

Nýtt deiliskipulag fyrir Reykjanesbraut – umsögn vegna athugasemda.

Bæjarstjórn Hafnarfjarðar samþykkti á fundi sínum þann 8. desember 2021 að auglýsa nýtt deiliskipulag fyrir Reykjanesbraut í samræmi við 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

Deiliskipulagið gerir ráð fyrir tvöföldun Reykjanesbrautar með tengibraut sem mun þjónusta iðnaðarsvæðið í Kapelluhrauni og Hellnahrauni og afmarkast frá afleggjara til Krýsuvíkur að sveitarfélagsmörkum Hafnarfjarðar og Voga alls 5.6 km. Deiliskipulagið var auglýst tímabilið 13.12.2021-24.1.2022. Athugasemdir bárust.

1. Athugasemd dags 24. janúar 2022 frá Sjónveri.

Efni: Athugasemdir við deiliskipulagstillögu um tvöföldun Reykjanesbrautar.

Fasteignin: Straumur, landnr. 123175

Með bréfi þessu eru gerðar athugasemdir við deiliskipulagstillögu Hafnarfjarðarbæjar sem samþykkt var 8. desember sl. um tvöföldun Reykjanesbrautar er snúa að breyttri aðkomu að Straumi. Samkvæmt tillögunni er lagt til að áfram verði T-gatnamót að Straumi og að eingöngu verður hægt að beygja til hægri af og inná Reykjanesbraut og þeim sem aka frá frá Straumi verður gert að aka í vesturátt að fyrirhuguðum mismögum gatnamótum við Rauðamel og snúa þar við til að aka aftur í átt að Reykjavík. Er þessi tillaga sett fram til þess að auka umferðaröryggi á Reykjanesbraut og tekur undirritaður undir það af heilum og að slíkt sé nauðsynlegt. Hins vegar telur undirritaður algjörlega óásættanlegt að ekki sé hægt að standa betur að því að tryggja greiða leið að Straumi og telur að þessi tillaga sé tæplega til þess fallin að tryggja aukið öryggi farþega Reykjanesbrautar. Fram kemur að í deiliskipulagstillögu að tilgangur mismögum gatnamóta við Rauðamel séu framtíðar tenging við Straum og vegna framtíðaruppbyggingar við Óttarsstaða- og Lónakotsland. Hinsvegar kemur ekki fram hvernig sú tenging á að vera og útfærsla á henni með tilliti til röskunar á landi og því lífríki sem í kringum Straum er. Þar af leiðandi liggur það algjörlega í lausu lofti hvernig þetta verður tryggt og hvenær. Fyrir liggur að stefnt er á uppbyggingu í Straumi og má ætla að þegar þeirri uppbyggingu sé lokið að um 300-600 bílar aki að og frá Straumi á degi hverjum og því mikilvægt að aðgangur og öryggi akandi vegfarenda sé tryggt til framtíðar með það í huga, sem hægt er að draga í efa að gert sé með að- og fráreinar inn á Reykjanesbrautar eins og fram kemur í tillögunni geri það.



Vill undirritaður leggja til að skoðað verði að sú hjóla og gönguleið sem á að leggja frá Áhelli verði samhliða gerð akfær í báðar áttir. Með því væru T-gatnamótin að Straumi ekki lengur nauðsynleg og aukið umferðaröryggi falið í því að ekki þufri að aka beint útaf og inná Reykjanesbrautina á stuttum að- og fráreinum. Einnig myndi það gera að verkum að minni röskun yrði í kringum Straumstjarnirnar og náttúruleið þar í kring þar sem ekki þyrfti að taka land undir að- og fráreinum. Með þessari breytingu myndi akstur að Straumi fara í gegnum mislægu gatnamótin við Straumsvík bæði í átt að Straumi og þegar ekið er frá Straumi.

Undirritaður fagnar því að mikið er lagt uppúr því að tryggja göngu- og hjólaleiðir á þessu svæði enda fallegt útivistarsvæði.

