



Reykjaneshöfn

Framtíðarsýn 2035



Reykjaneshöfn Framtíðarsýn 2035

Reykjanesbær, 26. febrúar 2026

Inngangur

Þessi skýrsla ber heitið Framtíðarsýn 2035 og er unnin af stjórn Reykjaneshafnar kjörtímabilið 2022-2026. Með skýrslunni leitast stjórnin við að setja fram sviðsmynd ársins 2035 í rekstri og þjónustu Reykjaneshafnar út frá gefnum forsendum er snúa að hafnarframkvæmdum og uppbyggingu atvinnulífs á svæðinu. Þær forsendur eru nýting og sérhæfing núverandi hafnarmannvirkja með endurbótum og nýframkvæmdum, ásamt því að ýmsar hugmyndir um atvinnuuppbyggingu í umhverfinu gangi eftir. Auk stjórnar Reykjaneshafnar komu að gerð þessa skýrslu ýmsir starfsmenn, bæði Reykjaneshafnar og Reykjanesbæjar, og þakkar stjórnin öllum fyrir þeirra framlag.

Árið 2017 vann þáverandi stjórn Reykjaneshafnar ásamt fleirum, skýrsluna **Framtíðarsýn komandi 10 ára fyrir Reykjaneshöfn**. Þar var leitast við að sjá fyrir þróun í starfsemi hafnarinnar út frá þeim uppbyggingarhugmyndum sem þá voru í gangi. Sú skýrsla var endurskoðuð árið 2021 og þegar núverandi stjórn kom til starfa eftir sveitastjórnakosningarnar 2022 fékk hún m.a. þessar skýrslur í hendurnar til þess að fá sem besta innsýn í starfsemi hafnarinnar á þeim tíma. Frá því að sú skýrsla var unnin hefur margt breyst í rekstri og umhverfi hafnarinnar, s.s. hugmyndir um uppbygging stóriðju í Helguvík. Þessi skýrsla byggir á stöðu mála eins þau eru við útgáfu hennar og er horft til þess að hún nýtist nýrri stjórn á komandi kjörtímabili til þess að fá sem besta innsýn í þá möguleika sem falist geta í starfsemi hafnarinnar á komandi árum.

Reykjanesbær 26. febrúar 2026,
í stjórn Reykjaneshafnar,

Hjörtur M Guðbjartsson, formaður

Sigurður Guðjónsson, varaformaður

Kristján Jóhannsson, ritari

Alexander Ragnarsson

Jón Már Sverrisson

Sagan



Í lok seinni heimstyrjaldarinnar átti ríkissjóður umtalsverðan gjaldeyrissjóð sem ákveðið var að verja m.a. til uppbyggingar í tengslum við sjávarútveginn. Á þessum tíma var algengt að bátar væru gerðir út annars staðar en frá heimahöfn hluta úr árinu. Það var almennt viðurkennt að góð hafnaraðstaða á einum stað væri hagsmunamál fleiri aðila en heimamanna. Árið 1942 átti nefnd á vegum Alþingis að koma með tillögur sem gætu styrkt stöðu sjávarútvegsins. Úr þeirri vinnu kom m.a. að leggja til stofnun landshafna á vænlegum útgerðarstöðum á nokkrum stöðum á landinu. Ein tillaga nefndarinnar var að landshöfn yrði stofnuð í Njarðvík en niðurstaðan varð að landshöfnin í Keflavík- og Njarðvíkurhreppum var stofnuð 1946. Með þessari lagasetningu var lagður grunnur að Reykjaneshöfn eins og hún er í dag. Landshöfnin Keflavík-Njarðvík starfaði samkvæmt lögum um landshafnir til ársloka 1989 þegar ríkissjóður afsalaði sér eignum landshafnarinnar til sveitarfélaganna Keflavíkur og Njarðvíkur. Við yfirtöku sveitarfélaganna var ákveðið að þau rækju hafnirnar sameiginlega undir heitinu Höfnin Keflavík-Njarðvík.

Við myndun Reykjanesbæjar árið 1994 bættist Hafnahöfn við sem hluti Hafnarinnar Keflavík-Njarðvík. Árið 1997 var svo stofnað Hafnarsamlag Suðurnesja með samruna Hafnarinnar Keflavík-Njarðvík, hafnarinnar í Vogum og höfninni í Garði. Hafnarsamlaginu var slitið í lok árs 2002 og tók Reykjaneshöfn til starfa í núverandi mynd 5. desember 2002 að undanskyldu uppbyggingu iðnaðarsvæðisins í Helguvík sem bættist við starfsemina 2006.

Iðnaðarsvæðið var fært til Reykjanesbæjar í upphafi árs 2018 með sérstöku samkomulagi milli bæjarins og hafnarinnar og er í dag ekki lengur hluti að rekstri hafnarinnar. Reykjaneshöfn er í dag B-hluta fyrirtæki innan samstæðu sveitarfélagsins Reykjanesbæjar.

