



NJARÐVÍKURHÖFN - ÞRÓUNARÁÆTLUN

Umræðuskjal vegna rammaskipulags

Drög í vinnslu
Mars 2022

21667

https://vsoradgjof.sharepoint.com/sites/workpoint_2/Project1663/Documents/Greinargerð/Greining lokaskjal.docx

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
DRÖG	28.2.2022	SBo	STP	
1	1.3.2022	SBo		

Unnið af:

VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

Unnið fyrir:

Reykjanesbæ

Efnisyfirlit

1	Yfirlit	3
2	Þróunaráætlun	4
3	Ytri þættir	6
3.1	Samkeppni milli hafna	7
3.2	Nýir samkeppnisaðilar	7
3.3	Birgjar	8
3.4	Viðskiptavinir	8
3.5	Staðkvæmdarvara – Sambærileg þjónusta	8
4	Innri þættir	8
5	Rýmisáætlun	10

1 Yfirlit

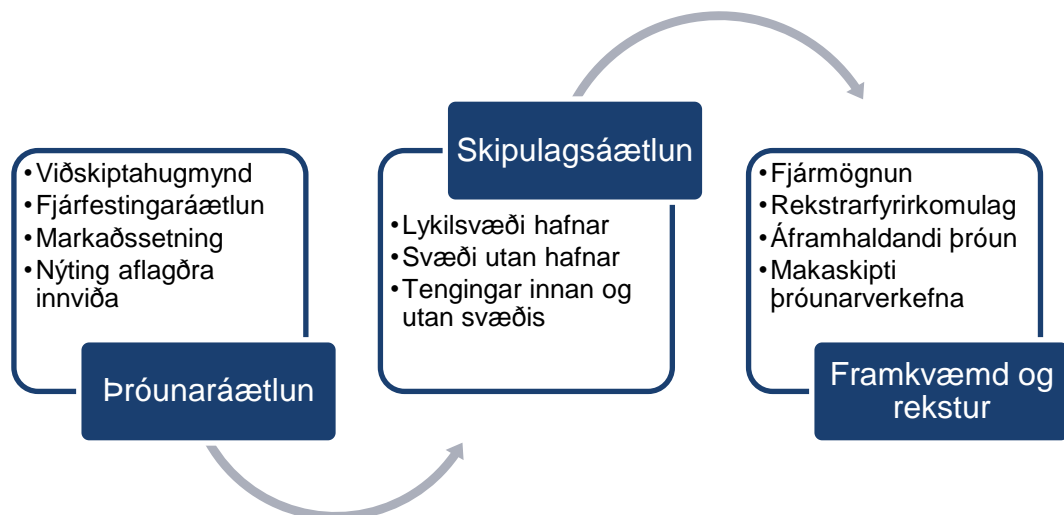
Fjárfestingar í fyrirtækjum og innviðum Njarðvíkurhafnar gefa tilefni til að huga að skipulagi hafnarsvæðisins og tengslum þess við nærliggjandi athafnasvæði. Njarðvíkurhöfn verður, með þeim breytingum sem eru í bígerð, lykilhöfn í safni Reykjaneshafna ásamt Helguvíkurhöfn. Með breytingunum opnast tækifæri til að byggja enn frekar á þeirri þróun sem er að verða og nýta betur aðliggjandi athafnasvæði með markvissum hætti.

Markmið þessarar greiningar er að draga fram hver helstu sóknarfæri Njarðvíkurhafnar eru í aðdraganda rammaskipulagsgerðar, hvernig megi nýta sérstöðu hafnarinnar og virkja samlegðaráhrifin af því að samþætta skipulag hafnar og athafnasvæðis. Í framhaldinu þarf að leggja betur yfir ýmsa þætti og dýpka greiningar. Þetta skjal er nokkurs konar leiðarvísir um hvernig megi greina aðstæður og byggja upp þróunaráætlun sem er blanda af rýmisskipulagi og viðskiptaáætlun fyrir svæðið ásamt því að sýna hvernig megi standa að innleiðingu og framkvæmd þessara áætlana. Miðað er við að Reykjaneshöfn hafi lykilhlutverk í því að stýra viðskiptaþróun og þróa Njarðvíkurhöfn og bakland hafnarinnar. Með því að líta til bæði skipulags og viðskiptaþróunar í samþættri áætlun er mögulegt að auka líkur á árangri.

