

REYKJANESHÖFN

Framtíðarsýn komandi 10 ára



Lögð fram í janúar 2018

Efnisyfirlit

Frá Stjórn Reykjaneshafnar og hafnarstjóra	3
Reykjaneshöfn	4
Saga Reykjaneshafnar.....	4
Lýsing á aðstæðum	4
Aðalskipulag.....	4
Kjarnastarfsemi.....	5
Uppbygging iðnaðarsvæðisins í Helguvík	7
Stefnumótun til framtíðar	7
Til skamms tíma	7
Til lengri tíma	7
Keflavíkurhöfn	8
Saga hafnarinnar	8
Lýsing á aðstæðum	8
Aðalskipulag.....	9
Stefnumótun til framtíðar	9
Til skamms tíma	9
Til lengri tíma	9
Njarðvíkurhöfn.....	10
Saga hafnarinnar	10
Lýsing á aðstæðum	10
Aðalskipulag.....	10
Stefnumótun til framtíðar	11
Til skamms tíma	11
Til lengri tíma	11
Hafnarhöfn	11
Saga hafnarinnar	11
Lýsing á aðstæðum	12
Aðalskipulag.....	12
Stefnumótun til framtíðar	12
Til skamms tíma	12
Til lengri tíma	13
Grófin	13
Saga hafnarinnar	13
Lýsing á aðstæðum	13
Aðalskipulag.....	13

Stefnumótun til framtíðar	14
Til skamms tíma	14
Til lengri tíma	14
Helguvíkurhöfn	14
Saga hafnarinnar	14
Lýsing á aðstæðum	15
Aðalskipulag.....	15
Stefnumótun til framtíðar	16
Til skamms tíma	16
Til lengri tíma	16
Iðnaðarsvæðið í Helguvík	16
Saga iðnaðarsvæðisins í Helguvík	16
Lýsing á aðstæðum	17
Aðalskipulag.....	17
Stefnumótun til framtíðar	17
Til skamms tíma	17
Til lengri tíma	18

Frá Stjórn Reykjaneshafnar og hafnarstjóra

Stjórn Reykjaneshafnar og hafnarstjóri leggja hér í upphafi ársins 2018 fram framtíðarsýn sína á starfsemi Reykjaneshafnar á komandi árum. Með þessari framtíðarsýn vonast undirritaðir til þess að starfsemi Reykjaneshafnar verði markvissari til framtíðar og auðveldi höfninni og starfsmönnum hennar að sinna hlutverki sínu. Þar sem framtíðarsýn miðast við stöðu mála eins og þau blasa við meðan vinnan fer fram, þá er nauðsynlegt að hún sé endurskoðuð reglulega og uppfærð miðað við stöðuna eins og hún er á hverjum tíma. Stjórn Reykjaneshafnar og hafnarstjóri leggja því til að ráðandi aðilar endurskoði þessa framtíðarsýn reglulega og aðlagi að þeim sjónarmiðum sem þá ríkja.

Við vinnu þessarar framtíðarsýnar var hver starfsstöð Reykjaneshafnar skoðuð sérstaklega og lagt mat á helstu þætti viðkomandi starfsstöðvar út frá SVÓT-greiningu, þ.e. lagt mat á styrkleika, veikleika, ógnanir og tækifæri sem þar kynnu að felast. Í framhaldi var svo lagt mat á framtíðarsýn fyrir viðkomandi starfsstöð, annars vegar til skemmri tíma og hins vegar til lengri tíma. Með skilgreiningunni „til skemmri tíma“ er horft til áætlaðar þróunar næstu tveggja til fimm ára og með skilgreiningunni „til lengri tíma“ er horft til áætlaðrar þróunar næstu fjögurra til tíu ára. Þessar greiningar voru þar næst teknar saman í heild og settar fram sem framtíðarsýn fyrir Reykjaneshöfn í heild.

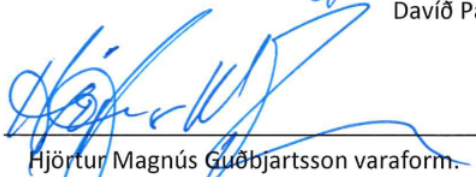
Að vinnu þessarar framtíðarsýnar kom Stjórn Reykjaneshafnar, starfsmenn Reykjaneshafnar og skipulagsfulltrúi Reykjanesbæjar. Sögulegra gagna var leitað í skráðum frásögnum, gögnum hafnarinnar og hjá fyrrum hafnarstjóra Reykjaneshafnar, Pétri Jóhannssyni. Eru hér með þakkir færðar öllum þeim sem lögðu hér hönd á plóg.

Reykjanesbæ 23. janúar 2018,

í Stjórn Reykjaneshafnar,



Davíð Páll Viðarson formaður



Hjörtur Magnús Guðbjartsson varaform.



Hanna Björg Konráðsdóttir meðstj.



Kristján Jóhannsson meðstj.