Keflavíkurhöfn

Í upphafi síðustu aldar var engin höfn til staðar í Keflavík en smærri bryggjur voru í eigu einkaaðila. Bryggjurnar voru notaðar til löndunar en milli róðra lágu bátar í vari úti fyrir landi. Þörf fyrir hafnaraðstöðu var brýn og ýmsar hugmyndir uppi um uppbyggingu hafnar og hafskipabryggju

í Keflavíkinni, innanvert við Vatnsnesið og í Grófinni. Um 1930 voru þrjár bryggjur í einkaeigu við ströndina, þ.e. Miðbryggja, Básbryggja og Grófarbryggja. Þessar bryggjur sinntu brýnustu þörfum en þeim fylgdi engin hafnaraðstaða. Þörfin fyrir hafnaraðstöðu var því enn til staðar. Vorið 1930 stóð Óskar Halldórsson athafnamaður fyrir stofnun hlutafélagsins Hafskipabryggja Keflavíkur sem síðan reisti hafskipabryggju á Vatnsnesi. Með henni gjörbreyttist öll aðstaða til hins betra fyrir útgerðina á staðnum og samfélagið allt. Nokkrum árum síðar stóð fyrrnefndur Óskar fyrir gerð hafnargarðs með bátabryggjum innan við hafskipabryggjuna. Fram til ársins 1941 voru hafnarmannvirkin í einkaeigu en um það leyti keypti Keflavíkurhreppur mannvirkin af páverandi eigendum. Í framhaldi af kaupunum voru mannvirkin endurbætt og bætt við bryggjum auk þess sem hafnargarðurinn var lengdur.

Njarðvíkurhöfn

Útgerð og sjósókn var töluverð frá Njarðvík. Bryggjur og aðstaða var á hendi einstakra útgerðarmanna en fyrir lá þörfin á bryggjum sem væru til almenningsnota. Eftir að vélbátar komu til sögunnar varð þörfin meiri en áður og í byrjun 20. aldar fóru fram ýmsar rannsóknir í tengslum við slíka uppbyggingu. Þörfin jókst eftir því sem leið á öldina og upp úr 1930 lá fyrir að bráðnauðsynlegt væri að byggja hafskipabryggju á svæðinu. Tafir urðu á allri framkvæmd þar sem uppbygging hafnar í Njarðvík skaraðist að hluta á við uppbyggingu hafnaraðstöðu í Keflavík. Um 1940 voru ráðagerðir um uppbyggingu stórrar hafnar í Njarðvík en vegna ágreinings um slíka uppbyggingu við Keflvíkinga varð ekkert af framkvæmdinni. Endanleg lausn á hafnarmálum í Njarðvík leystist ekki fyrr en með lögum frá Alþingi sem samþykkt voru 1946 um Landshöfn í Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppum.

Hafnahöfn

Töluverð útgerð var frá Höfnum á Reykjanesi á árum áður þótt hafnaraðstæður væru erfiðar. Milli róðra voru bátar annað hvort dregnir á land eða lagðir við festar í vari en í vondum veðrum og brimi voru bátar þó að jafnaði í hættu. Löndun var erfið jafnvel þótt veður væri gott. Fyrstu hafnarframkvæmdir hófust upp úr 1930 með gerð bátabryggju neðan við kaптúnið. Framkvæmdin var á vegum einstaklinga eins og jafnan á þessum árum en seinna meir tók sveitarfélagið yfir rekstur hennar. Bryggjan bætti mjög allar aðstæður en árið 1944 var bryggjan lengd fram í stórstraumsfjöruborð. Bygging núverandi hafnaraðstöðu í Höfnum má rekja til áráanna 1951-1959 og var viðlegukanturinn staðsettur 200 metrum austan við bryggjuna. Dýpi er þó lítið og erfitt að dýpka þar sem botninn er klapparbotn og dýpkun því ekki möguleg nema með klapparsprengingum. Betrumbætur hafa verið litlar sem engar frá 1959 enda þörfin takmörkuð vegna minnkandi umsvifa eftir 1960. Hafnahöfn var aflögð í desember 2024.

Grófin

Í árslok 1990 var tekin endanleg ákvörðun um uppbyggingu smábátahafnar út frá fyrirbyggjandi skýrslu um staðarval hennar. Staðarvalið stóð um að smábátahöfnin yrði staðsett vestan við Skipasmíðastöð Njarðvíkur eða í Gróf í Keflavík. Smábátasjómenn mæltu með staðarvalinu í Grófinni, þar sem styttra var á fiskimiðin, en töldu nálægð við Skipasmíðastöð Njarðvíkur ókost vegna starfseminnar þar. Einnig settu hafnaryfirvöld skilyrði fyrir stækkunar möguleikum smábátahafnarinnar og er núverandi höfn fyrri áfangi af tveimur. Niðurstaðan varð sú að ákveðið var að byggja smábátahöfn í Gróf en þar hafði áður verið starfsemi Dráttarbrautar

Keflavíkur hf. Framkvæmdir hófust í árslok 1991 og var endanlega lokið 1995. Höfnin var þó vígð formlega 27. nóvember 1992 er Halldór Blöndal samgönguráðherra klippti á borða í hafnarmynninu um borð í lóðsbátum Auðunni.

