

Stjórn Reykjaneshafnar

Reykjaneshöfn 2030

Framtíðarsýn



Stjórn Reykjaneshafnar

Inngangur

Þessi skýrsla ber heitið **Reykjaneshöfn 2030 Framtíðarsýn** er unnin af Stjórn Reykjaneshafnar kjörtímabilið 2018-2022. Með skýrslunni leitast stjórnin við að setja fram sviðsmynd ársins 2030 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 þeim 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. Þegar núverandi stjórn kom til starfa eftir sveitastjórnakosningarnar 2018 fékk hún m.a. þá skýrslu 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.

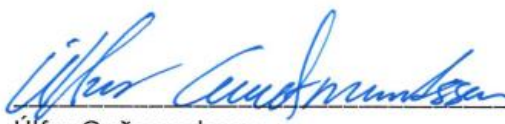
Reykjanesbær 9. desember 2021,
í Stjórn Reykjaneshafnar,


Hjörtur M Guðbjartsson, formaður


Hanna B Konráðsdóttir, varaformaður


Kristján Jóhannsson


Sigurður Guðjónsson


Úlfar Guðmundsson



Mynd 1 - Njarðvíkurhöfn fyrir 1950

Reykjaneshöfn – sagan

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. Í 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 Vatnsleysustrandarhreppi (nú Sveitarfélagið Vogar) og höfninni í Gerðarhreppi (nú Suðurnesjabær). Hafnarsamlaginu var slitið í lok árs 2002 og tók Reykjaneshöfn til starfa í núverandi mynd 5. desember 2002 að undanskýldu 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. (Heimild: Saga Keflavíkur 1920-1949;1999 / Saga Njarðvíkur;1996).

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



Mynd 2 - Keflavíkurhöfn fyrir 1950

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 páverandi 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).

Njarðvíkurhöfn

Útgerð og sjósókn var töluverð frá Njarðvík á árum áður. 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 bráð nauðsynlegt 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 Keflvíkunga 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. (Heimild: Saga Njarðvíkur; 1996).

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 þótt svo væri. Löndun var yfirleitt erfið og fyrirhafnasöm þó veður væri gott, hvað þá ef veður var slæmt. Fyrstu hafnarframkvæmdir í Höfnum urðu á árunum upp úr 1930 með byggingu bátabryggju neðan við kaupúnið. Var



Mynd 3 - Hafnahöfn um 1960

framkvæmdin á vegum einstaklinga eins og 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 árána 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*).

Smábátahöfnin í Gróf

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 starfseminnar þar. Einnig settu hafnaryfirvöld skilyrði fyrir stækkunarmöguleikum smábátahafnarinnar og er núverandi höfn fyrri áfangi af tveimur samkvæmt deiliskipulagi bæjarins. Niðurstaðan varð sú að ákveðið var að byggja smábátahöfn í Gróf en þar hafði áður



Mynd 4 - Smábátahöfnin í Gróf um 1995

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. Atlandshafsbandalagins (NATO) og Keflavíkurbæjar frá 21. apríl 1983 um land og aðstöðu til



Mynd 5 - Helguvíkurhöfn, Ólíubryggja, framkvæmdir um 1988

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.

Reykjaneshöfn – 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.



Mynd 6 - Reykjanesbær, yfirlitsmynd

Staðan 2030

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

Þjónusta

Starfsmenn Reykjaneshafnar eru fimm, þrír hafnsögumenn, einn almennur hafnarstarfsmaður og hafnarstjóri. Opið er fyrir almenna hafnarstarfsemi allan sólarhringinn allt árið um kring. Daglegur vinnutími er frá kl. 08:00 til kl. 17:00 virka daga en starfsmenn á bakvöktum sinna útköllum á öðrum tímum.

Staðan 2030

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

Skrifstofa

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.

Staðan 2030

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

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 aflaefirlitskerfi 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.

Staðan 2030

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 aflaefirlitskerfi Fiskistofu, auk þess sem akstursvogin er nýtt til vigtunar vöru og ökutækja.

Íssala

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.

Staðan 2030

Ísverksmiðja er áfram rekin við Hafnarbraut 1a til framleiðslu á ís til kælingar á sjávar-afurðum.