Einar Þórarinn Magnússon meðstj.

hafnarstjóri Reykjaneshafnar,



Halldór Karl Hermannsson hafnarstjóri

Reykjaneshöfn

Saga Reykjaneshafnar

Í lok seinni heimstyrjaldarinnar 1945 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. Skipuð var nefnd á alþingi árið 1942 sem átti að koma með tillögur sem gætu styrkt stöðu



sjávarútvegsins. Meðal þess sem kom út úr þeirri vinnu var að leggja til stofnun svokallaðra landshafna á vænlegum útgerðarstöðum á nokkrum stöðum á landinu. Með skilgreiningunni „landshöfn“ fólst að ríkissjóður sá að öllu leyti um kostnað við gerð og starfrækslu hafnarinnar sem væri að öllu leiti í eigu ríkisins. Ein tillaga nefndarinnar var að landshöfn yrði stofnuð í Njarðvík en niðurstaðan varð að landshöfnin í Keflavík- og Njarðvíkurhreppum var stofnuð 1946 með lögum frá Alþingi. 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 höfnina sameiginlega undir heitinu Höfnin Keflavík-Njarðvík. Við sameiningu sveitarfélaganna Hafnahrepps, Keflavíkurbæjar og Njarðvíkurbæjar í sveitarfélagið Reykjanesbæ í júní 1994 bættist Hafnahöfn við sem hluti Hafnarinnar Keflavík- Njarðvík. Í janúar 1997 var svo stofnað Hafnarsamlag Suðurnesja með samruna Hafnarinnar Keflavík-Njarðvík, hafnarinnar í Vatnsleysustrandahreppi (nú Sveitarfélagið Vogar) og höfninni í Gerðarhreppi (nú Sveitarfélagið Garður). 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. Reykjaneshöfn er í dag B-hluta fyrirtæki innan samstæðu sveitarfélagsins Reykjanesbæjar. (Heimild: Saga Keflavíkur 1920-1949;1999 / Saga Njarðvíkur;1996)

Lýsing á aðstæðum

Rekstur Reykjaneshafnar er í raun tvíþættur. Annars vegar er kjarnastarfsemin sem felst í almennri hafnarstarfsemi með rekstri og þjónustu á þeim fimm höfnum sem heyra undir Reykjaneshöfn. Þær hafnir sem um ræðir eru smábátahöfnin í Gróf, Hafnahöfn, Helguvíkurhöfn, Keflavíkurhöfn og Njarðvíkurhöfn. Hins vegar er það rekstur og uppbygging iðnaðarsvæðisins í Helguvík en sú uppbygging hófst 2006 með gerð gatna og lóða undir almenna og hafnsækna atvinnustarfsemi á landsvæðinu upp af Helguvíkurhöfn.

Aðalskipulag

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.“*

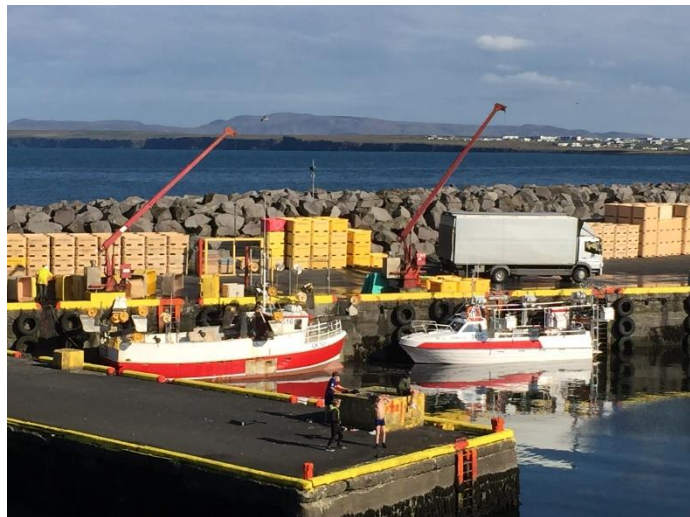
Í aðalskipulagi segir um iðnaðarsvæði: „Samkvæmt skipulagsreglugerð skal á iðnaðarsvæði staðsetja umfangsmikla iðnaðarstarfsemi eða starfsemi sem er talin geta haft mengun í för með sér, svo sem verksmiðjur, virkjanir, þ.m.t. vatnsfallsvirkjanir, jarðhitavirkjanir, sjávarfallavirkjanir og vindmyllur, tengivirki, veitustöðvar, skólpælu- og hreinsistöðvar, endurvinnslustöðvar, brennslustöðvar, förgunarstöðvar, sorpurðunarsvæði, flokkunarmiðstöðvar og birgðastöðvar fyrir mengandi efni.“

Kjarnastarfsemi

Kjarnastarfsemi hafnarinnar má skipta í fimm þætti: vigtun sjávarafla – framleiðslu og sölu á ís til fiskiskipa – fiskiskipabjónusta – fraktskipabjónustu og dráttarbátabjónustu.

Vigtun

Hafnarvigtin er staðsett við skrifstofu hafnarinnar að Víkurbraut 11 við Keflavíkurhöfn. Landaður botnfiskafli í höfnun Reykjaneshafnar hefur minnkað mikið frá því sem áður var. Undanfarin ár hefur landaður afli botnfisktegunda verið um 5 þúsund tonn en var þrjátíu árum fyrr tæp 26 þúsund tonn. Þegar mest var um að vera í höfnum Reykjaneshafnar í kringum 1980 var landað þar hátt í 80 þúsund tonnum af fiski.



Árið 1995 hóf Helguvíkurmjöl hf. starfsemi sína í Helguvíkurhöfn. Stuttu síða reisti SR mjöl hf. bræðslu á sama stað sem nú er í eigu Síldarvinnslunnar hf. Síðan þá hafa verið töluverð umsvif í löndun á uppsjávaraafurðum í Helguvíkurhöfn en mest var þar landað tæpum 62 þúsund tonnum árið 2000. Miklar sveiflu eru þó í því magni sem berst af landi, bæði milli ára og hvernig dreifingin er innan ársins.

