

Sp.

740. Hafnargerðir.

4 ára áætlun 1969—1972.

Áætlunin er lögð fyrir sameinað Alþingi á 89. löggjafarþingi 1968—69 af ráðherra hafnamála samkvæmt lögum nr. 48/1967.

	EFNISYFIRLIT	Bls.
I. KAFLI INNGANGUR		1783
A. Umboð		1783
B. Tilgangur		1783
C. Undirbúningsvinna		1784
D. Niðurstöður		1784
II. KAFLI GRUNDVÖLLUR		1784
A. Uppbygging hafna og dreifing byggðar		1784
B. Tegundir hafna og einkenni		1786
C. Fjármögnun		1787
D. Rekstur hafnanna		1788
III. KAFLI ÁÆTLUNARGERÐ		1789
IV. KAFLI FRAMKVÆMD ÁÆTLUNARINNAR		1790
V. KAFLI YFIRLIT, KOSTNAÐARÁÆTLANIR OG TEIKNINGAR		1791
A. Kostnaðaryfirlit		1791
B. Hafnakort Íslands		1793
C. Einstakar hafnir		1794

Höfn	Teikn. nr.	Höfn	Teikn. nr.
Akranes	H 1	Flatey	H 39
Rif	H 2	Húsavík	H 40
Ólafsvík	H 3	Kópasker	H 41
Grundarfjörður	H 4	Raufarhöfn	H 42
Stykkishólmur	H 5	Þórshöfn	H 43
Búðardalur	H 6	Bakkafjörður	H 44
Patreksfjörður	H 9	Vopnafjörður	H 45
Tálknafjörður	H 10	Borgarfjörður	H 46
Bíldudalur	H 11	Seyðisfjörður	H 47
Þingeyri	H 12	Norðfjörður	H 49
Flateyri	H 13	Eskifjörður	H 50
Súgandafjörður	H 14	Reyðarfjörður	H 51
Bolungarvík	H 15	Fáskrúðsfjörður	H 52
Hnífsdalur	H 16	Stöðvarfjörður	H 53
Ísafjörður	H 17	Breiðdalsvík	H 54
Súðavík	H 18	Djúpivogur	H 55
Dranganes	H 22	Hornafjörður	H 56
Hólmavík	H 23	Vestmannaeyjar	H 57
Hvammstangi	H 24	Stokkseyri	H 58
Blönduós	H 25	Eyrarbakki	H 59
Skagaströnd	H 26	Þorlákshöfn	H 60
Sauðárkrúkur	H 27	Grindavík	H 61
Hofsós	H 28	Hafnir	H 62
Siglufjörður	H 29	Sandgerði	H 63
Ólafsfjörður	H 30	Gerðar	H 64
Dalvík	H 31	Keflavík	H 65
Hrisey	H 32	Njarðvík	H 66
Hauganes	H 34	Vogar	H 67
Akureyri	H 35	Hafnarfjörður	H 68
Grenivík	H 37	Kópavogur	H 69
Grímsey	H 38	Straumsvík	H 70

VITA- OG HAFNAMÁLASTJÓRINN

AJ/HÓ

Reykjavík, 26. apríl 1969.

Hr. hafnamálaráðherra,
Eggert G. Þorsteinsson,
Stjórnarráð Íslands,
REYKJAVÍK.

Hér með er lögð fyrir yður, hæstvirtur ráðherra, áætlun um hafnargerðir á árunum 1969 - 1972, svo sem hafnalög nr.48/1967 gera ráð fyrir.

Tæknilegum undirbúningi áætlunargerðarinnar var lokið sumarið 1968, en vegna óvissu í efnahagsmálum var fjárhagsgrundvöllur áætlunarinnar ekki lagður fyrir en nú fyrir skemmstu og seinkaði því endanlegri gerð áætlunarinnar, af þeim orsökum.

Með tillögum til fjárveitinga vegna hafnagerða fyrir árið 1968 voru lögð fram frumdrög að áætlun þeirri, er hér birtist og sömuleiðis voru tillögur mínar til fjárveitinga ársins 1969 miðaðar við að unnið væri, í megindráttum, samkvæmt áætlun þeirri, er hér er lögð fram. Endanlegar fjárveitingar ársins 1969 og þau verkefni, sem þær voru ætlaðar til, birtast sem hluti áætlunarinnar.

Í fylgiskjöllum áætlunarinnar er gerð grein fyrir hafnamálunum almennt og ástandi á hverjum stað, ásamt þeim megin-sjónarmiðum, er ríkjandi voru við áætlunargerðina.

Endanleg áætlun er síðan sundurliðuð þannig, að fram koma verkþættir og kostnaður við verk, sem áætlað er að framkvæma á hvoru árána 1969 og '70, en án skiptingar milli ára síðari tvö árin.

Allra virðingarfyllst,



I. KAFLI INNGANGUR

A. Umboð.

Samkvæmt hafnalögum nr. 48/1967, sem gildi tóku 1. janúar 1968, ber hafnamálastjóra að gera tillögur að áætlun um hafnagerðir til fjögurra ára í senn, í fyrsta sinni haustið 1968.

