

# Efling hafnarinnar í Þorlákshöfn



## HAFNARUMBÆTUR OG STÆKKUN

Lengi hefur verið stefnt að því í Þorlákshöfn og á Suðurlandi að hafnaraðstaðan í Þorlákshöfn verði gerð nothæf til stórflutninga og sem slík hæf til að þjóna stóriðju sem reist yrði í hennar nágrenni. Með breyttum áherslum í atvinnuuppbyggingu á svæðinu, hafa áform um stækkun hafnarinnar ekki breyst í eðli sínu, heldur tilgangurinn. Nú er ekki lengur horft til stóriðju sem hina endanlegu lausn í atvinnumálum og ástæðu fyrir fjárfestingu í hafnarframkvæmdum. Miklu fremur er nú horft til þess að auka til muna þjónustuhæfni við þá atvinnustarfsemi sem þegar er til staðar á nær- og fjarsvæðinu á Suðurlandi og stór-Reykjavíkursvæðinu og að vaxa með þeirri starfsemi í samhæfðum áföngum. Ennfremur ber að taka tillit til framþróunar í vöruflutningum, flutningaskipin eru orðin stærri, stjórnþækin nákvæmari og þarfir viðskiptavina skipafélaganna eru sífellt að breytast t.d. vegna þróunar í umbúðum, kælitækni og neysluvenjum.

Hafnarstæðið er erfitt viðureignar af náttúrlegum ástæðum og því ráðlegt að þróa höfnina í áföngum með hliðsjón af því og þeim markaðsaðstæðum sem núverandi og væntanlegir notendur hafnarinnar búa við. Fyrirsjáanlegt er að erfitt verður að eiga við öldu- og sogahreyfingar innan hafnarinnar og í innsiglingunni ásamt ölduhæð utan hafnar og hönnun brimvarnargarða miðuð við það. Af þessum ástæðum er ekki hægt að draga upp nákvæma framtíðarsýn á hafnaraðstöðu í Þorlákshöfn til lengri tíma litið.

Í þessari greinagerð verður farið yfir áætlaða næstu áfangaf framkvæmd og þá möguleika sem sá áfangi kemur til með opna á. Þess ber að geta að þessi fyrsti áfangi felst að stórum hluta í eðlilegu og löngu tímabæru viðhaldi og endurnýjun núverandi hafnarmannvirkja.

*„Þorlákshöfn er eina þjónustuhöfnin fyrir allt Suðurlandsundirlendið og hafa Sunnlendingar í gegnum tíðina staðið í sameiningu að uppbyggingu og framþróun hafnarinnar. Heimamenn hafa lengi haft uppi áform um að þróa höfnina þannig að hún geti talist stórskipahöfn en það er höfn sem getur tekið við skipum í Panamax-flokki. Panamax-skip eru allt að 290 metra löng og allt að 80 þúsund tonn að stærð. Þessi skip geta flutt allt að 12 þúsund TEU-gámaeiningar (Twenty-Foot Equivalent Unit).“*

Unnur Brá Konráðsdóttir. Tillaga að þingsályktun (þingskjal 631 – 336. mál. 2013-2014)

## VIÐHALD OG STÆKKUN

Mjög brýnt er orðið að leggja í viðhaldsframkvæmdir á hafnarmannvirkjum í Þorlákshöfn þar sem þau eru komin vel til ára sinna. Á Suðurvarargarði er steipt kerjabryggja frá árinu 1960 og Svartaskersbryggja var byggð árið 1974. Á elsta hluta Svartaskersbryggju eru þil bryggjunnar farin að tærast mikið og fylling farin að renna undan dekki hennar á nokkrum stöðum. Hætta er á að dekkið eða malbikið falli niður, þar sem holrúm hefur myndast undir bryggjunni.

Á grundvelli þessa ástands og hugmynda um hvernig auka megi notagildi og nýtingu hafnarinnar fyrir núverandi þjónustuþörf, hefur verið skoðað hvað hægt sé að framkvæma á tiltölulega skömmum tíma með viðráðanlegri fjárfestingu. Ef ráðist yrði í að vinna niður uppsafnað viðhald og samtímis þær nauðsynlegu framkvæmdir sem úttekt Vegarðarinnar tiltekur til að bæta öryggi hafnarinnar m.a. með því að dýpka og stækka höfnina svo hún geti tekið á móti stærri skipum en nú, myndi það nýtast öllu Suður- og Suðvesturlandi, fjölga störfum, auka þjónustu og tekjur á svæðinu auk þess sem höfnin yrði samkeppnisfær valkostur fyrir hafnsækna starfsemi og fyrirtæki

Eftirfarandi lýsing byggir á greinargerð Vegagerðarinnar („Þorlákshöfn. Stækkun hafnar“, maí 2014) og endurskoðun þeirra tillagna sem þar koma fram með aukna nýtingu og þarfir hafnarinnar að leiðarljósi (sjá mynd á forsíðu til skýringar).