Undanfarin ár hefur makríllinn verið að veiðast hér í Faxaflóanum meðfram strönd Reykjanesskagans. Þar hafa handfærabáta komist í mikil uppgrip og hafa þeir jafnvel verið að fylla sig af makríl inni í höfninni við hafnarkant. Þessi vertíð hefur síðustu ár staðið yfir mánuðina ágúst og september þar sem allt að 45 báta hafa verið að veiðum. Á árinu 2016 lönduðu þessir handfærabátar 5.400 tonnum af makríl á þessum tveimur mánuðum í rúmlega 900 löndunum. Heldur minna var umleikis sl. ár en þá lönduðu handfærabátar rúmlega 3.300 tonnum í rúmlega 740 löndunum. Mikið álag er á vigtar og íspjónustu hafnarinnar þegar svona stendur á.

Undanfarin ár hafa landað í höfnum Reykjaneshafnar í kringum 90 fiskiskip að meðaltali á ári í allt að 1.500 löndunum. Dreifing þeirra yfir árið er sveiflukennd en stærstu algastímarnir eru annars vegar febrúar/mars þegar vetrarvertíð netabátanna stendur sem hæst og loðnan veiðist við suðvesturhornið og hins vegar á haustin. Það hefst þegar makríllinn gefur sig við ströndina í ágúst, síðan koma

netabátarnir inn í framhaldið og uppsjávarskipin með síldarafurð í nóvember. Haustvertíðin er því nokkuð samfelld frá ágúst og fram í desember.

Íssala

Reykjaneshöfn selur ís til fiskiskipa og vinnsluaðila. Almennt eru það einstaklingar og lögaðilar sem sjá um þennan þjónustubátt í höfnum landsins en hér er þetta undantekning. Á sínum tíma var það einkaaðili sem rak ísverksmiðju á hafnarsvæði Njarðvíkur þar til hann komst í þrot og leysti höfnin reksturinn til sín og hefur rekið hana síðan. Sala þessarar þjónustu miðast við afhendingu við húsgafl verksmiðjunar en þangað geta kaupendur sótt vöruna, hvort sem er í kör og ílát eða beint um borð í viðkomandi fiskiskip. Dagsframleiðsla í ísverksmiðjunni er í kringum 25 tonn sem dugir þó hvergi til meðan makrílveiði handfærabátanna stendur sem hæst í ágúst/september. Þá þurfa þjónustuaðilar þeirra oft en ekki að sækja það sem á vantar af ís fyrir landaðan afla til annarra ísframleiðenda á svæðinu, s.s. í Sandgerði eða Grindavík.

Fiskiskipþjónusta

Auk vigtunar og íssölu til fiskiskipa snýst þjónustusala við fiskiskip m.a. um sölu á vatni og rafmagni. Einnig er mjög mikilvægur þáttur þjónustu við fiskiskip hvernig viðlegu er hagað í höfnum Reykjaneshafnar. Smærri bátum er skipað til viðlegu í Smábátahöfninni í Gróf en þar eru 82 viðlegupláss fyrir smærri fiskibáta. Stærri fiskiskipum er að jafnaði skipað til viðlegu í Njarðvíkurhöfn en Njarðvíkurhöfn er jafnframt skammtíma viðleguaðstaða fyrir fiskiskip sem nýta sér þjónustu Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur hf. Fiskibátum og –skipum hefur þó fækkað verulega í höfnum Reykjaneshafnar á undanförunum árum.

Fraktskipþjónusta

Töluverð fraktskipakoma var í höfnum Reykjaneshafnar á árum áður, þ.e. fyrst til Keflavíkurhafnar og síðan til Njarðvíkurhafnar. Þessar skipakomur voru að stærstum hluta í tengslum við veru Varnarliðsins á Miðnesheiði en einnig í tengslum við sjávarútveginn. Undanfarin ár hafa þessar skipakomur verið um 45 á ári, þá aðallega til Helguvíkurhafnar. Síðustu tvö ár hafa skipakomur þó aukist umtalsvert og komu 82 skip til hafnar s.l. ár. Þessa aukningu má að mestu rekja til þeirrar auknu atvinnustarfsemi sem er að byggjast upp á iðnaðarsvæðinu í Helguvík.

Þjónusta við fraktskip snýr að móttöku þeirra við höfn og þjónustu við viðlegukant. Hafnsöguskylda er gagnvart fraktskipum sem þýðir að þeir taka hafnsögumann um borð á ytri höfninni og veitir skipstjóra skipsins leiðsögn að viðlegu í innri höfninni. Starf hafnsögumannsins er mikilvægt og getur oft á tíðum verið áhættusamt, hvort sem það er að fara um borð eða frá borði skipa í misjöfnum veðrum eða að leggja skipi að viðlegukanti við slæmar veðuraðstæður. Starfsmenn hafnarinnar sjá um landfestar skipa við viðlegukant ásamt því að taka á móti úrgangi þeirra ef óskað er og að afgreiða til þeirra vatn þegar þörf er á.



Dráttabátapjónusta

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 hafnsvæði. Einnig er oft leitað eftir aðstoð dráttarbátsins þegar Skipasmíðastöðin í Njarðvíkur hf. þarf að koma bátum í eða úr slipp.

Uppbygging iðnaðarsvæðisins í Helguvík

Deiliskipulag iðnaðarsvæðisins er á hendi Reykjanesbæjar og unnið í samráðið við Reykjaneshöfn. Grunnur að uppbyggingaráformum á svæðinu liggur í deiliskipulaginu og á hendi Reykjaneshafnar sem landeiganda að fylgja gerð þess eftir.

Lóðir

Reykjaneshöfn sér markaðssetningu lóða á iðnaðarsvæðinu, úthlutun og frágang lóða til komandi lóðarhafa, gerir við þá lóðarleigusamninga og sér um innheimtu árlegrar lóðarleigu.