Virðingarfyllst, f.h. Sjónvers

Svar við athugasemd.

Við útfærslu á deiliskipulagstillögunni var lögð mikil áhersla á umferðaröryggi enda er Reykjanesbrautin mjög fjölfarin leið. Til að auka umferðaröryggi er gert ráð fyrir að breikkun á núverandi vegstæði rúmi alls fjórar akstursgreinar, tvær í hvora átt ásamt tilheyrandi umferðarmannvirkjum, öryggissvæðum og tæknibúnaði sem fylgir slíkum mannvirkjum.

Umferð um brautina hefur aukist talsvert undanfarin ár og flest alvarleg slys og banaslys gerðust vegna framanákeyrslu. Það er því lykilatriði að þessi framkvæmd fækki slysum.

Eitt af markmiðum endurskoðunar aðalskipulags Hafnarfjarðar, sem nú stendur yfir, er að auka framboð á landsvæði til atvinnuuppbyggingar. Gengið hefur verulega á núverandi atvinnusvæði og er stefna sveitarfélagsins að taka til skipulags landsvæði norðan og sunnan við Reykjanesbraut vestan við Straum. Í því samhengi er brýnt að gera ráð fyrir mislægum gatnamótum norðan Rauðamels sem geta þjónað þeirri umferð sem slík svæði kalla á og að sama skapi að tengjast framtíðar hafnarsvæði og Straumi. Þess ber þó að geta að um er að ræða deiliskipulag en hönnun gatnamótana liggur ekki fyrir á þessu stigi.

Að Straumi verða því áfram T-gatnamót til að tryggja aðkomu að Straumi og áframhaldandi aksturs til vesturs.

Hafa ber í huga að tenging við Straum er til bráðbirgða á meðan að útfærslur við Rauðamelsgatnamótin hafa ekki en verið hönnuð. Á þessum tímapunkti er því ekki er hægt að taka út T-gatnamót við Straum. Það þarf að tryggja tengingu frá Straumi í átt að Reykjanesbæ til vesturs en umrædd gatnamót hafa verið færð örlítið til vesturs til að tryggja að lengd afreinar uppfylli öryggisstaðla.

Göngu- og hjólatenging sem sýnd er á uppdrætti er í samræmi við gildandi aðalskipulag Hafnarfjarðar og ekki er gert ráð fyrir akandi umferð um þessa tengingu.

Við gerð frummatsskýrslu, sem fylgdi við gerð aðalskipulagsbreytingarinnar, sem þetta deiliskipulag kallaði á, var lagt mat á umhverfisþátt framkvæmdanna. Vegna sérstöðu

Straumstjarna var reynt að útfæra tengingu að Straumi þannig að tjörnum yrði raskað sem minnst. Þar voru 2 kostir metnir og lagðir fram og kom í ljós að sá kostur sem síðar var kynntur í framlagðri deiliskipulagstillögu var tenging sem var kölluð 1b, tengingin fór að litlu leyti úti tjarnirnar og var talin jákvæð og var þar reynt að bregðast við hugsanlegu raski og lágmarka umhverfisáhrif eins og kostur er.

Það kemur hins vegar á óvart hversu marga bíla Sjónver, áætla að hægt sé að koma að Straumi daglega þar sem lóðin er einungis 3000 fm. Það er nánast óhugsandi að hægt sé að koma fyrir öllum þessum bílum miðað við stærð lóðarinnar.

Lögð verður áhersla á að vanda skuli allan frágang svæða, sem raska þarf við framkvæmdina. Lámarka verður allt rask á gróðri, jarðvegi og hrauni, allt svæðið verður aðlagð og mótað að landslagi og uppgræðsla miðast að því að endurheimta staðargróður með að safna saman mosa og gróðursvörð úr vegstæði og nota í frágang.

Áhrif deiliskipulagsins eru talin vera jákvæð á umferðaröryggi og jákvæð í tengslum við útivist þar sem nýjar hjóla- og gönguleiðir tengja saman svæðin.