*Til að bæta höfnina og stækka, þarf að endurnýja Suðurvarargarð og setja nýtt stálþil á Svartaskersbryggju. Auka þarf dýpi við Suðurvararbryggju og Svartaskersbryggju. Miða þarf við að hönnunardýpi verði 10 m við Suðurvararbryggju. Ennfremur þarf að dýpka um 30 m breitt svæði framan við báða kanta í 10 m. Við Svartaskersgarð þarf að auka dýpið í 9 m á 50 m breiðu svæði fyrir framan 10 m svæðið. Með þessum breytingum geta stærri ferjur lagt við Svartaskersbryggju, t.d. ferjur á stærð við Norrænu sem er 160 metra löng, 30 metra breið og ristir um 6,3m.*

*Rífa þarf og fjarlægja það sem eftir er af Norðurvararbryggju og láta dýpkunarsvæði ná alveg að Suðurvararbryggju og Austurgarði. Með því er snúningsrými skipa bætt þannig að það sé að hámarki 230 m, sem þýðir að hámarks lengd skipa sem þarna geta snúið, getur verið um 150-180 m háð stjórn hæfni.*

*Þessu til viðbótar þarf að hlaða öldudempanði fláa meðfram ströndinni frá Skarfaskersbryggju að Suðurvararbryggju.*

*Gera má ráð fyrir að undirbúningsvinna taki 8-10 mánuði en að framkvæmdatími sé 18-24 mánuðir.*

## **BÆTT ÞJÓNUSTA, AUKIÐ ÖRYGGI OG FJÖLGUN TÆKIFÆRA**

Með framangreindum framkvæmdum, er áætlað að stærri skip geti athafnað sig innan hafnar sem opnar á möguleika á að fá inn stærri fraktskip en nú, skemmtiferðaskip sem alls ekki koma í dag og einnig stórar vöru- og fólksferjur. Auk þess sem þjónustugetan við núverandi viðskiptavinum myndi aukast verulega strax. Með og í þessum áfanga þarf og verða gerðar ítarlegar aðstöðu- rannsóknir og þannig lagður grunnur að raunsærri og skýrari framtíðarsýn á hafnaraðstöðuna, takmarkanir og möguleika. Ennfremur eru umbætur og stækkun hafnarinnar mikilvægt öryggismál því hún er sú eina á mjög stóru hafsvæði og verður að vera áreiðanlegur hlekkur í forvarnaráætlunum og björgunaraðgerðum.

Hér á eftir fer stutt yfirferð yfir þau skip sem hægt verður að þjónusta í Þorlákshöfn eftir þessa áfangastækkun hafnarinnar og dregnir upp þeir möguleikar sem það hefur í för með sér. Þær myndir sem hér eru dregnar fram eru grundvallaðar á viðræðum við rekstraraðila sem nýta höfnina í dag og aðra sem ekki geta það vegna aðstöðuleysis, en hafa sýnt því áhuga að koma til Þorlákshafnar ef hafnaraðstæður verða bættar.

## **Farþegaferjur**

Nauðsynlegt verður fyrir Herjólf um ófyrirsjáanlega framtíð að hafa aðgang að ferjuaðstöðunni sem nú er í Þorlákshöfn. Ný ferja mun ekki breyta því þar sem Landeyjarhöfn er á kviku svæði árfarvega, sandburðs og sjávarstrauma.

Ennfremur mun verða mögulegt að bjóða upp á beinar farþegaferjusiglingar milli Suðurlands og Evrópu þar sem hægt verður að taka á móti skipum af sömu stærð og stærri en Norræna er nú. Slíkar ferjusiglingar hafa komið til umræðu en alltaf „strandað“ á getuleysi hafnarinnar.

## **Skemmtiferðaskip**

Komum skemmtiferðaskipa til landsins hefur fjölgað sem og þeim höfnum sem þau fara inn á. Það samræmist stefnu stjórnvalda, og ábendingum Ferðamálastofu, sem hvatt hafa til þess að álagi af ferðamönnum verði betur dreift um landið til að vernda viðkvæm svæði. Til að ná tengingu við ferðaskipuleggjendur, hefur höfnin í Þorlákshöfn gerst aðili að samtökunum Cruise Iceland. Í fundargerð aðalfundar samtakanna sem haldinn var 23. maí 2014 kom fram í erindi Ágústas Ágústssonar stjórnarmanns og markaðsstjóra Faxaflóahafnar, að þau skemmtiferðaskip sem koma séu að verða minni og að þannig skipum komi til með að fjölga. Samhliða þessari þróun séu siglinga-hringferðir um Ísland að verða vinsælli og því muni samkeppnisstaða minni hafna um komur skemmtiferðaskipa, breytast þeim í hag.