Gatnakerfi

Reykjaneshöfn sér um uppbyggingu gatnakerfis í iðnaðarsvæðin ásamt götulýsingu. Reykjanesbær innheimtir fasteignaskatta af húseignum á svæðinu og sér um viðhald gatnakerfis og götulýsingu.

Fráveita

Reykjaneshöfn sér um uppbyggingu fráveitukerfis svæðisins en Fráveita Reykjanesbæjar innheimtir árlegt fráveitugjald og sér um viðhald kerfisins.

Stefnumótun til framtíðar

Til skamms tíma

Gert er ráð fyrir óbreyttri starfsemi að mestu í kjarnastarfsemi Reykjaneshafnar í nánustu framtíð. Nauðsynlegt er þó að hefja uppbyggingu Helguvíkurhafnar með stækkun viðlegukants á Norðurbakka hafnarinnar um 160 metra til að mæta þjónustuþörf komandi mánaða ásamt því að gera betrubætur á athafnasvæði þar í kring. Á iðnaðarsvæðinu í Helguvík þarf að endurmeta lóðarstærðir og sníða lóðir betur að þeim þörfum sem hentar hverju sinni. Einnig þarf að skilgreina betur þá atvinnustarfsemi sem er æskileg á svæðinu.

Til lengri tíma

Kjarnastarfssemi Reykjaneshafnar mun taka töluverðum breytingum til framtíðar. Varla er hægt að gera ráð fyrir aukningu í starfsemi tengdri sjávarútvegi en búast má við aukinni þjónustuþörf í þjónustu við fraktflutninga og ferðamennsku. Þjónusta við sjávarútveginn mun að mestu öll færast til

Njarðvíkurhafnar, m.a. með tilflutningi á vigtar- og löndunarþjónustu. Einnig mun hluti starfsmannaaðstöðu hafnarinnar verða þar í framtíðinni en hluti starfsmannaaðstöðunnar mun færast inn í Helguvík ásamt skrifstofu hafnarinnar. Uppsjávarfisk verður áfram landað í Helguvíkurhöfn sem jafnframt þjónar sem aðal fraktflutningahöfn svæðisins með tilkomu stóraukinna flutninga í tengslum við iðnaðaruppbyggingu á iðnaðarsvæðinu í Helguvík. Smábátahöfnin í Gróf mun áfram sinna smærri atvinnubátum í sjávarútvegi en búast má við að starfsemi þeirra sé víkjandi í framtíðinni og starfsemi tengd ferðaþjónustu mun koma þar sterkar inn. Starfsemi Keflavíkurhafnar mun fyrst og fremst tengjast komu smærri farþegaskipa og annarri starfsemi tendri ferðaþjónustu.

Rekstur og uppbygging iðnaðarsvæðisins í Helguvík verður skilinn frá rekstri Reykjaneshafnar á komandi árum og tengjast heildarsýn hagsmunaaðila sem vinna að uppbyggingu atvinnusvæða á Reykjanesi með samspil stórskipahafnar og alþjóðaflugvallar að leiðarljósi.

Keflavíkurhöfn

Saga hafnarinnar

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 viðlegu 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 til staðar 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 þáverandi eigendum. Í framhaldi af kaupnum voru mannvirkin endurbætt og bætt við bryggjum auk þess sem hafnargarðurinn var lengdur. Í framhaldi af stofnun landshafnarinnar Landshöfnin í Keflavík og Njarðvík urðu þessi hafnarmannvirki hluti hennar. (Heimild: Saga Keflavíkur 1920-1949;1999)

Lýsing á aðstæðum

Hafnarsvæðið í Keflavík er 1,975 ha. að stærð. Aðalhafnargarðurinn er með viðlegu fyrir skip allt að 165 metra að lengd með með dýpi frá 7 til 13 metrum við kant. 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 Aðalhafnargarðinn í Keflavík í framhaldi af óveðurstjóni sem á honum varð um það leiti. Um leið var þekjan stækkuð til að auka athafnasvæðið á garðinum til losunar og lestunar skipa.

Aðalskipulag

Í aðalskipulagi segir um Keflavíkurhöfn: „Keflavíkurhöfn er með eldri höfnun Reykjaneshafnar. Höfnin er fiskibátahöfn og flutningshöfn. Þar er löndunaraðstaða fyrir báta af öllum stærðum. Þar er einnig aðstaða fyrir léttabáta skemmtiferðaskipa og skemmtibátaútgerðir. Uppbygging á hafnarsvæðinu tekur mið af þjónustu við fiskibáta, vöruflutningaskip og báta tengdri ferðaþjónustu. 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.“

Stefnumótun til framtíðar

Til skamms tíma

Keflavíkurhöfn er önnur af tveimur löndunarhöfnum Reykjaneshafnar fyrir botnsfisk og þjónustar smærri fiskibáta sem og fiskiskip, með þrjá löndunarkrana á Aðalhafnargarðinum með góðu athafnasvæði fyrir löndunarþjónustu. Einnig þjónar Aðalhafnargarðurinn móttöku einstakra fraktskipa og smærri farþegaskipa. Við Keflavíkurhöfn er vigtarþjónusta hafnarinnar og aðalskrifstofur. Þar er einnig aðal vinnuaðstaða starfsmanna hafnarinnar.



