar óverulegar.