Skipaþjónusta

- *Rafmagn* - Reykjaneshöfn rekur dreifikerfi rafmagns á hafnarsvæðum sínum til þess að gefa viðskiptavinum kost á landtenginu við rafmagn þegar þeir eru í viðlegu innan hafnarinnar. Í dag er boðið upp á 16A, 32A, 63A, 125A og 230V.
- *Ferskt vatn* - Reykjaneshöfn rekur dreifkerfi fyrir ferskt vatn til endursölu til viðskiptavina sinna.
- *Úrgangur* - Reykjaneshöfn rekur móttökuílát til móttöku á úrgangi frá viðskiptavinum. Annan úrgang en almennt sorp, s.s. mál, 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. Sjá hafnarstarfsmenn um að koma þeim úrgangi á gámastöð Sorpeyðingarstöðvar Kólku í Helguvík til förgunar á kostnað viðkomandi skips. Sama á við úrgang frá fraktskipum.
- *Festarþjónusta* - Starfsmenn Reykjaneshafnar móttaka landfestu stærri fiskiskipa, fraktskipa og annarra skipa sem þess óska. Fjöldi manna við hverja afgreiðslu fer eftir stærð skips og öðrum aðstæðum hverju sinni.

Staðan 2030

- *Rafmagn* – 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.
- *Úrgangur* – 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 Kólku í Helguvík.

- *Annað* – Aðrir þættir í skipaþjónustu Reykjaneshafnar eru óbreyttir.

Dráttarbátur

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



Mynd 7 - Dráttarbáturinn Auðunn tekur á móti dráttarbátum Togaranum haustið 2019

Skipasmíðastöðin í 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.

Staðan 2030

Dráttarbáturinn Auðunn er nú drifinn áfram af umhverfisvænni 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

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

Staðan 2030

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

Hafnarmannvirki

Hafnarmannvirkin á hafnarsvæðum Reykjaneshafnar eiga mislanga sögu að baki en þau elstu eru frá því um 1930.

Keflavíkurhöfn

Hafnarsvæðið í Keflavík er 1,975 ha. að stærð. Aðalhafnargarðurinn er með viðlegu fyrir skip allt að 165 metra að lengd með dýpi frá -7m til -13m 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.

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.

Staðan 2030

Hlutverk Keflavíkurhafnar hefur breyst mikið og hefur færst frá því að vera fiskiskipa- og frakthöfn í að þjóna skemmtiferðaskipum og ferðatengdri starfsemi. Löndunaraðstaða á Aðalhafnargarðinum er aflögð, fyllt er upp í svæðið á milli Austurbryggju og Aðalhafnargarðs og er það svæði núverandi bílastæði fyrir höfnina. Aðalhafnargarðurinn hefur verið lengdur um 70m og þjónustar nú flestar stærðir skemmtiferðaskipa. Þjónustuhús á Aðalhafnargarði er endurbætt

og þar er aðstaða til að þjónusta farþega og skipverja skemmtiferðaskipa. Aðgangsstýring inn á hafnarsvæðið er markviss og uppfyllir allar



Mynd 8 - Keflavíkurhöfn 2030, sviðsmynd

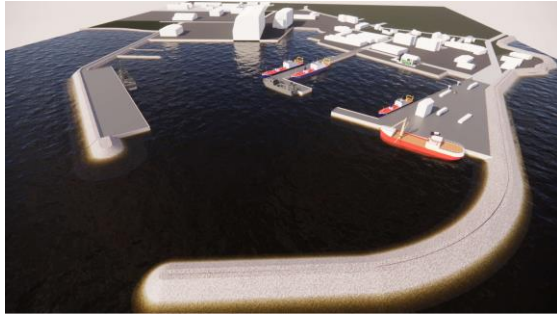
öryggiskröfur varðandi umgjörð um þessa starfsemi. Miðbryggja og Vesturbryggja hafa verið endurbættar miða við hækkandi sjávarstöðu og þjónusta sem bryggjur fyrir ferðatengda starfsemi. s.s. báta í hvalaskoðunarferðum eða sjóstöng. Við Vesturbryggju er flotbryggja sem auðveldar smærri bátum að taka við eða losa frá sér farþega. Smáhýsi eru á hafnarsvæðinu þar sem þeir aðilar sem sinna þessari starfsemi hafa aðstöðu auk þess að á svæðinu eru litlir sérhæfðir veitingastaðir í sjávarafurðum og staðbundnum mat.