Í III. kafla hafnalaganna segir svo í 10. gr., er fjallar um framkvæmdaáætlanir: „Hafnamálastjóri gerir, í samráði við hafnarstjórnir, tillögur að áætlun um hafnagerðir til fjögurra ára í senn. Skulu slíkar tillögur miðaðar við skiptingu þess fjár, sem ætlað er til hafnagerða í almennri framkvæmdaáætlun ríkisins, ef slík áætlun er gerð, en að öðrum kosti skal miða við það heildarfjármagn, sem líklegt er talið að til ráðstöfunar verði.

Ráðherra leggur áætlunina fyrir sameinað Alþingi til leiðbeiningar varðandi fjárútteganir og framkvæmd þessara mála. Hafnamálastjóri skal síðan vinna að framkvæmd áætlunarinnar í samráði við viðkomandi hafnarstjórnir og eftir því sem fjármagn er fyrir hendi.

Ráðherra skal leggja árlega fyrir Alþingi skýrslu um framkvæmd áætlunarinnar, áður en fjárveitingar eru ákveðnar. Á tveggja ára fresti skal endurskoða áætlunina og leggja hana þannig fram á Alþingi á sama hátt og hina upphaflegu áætlun.“

Áætlunin hefur verið unnin af Hafnamálastofnun ríkisins í samræmi við hafnalög.

Hafa verkfræðingar hennar unnið hinn tæknilega hluta áætlunarinnar undir stjórn Daníels Gestssonar, yfirverkfræðings, sem einnig hefur haft veg og vanda af þeim búningi, er hún birtist í.

Halldór Matthíasson, skrifstofustjóri, og annað starfsfólk Vita- og hafnamála-skrifstofunnar hafa aflað mikilvægra upplýsinga um fjárhag hafnanna og unnið að úrvinnslu gagna.

Hins vegar er ekki hægt að segja, að áætlunin í núverandi mynd sé unnin í beinu samráði við hafnarstjórnir, svo sem nánar greinir síðar.

B. Tilgangur.

Svo sem segir í áðurnefndum lögum, er tilgangur áætlunarinnar að vera til leiðbeiningar um fjárveitingar og aðrar fjárútteganir til hafnagerða á landinu.

Þar sem ljóst er, að fjármagn til fjárveitinga til hafna er mjög takmarkað, er nauðsynlegt, að það nýtist sem best á hverjum tíma, á hverjum stað og landinu öllu. Til að auðvelda valdhöfum val verkefna hefur, jafnhliða kostnaðaráætlun og teikningum, verið gerð athugun á helztu þáttum, er ætla má, að áhrif geti haft á það val, og birtast nokkrar niðurstöður þeirra, sem hluti af þessari áætlunargerð.

Meginhluta þess fjár, sem undanfarin ár hefur verið varið til hafnagerða, hefur verið aflað með beinum ríkisframlögum eða fyrir tilstilli ríkisvaldsins. Er því mjög nauðsynlegt, að glögg mynd sé til af vandamálum hafnanna og þeim árangri, sem hægt er að ná með því fé, sem fyrir hendi er hverju sinni, svo að taka megí rökréttar ákvarðanir.

Þá er eigi síður mikilvægt, að hægt sé að gera sér grein fyrir sérhverri framkvæmd, sem hluta úr stærri heild, bæði á viðkomandi stað og, ekki síður, á landinu öllu.

Fyrir hafnarstjórnir og sveitarfélög er og mikils virði að geta gert sér nokkra grein fyrir væntanlegri fyrirgreiðslu ríkisins í sambandi við hafnaframkvæmdir og þá um leið, hver árangur er líklegur og hverjar skuldbindingar þær framkvæmdir munu hafa í för með sér.

C. Undirbúningsvinna.

Til undirbúnings áætlunargerðarinnar voru framkvæmdar ýmsar athuganir og rannsóknir auk gagnasöfnunar.

Þá voru haldnir margir fundir með hafnar- og sveitarstjórnnum, auk þess sambands, sem starfsfólk Hafnamálastofnunarinnar hefur stöðugt við forráðamenn hafna.

Frumáætlanir hafa verið gerðar að fjölda mannvirkja, einnig annarra en fram koma í endanlegu áætluninni.

Samráð var haft við samgöngu- og fjármálaráðuneytin við áætlunargerðina.