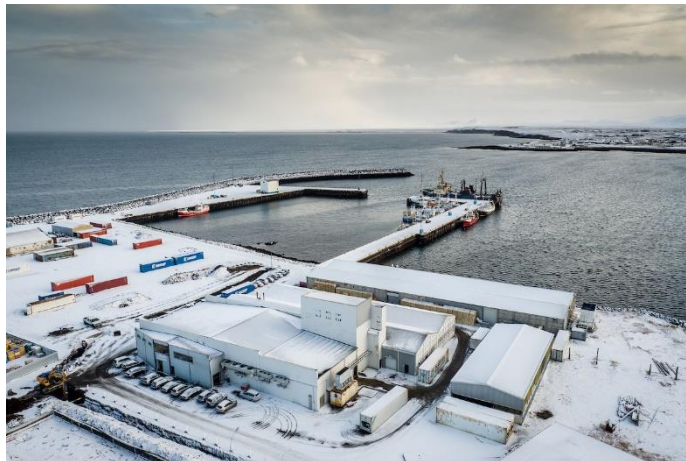
Til lengri tíma

Löndunarþjónusta fyrir botnfisk verður færð frá Keflavíkurhöfn yfir í Njarðvíkurhöfn. Áhersla verður lögð á að Aðalhafnargarðurinn þjóni smærri farþegaskipum og skipum tengdri ferðaþjónustu. Aðstaða fyrir hópferðabifreiðar verður bætt með því að byggt verður yfir Miðbryggju, Austurbryggju og Fátækrahlíppinn. Vigtarþjónusta hafnarinnar ásamt aðalvinnuaðstöðu starfsmanna hafnarinnar verður færð inn í Njarðvíkurhöfn og skrifstofa hafnarinnar verður færð inn í Helguvíkurhöfn.

Njarðvíkurhöfn

Saga hafnarinnar

Útgerð og sjósókn var töluverð frá Njarðvík á árum áður. Bryggjur og aðstaða var á hendi einstakra útgerðarmanna en fyrir lá þörf um bryggjur sem væru til almenningsparfa. Eftir að vélbátar komu til sögunnar varð þörf 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 bráð nauðsynlegt væri á því að hafskipabryggja yrði byggð á svæðinu. Tafir urðu á allri



framkvæmd þar sem uppbygging hafnar í Njarðvík skaraðist að hluta til við uppbyggingu hafnaraðstöðu í Keflavík. Um 1940 voru ráðagerðir um uppbyggingu stórrar hafnar í Njarðvík en vegna ágreinings um slíka uppbyggingu við Keflvíkingsa 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 Keflavík- og Njarðvíkurhreppum. (Heimild: Saga Njarðvíkur;1996)

Lýsing á aðstæðum

Hafnarsvæðið í Njarðvík er 10,93 ha. að stærð. Njarðvíkurhöfn samanstendur af tveimur hafnargörðum, norður- og suðurgarði, sem eru að mestu leyti úr steinsteyptum kerum sem steypt voru við höfnina. Grjótnargarður var settur utan við norðurgarðinn í Njarðvíkurhöfn árið 1978 en grjótið var fengið úr námu nyrst í Keflavík. Öll löndunaraðstaða við höfnina batnaði mikið við það. Á árunum 1981 – 1982 var síðan rekið niður 45 metra langt stálþil frá steypum viðlegukanti að grjótnargarðinum. Þar með var kominn viðlegukantur með 7,5 til 9 metra dýpi fyrir skip allt að 130 metra að lengd. Jafnframt var malbikað 7.000 m² gámasvæði, sem m.a. var nýtt við flutninga Varnarliðsins um höfnina á sínum tíma. Innsiglingin í Njarðvíkurhöfn var síðan dýpkuð í 7,5 metra árið 1992 en þó ber að gæta að því að í innsiglingarleiðinni til hafnarinnar er haft sem er á 5,6 metra dýpi í miðri innsiglingarennu. Á árunum 2003 - 2004 voru framkvæmdar endurbætur á grjótnargarðinum við höfnina með því að setja bermu utan á grjótnargarðinn og lengja hann um 60 metra. Sú lenging bætti viðlegu í höfninni til muna.

Aðalskipulag

Í aðalskipulagi segir um Njarðvíkurhöfn: „Njarðvíkurhöfn er fiskibátahöfn og flutningahöfn. Starfsemi á hafnarsvæðinu er þjónusta fyrir skip og fiskvinnslur ásamt ísverksmiðu. Í Njarðvíkurhöfn er skipasmíði og -viðgerðir. Landrými er fyrir frekari uppbyggingu. Á hafnarsvæðinu eru gámasvæði. Viðlegukantur er fyrir skip allt að 130 m löng, ásamt annarra viðlegukanta.

- Á vestasta hluta hafnarsvæðisins þarf að taka tillit til framtíðar byggðar, sem verður blönduð byggð íbúða, verslana og þjónustu (ÍB25 og ÍB26, sjá þemakort Íbúðarbyggð) og skal miða við að þar verði hreinleg starfsemi sem hefur ekki í för með sér mengun.“

Stefnumótun til framtíðar

Til skamms tíma

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.



Til lengri tíma

Löndun á fiski verður aflögð í Keflavíkurhöfn þannig að öll löndun botnfisks hjá Reykjaneshöfn verður í Njarðvíkurhöfn. Útbúin verður löndunaraðstaða fyrir smærri fiskibáta með löndunarkrönum og athafnasvæði. Viðlega fyrir báta og skip verður bætt til muna með dýpkun innan hafnarsvæðis og flotbryggjum fyrir smærri báta komið þar fyrir. Vigtarþjónusta sjávarafla verður staðsett við Njarðvíkurhöfn ásamt annarri þjónustu tengdri sjávarútvegi. Aðalvinnuaðstaða starfsmanna hafnarinnar verður þar staðsett ásamt geymsluhúsnæði og geymslusvæði hafnarinnar. Innsigling til hafnarinnar verður bætt svo skip með allt að 8 til 9 metra djúpristu komist inn til hafnarinnar. Móttaka tilfallandi fraktskipa verður áfram til staðar í höfninni.