Fyrir liggja áætlanir um uppbyggingu þurrkvíar í Njarðvíkurhöfn sem verður viðbót við starfsaðstöðu Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur. Vonir standa til þess að auk þeirra tækifæra sem ný aðstaða veitir verði uppbygging skipasmíðastöðvarinnar til að laða að ýmsa starfsemi sem tengist þeim verkefnum sem skipasmíðastöðin sinnir. Bakland hafnarsvæðisins á aðliggjandi athafnasvæði er kjörinn vettvangur fyrir slíka uppbyggingu. Þá er horft til þess hvernig megi nýta tækifæri sem kunna að opnast til að styrkja samkeppnisforskot Njarðvíkurhafnar og fyrir áframhaldandi skipulagsvinnu.

Til stendur að fjárfesta meira í hafnaraðstöðu samhliða fyrrgreindum framkvæmdum. Felst það í uppbyggingu viðlegukanta, dýpkun hafnarinnar og gerð brimvarna. Gerð þróunaráætlunar fyrir höfnina og aðliggjandi svæði má telja líklega til að draga fram áherslur og auka skilvirkni í þessum fjárfestingum.

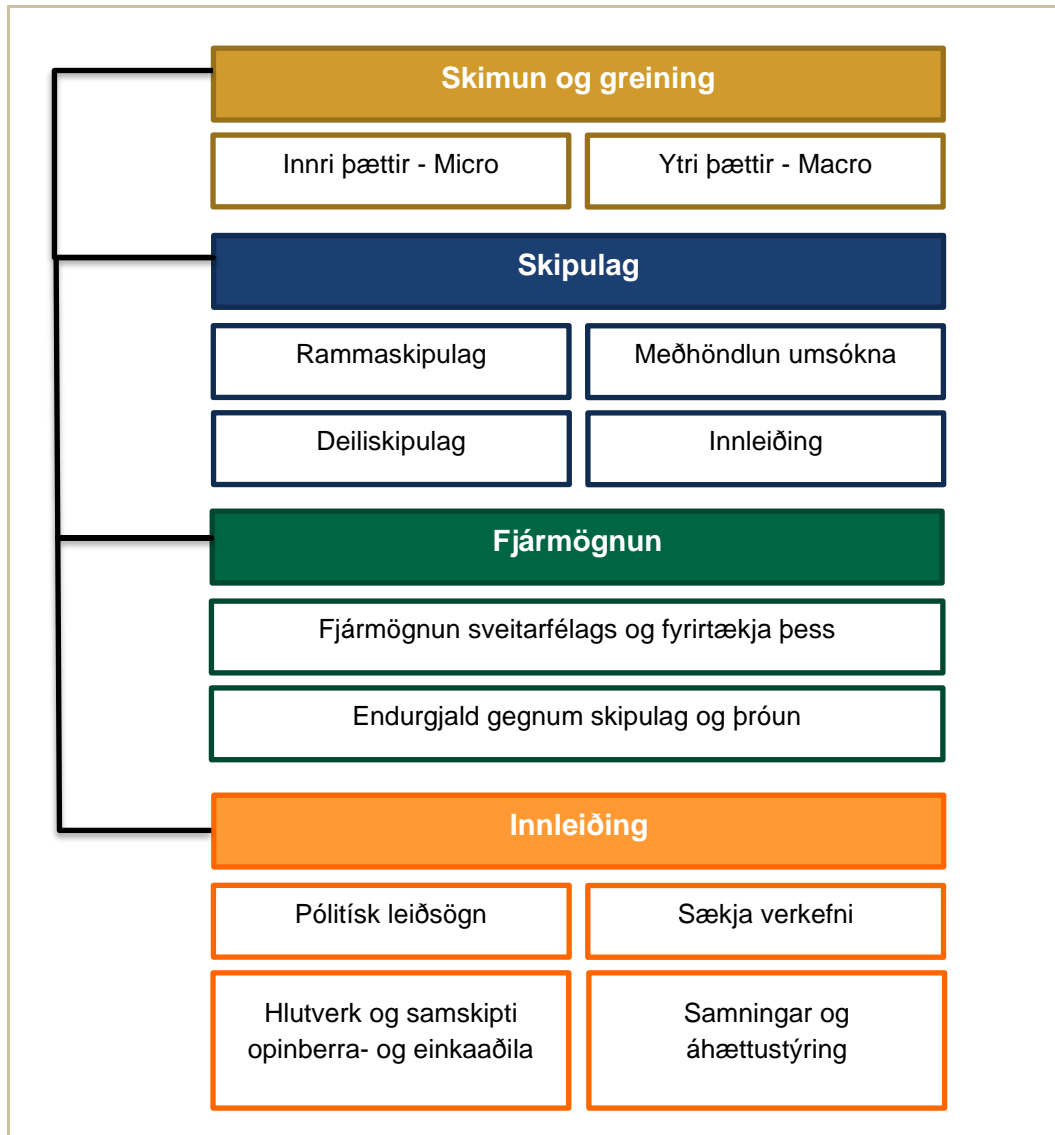
Þróunaráætlun hefdi einnig það hlutverk að sýna fram á hvernig nýta mætti með sem bestum hætti aðra innviði samfélagsins svo sem aðra samgönguinnviði og félagsauð. Í þessari greinargerð er ferlinu að baki gerð þróunaráætlunar lýst nánar.