2. Athugasemd dags 21. janúar 2022 frá Rio Tinto á Íslandi hf. ISAL Straumsvík.

RioTinto

Rio Tinto á Íslandi hf.
ISAL -Straumsvík
Pósthólf 244 222 Hafnarfjörður

Hafnarfjarðarbær
Ráðhús Hafnarfjarðar
Strandgötu 6
220 Hafnarfjörður
B.t. skipulagsfulltrúa Hafnarfjarðar

Hafnarfirði, 21. janúar 2022

Efni: Athugasemdir ISAL vegna deiliskipulagstillögu í Straumsvík vegna breikkunar Reykjanesbrautar

Hafnarfjarðarbær auglýsti þann 13.12.2021 deiliskipulagstillögu í kringum Straumsvík vegna breikkunar Reykjanesbrautar.

Í umsögninni er farið ítarlega yfir hvers vegna fyrirtækið telur mikilvægt að tillagan, eins og hún er lögð fram, nái ekki fram að ganga og gerðar verði breytingar þannig að bæði megi treysta hagsmuni ISAL en líka treysta greiða umferð og umferðaröryggi og að markmið um breikkun Reykjanesbrautar náist.

Þær breytingar sem fyrirtækið leggur til teljast ekki verulegar og því ætti ekki að þurfa auglýsa tillöguna á nýjan leik taki bæjaryfirvöld tillit til óska fyrirtækisins. Þrátt fyrir að ekki er um að ræða verulega breytingar, eru þessar breytingar afar mikilvægar fyrir ISAL. Miklar vonir eru bundnar við að fallist verði á þær en slíkt væri í anda þeirrar yfirlýsingar sem bæjarstjórn Hafnarfjarðar gaf út þann 30.1.2020. Í yfirlýsingunni sagði m.a. að „*bærinn muni vinna í nánú samstarfi við fyrirtækið enda mun brautin liggja á lóð fyrirtækisins. Við breytingar á skipulaginu þarf líka treysta athafnasvæði ISAL en starfsemi fyrirtækisins er mikilvæg fyrir Hafnarfjörð*“.

Óskir ISAL

Í minnisblaði sem Mannvit vann fyrir Vegagerðina og var lagt fram 3.12.2021 eru bornir saman þrír valkostir, nefndir B-91, B-92 og B-93. VSÓ ráðgjöf hefur að beiðni Rio Tinto á Íslandi gert athugun sem sett er fram í minnisblaði dags. 19.1.2022 á þeim þrem valkostum sem settir eru fram í minnisblaði Mannvits.

Í minnisblaði VSÓ kemur m.a. fram að svo virðist sem horft hafi verið framhá ákveðnum neikvæðum öryggislegum atriðum í tillögu B-91, sem Vegagerðin og Hafnarfjarðarbær leggja til.

Í minnisblaði kemur m.a. fram að afreinin af Reykjanesbraut sem tengist hringtorginu að austanverðu hefur talsvert aflíðandi beygjuradíus (190 m) sem gerir það að verkum að hægt er að aka að hringtorginu á töluverðum hraða. Samkvæmt veghönnunarreglum samsvarar slíkur beygjuradíus um 75 km/klst hönnunarhraða. Sá sem kemur akandi þá leiðina hefur mjög takmarkaða möguleika á að sjá hvort einhver sé að koma inn í hringtorgið úr suðri (undir Reykjanesbrautina) því sá vegur liggur lægra og er því að mestu í hvarfi. Því eru verulegar líkur á því að bílar komi eftir fráreinininni á töluverðri ferð inn í hringtorgið og aki í veg fyrir bíla (eða hreinlega inn í hliðina á þeim) sem koma úr suðri eða neyðist til að snöggghemla með tilheyrandi hættu á aftanákeyrslum.