D. Niðurstöður.

1. Allir kaupstaðir landsins, sem að sjó liggja, hafa nokkra hafnaraðstöðu. Á fæstum þeirra er þörf stóráttaka í hafnargerð, svo að viðunandi aðstaða sé fyrir hendi til að anna núverandi þjónustupörfum.
2. Hafnaraðstaða ýmissa kauptúna og útgerðarstaða er ófullnægjandi með tilliti til fiskveiða, vöru- og farþegaflutninga á sjó.
3. Nokkrar hafnir eru ótryggar og hættulegar fyrir báta og áhafnir, jafnvel á stöðum með þróttmikla útgerð.
4. Ekki hefur verið reynt með ákveðinni stefnu í fjárfestingum í höfnum að stuðla að myndun byggðakjarna, er drægju til sín athafnir og fólk vegna sérstaklega góðrar hafnaraðstöðu, og á þann hátt dregið úr fjárfestingarþörf í nágrannahöfnum.
5. Við gerð áætlunarinnar hefur því orðið að fylgja sömu stefnu og hingað til, það er að leitast við að tryggja, að á öllum hafnarstöðum sé aðstaða til lágmarksþjónustu við útgerð og flutninga á sjó, miðað við áætlaðar þarfir og athafnir. Þetta lágmark er fólgið í kröfunum um, að farmskip verði yfirleitt afgreidd, án tillits til sjávarfalla og í venjulegum veðrum, og fiskiskip og bátar, er veiðar stunda frá höfninni, séu í tryggri geymslu og liggja ekki undir skemmdum nema í sérstökum ofviðrum.
6. Oft hefur nokkuð skort á um endanlegan frágang mannvirkja, eftir að þau hafa komizt í nothæft ástand. Í áætluninni er því gert ráð fyrir vönduðum og fullkomnum frágangi nýrra mannvirkja og eldri, eftir því sem ástæður eru til.
7. Reynt hefur verið að velja þau verkefni, sem mesta þýðingu hafa fyrir viðkomandi byggðarlag eða þjóðarheildina. Að sjálfsögðu verða menn ekki samdóma um það val, er hér kemur fram, en þegar tekið er tillit til þess, að þau drög að áætlun, er lögð voru fyrir sveitarstjórnir, gerðu ráð fyrir framkvæmdum, er kosta myndu, á verðlagi áætlunarinnar, um 1000 millj. króna, má sjá, að mörgum þarflegum framkvæmdum hefur orðið að fresta, þar sem aðeins er talið, að til ráðstöfunar séu um 400 millj. kr. allt áætlunartímabilið.
8. Í meðfylgjandi yfirliti og kostnaðaráætlun eru settar fram tillögur um framkvæmdir fyrir hvern stað, ásamt yfirlitsupprætti, er sýnir helztu núverandi og fyrirhuguð mannvirki.

II. KAFLI GRUNDVÖLLUR

A. Uppbygging hafna og dreifing byggðar.

Árið 1961 sendi Atvinnutækjanefnd, þingskipuð nefnd um atvinnumál og uppbyggingu sjávarútvegs, frá sér „nefndarálit um hafnamál og 10 ára áætlun um hafna-

framkvæmdir“. Var hér um að ræða eina fyrstu tilraun, sem gerð var til athugunar á vandamálinu í heild og hverra úrbóta væri þörf.

Í nefndarálitinu er uppbyggingu hafna til ársins 1961 gerð glögg skil, og segir svo á 7. síðu:

Hafnalög og hafnaframkvæmdir s. l. 40 ár.

„Telja má, að hafnaframkvæmdir á vegum ríkisins og með ríkisframlagi, utan Reykjavíkur, hefjist ekki að ráði fyrir en nokkru síðar. Var þá lengi framan af að jafnaði unnið að þessum framkvæmdum samkv. lögum, er Alþingi setti um hverja höfn eða lendingarbót fyrir sig. Í slíkum hafnalögum var að jafnaði ákveðið, að ríkissjóður skyldi leggja fram nánar tiltekinn hluta stofnkostnaðar, $\frac{1}{3}$, $\frac{2}{5}$ eða $\frac{1}{2}$, allt að tiltekinni upphæð á hverjum stað, og ríkisstjórn heimilað að veita hlutaðeigandi hafnarsjóði eða lendingarbótasjóði ábyrgð fyrir láni. Árið 1946 voru í gildi 24 slík hafnalög um einstakar hafnir utan Reykjavíkur, 24 um lendingarbætur og ein lög um bryggjugarð. En það ár voru sett ný almenn lög „um hafnargerðir og lendingarbætur“ og öll hin eldri lög jafnframt felld úr gildi. Síðan hafa verið gerðar nokkrar breytingar á lögnum frá 1946. Eins og þau eru nú, eru þar taldir upp með nöfnum 35 hafnarstaðir og 78 lendingarbótastaðir. Er það hliðstætt upptalningu þjóðvega á vegalögum. Samkvæmt lögnum frá 1946 greiðir ríkissjóður 40% stofnkostnaðar við hafnargerð, en 50% við lendingarbót. Fari lendingarbótakostnaður yfir 1600 þús. kr. lækkar þó ríkisframlagið niður í 40% af því, sem umfram er þá upphæð. Ríkisstjórninni er heimilað að ábyrgjast lán til greiðslu á stofnkostnaðarhluta hafnarsjóðs eða lendingarbótasjóðs. Vita- og hafnamálastjóri hefur haft umsjón með hafnargerðum þeim og lendingarbótum, sem notið hafa ríkisaðstoðar. Vitamálastofnan hefur, eftir ósk hlutaðeiganda í héraði eða samkv. ályktun Alþingis, látið rannsaka hafnastæði, gert áætlun um mannvirki og kostnað við þau og oftast lagt til verkstjórn og vinnutæki. Jafnframt hefur hún þá annazt greiðslu ríkisframlagsins til framkvæmdanna og reikningshald í sambandi við stofnkostnaðinn. — Auk fyrrnefndra laga um „hafnargerðir og lendingarbætur“ hafa verið sett tvenn lög um landshafnir og lög um „hafnabótasjóð“.