2 Þróunaráætlun

Þróunaráætlun er hér notað til að lýsa samþættri stefnumörkun skipulags, viðskiptaþróunar og fjármálastefnu fyrir þróun og nýtingu innviða í þeim tilgangi að stuðla að vexti á tilteknu svæði.

Stuðst verður í grundvallaratriðum við ráðleggingar Alþjóðabankans um endurþróun borgarsvæða sem ramma fyrir þetta verkefni. Samandregið er lagt til að unnið sé að þróuninni í fjórum stigum.



- Skimun og greiningar
 - Stóra myndin – Liggur að mestu eða öllu leyti fyrir í ýmsum áætlunum og skjölum. Er tekið fyrir í þessu skjali líka.
 - Smáatriðin – Liggur að einhverju leyti fyrir en mikilvægir þættir óklárir, samantekt er í þessu skjali.
- Skipulag
 - Rammaskipulag – Næsta skref á dagskrá. Stefnumarkandi rammi fyrir deiliskipulagsvinnuna. Að skilja hvernig rými hafnarinnar nýtist nú og getur nýst og

hvernig svæðin í kring nýtast og tengjast höfninni. Grunnhugmyndir eru kynntar í þessu skjali.

- Deiliskipulag – *Mótar skipulagsgreininguna með formlegum hætti og gefur fyrirætlunum lagalega stöðu. Deiliskipulag bindur þá skilmála sem nota á til að stýra uppbyggingu og landnotkun á svæðinu.*
- Meðhöndlun leyfisveitinga. - *Móta þarf ferli til að stýra því hvernig deiliskipulagsáætlanir byggist upp og stuðning við þá aðila sem ætla sér að byggja upp um hvernig þeir geta best starfað innan ramma skipulagsins og í samræmi við framtíðarsýn. Mikilvægt er að nota ekki fyrstur kemur fyrstur fær heldur móta afstöðu til ákjósanlegra notenda og staðsetningu þeirra út frá hagsmunum verkefnisins.*
- Innleiðingaráætlun – *Hvað á að gera hvenær í ferlinu? Hvað er fjármagnað hvernig og hver sér um hvað? Til dæmis þarf að meta hvernig eigi að koma til móts við þá sem flytja af öðrum svæðum og hvar makaskipti lóða geta verið hagfelld. Við hvaða tilefni er mögulegt að telja svæðið tilbúið til notkunar fyrir fyrstu nýju viðskiptavinum?*
- Fjármögnun
 - Fjármögnun sveitarfélags og fyrirtækja þess – *Ábyrgðarskipting milli hafnar og sveitarstjórnar auk þess sem aðrir aðilar komi að fjármögnuninni. Undirbúningsfjárfestingar séu undirbúnar og tekjur áætlaðar.*
 - Endurgjald gegnum skipulag og þróun – *Skipulag er fjárfesting í svæði og gefur því aukið virði. Í fyrstu þarf að finna leið til að endurheimta það virði og innleysa eftir föngum. Það er mikilvægt að því virði sé endurfjárfest í þróunarverkefnum þegar það er innleyst.*
- Innleiðing
 - Pólitísk leiðsögn – *Á endanum er ábyrgð á rekstri og skipulagsmálum í höndum sveitarstjórnar gegnum hafnarstjórn. Mikilvægt er að sveitarstjórn skilji og styðji við verkefnið. Einnig er mikilvægt að fulltrúar af sviði stjórnmalanna séu leiðtogar í verkefninu og beint því í réttar áttir og liðkað fyrir samskiptum.*
 - Hlutverk og samskipti opinberra- og einkaaðila í verkefninu – *Skilgreina þarf skipurit fyrir verkefnið þar sem kemur fram hver ber ábyrgð á hverju og hvernig samskiptaleiðir eru auk þess að skilgreina vettvang fyrir samskiptin. Verkefnið hafi skýra stjórnun og umboð sé til staðar til að leiða vinnuna.*
 - Sækja verkefni og starfsemi – *Leikurinn er til þess gerður að sækja viðskiptavinum og notendum á svæðið. Sölustarf fyrir svæðið er skarpi endinn á verkfærinu, það er þar sem hlutirnir verða fyrst að raunveruleika. Til skemmri tíma lítið getur falist í því að gerð séu makaskipti á lóðum svo aðilar geti tekið til starfa á nýju svæði en skilið önnur svæði eftir í þróunarbanka sem falla undir verkefnið.*
 - Langtíma samningar milli stofnana og áhættustýring
 - Áhættustýring