Helguvíkurhöfn

Uppbygging Helguvíkurhafnar hófst í framhald af samkomulagi milli utanríkisráðuneytisins f.h. NATO og Keflavíkurbæjar frá 21. apríl 1983 um land og aðstöðu til uppbyggingar hafnaraðstöðu í Helguvík í tengslum við eldsneytisflutninga fyrir herstöðina og flugvöllinn á Miðnesheiði. Atlantshafsbandalagið fjármagnaði byggingu grjótvarnargarðs og annarra hafnarmannvirkja en þar var um að ræða fjögur steinsteypt ker sem mynduðu viðlegukant fyrir skipakomur. Framkvæmdir stóðu yfir frá 1987 til 1989 en fyrsta skipakoman var 29. ágúst 1989. Í samningnum var ákvæði um að bæjaryfirvöld mættu byggja hafnarmannvirki innan grjótvarnargarðsins fyrir almennan hafnarekstur. Höfnin Keflavík-Njarðvík hóf síðan framkvæmdir við 150 metra viðlegukant á árinu 1994 sem lauk árið 1997. Nýting viðlegukantsins hófst meðan á framkvæmdum stóð og var fyrstu loðnu landað þar í febrúar 1995. Móttakandi var flokkunarstöð Helguvíkurmjöls hf. sem þá var nýrísín á hafnarsvæðinu í Helguvík. Í ágúst árið 2008 hófust dýpkunarframkvæmdir í Helguvíkurhöfn þegar dýpkað var innan hafnarsvæðis allt upp í 14,5 metra miðað við fyrirhugaða framtíðaruppbyggingu á svæðinu. Lauk þeirri framkvæmd í árslok 2009. Dýpkunarefnið, alls um 300.000 m³, var notað í uppbyggingu á nýjum 150 metra grjótvarnagarði við höfnina sem jók öryggi skipa við innsiglingu og innan hafnarsvæðis til muna.

Starfsemin 2035

Starfsemin



Reykjaneshöfn er þjónustufyrirtæki í eigu Reykjanesbæjar og tók til starfa í núverandi mynd 5. desember 2002. Kjarnastarfsemi Reykjaneshafnar er almenn hafnarstarfsemi í samræmi við Hafnarlög nr. 61/2003, reglugerð nr. 326/2004, samþykkt Reykjaneshafnar nr. 982/2005 auk annarra laga og reglugerða sem ná til hafnarreksturs eða hluta hans.

Staðan 2035

Reykjaneshöfn er áfram þjónustufyrirtæki í eigu Reykjanesbæjar og byggir starfsemin á fyrirbyggjandi lögum og reglum.

Þjónusta í dag

Fjöldi starfsfólks telur fimm, þrír hafnsögumenn, einn almennur hafnarstarfsmaður og hafnarstjóri. Ópið er fyrir almenna hafnarstarfsemi allan sólarhringinn allt árið um kring. Daglegur vinnutími er frá kl. 08:00 til kl. 17:00 virka daga en starfsfólk á bakvöktum sinnir útköllum á öðrum tímum.

Þjónusta 2035

Aukin starfsemi Reykjaneshafnar hefur kallað á fjölgun í starfsliði hafnarinnar. Um er að ræða hafnsögufólk og hafnarstarfsfólk auk hafnarstjóra. Við ráðningu starfsfólks hefur verið haft að leiðarljósi að jafna stöðu kynjanna og er Reykjaneshöfn leiðandi á því sviði í þessum geira. Ópið er fyrir almenna hafnarstarfsemi allan sólarhringinn allt árið um kring. Daglegur vinnutími er frá kl. 08:00 til kl. 17:00 virka daga en starfsfólk á bakvöktum sinnir útköllum á öðrum tímum.

Skrifstofa í dag

Skrifstofa Reykjaneshafnar er staðsett að Víkurbraut 11, 230 Reykjanesbæ, ásamt bílastæði Keflavíkurhafnar með yfirsýn yfir höfnina. Skrifstofan er aðsetur starfsmanna Reykjaneshafnar þaðan sem þeir sinna sínum daglegu störfum.

Skrifstofa 2035

Skrifstofa Reykjaneshafnar að Víkurbraut 11 ásamt bílastæðum hafnarinnar að Víkurbraut 5 við Keflavíkurhöfn hafa verið seld og er skrifstofa Reykjaneshafnar núna staðsett á starfssvæði Njarðvíkurhafnar. Skrifstofan er aðsetur starfsmanna Reykjaneshafnar þaðan sem þeir sinna sínum daglegu störfum.