Með stækkun hafnarinnar í Þorlákshöfn, munu meðalstór skemmtiferðaskip geta lagst að hafnargarði. Með því væri kominn til nýr og mjög vænlegur viðkomustaður þannig skipa á Íslandi. Hægt verður að bjóða upp á nýja áfangastaði, eins og suðurströndina til Skóga og Víkur, auk þess sem stutt er í vinsælustu viðkomustaði á Suður- og Suðvesturlandi, hinn svonefnda gullna hring, Suðurnesin og Bláa lónið.

## **Vöruflutningar**

Áhugi er á að koma á vöruferjusiglingum og hafa aðilar sem sigla frá Danmörk og Bretlandi sýnt áhuga að beina sínum ferjum til Þorlákshafnar á grundvelli styttri siglingatíma og fleiru.



Með vöruferjusiglingum frá Þorlákshöfn til Evrópu á miðvikudagskvöldi væru vörur komnar á markað í Evrópu á mánudagsmorgni sem hentar sívaxandi eftirspurn eftir ferskvöru og lengir hillulíf.

*„Af þeim vörum sem fluttar eru í gegnum hafnir landsins greiðast ákveðin gjöld til hafnasjóðanna og því skipta sjóflutningar miklu máli fyrir hafnirnar en einnig skipta hafnirnar samfélagið allt miklu máli svo neytendur geti fengið vörur sínar og fyrirtæki geti keypt inn aðföng og selt vörur sínar erlendis.“*  
Valur Rafn Halldórsson: „Efnahagsleg mótun íslenskra hafna“, MA ritgerð frá HÍ, Reykjavík 2014, bls. 29.

Ennfremur hafa bílaumboð og aðilar sem flytja stærri vélar og tæki milli landa, áhuga á að koma þeim í vöruferjur frekar en gámaskip, eins og gert er nú, sem skapar óhagræði og kostnað við flutning stærri tækja og véla. Með ferju-siglingum væri hægt að keyra tæki og vélar beint að og frá borði.

### Sjávarútvegur

Fiskútflutningsfyrirtæki í Þorlákshöfn og Grindavík sjá mikla möguleika í stækkun hafnarinnar og sú hagkvæmni sem af því leiddi myndi gera það að verkum að umsvif þeirra í Þorlákshöfn ykjast. Einnig opnuðust fleiri möguleikar og tækifæri sem ekki koma til tals nú vegna aðstöðuleysis.

*„Íslensk sjávarútvegsfyrirtæki reiða sig mikið á evrópska markaði þegar kemur að því að selja vörur sínar en um 79% af öllum fiski frá Íslandi fer til Evrópulanda og mest til Bretlands eða um 17%. Um 6% fer til Norður-Ameríku, 6% til Afríku og um 9% til Asíu.“*  
Valur Rafn Halldórsson: „Efnahagsleg mótun íslenskra hafna“, MA ritgerð frá HÍ, Reykjavík 2014, bls. 27.  
Tölur frá Hagstofu Íslands, 2013.

Fiskmarkaðurinn og Ísfélagið í Þorlákshöfn mun njóta góðs af auknum viðskiptum við fleiri og stærri skip sem vænta má að kæmu inn til löndunar á útskipunardeg til að hámarka ferskleika, og minnka þannig akstur með afla. Einnig opnar þessi valkostur á að stærri frystitogarar geti umskipað í höfninni, til að mynda þau sem stunda veiðar á Reykjaneshrygg og skip Ramma hf.

### Gámaflutningaskip / tankskip

Með stækkun hafnar opnast möguleiki fyrir komu stærri gámaflutningaskipa. Mikil eftirspurn er eftir gámaflutningum m.a. vegna fiskútflutnings. Með útflutningi frá Þorlákshöfn í stað Reykjavíkur sparast aksturskostnaður fyrir þá sem keyra að austan og að vestan frá Reykjanesi og styttist tíminn frá fiskiskipi til útskipunar. Þannig verða ferskvörur verðmætari og hillutíminn lengri.

Mikill áhugi er á auknum vatnsútflutningi úr Ölfusi, en þau áform sem rædd hafa verið, útheimta meðal annars þær breytingar á höfninni sem stefnt er að.

Ekki er nokkur vafi á því að bætt hafnaraðstaða í Þorlákshöfn verður til hægðarauka fyrir stærsta landbúnaðarsvæði landsins sem er í næsta nágrenni, mikinn jarðefnaútflutning, sem nú þegar er stundaður á svæðinu, þau fyrirtæki sem hyggja á fjölbreyttari jarðefnaútflutning á næstu árum og vaxandi fiskeldi á svæðinu.