10 ára áætlunin er þannig unnin, að gert var yfirlit yfir ástand hafnavirkja á hverjum stað, er áætlunin náði til. Nefndin gerði sér síðan grein fyrir, hverjar þarfir hafnanna yrðu næstu 10 árin, en vitamálastjóri og verkfræðingar Vitamálastofnunar gerðu síðan tillögur um, hvernig þeim árangri yrði bezt náð. Nefndin raðaði þó ekki framkvæmdum í tímaröð, eða gerði grein fyrir, hvernig fjármagns skyldi aflað til uppbyggingarinnar. Í nefndarálitinu eru hverjum stað gerð glögg skil, bæði ástandi atvinnu- og hafnamála ásamt aðstæðum til hafnargerða. Hefur að verulegu leyti verið unnið að hafnamálum síðan 1961 á grundvelli þess starfs, sem unnið var af nefndinni og í sambandi við störf hennar.

Eitt af einkennum íslenzkra hafnargerða er, hve langan tíma hver höfn hefur verið í byggingu og í hversu mörgum áföngum hefur verið unnið. Ástæðan er augljós og skiljanleg. Þarfirnar hafa verið nær óþrjótandi, en fjárhagsgeta ríkis og sveitarfélaga mjög takmörkuð og engin heildaráætlun til að styðjast við. Samtímis hefur flotinn, sem nýtir hafnirnar, gjörbreytt og við það kröfurnar til hafnanna.

Oftast var hafnargerð hafin með óverulegum skjólgarði fyrir smábáta, á þeim stað, sem lending var bezt, án tillits til þess hvað heppilegast væri við gerð framtíðarhafnar. Við hinn fyrsta garðbút hefur síðan verið þrjónað, og má jafnvel út úr mannvirkjunum lesa þróunarsögu byggðarlagsins á áfangaskiptum og mismunandi bjartýnum áætlunum.

Ein afleiðing þessarar þróunar er, að oft eru fiskvinnslustöðvar og vörugeymslur í litlum eða engum tengslum við hafnirnar, enda annað hvort til orðnar, áður en höfnin var gerð, eða þegar til átti að taka, voru engar lóðir óbyggðar í hæfilegum tengslum við höfnina. Óhagkvæmni í ýmsum rekstri er bein afleiðing af þessum skipulagsskort, meðal annars óhæfilegur vörubifreiðaakstur á öllum vörum, er um hafnirnar fara.

Meðan hafnavirkin voru lítil og ódýr var eðlilegt, að þau væru gerð, þar sem fólk var helzt fyrir, enda þau ekki ráðandi um þróun byggðarinnar. Allir töldu sig eiga rétt til nokkurrar hafnaraðstöðu, enda hún nauðsynleg meðan samgöngur voru stopular á landi. Fyrst þegar hafnavirkin voru orðin mjög kostnaðarsöm og bæir farnir að vaxa með kröfum um almenna þjónustu, opnast augu manna fyrir því, að vissulega er óhagkvæmt að bæir með sams konar þjónustu risi upp hlið við hlið. Með heppilegri byggðastefnu er hægt, með því að beina vissum framkvæmdum eftir ákveðnum brautum, að hafa mjög jákvæð áhrif á þróunina, langt út fyrir það svið, sem hinum beinu áhrifum væri beitt. Til dæmis er hægt með ákveðinni stefnu í hafnamálum að ráða mjög þróun útgerðarstaða, fjölda þeirra og legu.

Slík byggðastefna var ekki tekin upp nægilega snemma, þannig að á áætlunartímabilinu 1969—72 verður að vinna að hafnamálum á sama grundvelli og áður, það er að reyna að láta hafnaaðstöðu fylgja nokkurn veginn þróuninni, sem þegar hefur orðið í aðstöðu á landi og í bátafloata hvers staðar. Er þetta í fullkomnu samræmi við stefnu Alþingis í fjárveitingamálum til hafnargerða undanfarin ár. Miðast því áætlunin eingöngu við það að bæta aðstöðu á þeim stöðum, sem þegar hafa aðstöðu til flutninga og fiskveiða og þá að sjálfsögðu tekið tillit til væntanlegrar þróunar.

Þrátt fyrir miklar endurbætur á vegakerfi landsins og auknum flutningum með bifreiðum, er eftir sem áður jafnnauðsynlegt, að á hafnastöðum sé aðstaða til afgreiðslu flutningaskipa vegna allra þungaflutninga og ekki síður vegna hins, að fjallvegir eru enn og munu verða, um allanga framtíð, ótryggir sem samgönguleiðir að vetrarlagi.