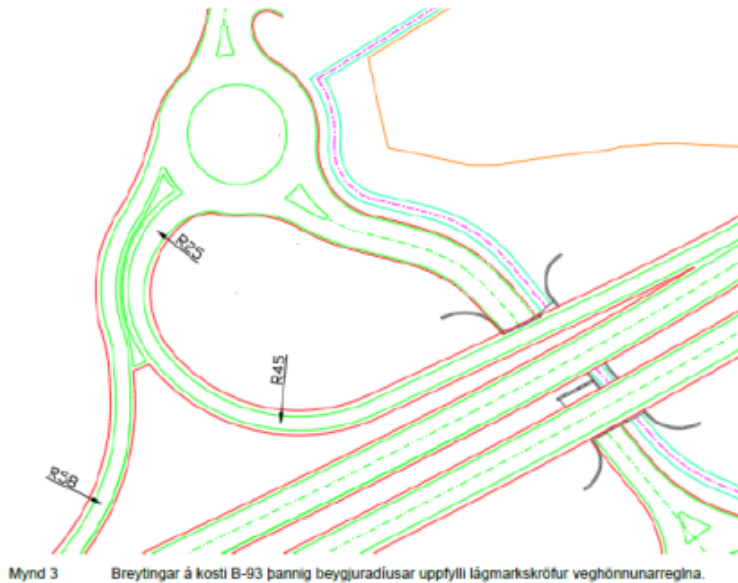
Í ljósi þessa telur VSÓ að ómögulegt sé að fullyrða að umferðaröryggi sé betra í útfærslu B-91 en í tillögu B-92 eða B-93.

Tillaga B-92, sem eru T-gatnamót og raunar eins og aðkoman er núna hefur, að mati VSÓ ótvíræða kosti. Þannig segir í minnisblaði VSÓ: Sé vandað til verka, bæði varðandi hönnun og merkingar þá á þessi útfærsla að skila vel *ásættanlegu* umferðaröryggi. Þetta er jafnframt sá kostur sem er *óðyrastur í framkvæmd og veldur minnstu raski*. Jafnframt telur VSÓ mögulegt, með einföldum hætti að laga þá þætti sem tilgreindur eru sem lakari í samanburði Mannvits á valkostunum.

Mynd-2 hér að neðan sýnir tillögu B-93 eins og lagt var mat á hana í minnisblaði Mannvits. Sú tillaga uppfyllir ekki kröfur um beygjuradíus en mynd-3 sýnir sömu tillögu með breytingu á beygjunni þannig að hún uppfylli vel þær kröfur sem eru gerðar. Jafnframt sést að nægt rými er til þeirrar útfærslu ~~er~~ sannarlega fyrir hendi en eitt af þeim vandamálum sem eru á svæðinu í heild sinni er hversu lítið pláss er á svæðinu.



Mynd 2 Kostur B-93. Sjá má að beygjuradíusar eru talsvert undir lágmarkskröfum Vegagerðarinnar.



Mynd 3 Breytingar á kosti B-93 þannig beygjuradiusar uppfylli lágmarkskröfur veghönnunarreglna.

Væri farið í tillögu B-92, sem eru T-gatnamót líkt og eru nú þegar ættu sömu rök við um breytingar á beygju líkt og sýnd eru á mynd-3 hér að ofan. Raunar kemur fram í minnisblaði VSÓ að líklega væri útfærsla með T-gatnamót kæmi betur en þriggja arma hringtorg þar sem þau taka minna pláss en hringtorg og hægt að hanna þau í meiri halla.

Röksemdir ISAL

Eins og fram kemur í minnisblaði VSÓ eru færð gild rök fyrir því að vel megi vinna með bæði útfærslur B-92 og B-93, þannig að hagsmunir fyrirtækisins séu treystir og ekki þurfi að koma til skerðing á núverandi verksmiðjulóð með tilheyrandi tjóni fyrir fyrirtækið. Að mati sérfræðinga hjá VSÓ ráðgjöf, má útfæra báðar tillögurnar þannig að umferðaröryggi sé tryggt, en jafnframt eru færð rök fyrir því að þessar útfærslur séu báðar einfaldari framkvæmd. Það er því, að okkar mati, ljóst að báðir þessir valkostir eru til þess fallnir að ná því endamarkmiði sem að er stefnt.