Hafnarvog í dag

Reykjaneshöfn rekur löggilta akstursvog við skrifstofu hafnarinnar að Víkurbraut 11 upp af Keflavíkurhöfn. Öllum afla sem landað er á hafnarsvæðum hafnarinnar er ekið þangað til vigtunar og skráningar inn í aflaeftirlitskerfi Fiskistofu. Auk vigtunar sjávarafli er vogin nýtt til vigtunar vöru og ökutækja af hinum ýmsu aðilum þegar þörf er á staðfestri þyngd á vigtarnótu undirritaðri af löggiltum vigtarmanni.

Hafnarvog 2035

Hafnarvog Reykjaneshafnar er staðsett við skrifstofu hafnarinnar inn við Njarðvíkurhöfn. Um er að ræða akstursvog ásamt pallavog þar sem allur landaður sjávarafli er veginn og skráður í aflaeftirlitskerfi Fiskistofu, auk þess sem akstursvogin er nýtt til vigtunar vöru og ökutækja.

Íssala í dag

Reykjaneshöfn rekur ísverksmiðju við Hafnarbraut 1a sem framleiðir ís sem seldur er til fiskiskipa og vinnsluaðila til kælingar á sjávarafli. Ísafgreiðslan er við gafl Ísturnsins í Njarðvíkurhöfn þar sem ísinn er afgreiddur í ílát eða farartæki á vegum kaupenda. Boðið er upp á akstur með ílát á vegum kaupenda til og frá viðleguköntum innan hafnarsvæðis, ef kaupandi setur ílátið á og tekur það af þar sem við á.

Íssala 2035

Ísverksmiðja er áfram rekin við Hafnarbraut 1a til framleiðslu á ís til kælingar á sjávarafurðum.

Skipaðjónusta í dag

Reykjaneshöfn rekur dreifikerfi rafmagns á hafnarsvæðum sínum til þess að gefa viðskiptavinum kost á landtengingu við rafmagn þegar þeir eru í viðlegu innan hafnarinnar. Í dag er boðið upp á 16A, 32A, 63A, 125A og 230V.

Reykjaneshöfn rekur dreifikerfi fyrir ferskt vatn til endursölu til viðskiptavina sinna.

Reykjaneshöfn rekur móttökuílát til móttöku á úrgangi frá viðskiptavinum. Annan úrgang en almennt sorp, s.s. málms, net eða annan rekstrarúrgang, bera skip sjálf ábyrgð á að koma til förgunar en hægt er að skilja slíkan úrgang eftir við skipshlið í samráði við höfnina. Hafnarstarfsfólk sér um að koma þeim úrgangi til Kölku í Helguvík til förgunar á kostnað viðkomandi skipa. Sama á við úrgang frá fraktskipum.

Starfsfólk móttækur landfestu stærri fiskiskipa, fraktskipa og annarra skipa sem þess óska. Fjöldi fólks við hverja afgreiðslu fer eftir stærð skips og aðstæðum hverju sinni.

Skipaðjónusta 2035

Reykjaneshöfn býður upp á allar stærðir í landtengingum fyrir skip sem nýta sér þjónustu hafnarinnar og er þeim skylt að landtengja sig þegar þau eru í höfn. Um er að ræða landtengingu fyrir smærri og stærri fiskiskip, fraktskip og skemmtiferðaskip auk annarra skipa.

Reykjaneshöfn gerir kröfu um ítarlega flokkun úrgangs sem afsettur er innan hafnarsvæðis Reykjaneshafnar í samræmi við þá úrgangsstrauma sem boðið er upp á hjá sorporkustöð Kölku í Helguvík.

Dráttarbátur í dag

Reykjaneshöfn rekur dráttarbátinn Auðunn sem m.a. er notaður til flutnings á hafnsögumanni út í fraktskip ásamt því að aðstoða fraktskip við að komast að viðlegukanti. Dráttarbáturinn sinnir jafnframt ýmsum öðrum verkefnum varðandi þjónustu við skip á ytri höfninni eða á nærtæku hafnarsvæði. Einnig er oft leitað eftir aðstoð dráttarbátsins þegar Skipasmíðastöð Njarðvíkur hf. þarf að koma bátum í eða úr slipp. Við aðstæður þar sem þörf er á öflugri dráttarbátum eru dráttarbátar frá Faxaflóahöfnum eða Hafnarfjarðarhöfn fengnir til aðstoðar.

Dráttarbátur 2035

Dráttarbáturinn Auðunn er nú drifinn áfram af umhverfissvænni orku og sinnir sínu hlutverki eins og áður. Við aðstæður þar sem þörf er á öflugri dráttarbátum eru dráttarbátar frá Faxaflóahöfnum eða Hafnarfjarðarhöfn fengnir til aðstoðar.

Hafnsaga í dag

Hafnsöguskylda er gagnvart fraktskipum sem þýðir að taka þarf hafnsögumann um borð á ytri höfninni sem veitir skipstjóra leiðsögn að viðlegu í innri höfninni.