Gefa þarf áætluninni ákveðið vægi og stað í stjórnkerfinu í samræmi við áherslur bæjarstjórnar á verkefnið. Líta má á þetta sem fjárfestingar- og rekstrarverkefni sem þarf að hafa ákveðið sjálfsforræði en einnig skyldur til samstarfs og upplýsinga gagnvart fjölbreyttum hóp hagsmunaaðila. Hverjir hagsmunaaðilarnir eru mun breytast eða vægi þeirra riðlast eftir því sem aðkoma þeirra breytist. Yfirlit yfir það hvernig það vægi er talið að geti breyst, hvers vegna og hvenær er hluti af þeirri greiningu sem er mikilvæg fyrir viðgang verkefnisins.

Ýmsar leiðir eru til að koma stjórnun verkefnisins á fót. Umræður um þær verða vera fyrsta verk við mótun verkefnisins og í framhaldinu þarf að velja þá leið sem helstu

hagsmunaaðilar fella sig við og eru til þess fallnar að auka líkur á árangri. Mögulega mun skipan verkefnisins breytast eftir því sem það þróast frá einu stigi til annars. Farsælast er að áætlun um slíkar breytingar liggir fyrir frá upphafi. Óháð því hvort þeirri áætlun verði fylgt nákvæmlega munu breytingarnar krefjast rökstuðnings sem veitir verkefninu festu sem er nauðsynleg til að fjárfestar, notendur, almenningur og aðrir hagsmunaaðilar þurfa til að hafa traust á verkefninu.

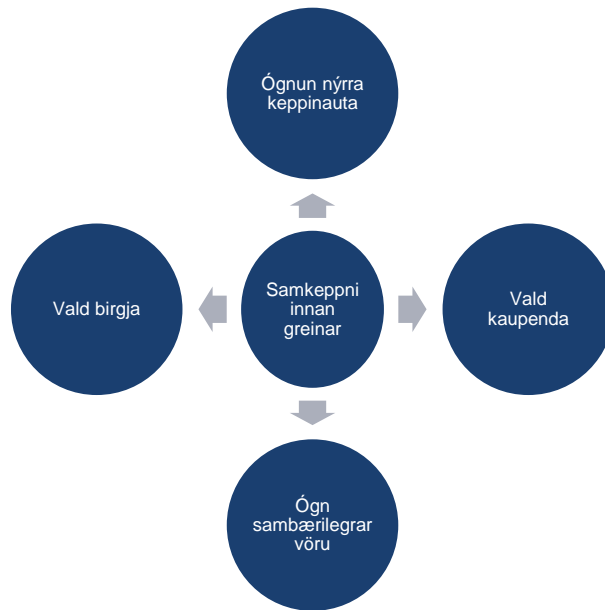
Viðskiptaáætlunin þarf að taka mið af bæði innri og ytri þáttum. Margt af hvoru tveggja er þekkt og sumt þarf að greina betur. Ytri þættir snúa að þáttum sem ekki eru undir áhrifum aðstandenda verkefnisins, til dæmis markaðsaðstæður og samkeppni. Innri þættir er það sem snýr að uppbyggingu verkefnisins og viðskiptahugmyndinni. Þessir þættir eru til í ýmsum myndum en greining þeirra og kerfisbundin yfirferð myndi styrkja hugmyndina og gera kleift að miðla henni sem er mikilvægt þar sem hagsmunaaðilar og viðskiptavinir eru margir og fjölbreyttir.