B. Tegundir hafna og einkenni.

Höfnum má eðlilega skipta í nokkra flokka eftir notkun, svo sem fiskihafnir, vöruflutningahafnir og fólksflutningahafnir. Flestar íslenskar hafnir tilheyra öllum þessum flokkum, og eru til þess eðlilegar ástæður. Flestar eru þær byggðar í sambandi við útgerðarstaði, sem voru einangraðir og sjórinn því eðlilegasta samgönguleiðin. Þegar hafnarmannvirkin voru síðan byggð af litlum efnum, var eðlilegt, að reynt væri að sameina sem flesta þætti í eitt mannvirki. Var þá þýðingarmest, auk beinnar uppskipunaraðstöðu, að mynda skjól gegn ríkjandi ölduhreyfingum. Var því eðlilegt, að skjólgarðarnir væru oftast byggðir þannig, að þeir nýttust jafnframt til viðlegu. Eiginlegir hafnarbakkar, þar sem vöruskemmur og fiskvinnslustöðvar væru í beinu sambandi við viðleguaðstöðuna, eru ekki algengir. Skapar þetta mikið óhagræði á mörgum stöðum. Ástæða fyrir þessu er að verulegu leyti sú, að vöruskemmur og fiskvinnslustöðvar hafa verið byggðar af öðrum aðilum en hafnirnar og sjaldnast eða aldrei í beinu samhengi við hafnargerðir. Sú fjárfesting hefur heldur ekki lotið sömu yfirstjórn og hafnabyggingarnar.

Lögum samkvæmt má telja að hafnargerðir séu flokkaðar þannig:

1. *Einkahafnir.*

Nokkur hafnarmannvirki eru í einkaeign, þótt til undantekninga megji telja. Nokkur þeirra eru frá þeim tímum, þegar sveitarfélög voru ekki farin að láta hafnamál til sín taka, en flest munu þó byggð í sambandi við atvinnurekstur og þá helzt síldveiðar, bæði verksmiðjur og söltunarstöðvar. Um þessi mannvirki er ekki fjallað í áætlun þessari.

2. *Landshafnir.*

Landshafnir hafa verið gerðar á þremur stöðum. Í Rífi, samkvæmt lögum nr. 38 frá 14. marz 1951, Keflavík—Njarðvík, samkvæmt lögum nr. 23 7. maí 1955 og Þorlákshöfn, samkvæmt lögum nr. 61 13. maí 1966. Í meginatriðum eru lög þessi samhljóða, og miðast við að heimila ríkissjóði að taka lán til bygginga hafna á áðurgreindum stöðum og reka þær. Eru hafnirnar á hverjum stað faldar hafnarstjórn, skipaðri af ráðherra eða kjörinni af Alþingi. Er stjórn hafn-

arinnar ábyrg fyrir rekstri hennar og öllum fjárreiðum. Hafa ábyrgðarheimildir ríkissjóðs verið notaðar til að taka lán til að standa undir byggingakostnaði hafnanna. Tekjur þeirra hafa hingað til ekki staðið undir rekstrarkostnaði, ásamt vöxtum og afborgunum af þeim lánum, sem tekin hafa verið, svo að ríkissjóður hefur orðið að hlaupa undir bagga með fjárútleigun. Bygging hafnanna á öllum þessum stöðum er það vel á veg komin, að eðlilegt má telja, að dregið sé úr framkvæmdum. Er þess einnig að geta í þessu sambandi, að endurbætur á höfnum í nágrenni landshafnanna hafa verið mjög miklar á seinni árum, þannig að gildi landshafnanna er ekki hið sama og það var, þegar lög um þær voru sett.

3. Ferjuhafnir.

Á nokkrum stöðum hafa verið gerð hafnarmannvirki, sem nær eingöngu þjóna þeim tilgangi að bæta samgöngur milli samliggjandi byggðarlaga. Hafa þessi mannvirki nær eingöngu verið byggð, þar sem vegasamband er ekkert eða mjög stopult, t. d. við Ísafjarðardjúp og Breiðafjörð, og þá skoðuð sem eins konar framhald vega. Bryggjur þessar hafa yfirleitt verið greiddar að fullu af ríkissjóði og ekki felldar í umsjón ákveðins sveitarfélags. Hefur Alþingi veitt fé sérstaklega á fjárlögum til þessara framkvæmda, og er því lítt eða ekki fjallað um þær í áætlun þessari, þar sem telja má, að þær hafi algjörlega sérstöðu í samgöngukerfinu.

4. Almennar hafnir.

Með áður greindum undantekningum eru hafnarmannvirki eign viðkomandi sveitarfélags, og rekin af því. Í lögum nr. 48 frá 29. apríl 1967 eru ákvæði um samskipti ríkis og sveitarfélags í hafnamálum. Eru þar ákvæði um þátttöku ríkissjóðs í byggingakostnaði hafnarmannvirkja. Meginreglurnar eru, að ríkissjóður greiði 75% af kostnaði við ytri mannvirki og dýpkanir, en 40% af öðrum hafnagerðakostnaði. Einnig eru heimildarákvæði fyrir ríkissjóð að ábyrgjast lántökur, er sveitarsjóðir taka vegna hafnagerða, allt að þeim hluta, er sveitarsjóður á að leggja fram til mannvirkisins. Aðstoð ríkissjóðs er þó háð því skilyrði, að afkoma hafnarsjóðsins sé slík, að aðstoðar sé talin þörf. Telja má, að allar hafnir á landinu hafi notið laganna í fyllsta skilningi þeirra, nema Reykjavíkurbær og höfn sú, er nú er í byggingu í Straumsvík við Hafnarfjörð. Reykjavíkurbær nýtur, hvað rekstri viðvíkur, mikillar sérstöðu, þar sem um höfnina fer mikill hluti innflutnings þjóðarinnar. Hafa tekjur hafnarsjóðsins verið það miklar, að hann hefur með eigin tekjum staðið straum af allri uppbyggingu hafnarinnar, ef frá er talin fjárveiting, sem veitt var við upphaf hafnargerðar árið 1914. Síðan mun Reykjavíkurbær ekki hafa farið fram á ríkisaðstoð.