Hafnsaga 2035

Hafnsögumenn Reykjaneshafnar sjá um hafnsögu að og frá höfninni eins og innan hafnar.

Lóðir og lendur í dag

Reykjaneshöfn er eigandi að landi í nærumhverfi þeirra hafnarsvæða sem heyra undir höfnina, t.d. við Keflavíkurhöfn, Njarðvíkurhöfn og Helguvíkurhöfn. Hluti þessa lands er á skipulögðum svæðum, s.s. land undir skipulögðum lóðum á fyrrum landsvæði gömlu Landshafnarinnar.

Lóðir og lendur 2035

Allt land í eigu Reykjaneshafnar hefur verið skipulagt, hluti sem íbúðarsvæði og hluti sem iðnaðarsvæði. Allt land hafnarinnar sem er í Helguvík er komið undir hafntengda starfsemi. Fyrrum óskipalegt land við Njarðvíkurhöfn er byggt upp sem blanda af íbúðarbyggð og iðnaðarsvæði og landsvæði ofan við Keflavíkurhöfn er orðið blanda af íbúðarbyggð og þjónustu við ferðaþjónustu.

Hafnir 2035

Keflavíkurhöfn



Aðalhafnargarðurinn er með viðlegu fyrir skip allt að 165 metra að lengd með dýpi frá 7-13m. Einnig eru fjórir aðrir smærri viðlegukantar fyrir báta á hafnarsvæðinu og er Vesturbryggjan þeirra stærst.

Á árunum 1995 – 1996 var 158 þúsund rúmmetra grjótvörn sett utan á hafnargarðinn í kjölfar óveðurstjóns sem á honum varð. Um leið var þekjan stækkuð til að auka athafnasvæðið á garðinum til losunar og lestunar skipa.

Keflavíkurhöfn er önnur af tveimur löndunarhöfnum Reykjaneshafnar fyrir botnfisk og þjónustar smærri fiskibáta sem og fiskiskip. Löndunarkranar á aðalhafnargarðinum eru þrír og athafnasvæði fyrir löndunarþjónustu gott. Einnig þjónar aðalhafnargarðurinn móttöku einstakra fraktskipa og smærri farþegaskipa. Við Keflavíkurhöfn er vigtarþjónusta hafnarinnar og aðalskrifstofur. Þar er einnig aðal vinnuaðstaða starfsmanna hafnarinnar.

Keflavíkurhöfn 2035

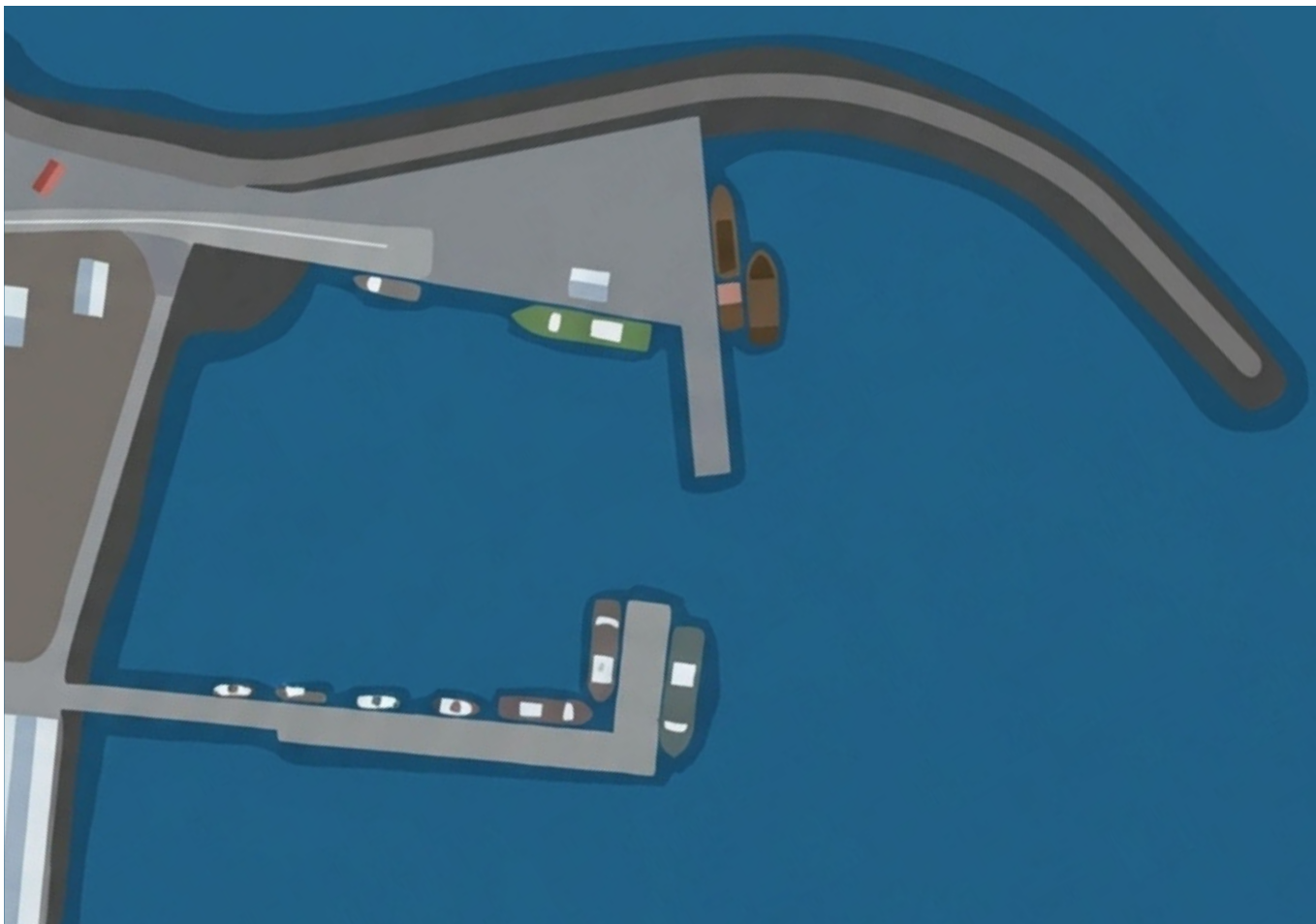
Hlutverk Keflavíkurhafnar hefur breyst mikið og þjónar nú alfarið skemmtiferðaskipum og ferðatengdri starfsemi. Löndunaraðstaða á aðalhafnargarðinum er aflögð og eldri viðlegukantar hafa verið fjarlægðir til að rýma til fyrir stærri skemmtiferðaskipum.