Hér að neðan er farið ítarlega yfir hvers vegna það er mikilvægt fyrir ISAL að aðreina að ISAL fari ekki yfir núverandi verksmiðjulóð.

Aukin framleiðni og framleiðsla

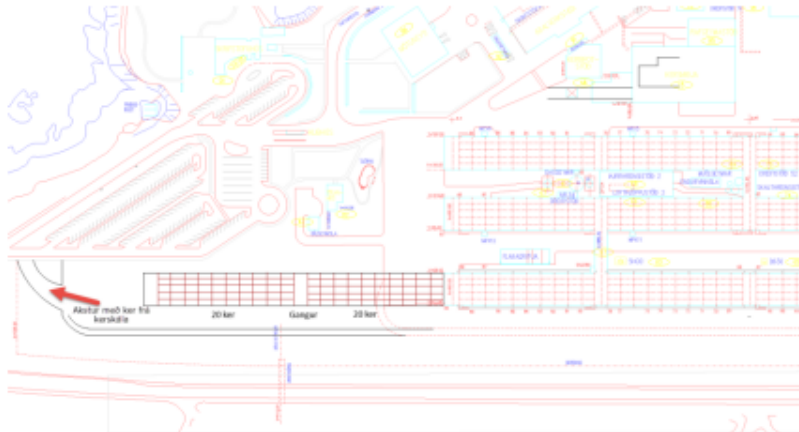
ISAL hefur framleitt ál í Straumsvík frá árinu 1969. Alveg frá upphafi hefur reglulega verið farið í veigamiklar uppfærslur á starfseminni sem miðað hafa að því að auka afkastagetu og framleiðni fyrirtækisins en það er nauðsynlegt til að tryggja samkeppnis- og rekstrarhæfi fyrirtækisins í því harða alþjóðlega



samkeppnisumhverfi sem það býr við. Árið 1997 var skáli 3 byggður og árið 2007 stóð til að stækka álverið og byggja nýja skála á lóð sem nú stendur til að breikka Reykjanesbraut á. Gengu þau stækkunaráform ekki eftir en á árunum 2012-2014 var farið í byggingu nýs steypuskála, breytingar í aðveitustöð og straumhækkunar. Slíkir áfangar eru nauðsynlegir fyrir fyrirtækið til að viðhalda og treysta samkeppnishæfni.

Árið 2021 var undirritaður bættur raforkusamningur við Landvirkjun sem gildir til ársins 2036 og í október 2021 gaf Umhverfisstofnun út nýtt starfsleyfi fyrir ISAL sem gildir til ársins 2037. Því eru allar forsendur fyrir hendi til þess að mögulegt sé að halda áfram nauðsynlega þróun fyrirtækisins og leita leiða til að auka framleiðni og verðmætasköpun. Þetta þarf þó að gera á núverandi verksmiðjulóð. Að þessu sögðu er afar mikilvægt fyrir framtíð fyrirtækisins að ekki sé komið í veg fyrir framtíðarmöguleika þess með vegagerðum eða skipulagsbreytingum, sem mögulegt væri að framkvæma á annan hátt og með öðrum valkostum, sem þó eru til þess fallnir að ná sama endamarkmiði. Fyrirtækið leggur því áherslu á að komið verði til móts við óskir þess og þannig gætt verði meðalhófs við val á valkosti.

Í þessu samhengi skal það nefnt að á umræddu svæði er möguleiki á að stækka skála 3 um sem nemur 40 kerum en við byggingu skálans á árunum 1996-1997 var hann hannaður þannig að hægt væri að koma þeim fyrir. Framleiðslugeta slíkrar stækkunar gæti verið allt að 20.000 tonn á ári og myndi styðja vel við ofangreindar fjárfestingar í steypuskála sem fóru fram á árunum 2012-2014. Um væri að ræða margra milljarða fjárfestingu og útflutningsverðmæti framleiðsluaukningarinnar gæti verið meira en 8 milljarðar króna á hverju ári auk talsverðar fjölgunar starfa.