3 Ytri þættir

Njarðvíkurhöfn er ein af fimm höfnum Reykjaneshafna. Tvær þeirra eru taldar eiga góða vaxtarmöguleika með tilliti til aðbúnaðar og skipulags: Helguvíkurhöfn og Njarðvíkurhöfn. Grófin er smábátahöfn en kanna þyrfti fjárhagslegan grundvöll hennar sérstaklega og er það utan þessa verkefnis. Höfnin í Höfnum er á mörkum þess að teljast starfandi. Keflavíkurhöfn er mikilvæg í huga Keflvíkinga en virðist í reynd hafa lítið vægi í starfsemi Reykjaneshafna með lítil umsvif og tilfallandi löndunarstarfsemi. Þeirri starfsemi kynni að vera betur komið fyrir í Njarðvíkurhöfn. Keflavíkurhöfn sem slík getur áfram verið mikilvægur staður í bænum en rekstrarlega sem höfn þarf að horfast í augu við að hlutverk hennar geti breyst fyrir Reykjaneshafnir til dæmis sem ferðaþjónustuhöfn sem býður upp á aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip og aðra ferðaþjónustu svo sem skoðunarferðir og veitingar. Leggja þarf mat á framlag Keflavíkurhafnar til þróunar bæjarins með tilliti til fasteignapróunar og ferðaþjónustu. Flutningur á starfsemi úr Keflavíkurhöfn getur reynst mjög ábatasamur ef rýmið er nýtt til annarrar þróunar.

Skýrsla Hafnasambands Íslands fyrir árið 2020 veitir góða yfirsýn yfir stöðu hafna landsins. Faxaflóahafnir bera höfuð og herðar yfir aðrar hafnir á landinu og er ekki að neinu leyti saman að líkja starfsemi þeirra og annarra. Þær taka 38% af öllum tekjum hafna á landinu en Reykjaneshafnir eru í 13. sæti með 1,8% tekna. Reykjaneshafnir sitja á milli Skagafjarðarhafna (12. sæti) og Hornafjarðarhafna (14. sæti) sem allar hafa áþekka hlutdeild í heildartekjum hafna.

Hafnir landsins hafa mjög ólíka tekjusamsetningu en að jafnaði eru vörugjöld og aflaggjöld um fjórðungur tekna hvort um sig og hinn helmingurinn aðrar tekjur. Skemmtiferðaskip voru orðin 13% tekna en vegna heimsfaraldurs voru að nær engu orðnar árið 2020. Þó má leiða líkur að það sé tímabundið ástand. Tekjur Reykjaneshafna voru 38% af vörugjöldum, 10% af aflaggjöldum og 52% af öðru.



Fimm krafta líkan Porters.

Samkeppnisgreining er einn lykilþáttur í greiningu ytri áhrifa á verkefnið en styrkir jafnframt framtíðarsýn verkefnisins. Yfirlitið hér að neðan er byggt á fimm krafta líkani Michaels Porter um samkeppni. Hér að neðan er farið yfir það sem talið er að myndi helstu samkeppnisþætti Njarðvíkurhafnar við aðrar íslenskar hafnir.

3.1 Samkeppni milli hafna

Njarðvíkurhöfn býður upp á annars vegar löndun afla og hins vegar aðstöðu til þjónustu við skip og Helguvíkurhöfn er ætluð fyrir lausaflutninga. Greina mætti betur hvar samkeppni á þessum sviðum liggur meðal annarra hafna. Faxaflóahafnir hafa sterka stöðu í lausaflutningum um Grundartanga, gámaflutningum um Sundahöfn og löndun afla í Reykjavíkurhöfn auk þess sem enn er rekinn slippur þar. Akureyrarhöfn og Hafnarfjarðarhöfn hafa báðar kvíar til skipaþjónustu. Svo mætti áfram telja og þyrfti að gera betur grein fyrir þjónustu samkeppnisaðila með skipulögðum hætti.

Víða um land hafa stærri útgerðir heimahafnir og njóta þær hafnir þeirra viðskipta sem því fylgir. Beisla þyrfti samlegðaráhrif styrkleika Njarðvíkurhafnar til að laða stærri útgerðir að höfninni ef auka ætti við löndun sjávaraflla. Á Suðurnesjum er Grindavíkurhöfn sterkust á þessu sviði og er Grindavík þriðja kvótahæsta höfn landsins 2021-2022. Reykjaneshafnir reka lestina á Suðurnesjum í þessum efnum.

Greining á þessari samkeppni þyrfti í fyrsta lagi að taka mið af aðstöðu, beinum kostnaði og óbeinum kostnaði auk ábata af hverri höfn fyrir sig. Líta ætti til ákveðinna lykilframmistöðumælikvarða sem geta skýrt hvar séu yfirburðir og tækifæri til úrbóta.