Aðalhafnargarðurinn hefur verið lengdur um 70m og getur nú tekið við allt að 1000 farþega skemmtiferðaskipum með auknu dýpi.

Nýtt þjónustuhús hefur risið á lóðum hafnarinnar sem tengt er hafnarkanti með göngubru sem flytur farþega inn á Vatnsnesið. Í þjónustuhúsi er aðstaða til að þjónusta farþega og skipverja skemmtiferðaskipa auk veitingarýmis sem þjónar bæði íbúum og farþegum. Aðgangsstýring inn á hafnarsvæðið er markviss og uppfyllir allar öryggiskröfur varðandi umgjörð um þessa starfsemi. Vesturbryggja hefur verið endurbætt m.v. hækkandi sjávarstöðu og þjónustar ferðatengda starfsemi.



Njarðvíkurhöfn



Njarðvíkurhöfn samanstendur af tveimur hafnargörðum, Norðurgarði og Suðurgarði, sem eru að mestu leyti úr steinsteyptum kerum sem steipt voru við höfnina. Grjótvarnargarður var settur utan við Norðurgarðinn í Njarðvíkurhöfn árið 1978. Öll löndunaraðstaða við höfnina batnaði mikið við það.

Árið 1981 var síðan rekið niður 45 metra langt stálpil frá steiptum viðlegukanti að grjótvarnargarðinum. Þar með var kominn viðlegukantur með 7,5-9 metra dýpi fyrir allt að 130 metra löng skip. VJafnframt var malbikað 7.000 m² gámasvæði, sem m.a. var nýtt við flutninga Varnarliðsins um höfnina á sínum tíma. Innsiglingin í Njarðvíkurhöfn var dýpkuð í 7,5 metra árið 1992. Endurbætur voru gerðar á grjótvarnargarðinum við höfnina árið

2003 með því að setja berma utan á garðinn og lengja hann um 60 metra sem bætti viðlegu til muna. Njarðvíkurhöfn er löndunarhöfn á botnfiski fyrir stærri fiskiskip auk þess að sinna tilfallandi fraktskipum. Gott athafnarými er á norðurgarði hafnarinnar til að þjónusta báta og skip. Höfnin er aðal viðlegustaður Reykjaneshafnar fyrir stærri báta og fiskiskip auk þess að þjóna skammtíma viðlegu fyrir skip sem þjónustuð eru af Slippnum í Njarðvík. Þar er einnig staðsett ísverksmiðja Reykjaneshafnar, geymsluhúsnæði og geymslusvæði fyrir starfsemi hafnarinnar.