Njarðvíkurhöfn

Hafnarsvæðið í Njarðvík er 10,93 ha. að stærð. Njarðvíkurhöfn samanstendur af tveimur hafnargörðum, Norðurgarði 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 45m langt stálþil frá steyptum viðlegukanti að grjótnargarðinum. Þar með var kominn viðlegukantur með -7,5m til -9m dýpi fyrir skip allt að 130m að lengd. Jafnframt var malbikað 7.000m² gámasvæði, sem m.a. var nýtt við flutninga Varnarliðsins um höfnina á sínum tíma. Innsiglingin í Njarðvíkurhöfn var síðan dýpkuð í -7,5m árið 1992 en þó ber að gæta að því að í innsiglingunni til hafnarinnar er haft sem er á -5,6m dýpi í miðri innsiglingarennu. Á árunum 2003-2004 voru

gerðar endurbætur á grjótnargarðinum við höfnina með því að setja berma utan á grjótnargarðinn og lengja hann um 60m. Sú lenging bætti viðlegu í höfninni 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



Mynd 9 - Njarðvíkurhöfn 2030, sviðsmynd

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 ísverkmiðja Reykjaneshafnar, geymsluhúsnæði og geymslusvæði fyrir starfsemi hafnarinnar.

Staðan 2030

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 200m viðlegukantur með -9m dýpi sem notaður er undir sértæka starfsemi. Suðurgarður hefur verið endurbyggður að hluta utan á bryggjuhausinn og 100m utan á garðinn frá bryggjuhausnum til vesturs með stálþilskanti og aðdýpi upp á -9m. Á Norðurgarði innanverðum upp við land er kominn 30m löndunarkantur með tveimur löndunarkrönum og -2,5m aðdýpi sem þjónustar sem löndunarsvæði smærri báta. Uppfylling er komin í vestari enda hafnarinnar milli Norðurgarðs og Suðurgarðs þar sem skrifstofa hafnarinnar er staðsettar ásamt hafnarvogum og bílastæðum. Einnig er landfylling komin landmegin sunnan við

Suðurgarð að -1m 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 þurrvíar sem getur þjónustað öll stærstu skip fiskiskipaflota landsins.

Hafnahöfn

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

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

Staðan 2030

Gamla bryggjan í Hafnahöfn þjónar ferðatengdri starfsemi sem á sér stað á vatnasvæði Ósabotna. Um er að ræða m.a. útleigu á sjópotum, svífbrettum og hjólabátum. Flotbryggja er staðsett í kverkinni innan við bryggjuhausinn þar sem flutningsbátar milli bryggju og Ósabotna hafa aðkomu. Upp af hafnarsvæðinu eru smáhýsi þar sem þeir aðilar sem sinna þessari starfsemi hafa aðstöðu. Á bryggjuendanum er útsýnispallur þar sem hægt er að horfa til beggja átta meðfram ströndinni og út á haf.

Smábátahöfnin í Gróf

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 Reykjanesbæjar.

Smábátahöfnin í Grófinni er viðlegustaður smærri báta og fiskiskipa ásamt því að þar er viðlega skemmtibáta. Útgerð smábáta hefur



Mynd 10 - Smábátahöfnin 2030, sviðsmynd

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 ferðabjónustu í tengslum við smábátahöfnina.

Staðan 2030

Smábátahöfnin er sem áður viðlegustaður smærri báta, fiskiskipa og skemmtibáta. Höfnin er hluti af umgerð útivistar og ferðabjónustu í samspili við menningartengda starfsemi í gamla bænum í Keflavík.

Helguvíkurhöfn

Hafnarsvæðið í Helguvík er 190,6 ha. að stærð. Höfnin samanstendur af 100m Olúbryggju í austurhluta hafnarinnar og 150m viðlegukanti í norðurhluta hennar, Norðurbakka. Grjótnargardur 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 -13,5m dýpi. Norðurbakki er stálþilskantur með -10m lágmarksdýpi við viðlegukant en mesta dýpi innan hafnar er um -16m.