3.2 Nýir samkeppnisaðilar

Margar hafnir á landinu eiga það sammerkt að standa höllum fæti á einn hátt eða annan. Hár rekstrarkostnaður, lágur tekjur, viðhaldshalli og ófullnægjandi aðbúnaður bætist ofan á fækkun fiskiskipa, aukna sjálfvirknivæðingu og breytingar í starfsháttum. Það má lesa úr skýrslu hafnasambands Íslands sem áður var vitnað til. Gámaflutningar með skipum reiðir sig á tiltölulega dýra fjárfestingu sem nýtist best þar sem samnýting aðstöðu er möguleg, t.d. í Sundahöfn. Aðrar hafnir hafa lýst vilja til að auka starfsemi sína á því sviði og nýta einhverja hlutfallslega yfirburði. Þorlákshöfn hefur komið fram í umræðum og þá

eru sérhæfðar iðnaðarhafnir sem skipa út og inn miklu umfangi svo sem í Straumsvík og á Bakka.

Í skipaþjónustu er alltaf mögulegt að erlend samkeppni geti komið fram sem sé hagkvæmari en slík vinna hér á landi. Þá er alltaf mögulegt að einhverjar hafnir reyni að láta til sín taka í löndun og vinnslu. Það fer þá gjarnan eftir ákvörðunum stærri útgerða sem geta flutt sig á milli eftir þörfum.

Fara mætti kerfisbundið yfir hvar ný samkeppni kann að koma fram og hverjir samkeppnisyfirburðir Njarðvíkurhafnar kunna að vera.

3.3 Birgjar

Líta má á ýmsa þjónustu svo sem löndunarkrana, eftirlit og víxlflutninga sem eins konar þjónustuaðföng. Líta þarf til aukinna afkasta í þeirri þjónustu sem höfnin reiðir sig á og nýta það með sem bestum hætti. Fara þarf yfir hvaða þættir eru líklegir til að hækka í verði og hvernig megi verjast þeim hækkunum. Aðrir þættir kunna að lækka í verði og þá þarf að hagnýta þá kosti.

3.4 Viðskiptavinir

Greina mætti betur hverjir viðskiptavinir Reykjaneshafna eru nákvæmlega með því að rýna umfang og arðsemi viðskipta við þá aðila. Líta þarf til allra tekjuflokka í þessum efnum.

Skipasmíðastöð Njarðvíkur er einn helsti viðskiptavinurinn í Njarðvíkurhöfn og áætlanir standa til þess að eiga samvinnu um að auka umsvif félagsins og auka fjölda tengdra viðskiptavina.

Löndun fer fram í höfninni en ekki er alveg ljóst hversu stór þáttur það er eða fjöldi viðskiptavina.

Stakir nýir viðskiptavinir geta haft töluverð áhrif á umsvif í höfninni og innkoma stórs útgerðarfélags myndi til dæmis breyta nokkuð stöðunni með uppbyggingu aðstöðu til löndunar og vinnslu.

Varast ætti fákeypisstöðu þar sem höfnin hefur aðeins fáa viðskiptavini sem hafa tögl og hagldir á rekstrinum. Þá má ekki líta framhjá því að auk þjónustugjalda er lóðaleiga og ávöxtun af fasteignaþróun ekki síður mikilvægur þáttur í viðskiptalíkani hafna.

3.5 Staðkvæmdarvara – Sambærileg þjónusta

Með sókn landeldis í fiskframleiðslu, ekki síst á Suðurnesjum er mögulegt að mikilvægi sjósóknar í sjávarútvegi minnki til muna. Fiskur án skipa gæti orðið möguleiki innan fárra ára.

4 Innri þættir

Sýn

Mikilvægt er að færa sýn fyrir þróun svæðisins í orð og að leiðtogar í stjórnámum og viðskiptum eigi hlutdeild í þeirri sýn. Sú sýn getur verið útskýrð í nokkrum orðum en í grunninn þarf hún að vera það einföld að fólk muni hana og hún þarf að vera mælistika á það hvort stefnt sé í rétta átt á hverju stigi. Reykjanesbær og Reykjaneshöfn ættu að hafa forgöngu um að móta þá sýn.