Njarðvíkurhöfn 2035

Njarðvíkurhöfn er aðal fiskiskipa- og þjónustuhöfn Reykjaneshafnar með þremur viðleguköntum. Norðurgarði, Suðurgarði og Austurgarði. Nýr skjólgarður, Austurgarður, er kominn fyrir sunnan starfssvæði Skipasmiðastöðvar Njarðvíkur hf. sem hefur gert höfnina að lífhöfn og stækkað hafnarsvæðið allverulega. Á Austurgarði er 200 metra viðlegukantur með 9 metra dýpi sem notaður er undir sértæka starfsemi. Suðurgarður hefur verið endurbyggður að hluta utan á bryggjuhausinn og 100 metra utan á garðinn frá bryggjuhausnum til vesturs með stálþilskanti og aðdýpi upp á 9 metra. Á Norðurgarði innanverðum upp við land er kominn 30 metra löndunarkantur

með tveimur löndunarkrönum og 2,5 metra aðdýpi sem þjónustar smærri báta. Uppfylling er komin í vestari enda hafnarinnar milli Norðurgarðs og Suðurgarðs þar sem skrifstofa hafnarinnar er staðsett ásamt hafnarvogum og bílastæðum. Einnig er landfylling komin landmegin sunnan við Suðurgarð að 1 metra dýpi meðfram Hafnarbakka 13. Uppbygging hafnarinnar í Njarðvík hefur aukið umsvif þar verulega, m.a. hefur Skipasmiðastöð Njarðvíkur hf. aukið við starfsemi sína með byggingu þurrkvíar sem getur þjónustað öll stærstu skip fiskiskipaflota landsins. Hafinn er undirbúningur fyrir allt að 10 hektara landfyllingu út frá Fitjum til að þjónusta hafnsækna starfsemi og auka viðlegupláss.

Grófin



Smábátahöfnin rúmar 82 smábáta á þremur vel útbúnum flotbryggjum með rafmagnstengingum, ásamt olíuafgreiðslubryggju, upptökubraut og löndunarkrana. Gott skjól er innan hafnarinnar sem liggur vel að miðbæjarsvæði Reykjanesbæjar. Smábátahöfnin í Grófinni er viðlegustaður smærri báta og fiskiskipa ásamt því að þar er viðlega skemmtibáta. Útgerð smábáta hefur dregist saman á þjónustusvæði Reykjaneshafnar á undanförunum árum og líklegt er að sú þróun haldi áfram. Ekki hefur orðið fjölgun í skemmtibátum en áhugi hefur verið fyrir uppbyggingu ferðapjónustu í tengslum við smábátahöfnina.

Grófin 2035

Hlutverk smábátahafnarinnar er óbreytt en umhverfi hennar hefur tekið stakkaskiptum eftir að nýtt íbúðahverfi hefur komið í stað gömlu dráttarbrautarinnar. Smábátahöfnin er sem áður viðlegustaður smærri báta, fiskiskipa og skemmtibáta. Höfnin er hluti af umgjörð útivistar og ferðapjónustu í samspili við menningartengda starfsemi í gamla bænum í Keflavík.



Helguvíkurhöfn



Í Helguvíkurhöfn eru 100 metra olúbryggja austan megin og 150 metra viðlegukantur norðan megin. Grjótvörn utan við olúbryggjuna mótar innsiglinguna sem er dýpst er 16 metrar. Olúbryggjan er byggð upp af fjórum kerjum sem sitja á uppfylltum grjótpúða með 13,5 metra dýpi en minnsta dýpi við stálþilskant norðurbakka er 10 metrar.

Helguvíkurhöfn er stórskipahöfn Suðurnesja í svæðisskipulagi sveitarfélaganna á Suðurnesjum. Höfnin er eingöngu vöruflutningahöfn þar sem mest ber á innflutningi sements og flugvélaeldsneytis.

Helguvík 2035

Höfnin samanstendur af þremur viðleguköntum, olúbryggju, norðurbakka og suðurbakka sem byggður hefur verið upp í tengslum við birgastöð fyrir skipaeldsneyti. Nýr suðurbakki er 400 metra langur og býður upp á ekjuskipatengingu

innst í kverkinni. Norðurbakkinn hefur einnig verið lengdur til vesturs og þjónsutar aukinn inn- og útflutning frá Helguvík þar sem helstu vöruflutningarnir eru sement, innflutningur á CO₂ og útflutningur á vetnisorku. Suðurbakkinn er nýr 400 metra viðlegukantur með ekjurampi í vesturenda kantsins sem er nýttur af farþega- og vöruflutningsferju. Á vesturenda hafnarsvæðisins eru einnig frystigeymsla og geymslusvæði fyrir frystigáma en frystum sjávarafurðum er þar skipað út til flutnings á Ameríkumarkað. Jafnframt er þar skipað út laxaafurðum fyrir sama markað en á svæðinu er miðlunarstöð útflutnings þeirra afurða, annarsvegar með skipum og hins vegar með flugi.