## **FJÖLBREYTTARI ATVINNA OG ÞJÓNUSTA**

Seitarfélög á Suðurlandi haf lengi, líkt og í öðrum landshlutum, leitast við að laða að fyrirtæki til að fjölga störfum, auka fjölbreytni í atvinnulífinu, bæta íbúáþjónustuna og fjölga íbúum. Stækkun hafnarinnar í Þorlákshöfn gæti orðið stökkpallur í þá átt að fjölga fyrirtækjum á svæðinu í kring og styrkja þau fyrirtæki sem þar eru fyrir. Aukin umsvif við höfnina og móttaka stærri skipa eykur eftirspurn eftir margskonar þjónustu og fjölbreyttari en nú er. Þjónusta við skemmtiferðaskip styrkir stoðir ferðaþjónustunnar á svæðinu, vöruflutningaskip kalla á þjónustu og bjóða upp á möguleika fyrir fyrirtæki sem gætu nýtt sér fleiri kosti þess sem svæðið býr yfir líkt og þær náttúrulegu auðlindir sem þarna eru; gríðarlegt magn af köldu vatni, heitt vatn og gufa, auk þjónustu í nær- og fjærsamfélagi.

## **KOSTNAÐUR OG VIRÐISAUKI**

Í skýrslu Vegagerðarinnar, sem fyrst og fremst er frumútgáfa og drög sem ákveðið var að vinna til að fá gróft mat á þær tillögur sem lagðar voru til grundvallar, kom í ljós að þær tillögur eru mjög raunsæjar og hentugar sem fyrsti áfangi og uppfærsla á viðhaldi hafnarviðlegustæða.

Endurskoða þarf kostnaðar- og framkvæmdaáætlunina sem fram kemur í skýrslunni og sett er fram hér á eftir. Þarna er ekki reiknað með þeirri dýpkun sem nú er komið í ljós að verður að vera, þ.e. einn meter í viðbót við það sem fram kemur í skýrslu Vegagerðarinnar og sú dýpkun sem stuðst er við til að geta tekið á móti þeim skipum sem hér hefur verið rætt um.

## Kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar

Verkáfangi	Kostnaður (m.kr.)
Undirbúningur, rannsókn, hönnun, umhverfismat ofl.	55
Dýpkun snúningssvæðis við Suðurvararbryggju og rif Norðurvarargarðs 130 þ.m <sup>3</sup>	747
Endurbygging Suðurvararbryggju, 200 m	484
Dýpkun Svartaskersbryggju 16 þ.m <sup>3</sup>	161
Endurbygging Svartaskersbryggju 250m	458
<b>SAMTALS KOSTNAÐUR</b>	<b>1.904</b>

(Vegagerðin: „Þorlákshöfn. Stækkun hafnar“, maí 2014, bls. 5).

Eins og fram hefur komið er löngu kominn tími á viðhald hafnarmannvirkja í Þorlákshöfn. Þær aðgerðir, sem eru óhjákvæmilegar, eru um 60% af frumáætlun á heildarkostnaði við stækkun hafnarinnar. Með því að horfa fram í tímann og skoða kosti þess að stækka höfnina, ekki einungis fyrir Þorlákshöfn og Ölfusið, heldur líka til hagsbóta og virðisauka fyrir fyrirtæki á Reykjanesinu og stórum hluta Suðurlands, verður að horfa til þeirra margfeldisáhrifa sem aukin umsvif við höfnina munu hafa.

Ekki er horfið frá þeirri framtíðarsýn að byggð verði stórskipahöfn í Þorlákshöfn, en sú stækkun sem hér hefur verið lýst, er lítið skref í þá átt. Þetta litla en mikilvæga skref mun þó strax leiða til mikilla breytinga á þjónustugetu hafnarinnar. Kostnaður verður ekki slíkur að hætta sé á ofpenslu vegna þeirra framvæmdaáhrifa sem vara meðan á framkvæmdum stendur og er í raun agnarsmár miðað við mörg önnur samgöngumannvirki á landinu.

Háværar raddir hafa heyrst á Suðurlandi um að farið verði í atvinnuskapandi aðgerðir sem nýtist svæðinu beint. Með stækkun hafnarinnar í Þorlákshöfn er stigið mikilvægt skref í þá átt að laða að fyrirtæki og skapa möguleika til atvinnuuppbyggingar fyrir allt Suðurland og Suðurnesin.

September 2014

Unnið fyrir Sveitarfélagið Ölfus,

Finnbogi Alfreðsson, atvinnuráðgjafi hjá Samtökum sunnlenskra sveitarfélaga  
Barbara Guðnadóttir, menningar- og kynningarfulltrúi Sveitarfélagsins Ölfuss