Afmörkun

Svæðið er afmarkað af Njarðvíkurhöfn og athafnasvæði sunnan hennar, eins og þau svæði eru skilgreind í aðalskipulagi Reykjanesbæjar. Taka þarf afstöðu til þess hvort

einhver jaðarsvæði falli undir verkefnið eða ekki eða hvort önnur ótengd svæði séu liður í áætluninni. Of stórt svæði getur reynst of dýrt í þróun, of lítið svæði nær ekki þeim áhrifum sem þarf.

Einnig þarf að huga að því hvernig lóðir verða skilgreindar innan hafnar- og athafnasvæðanna og hvað teljist til almennings auk þess að skilgreina hvar sé mikilvægt að stýra umferð.

Vöxtur

Njarðvíkurhöfn hefur tækifæri til að vaxa á ýmsum forsendum. Hún er vel staðsett í miðju þéttbýlisins sem gerir hana vel aðgengilega fyrir aðföng, dreifingu vöru og vinnusókn. Hún er ekki langt frá Reykjanesbraut og ný tenging um mislæg gatnamót getur tengt hana brautinni með markaði í Reykjavík, Keflavíkurflugvelli og iðnaðarsvæði í Helguvík enn betur. Allnokkur starfsemi er í næsta nágrenni sem gæti haft hag af því að flytjast nær höfninni og njóta þjónustu hennar og áhrifa af návígi við tengd fyrirtæki.

Huga þarf að því hvaða atvinnugreinar hafa vaxið og munu geta vaxið í höfninni og nágrenni hennar. Áherslan nú er á þjónustu við sjávarútveg eða *bláa hagkerfið*. Leita ætti að nánari afmörkun vaxtartækifæra og í hvaða röð slíkt yrði.

Ekki síst þarf að huga að mannauð í dag og innviði til að auka við mannauðinn í samræmi við fyrirséðar þarfir til að vaxa. Þetta getur falist í mótun menntastefnu, endurmenntun og sókn á erlendan vinnumarkað.

Eitt viðfangsefni, sem mun að líkindum vaxa á komandi árum og hefur þegar farið á flug í nágrenni löndum okkar er hringrásarhagkerfið. Þróun atvinnusvæðis í miðjum Reykjanesbæ ætti að taka mið af því hvernig hægt er að styðja við vöxt hringrásarhagkerfisins á Íslandi og víðar um heiminn. Þá ætti að leggja áherslu á að svæðið hafi stefnu er varðar hringrás efnis og orku sem er nýtt á svæðinu.

Eignir og aðföng

Þegar stendur til að auka við fjárfestingar í aðstöðu Njarðvíkurhafnar. Sjóvarnargarðar verða stækkaðir og höfnin dýpkuð á ákveðnum stöðum. Þá verður viðleguköntum fjölgað. Huga þyrfti að öðrum fjárfestingum og hlutverki þeirra í samhengi við þróunaráætlun hafnarinnar. Mætti þar nefna viðlegukanta, athafnasvæði á hafnarbakka, vöruskemmur, krana og fleira.

Staðsetning hafnarinnar vinnur með henni að því marki sem hægt er að bæta nýtingu svæðisins. Miðlæg staðsetning getur aukið nýtingu fyrir atvinnustarfsemi á kostnað bílastæða. Reykjanesbær er í vexti og næg tækifæri til að auka enn við fjölda íbúða. Sem bær í vexti skapast einnig reynsla við að taka á móti nýjum íbúum.

Hefð er fyrir ýmissi vinnu sem tengist sjósókn og fyrirtæki í slíkum rekstri eru þegar á svæðinu. Uppbygging á nálægum iðnaðarsvæðum hefur þegar hafist og nægt rými er til vaxtar skyldum greinum.

Meta mætti kosti hafnarinnar í samanburði við samkeppnishafnir hvað varðar rekstraröryggi og aðgengi.

Markaður

Þróa mætti athafnasvæði og hafnarsvæðið í Njarðvíkurhöfn með hagkvæmum hætti en huga þarf að því að mörg fyrirtæki sem helst ættu heima á þróunarsvæðinu eru þegar með rekstur í öðru húsnæði og það er mögulega of hár þröskuldur fyrir einhverja starfsemi að byggja upp nýja aðstöðu. Huga þarf að því hvernig slík umskipti geta orðið með skiptaverði, lánum eða öðrum leiðum. Einnig væri ástæða til að kanna hvaða svæði

og húsnæði gæti losnað og hver framtíðarsýn þess svæðis ætti að verða. Ástand og umgengni á ýmsum atvinnusvæðum í Reykjanesbæ bendir til að umbætur gætu orðið.