Á þessari mynd hér að ofan má sjá hvernig lega lengingar skála 3 yrði. Rétt er að benda á að við endann á skálanum þarf svæði sem er um 50m langt til að geta tekið út ker og þjónað skálanum. Ennfremur væri nauðsynlegt að hafa



HAFNARFJÖRÐUR

RioTinto

Rio Tinto á Íslandi hf.
ISAL -Straumsvík
Pósthólf 244 222 Hafnarfjörður

athafnasvæði fyrir sunnan og norðan skálann þar sem stækkun skála myndi kalla á uppfærslu á ýmsum búnaði sem tekur pláss.

Á þessari mynd hér að neðan er búið að teikna skálann auk nauðsynlegs athafnasvæðis inn á deiliskipulagstillöguna:



Ljóst er að náí deiliskipulagstillagan fram að ganga er þessum valmöguleika fyrirtækisins fórnað. Rétt er að áréttta að ekki eru komin fram áform um slíka stækkun en fyrirtækið telur mikilvægt að halda í þennan möguleika til þess að hægt yrði að byggja enn frekar undir samkeppnishæfni fyrirtækisins til framtíðar.

Carbfix

Þann 26.10.2021 var undirrituð viljayfirlýsing milli Rio Tinto og Carbfix um að fanga kolefni frá ISAL og binda það varanlega í steindir í berg á landi ISAL. Lesa má nánar um hvað felst í samstarfi Rio Tinto og Carbfix á vefsíðu fyrirtækisins. Þann 24. nóvember sendi ISAL og Rio Tinto sameiginlega erindi á Hafnarfjarðarbæ þar sem óskað var eftir að samstarfi um skipulagsvinnu milli bæjarins, ISAL og Carbfix. Í bréfinu óska fyrirtækin í sameiningu eftir því að Hafnarfjarðarbær taki skipulag á svæðinu til heildarendurskoðunar með þessa framtíðarstarfsemi í huga. Þá óska fyrirtækin jafnframt eftir því að Hafnarfjarðarbær taki engar skipulagsáskvarðanir sem ganga í berhögð við möguleika á umræddri starfsemi og lýsa vilja sínum til samráðs og samvinnu um lausnir. Fyrirtækin vilja vekja athygli á því að um er að ræða einhverja skilvirkustu leið sem unnt er að fara til að draga úr losun og styðja við markmið Íslands um kolefnishlutleysi árið 2040. Tók Skipulags- og byggingarráð Hafnarfjarðar jákvætt í erindið á fundi sínum þann 30.11.2021.

Þann 17.1.2022 sendi ISAL til skipulagsyfirvalda í Hafnarfirði ósk um framkvæmdaleyfi fyrir tilraunarboranir á landi ISAL. Neðangreind mynd sýnir hvar holurnar eru áætlaðar. Holur A og B eru nálægt núverandi verksmiðjulóð þar sem deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir að tekið verði af lóðinni. Þar sem hönnun og

útfærslu á starfsemi Carbfix hefur ekki verið lokið er mjög mikilvægt, að mati fyrirtækisins, að ekki verði nein skerðing á umræddri lóð. Ef t.a.m. væri farið í stækkun á skála 3 kæmi mögulega til greina að kerin yrðu hönnuð sérstaklega með föngun kolefnis í huga.



Að síðustu má nefna að Rio Tinto, móðurfélag ISAL, er nú þegar byrjað að byggja nýja tegund kera sem nýtir svokallaða Elysis tækni þar sem notuð eru óbrennanleg skaut. Í slíkri álfraamleiðslu verður engin útblástur gróðurhúsalofttegunda. Ekki væri hægt að útiloka að slík tækni kæmi til greina í Straumsvík í framtíðinni en það væri mikilvægt skref í loftlagsmálum á heimsvísu. Umrætt svæði kæmi þá helst til greina.