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

Staðan 2030

Helguvíkurhöfn er stórskipahöfn Reykjaneshafnar og vöruhöfn. Hún samanstendur af þremur viðleguköntum: Olúbryggju, Norðurbakka og Suðurbakka. Olúbryggjan þjónar nú sem áður innflutningi á flugvélaeldsneyti en fjölbreyttari not eru af hinum tveimur viðleguköntunum.

Norðurbakki hefur verið lengdur um 100m til vesturs með -10m aðdýpi þar sem helstu vöruflutningarnir eru innflutt sement, innflutningur á CO₂ og útflutningur á vetnisorku. Suðurbakkinn er nýr 400m viðlegukantur með ekjurampi í vesturenda kantsins sem er nýttur af farþega- og vöruflutningsferju. Á vesturenda hafnar-svæðisins 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. Í austurenda hafnarsvæðisins eru eldsneytistankar fyrir skipaeldsneyti ásamt



Mynd 11 - Helguvíkurhöfn 2030, sviðsmynd

öryggissvæði sem tengist alþjóðasamvinnunni um leit og björgun á Norðurslóðum. Á svæðinu er einnig sérhönnuð aðstaða til inn- og útskipunar á afurðum í tengslum við sorporkustöð Köllu á iðnaðarsvæðinu í Helguvík.

Lóðir og lendar

Reykjaneshöfn er eigandi að landi í nærumhverfi þeirra hafnarsvæða sem heyrir 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, en hluti þessa lands er enn án skipulags.

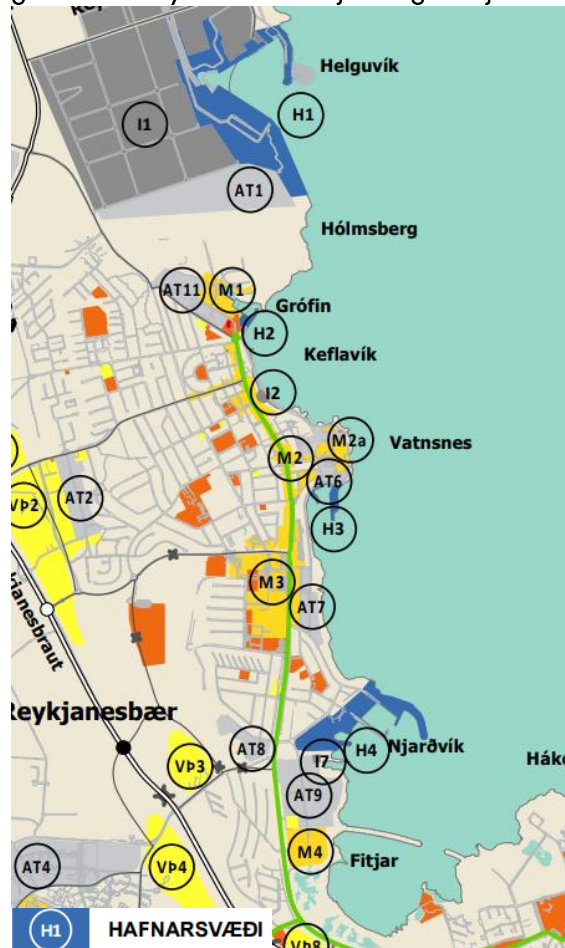
Staða 2030

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 óskipulegt land við Njarðvíkurhöfn er byggt upp sem blanda af íbúðarbyggð og iðnaðarsvæði og landsvæði ofan við Keflavíkurhöfn er orðin blanda af íbúðarbyggð og hótélum.

Aðalskipulag

Reykjanesbæjar 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



Mynd 12 - drög að aðalskipulagi 2020-2035, hluti sveitarfélagsuppráttar

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 ferðaþjónustu tengdri hafinu ásamt því að geta gegnt sínu hefðbundna hlutverki. Þar er aðstaða fyrir léttabáta skemmtiferðaskipa og skemmtibátaútgæðir 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