Hafnarhöfn

Saga hafnarinnar

Töluverð útgerð var frá Höfnum á Reykjanesi á árum áður þótt hafnaraðstaður 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 þótt svo væri. Löndun var yfirleitt erfið og fyrirhafnasöm þó veður væri gott, hvað þá ef veður voru slæm. Fyrstu hafnarframkvæmdir í Höfnum áttu sér stað á árunum upp úr

1930 með byggingu bátabryggju neðan við kaupúnið. Var framkvæmdin á vegum einstaklinga eins og að jafnan á þessum árum en seinna meir tók sveitarfélagið yfir rekstur hennar. Bryggjan bætti mjög allar aðstæður þó betur mætti gera en árið 1944 var bryggjan betrubætt með því að lengja hana fram í stórstraumsfjöruborð. Þetta þótti ekki fullnægjandi og duga skammt. Bygging núverandi hafnaraðstöðu og viðlegukants í Höfnum má rekja til árana 1951-1959 og var viðlegukanturinn staðsettur 200 metrum fyrir austan bryggjuna. Dýpi við viðlegukant er lítið og erfitt um vik að dýpka þar sem botninn er klapparbotn og dýpkun því ekki möguleg nema með klapparsprengingum. Betrubætur hafa verið litlar sem engar frá 1959 enda þörfin takmörkuð vegna minnkandi umsvifa eftir 1960. Í dag er engin starfsemi á Hafnarhöfn. (Heimild: Hafnir á Reykjanesi;2003)

Lýsing á aðstæðum

Hafnarsvæði í Höfnum er 3,95 ha. að stærð. Hafnarkanturinn er 180 metrar að lengd að vestanverðu með 115 metra viðlegukanti að austanverðu innan við bryggjuhausinn. Bryggjuhausinn er 12 metrar að breidd og 22 metrar að lengd. Þekjan er 7 metra breið meðfram viðlegukantinum. Grunnur hafnarkantsins er grjótgarður sem þekjan er steipt yfir og skjólveggur steiptur á útbrún vestanverður. Mesta dýpi er 2 metrar á stórstraumsfjöru innan við bryggjuhausinn. Grjótvörn er vestan við hafnarkantinn til varnar ágangi sjávar.

Aðalskipulag

Í aðalskipulagi segir um Hafnahöfn: „Í dag er í Höfnum smábátahöfn. Gert er ráð fyrir að svo verði áfram og komi til með að nýtast uppbyggingu frístundabyggðar í Höfnum.“



Stefnumótun til framtíðar

Til skamms tíma

Engin starfsemi er í Hafnahöfn í dag og ekki fyrirsjáanlegt að það breytist á næstunni. Aðkoma að hafnarbakka er misjöfn eftir veðrum og aðgrunnt.

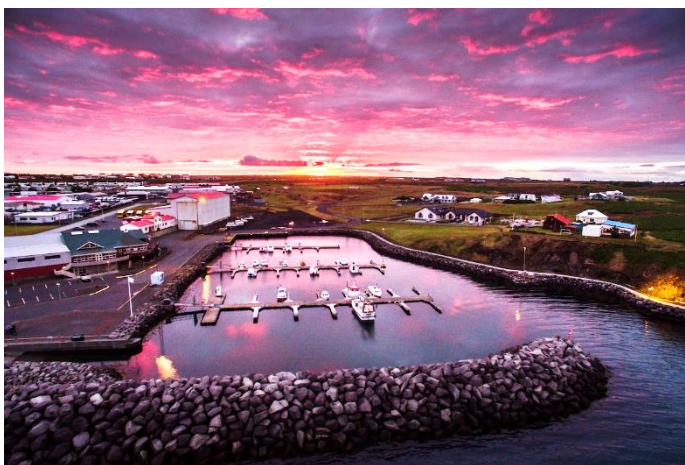
Til lengri tíma

Ekki er gert ráð fyrir starfsemi tengdri sjávarútvegi í Hafnahöfn í framtíðinni né annarri starfsemi tengdri daglegri hafnarstarfsemi. Möguleikar eru til þess að nýta hafnaraðstöðuna í tengslum við afþreyingu og ferðaþjónustu vegna þess dýralífs og náttúrufegurðar sem strandlengjan í Höfnum býður upp á.

Grófin

Saga hafnarinnar

Í lok árs 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 þeirrar starfsemi sem þar væri til staðar.



Einnig settu hafnaryfirvöld skilyrði fyrir stækkunarmöguleikum smábátahafnarinnar og er núverandi höfn fyrri áfangi af tveimur samkvæmt deiliskipulagi bæjarins. Niðurstaðan var sú að ákveðið var að byggja smábátahöfn í Gróf en þar hafði áður verið starfsemi Dráttarbrautar Keflavíkur hf. Framkvæmdir hófust í enda ársins 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.

Lýsing á aðstæðum

Hafnarsvæðið í Gróf er 4,52 ha að stærð og með stækkunarmöguleika upp í 6,97 ha. 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 bæjarins.

Aðalskipulag

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 á svæðinu. 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.“

Stefnumótun til framtíðar

Til skamms tíma

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 undanförmum árum og líklegt er að sú þróun haldi áfram. Ekki hefur orðið fjölgun í skemmtibátum en áhugi hefur verið fyrir uppbyggingu ferðaþjónustu í tengslum við smábátahöfnina.



Til lengri tíma

Með vijkjandi þörf fyrir aðstöðu fyrir útgerðir smábáta hefur þörfin fyrir aðstöðu í smábátahöfninni Grófinni farið minnkandi. Verði það niðurstaðan þá er líklegt að viðleguplássum í höfninni verði fækkað á komandi árum nema þörf fyrir annarskonar starfsemi eins og ferðaþjónustu myndist í staðinn. Hægt er að sjá fyrir sér uppbyggingu slíkrar starfsemi á þessum stað með tengingu við íbúabyggð, veitingahús og afþreyingu.