Höfnin við álbræðsluna í Straumsvík er á hafnarsvæði Hafnarfjarðarbæjar og eign hafnarsjóðs. Höfnin er byggð vegna álverksmiðjunnar, og með sérstökum samningum við hana eru höfninni tryggðar tekjur, er eiga að geta staðið undir þeim lánum, er tekin verða vegna hafnargerðarinnar. Mannvirkið hefur því ekki verið talið styrkhæft af ríkisfé, en ríkisábyrgð mun hins vegar verða veitt fyrir lánum.

C. Fjármögnun.

Eins og getið var um hér að framan, greiðir ríkissjóður með beinum fjárveitingum allan kostnað við gerð ferjuhafna og hefur sérstakar heimildir til lánsöflunar til landshafna. Er því fjármagn til áður nefndra framkvæmda tryggt með fyrirgreiðslu ríkisvaldsins.

Byggingakostnaður almennra hafna er hins vegar greiddur af viðkomandi sveit-

arfélagi og ríkissjóði í sameiningu. Hluti ríkissjóðs er greiddur með beinum fjárveitingum á fjárlögum, en hluti sveitarfélagsins yfirleitt fenginn með lánum, beinum framlögum af tekjuafgangi hafnarsjóðs, eða beint úr sveitarsjóði. Til skamms tíma var sá háttur á hafður, að Alþingi veitti takmarkaðar upphæðir til ákveðinna hafnagerða, og þá ekki alltaf í samræmi við áætlanir um hafnagerðir á fjárlagaárinu. Voru upphæðirnar sjaldnast nægilegar til að standa undir hluta ríkissjóðs við viðkomandi mannvirki. Ríkissjóður komst því oft í mikla skuld við sveitarfélögin vegna vangreiðslu sinnar á framlagi til hafnagerðarinnar. Fjár, er á skorti, urðu hafnarsjóðir að afla á annan hátt, annað hvort með beinu framlagi úr sveitarsjóðum eða bráðabirgðalánnum. Nokkur fjárveiting var síðan veitt til að greiða niður þessar skuldir ríkissjóðs, en vexti hafa hafnarsjóðir orðið að bera. Eftir samþykkt hafnalaganna frá 1967 hefur orðið breyting á. Hefur Alþingi nú veitt fé til fullnaðargreiðslu á áætluðum hluta ríkissjóðs í þeim verkum, sem á framkvæmdaáætlun hafa verið á hverju ári. Er þetta til mikils hagræðis fyrir alla aðila og auðveldar mjög allar framkvæmdir.

Sveitarfélögin hafa yfirleitt ekki verið fær um að greiða hluta kostnaðar af fjárframlagi hafnarsjóðanna eða sveitarsjóðanna. Hefur því verulegur hluti þess fjár, er þau hafa lagt til hafnagerðanna, verið tekinn að láni til langs tíma með ríkisábyrgð. Hafnarsjóðunum hefur þó ekki tekizt að útvega fé frá hinum almennu lánastofnunum, nema að takmörkuðu leyti. Hefur því ríkisstjórnin annast að verulegu leyti milligöngu um útvegum fjár til hafnagerða. Einkum hefur verið um að ræða erlend lán, bæði vörukauplán og sérstök framkvæmdalán, sem ríkissjóður hefur tekið og síðan endurlánað hafnarsjóðunum. Af innlendu fjármagninu hefur Atvinnuleysistryggingasjóður lánað hvað mest til hafnagerðar, annað hvort til hafnarsjóðanna beint eða með milligöngu Hafnabótasjóðs.

Með hafnalögnum frá 1967 var gert ráð fyrir, að stofnaður yrði Hafnabótasjóður, er gæti orðið veruleg lyftistöng fyrir hafnagerð á landinu, m. a. með lánveitingum. Í frumvarpi var gert ráð fyrir sérstakri tekjuöflun til sjóðsins, annarri en beinu ríkisframlagi, en við meðferð málsins á Alþingi var þessi tekjustofn felldur niður.

Svo sem meðfylgjandi áætlun ber með sér, er gert ráð fyrir, að hlutur sveitar-sjóðanna í framkvæmdum verði um 43% heildarkostnaðar. Greinilegt er, að með núverandi rekstri hafna munu þær ekki geta lagt fram nema óverulegan hluta þess fjár af eigin tekjuafgangi og verða því, annað tveggja, sveitarsjóðirnir að standa undir þeim hluta framkvæmdakostnaðar með beinum framlögum, eða ríkisvaldið að gera sérstakar ráðstafanir til útvegunar lánsfjár til handa hafnarsjóðunum.

D. Rekstur hafnanna.

Svo sem áður segir gilda önnur lög um hverja hinna þriggja landshafna, og fer um rekstur þeirra samkvæmt þeim.