Hindranir fyrir vexti

Mögulega er fyrsta hindrun sú, sem nefnd er að ofan, að fyrirtæki sem hafa hag af staðsetningu nærri höfninni geti ekki staðið undir flutningi í nýtt húsnæði. Fyrir ný fyrirtæki er um svipaða áhættu að ræða. Þá getur skortur á nauðsynlegum innviðafjárfestingum staðið í vegi fyrir því að kostir svæðisins njóti sín. Einnig þarf að huga að því að virkni svæðisins byggist á krítiskum massa, þ.e. að fyrirtæki geta þurft á hvoru öðru að halda og því fer ekki eitt af stað án hinna.

Kostnaður verkefna og fjármögnun

Auk þess að tilgreina hvaða fjárfestingar séu mikilvægar svo starfsemin geti hafist er einnig rétt að taka saman fjölbreytta kosti og áfangaskiptingar auk þess að greina hvaða fjárfestingar séu nauðsynlegar fyrir þróunina. Útlistun á þekktum og nýjum fjármögnunarleiðum getur skýrt hvert megi leita eftir hverju við fjármögnun verkefnisins.

Samfélag og félagshagfræðilegar skorður

Aðstandendur verkefnisins eru flestir kunnugir samfélaginu í Reykjanesbæ. En það getur verið gagnlegt að útlista það með einhverjum hætti hvaða fólk og málefni skipta mestu máli fyrir verkefnið. Líta má til fjármagnseigenda, rekstraraðila og verkalýðsfélaga um skoðanir á verkefninu og leggja mat á það hversu raunsannar þær hugmyndir eru. Einnig mætti líta yfir það hvort horft sé framhjá einhverjum hópum. Til dæmis er stór hluti íbúanna erlendis frá og mögulega hefur sá mannauður ekki verið nýttur til fulls.

Liggja ættu fyrir upplýsingar um félagslegar áskoranir í Reykjanesbæ og rýna ætti þær með tilliti til þess hvernig þær greiningar hafa áhrif á tækifæri og ógnanir við verkefnið.

5 Rýmisáætlun

Hér verður lýst hvaða þættir eru taldir skipta mestu máli í rammaskipulagi og þessi viðfangsefni sýnd með skematískum hætti á uppdrætti.

Helstu viðfangsefni fyrir mótun skipulagsins eru:

Helstu svæði

- Löndun og vinnsla í norðurhluta hafnarinnar. Mótun skipulags miðist við vinnslusali og kæligeymslur sem mögulega má samtengja yfir götur. Hafnarbakki verði að hafnarbakka. Aðgengi miðist við hraða löndun, hraða flutninga í flugfrakt.
- Skipaþjónusta og nátengdur iðnaður ásamt aðföngum verði á miðsvæði hafnarinnar. Bein tenging við Reykjanesbraut um Grænásveg fyrir stærra og þungan farm.
- Aðstaða fyrir Landhelgisgæslu með stystu mögulegu leið milli hafnar og flug aðstöðu gæslunnar um Grænásveg ásamt varatengingu til suðurs inn á Fitjabraut.
- Bein- og laustengdur iðnaður við skipaþjónustu á suður svæði. Hluti aðkomu að lóðum að einhverju leyti takmarkaður. Önnur leið um svæðið opin en hönnuð með atvinnustarfsemi í huga.
- Mótun svæðis fyrir stoðþjónustu svo sem veitingar og skrifstofustarfsemi sem styður við fyrirtæki sem starfa á svæðinu og þar sem rekstur svæðisins fer fram.

Ýmis viðfangsefni

- Mótun aðgengis um gatnamót við Grænásveg – mótað sem aðalaðgangur
- Gjarnan sameina aðalinngang gatnamótum við Bolafót, færa hringtorg.
- Koma á innra samgöngukerfi innan hafnar svæðisins sem skiptist eftir takmörkunum á aðgengi. Innra og ytra samgöngukerfi svæðisins aðgreint. Öryggi og skilvirkni tenginga innan svæðisins skilgreind út frá þörfum.
- Huga þarf að fjölbreyttum ferðamátum og taka þau skref sem þarf til að minnka eins og kostur er að landsvæðið fari undir óhagkvæma notkun svo sem bílastæði.
- Afskermun milli Fitjabrautar og Njarðarbrautar með byggingum eða öðrum hætti.
- Leiðbeiningar vegna ásýndar svæðisins og öryggi: vistun varnings og skipa utandyra, girðingar milli lóða.