Helguvíkurhöfn

Saga hafnarinnar

Uppbygging Helguvíkurhafnar hófst í framhald af samkomulagi milli utanríkisráðuneytisins f.h. Atlandshafsbandalagsins (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 grjótnargarðs 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 grjótnargarðsins

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 nýrisin 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 grjótnargarði við höfnina sem jók öryggi skipa við innsiglingu og innan hafnarsvæðis til muna.

Lýsing á aðstæðum

Hafnarsvæðið í Helguvík er 190,6 ha. að stærð. Höfnin samanstendur af 100 metra Olúbryggju í austurhluta hafnarinnar og 150 metra viðlegukanti í norðurhluta hennar, Norðurbakka. Grjótnargarður sem skýlir Helguvíkurhöfn er hluti af olúbryggjunni. Olúbryggjan er byggð upp af fjórum kerum sem sitja á uppfylltum grjótpúða á sjávarbotni en við hana er 13,5 metra dýpi. Norðurbakki er stálþilskantur með lágmarksdýpi 10 metra við viðlegukant. Lágmarksdýpi innan hafnarsvæðisins er 10 metrar við Norðurbakka en mesta dýpi innan hafnar er um 16 metrar.



Aðalskipulag

Í aðalskipulagi segir um Helguvíkurhöfn: „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 Helguvíkurhöfn. Gert er ráð fyrir aðstöðu fyrir skemmtiferðarskip í Helguvík. Helguvík er olíuhöfn Suðurnesja með olúbryggju 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.“

Stefnumótun til framtíðar

Til skamms tíma

Helguvíkurhöfn er skilgreind sem stórskipahöfn Suðurnesja í svæðisskipulagi sveitarfélaganna á Suðurnesjum. Í dag er Helguvíkurhöfn fyrst og fremst fraktskipahöfn í tengslum við starfsemi á iðnaðarsvæðinu í Helguvík en þjónar einnig sem löndunarhöfn fyrir uppsjávarskip tengd verksmiðju Síldarvinnslunnar hf. Hún er jafnframt innflutningshöfn flugvélaeldsneytis fyrir Keflavíkurflugvöll og aðra flugvelli landsins. Iðnaðaruppbygging, sem fyrirhuguð er á næstu misserum, kallar á stækkun Norðurbakka í nánustu framtíð, þ.e. að lengja viðlegukantinn 60 metra í austur og 100 metra í vestur. Einnig þarf að stækka gáma- og athafnasvæði við Norðurbakka og leggja grunn að uppbyggingu í suðuhluta hafnarinnar við fyrirhugaðan Suðurbakka.

Til lengri tíma

Í framtíðinni mun Helguvíkurhöfn skiptast í þrjú þjónustusvæði, þ.e. Olúbryggju, Norðurbakka og Suðurbakka. Aðstaðan við Olúbryggju verður svipuð og hún er í dag. Norðurbakki verður uppbyggður þannig að heildarlengd hans verður 310 metrar með dýpi frá 10 metrum upp í 12 metra dýpi. Byggja þarf upp Suðurbakka en þar er gert ráð fyrir uppbyggingu í tveimur hlutum. Fyrri hlutinn er viðlegukantur sem er 135 metrar að lengd með dýpi frá 12 metrum upp í 14,5 metra. Seinni hlutinn er lenging á þeim viðlegukanti um 225 metra þannig að heildarlengd viðlegukants Suðurbakka verður 360 metrar í komandi framtíð með allt að 14,5 metra dýpi við kant. Í tengslum við Suðurbakka verður byggt upp 8 þúsund fermetra gámasvæði sem stækkanlegt verður upp í 40 þúsund fermetra eftir því sem þörf krefur.

Iðnaðarsvæðið í Helguvík

Saga iðnaðarsvæðisins í Helguvík

Uppbygging hafnarinnar í Helguvík sem hófst 1987 var kveikjan að þeim hugmyndum sem lágu til grundvallar uppbyggingu iðnaðarsvæðis við Helguvík og miðuðust við hafnsækna starfsemi. Næstu árin var unnið út frá ýmsum hugmyndum og útfærslum varðandi uppbyggingu án verulegs ávinnings. Ákveðin þáttaskil í þessari uppbygging urðu þegar makaskiptasamningur var undirritaður milli Reykjaneshafnar og Reykjaneshafnar 20. apríl 2006 varðandi