Aðalskipulag



Aðalskipulag Reykjaneshafnar 2020-2035

Í aðalskipulagi segir um hafnarsvæði: „Samkvæmt skipulagsreglugerð eru svæði fyrir hafnir og hafnarmannvirki (H) þar sem gert er ráð fyrir mannvirkjum og tækjum til móttöku skipa og báta, losunar og lestunar þeirra, geymslu vöru, móttöku og afgreiðslu þessarar vöru til áframhaldandi sjó- eða landflutninga, til móttöku og brottfarar farþega og smábátahafnir.“

Keflavíkurhöfn

Í aðalskipulagi segir um Keflavíkurhöfn: „Keflavíkurhöfn er með eldri höfnum Reykjaneshafnar. Höfninni er ætlað að verða miðstöð ferðapjónustu tengdri hafinu ásamt því að geta gegnt sínu hefðbundna hlutverki. Þar er aðstaða fyrir léttabáta skemmtiferðaskipa og skemmtibátaútgerðir og tengda þjónustu

svo sem sölu- og veitingabása. Þar er einnig löndunaraðstaða fyrir báta af öllum stærðum. Uppbygging á hafnarsvæðinu miðar að því að nýta kosti staðsetningar hennar nærri miðbænum og með tilliti til nálægrar byggðar. Ekki er gert ráð fyrir starfsemi sem hefur mengun í för með sér. Viðlegukantur fyrir skip allt að 165 m að lengd, auk annarra viðlegukanta fyrir smærri skip.“

Njarðvíkurhöfn

Í aðalskipulagi segir um Njarðvíkurhöfn: „Njarðvíkurhöfn er fiskibátahöfn og flutningahöfn. Starfsemi á hafnarsvæðinu er þjónusta fyrir skip og fiskvinnslur ásamt ísverksmiðju. Í Njarðvíkurhöfn er skipasmíði og viðgerðir. Landrymi er fyrir frekari uppbyggingu á öllu hafnarsvæðinu. Á suðursvæði hafnarinnar er gert ráð fyrir byggingum í tengslum við aukin umsvif skipasmíðastöðvarinnar og annarrar þjónustu við skip.“

Á hafnarsvæðinu eru gámasvæði og athafnasvæði undir berum himni vegna þjónustu við skip og báta. Viðlegukantur er fyrir skip allt að 130m löng. Athafnasvæði skipasmíðastöðvar mun stækka með landfyllingu á suðursvæði um allt að 1,5 ha. og að þar verði til nýr viðlegukantur. Ný þurrkví gerir einnig ráð fyrir að grafinn verði út aðkomuskurður. Sjóvarnargarður syðst í höfninni er stækkaður og lengdur. Gert er ráð fyrir nýjum viðlegukanti þar. Höfnin verði dýpkuð til að mæta nýjum þörfum. Hönnun landfyllinga taki mið af hækkun sjávarborðs.

Ákvæði um ásýnd svæðisins, gæði byggðar, umgengni, lita- og efnisval verði sett í deiliskipulagið. Skýra skal mörk milli einkalóða og athafnasvæðis hafnarinnar. Hugað verði að vegtengingum í deiliskipulagi svo sem tengingu við athafnasvæði sunnan hafnarsvæðisins og flæðis umferðar innan svæðisins með tilliti til þarfa starfseminnar. Heimilt verður að takmarka umferð um þau svæði hafnarinnar þar sem þörf er á og setja upp girðingar og hlið í því skyni. Á norðvestasta hluta hafnarsvæðisins þarf að taka tillit til framtíðarbyggðar, sem verður blönduð byggð íbúða, verslana og þjónustu. Skal miða við að þar verði hreinleg starfsemi sem hefur ekki í för með sér mengun og móta byggð þannig að næsta umhverfi breyting á skipulagi hafnarinnar verði skermað af svo innsýn á athafnasvæðið sé minnkuð og áhrifa af hávaða verði minnkuð. Á suðurmörkum hafnarsvæðisins verði hugað að samfellu byggðar og lóða við aðliggjandi athafnasvæði.

Smábátahöfin í Gróf

Í aðalskipulagi segir um smábátahöfnina í Grófinni: „Grófin er smábátahöfn. Þar er góð aðstaða fyrir smábáta og ýmis konar sjósport. Á hafnarsvæðinu er aðstaða fyrir skemmtibátaútgerð. Einnig er starfsemi þjónustufyrirtækja og verktaka. Gert er ráð fyrir blandaðri landnotkun í Grófinni, en skal hún taka mið af smábátahöfn og starfsemi tengdri henni. Byggingar á hafnarsvæðinu skulu taka mið af einkennum núverandi byggðar og miða við að styrkja núverandi notkun og ásýnd hafnarinnar.“

Helguvíkurböfn

Í aðalskipulagi segir um Helguvíkurböfn: „Hafnarsvæðið er alls um 34 ha. að stærð og skal starfsemin á svæðinu fyrst og fremst tengjast sjóflutningum, þ.m.t. rýmisfrekar vöru- og birgðageymslur. Allir megin sjóflutningar í bæjarfélaginu verða um Helguvíkurböfn. Helguvík er olíuhöfn Suðurnesja með olíubryggju og birgðastöð. Viðlegukantur er fyrir skip allt að 200 m. að lengd. Í Helguvík liggur olíulögn, sem er hluti öryggis- og varnarsvæða og er í umsjón Landhelgisgæslunnar.“