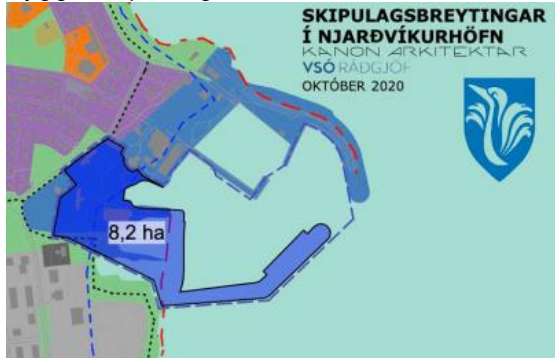
Í aðalskipulagi segir um Njarðvíkurhöfn: „Njarðvíkurhöfn er fiskibátahöfn og flutningahöfn. Starfsemi á hafnarsvæðinu er þjónusta fyrir skip og fiskvinnslur ásamt ísverksmiðju. Í Njarðvíkurhöfn er skipasmíði og viðgerðir. Landrými er fyrir frekari uppbyggingu á öllu hafnarsvæðinu. Á suðursvæði hafnarinnar 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



Mynd 13 - hafnarsvæði Njarðvíkurhafnar, 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.

Hafnahöfn

Í aðalskipulagi segir um Hafnahöfn: „Í dag er í Höfnum smábátahöfn.“

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.“

Helguvíkurhöfn

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.

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.“

Efnisyfirlit

Reykjaneshöfn – sagan.....	1
Keflavíkurhöfn	2
Njarðvíkurhöfn	2
Hafnahöfn.....	2
Smábátahöfnin í Gróf	3
Helguvíkurhöfn	3
Reykjaneshöfn – starfsemin.....	4
Staðan 2030.....	4
Þjónusta	4
Staðan 2030.....	4
Skrifstofa.....	4
Staðan 2030.....	4
Hafnarvog.....	4
Staðan 2030.....	4
Íssala.....	4
Staðan 2030.....	5
Skipaþjónusta	5
Staðan 2030.....	5
Dráttarbátur.....	5
Staðan 2030.....	5
Hafnsaga	5
Staðan 2030.....	6
Hafnarmannvirki.....	6
Keflavíkurhöfn	6
Staðan 2030.....	6
Njarðvíkurhöfn.....	6
Staðan 2030.....	7
Hafnahöfn.....	7
Staðan 2030.....	7
Smábátahöfnin í Gróf.....	7
Staðan 2030.....	8
Helguvíkurhöfn	8
Staðan 2030.....	8
Lóðir og lendur.....	8
Staða 2030.....	9
Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2020-2035.....	9
Keflavíkurhöfn	9
Njarðvíkurhöfn	9
Hafnahöfn.....	10
Smábátahöfnin í Gróf.....	10
Helguvíkurhöfn	10

Myndayfirlit

Mynd 1 - Njarðvíkurhöfn fyrir 1950.....	1
Mynd 2 - Keflavíkurhöfn fyrir 1950.....	2
Mynd 3 - Hafnahöfn um 1960.....	2
Mynd 4 - Smábátahöfnin í Gróf um 1995	3
Mynd 5 - Helguvíkurhöfn, Olíubryggja, framkvæmdir um 1988.....	3
Mynd 6 - Reykjanesbær, yfirlitsmynd	4
Mynd 7 - Dráttarbáturinn Auðun tekur á móti dráttarbátum Togaranum haustið 2019	5
Mynd 8 - Keflavíkurhöfn 2030, sviðsmynd	6
Mynd 9 - Njarðvíkurhöfn 2030, sviðsmynd.....	7
Mynd 10 - Smábátahöfnin 2030, sviðsmynd	8
Mynd 11 - Helguvíkurhöfn 2030, sviðsmynd	8
Mynd 12 - drög að aðalskipulagi 2020-2035, hluti sveitarfélagsuppdráttar	9
Mynd 13 - hafnarsvæði Njarðvíkurhafnar, breyting á skipulagi	10

Myndir 1 til 5 eru fengnar frá Byggðasafni Reykjanesbæjar.

Mynd 6 er úr myndasafni Reykjanesbæjar.

Mynd 7 er úr myndasafni Reykjaneshafnar.

Myndir 8 til 11 eru unnar af Verkfræðistofu Suðurnesja.

Myndir 12 til 143 eru fengnar úr vinnslutillögu að aðalskipulagi Reykjanesbæjar 2020-2035.



REYKJANESBÆR

Í KRAFTI FJÖLBREYTILEIKANS