Rekstur hinna almennu hafna er aftur á móti á vegum viðkomandi sveitarfélags. Er til þess kjörin sérstök hafnarnefnd eða hafnarstjórn, er annast skal þá starfsemi á ábyrgð sveitarstjórnar. Í hverju sveitarfélagi, er rekur höfn, skal stofnaður sérstakur hafnarsjóður, og er svo ráð fyrir gert, að hann megi eingöngu nota í þágu hafnarinnar. Til að standa undir kostnaði við reksturinn, svo og til greiðslu vaxta og afborgana af lánum, er hafnarsjóði heimilt að leggja gjöld á þá umferð, skip og vörur, er um höfnina fara. Einnig afla hafnarsjóðirnir tekna með annarri þjónustu, svo sem með húsa- og lóðaleigu. Á fæstum stöðum hafa tekjur hafnanna hrokkið til greiðslu á samanlögðum kostnaði af rekstri, viðhaldi og nýbyggingum, og þar sem sú hefð hefur komizt á að gera ekki þá kröfu til hafnarsjóða, að hafnargjöld væru það há, að tekjur af þeim stæðu undir öllum rekstri og nýbyggingakostnaði, hafa sveitar-sjóðirnir sjálfir orðið að leggja það fé fram af öðrum tekjum. Þrátt fyrir það hefur töluvert horið á vanskilum á lánum, sem síðan hafa fallið á ríkisábyrgðasjóð. Er hér að sjálfsögðu um mjög mismunandi upphæðir að ræða á hinum ýmsu stöðum, sem

eðlilegt er, þar sem tekjumöguleikar eru bæði mjög mismunandi, og eins er byggingarkostnaður mjög misjafn á hinum ýmsu stöðum. Vegna áður nefndra vanskila eru oft erfiðleikar á eðlilegri fjáröflun til þeirra staða, er mestar þarfir hafa fyrir framkvæmdir, þar sem ríkissjóði er óheimilt að veita nýjar ábyrgðir, ef um vanskil er að ræða. Nauðsynlegt er því, að mál þessi verði endurskoðuð, þannig að tryggt verði, að það fjármagn, sem nauðsynlegt er til framkvæmda þeirra, er áætlunin gerir ráð fyrir, verði handbært, áður en viðkomandi framkvæmd er hafin.

III. KAFLI ÁÆTLUNARGERÐ

Við gerð áætlunarinnar var nauðsynlegt að gera ýmsar athuganir og rannsóknir ásamt gagnasöfnun.

Árið 1961 var lögð fram af þingkjörinni nefnd, Atvinnutækjanefnd, „Nefndarálit um hafnamál og 10 ára áætlun hafnargerða.“ Í nefndarálitinu var gerð grein fyrir athugun á ástandi hafnarmannvirkja, notkun þeirra og líklegum þörfum á næstu 10 árum fyrir ný mannvirki. Á grundvelli athugana nefndarinnar á þeim þörfum voru gerðar af vitamálastjóra og verkfræðingum hans tillögur um þau mannvirki, er bezt gætu leyst vanda hvers byggðarlags.

Þeir annmarkar voru þó á „áætlun“ þessari, að hvorki var gerð grein fyrir fjármögnun til framkvæmdanna, né tilraun til að tímasetja eða raða framkvæmdum þannig, að ljóst væri, hverjar skyldu hafa forgang.

Þótt „áætlun“ þessi fengi ekki neina frekari opinbera meðferð, hafa þær athuganir og þær áætlanir, sem þá voru gerðar, verið sá grundvöllur, sem í flestum tilvikum hefur verið byggt á síðan.

Áætlun sú, er nú birtist, er mjög byggð á 10 ára áætluninni, að sjálfsögðu endurskoðaðri með tilliti til breyttra aðstæðna og aukinnar þekkingar.

Þess er og skylt að geta, að í lýsingum á einstökum höfnum hér á eftir, hefur mikið verið notað úr nefndarálitinu, stundum orðrétt, þótt ekki sé þess sérstaklega getið.

Við undirbúning þessarar áætlunar voru, sumarið 1967, gerð drög að 5 ára áætlun fyrir árin 1968—1972. Var við það verk stuðzt við þekkingu starfskrafta Hafnamálastofnunarinnar á aðstæðum og þörfum og óskum heimamanna um ný hafnarmannvirki á flestum hafnarstöðum landsins. Áætlunin var miðuð við hjartsýnar hugmyndir um fjármagn til hafnargerða, og það, að takast mætti á áætlunartímanum að ljúka öllum hinum mest aðkallandi verkefnum.

Þessar hugmyndir að áætlun voru síðan sendar til umsagnar hinna ýmsu hafnarstjórna veturinn 1967—68. Undirtektir voru yfirleitt jákvæðar, og frá nokkrum stöðum komu auk þess óskir um meiri framkvæmdir. Var á flestum svörum að skilja, að hafnarstjórnir og sveitarstjórnir væru tilbúnar til að taka á sig þær skuldbindingar, er áætlanirnar legðu þeim á herðar.