Samantekt

Eins og sjá má er það fyrirtækinu mikið hagsmunamál að viðhalda núverandi verksmiðjulóð og að ekki verði skipulögð umferðamannvirki á lóð fyrirtækisins, eins og gert er ráð fyrir í skipulagstillögunni. Á þessu svæði eru verðmæt tækifæri til að halda áfram að þróa fyrirtækið til framtíðar og treysta samkeppnishæfni þess Eins og fram kemur í minnisblaði VSÓ ráðgjafar eru aðrir valkostir tækir og nóg pláss á svæðinu til þess koma fyrir viðunandi umferðatenginu að Straumsvík og að iðnaðarsvæði sunnan Reykjanesbrautar án þess að dregið sé úr umferðaröryggi.

Í ljósi alls framangreinds bindur fyrirtækið vonir við það að tekið verði tillit til óska þess og fallið verði frá tillögunni varðandi aðkomu að Straumsvík. Í samræmi við mat sérfræðinga hjá VSÓ ráðgjöf, leggur fyrirtækið því til að unnið verði deiluskipulag á grunni tillögu B-92, B-93 eða annarra kosta sem ekki hafa verið lagðir fram eða íhugaðir sem raska núverandi verksmiðjulóð. Minnisblað VSÓ ráðgjafar sýnir glögglega að nægir möguleikar eru fyrir hendi svo mögulegt sé að



HAFNARFJÖRÐUR

Rio Tinto

Rio Tinto á Íslandi hf.
ISAL -Straumsvík
Pósthólf 244 222 Hafnarfjörður

vinna örugga og trausta umferðalausn á grundvelli tillagna B-92 eða B93. Með þessu yrði jafnframt komið í veg fyrir ónauðsynlega skerðingu á hagsmunum fyrirtækisins sem eru afar mikilvægir fyrir framtíðarþróun þess.

Fyrirtækið leggur áherslu á að hægt verði að halda áfram með fyrirhugaðar framkvæmdir við breikkun Reykjanesbrautar og vonast því eftir góðum samstarfsvilja að þessu leyti. Með því að fara leið B-92 eða B-93 greiðir það fyrir framkvæmdinni í heild sinni.

Meðfylgjandi þessari umsögn er greinargerð frá VSÓ ráðgjafar og telst hún hluti af þessari athugasemd ISAL við deiliskipulagstillöguna.

F.h. Rio Tinto á Íslandi hf.

Bjarni Már Gylfason

Svar við athugasemd.

Í samræmi við framkomnar athugasemdir Rio Tinto á Íslandi mun Hafnarfjarðarbær draga til baka auglýsta tillögu hvað varðar nýja vegtengingu norðan Reykjanesbrautar, við aðkomu álversins, þar til frekari umræða mun eiga sér stað um framtíðaráætlanir svæðisins eins og carbfix og þeim áætlunum sem eru um hafnarframkvæmdir í Þórðarvík og Straumsvík.

Þetta þýðir að mörk skipulagssvæðis á þeim stað munu ekki breytast, eins og auglýst tillaga gerði ráð fyrir, og nýr og uppfærður uppdráttur sýnir. Tengingin verður því óbreytt á umræddum stað.

Þess ber að geta að í auglýstri tillögu var einnig gert ráð fyrir göngu- og hjólastíg norðan Reykjanesbrautar sem kallaði einnig á lítillaga breytt mörk deiliskipulagsmarka Rio tinto en þau eru til þess að koma fyrir umræddum stíg en hann er einmitt einnig sýndur á deiliskipulagsuppdrætti álversins frá 2003.

Auglýst tillaga hefur verið leiðrétt í samræmi við fyrrgreind svör ásamt breytingaruppdrætti sem sýnir lítillaga breytt mörk norðan Reykjanesbrautar.

Þar sem skipulagstillagan hefur ekki breyst í grundvallaratriðum er ekki talin þörf á að auglýsa aftur heldur auglýsa niðurstöðu sveitarstjórnar með áberandi hætti þar sem kæruehimilda er getið.

Umhverfis- og skipulagssvið Hafnarfjarðarkaupstaðar