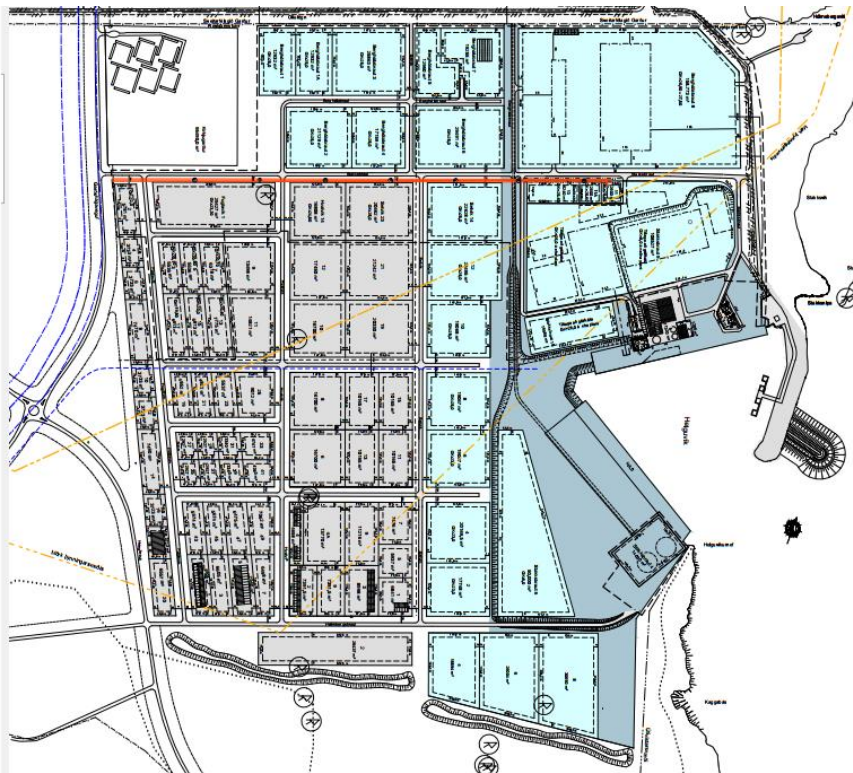
landsvæði í þeirra eigu þar sem Reykjaneshöfn eignaðist 190,6 ha. landsvæði í Helguvík. Á grundvelli nýs deiliskipulags frá 5. febrúar 2008 yfir iðnaðarsvæðið í Helguvík hóf Reykjaneshöfn framkvæmdir við gatnagerð á svæðinu ásamt uppbyggingum lóða en þær framkvæmdir eru grunnurinn að iðnaðarsvæðinu eins og það er í dag.

Lýsing á aðstæðum

Iðnaðarsvæðið í Helguvík er skilgreint 190,6 ha. að heildarstærð en 18,9 ha. þar af eru þó skilgreindir sem hafnarsvæði Helguvíkurhafnar. Samkvæmt nýjasta deiliskipulagi yfir iðnaðarsvæðið í Helguvík frá 2015 er fjöldi skilgreindra lóða á svæðinu 93, sú stærsta 158 þúsund m² að stærð en sú minnsta 13 m². Almennu eru lóðirnar á svæðinu á stærðarbilinu um 3 þúsund m² upp í um 20 þúsund m². Lóðir sem liggja næst hafnarsvæði Helguvíkurhafnar eru skilgreindar sem lóðir fyrir hafnsækna starfsemi en aðrar lóðir eru skilgreindar sem almennar iðnaðarlóðir. Af 93 þremur lóðum á svæðinu hefur verið úthlutað 26 lóðum, þar af eru tvær lóðir sem eru yfir 100 þúsund m² af stærð og ætlaðar undir stóriðju en stóriðja flokkast sem hafnsækna starfsemi. Á annarri lóðinni er risið kísilver sem stefnir í stækkun á komandi árum og á hinni er fyrirhugað að reisa annað kísilver.

Aðalskipulag

Í aðalskipulagi segir um iðnaðarsvæðið í Helguvík: „Í Helguvík er gert ráð fyrir uppbyggingu iðnaðar í Reykjanesbæ. Þar er gert ráð fyrir almennum iðnaði, verksmiðjum, iðjuverum, orkufrekum iðnaði, stórum og smáum iðnaði og verkstæðum. Áhersla er lögð á aðstöðu fyrir starfsemi sem tengist sjóflutningum og nýta nálægð við Helguvíkurhöfn og Keflavíkurflugvöll. Starfsemi sem byggist upp á I1 (I1 - merking í þemakorti atvinnusvæða í aðalskipulagi) má ekki verða til þess að skilgreint þynningarsvæði stækki, þ.e. almennt er ekki gert ráð fyrir starfsemi sem auki á losun flúors og brennisteinsdíoxíðs. Eiga þessar takmarkanir við um starfsemi sem hefur undirbúning að skipulagi, mati á umhverfisáhrifum og leyfisumsóknum eftir gildistöku aðalskipulagsins 2015-2030.“



Stefnumótun til framtíðar

Til skamms tíma

Hægt hefur gengið að byggja upp iðnaðarsvæði í Helguvík, jafnt af almennri starfsemi sem og hafnsækinni starfsemi. Endurskoða þarf stærðir á almennum iðnaðarlóðum til að mæta þörfum

fyrirtækja sem þurfa minni lóðir en almennt eru til staðar á svæðinu í dag. Skilgreina þarf einnig nánar þá starfsemi sem flokkast sem hafnsækna starfsemi og hvaða starfsemi er þar æskileg.

Til lengri tíma

Til að efla samspil atvinnuuppbyggingar á svæðinu og nýtingamöguleika Helguvíkurhafnar á komandi árum er nauðsynlegt að ná víðtækari sýn á þá uppbyggingu en verið hefur. Horfa þarf til annarra atvinnusvæða í nágrenni ásamt til þeirra tækifæra sem felast í því að að bæði alþjóðaflugvöllur og stórskipahöfn er í næsta nágrenni við svæðið, en vegalend milli þessarar tveggja lykilpátta er aðeins fjórir kílómetrar. Það þarf að ná fram samstöðu með öllum þeim aðilum sem hafa hagsmuni af uppbyggingu á svæðinu til að mynda sameiginlega sýn fyrir heildina því hvergi á landinu er eins víðfeðmt og hentugt svæði til atvinnuuppbyggingar eins og á Reykjanesi. Hluti af slíkri nálgun er að aðskilja uppbyggingu iðnaðarsvæða frá almennri hafnarstarfsemi Reykjaneshafnar og sameina þá uppbyggingu þeirri heildarsýn sem þarf að vera til staðar á svæðinu.