Við gerð áætlunarinnar í því formi, er hún birtist nú, hefur framkvæmdaupphæðin verið ákveðin í samráði við fjármálaráðuneytið, og byggt á þeim hugmyndum, er ráðuneytið hefur um það fjármagn, er verið getur til ráðstöfunar til hafnargerða á næstu fjórum árum. Framkvæmdir ársins 1969 eru og í fullu samræmi við gildandi fjárlög. Upphæðir þessar eru talsvert lægri en frumdrög áætlunarinnar gerðu ráð fyrir, þannig að verulega hefur orðið að draga úr heildarframkvæmdum og þar af leiðandi einnig framkvæmdum á hverjum stað. Við endanlega gerð áætlunarinnar hefur ekki verið hægt að hafa samráð við sveitarstjórnir, enda ekki teknar á áætlun aðrar framkvæmdir en þær, er áður hafði orðið samkomulag um. Má því frekar líta svo á, að framkvæmdir 5 ára áætlunarinnar dreifist á nokkuð lengri tíma en áætlað var 1967.

Við val framkvæmdanna og tímaröð þeirra var stuðzt við ýmsar rannsóknir á ríkjandi kringumstæðum og gagnasöfnun, svo sem:

- a) Rannsókn á ölduhreyfingum innan hafna og utan.
- b) Rannsókn á ríkjandi vindáttum og styrkleika veðra.
- c) Rannsókn á botnlagi hafnanna vegna dýpkana og uppfyllinga.
- d) Rannsóknir vegna steypuefnis og efnis í brimvarnargarða úr grjóti og uppfyllingar.
- e) Gagnasöfnun vegna yfirlits yfir fólksfjölda, skipakost og sjávarafurðir og sveitarstjórnir árið 1967 (kemur fram í sérstakri bók).

Nokkuð er misjafnt, hversu ýtarlegar áætlanir eru fyrir einstaka staði, en allar byggjast á frumáætlunum um ákveðin verk og kostnaðaráætlanir gerðar samkvæmt reynslu Hafnamálastofnunarinnar um kostnað við hafnargerðir undanfarin ár.

Vegna mikilla og örra breytinga á verðlagi á þeim tíma, sem áætlunin er gerð, er óhjákvæmilegt, að nokkur óvissa sé í þeim einingaverðum, er notuð voru, og talið, að gilda myndu fyrir árið 1969.

IV. KAFLI FRAMKVÆMD ÁÆTLUNARINNAR

Áætluninni er ætlað að vera Alþingi til leiðbeiningar, þannig að á grundvelli hennar verði hægt að gera framkvæmdaáætlun til eins árs. Áætlunin endurskoðast á tveggja ára fresti. Hafnamálastofnun ríkisins hefur síðan umsjón með framkvæmdaáætluninni, samkvæmt hafnalögunum. Þannig sameinast umsjón með öllum þáttum hafnargerðar, fjármál, framkvæmd og hönnun.

Gert er ráð fyrir, að framkvæmdir verði með sama hætti og verið hefur. Hafnamálastofnun ríkisins mun þannig hafa yfirumsjón með öllum þáttum framkvæmdanna, bæði varðandi fjármál verkanna og beina framkvæmd og hönnun.

Hafnaframkvæmdirnar má bjóða út, vinna þær af sveitarfélagi undir yfirstjórn Hafnamálastofnunar ríkisins eða af Hafnamálastofnuninni sjálfri. Farið hefur í vöxt, að framkvæmdir hafi verið boðnar út. Langflestar hafa verið gerðar í samvinnu við viðkomandi sveitarfélög, þannig að Hafnamálastofnun ríkisins hefur lagt til verkfræðing, verkstjóra og annað sérþjálfað starfslið, en annað starfsfólk verið ráðið á vinnustað. Ef viðkomandi sveitarfélög hafa verkfræðinga í þjónustu sinni, hafa þeir starfað við viðkomandi verk, eftir því sem hentugt þótti.

Reynslan hefur sýnt, að útboð hafnargerða eru í mörgum tilfellum mjög erfið. Íslenzkir verktakar hafa yfirleitt ekki mikla þekkingu eða reynslu á hafnargerðum eða tæki til að vinna verkin. Útboð verka er vandasamt og eftirlit með verkunum umfangsmikið. Sjálfsagt er að stefna að útboðum verka, eftir því sem fært er, en mörg verk verða betur af hendi leyst með því að vinna þau af Hafnamálastofnun ríkisins eða af viðkomandi sveitarstjórn undir yfirstjórn og í samvinnu við Hafnamálastofnunina.

Hönnun hafnarmannvirkja má vinna af einkafyrirtækjum eða sveitarfélögum, ef þau hafa tæknilið í þjónustu sinni, eða af Hafnamálastofnun ríkisins. Allar þessar leiðir hafa verið reyndar og ólilegt, að þær verði farnar, eftir því sem hentar.

V. KAFLI
YFIRLIT, KOSTNAÐARÁÆTLANIR OG TEIKNINGAR

A. Kostnaðaryfirlit.

Miðað við áætlað verð 1969.

Almennar hafnir.

Staðir	Verk 1969			Verk 1970			Verk 1971—1972		
	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis* millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Akranes	1,0	0,4	0,6	2,5	1,9	0,6	4,2	3,1	1,1
Borgarnes									
Arnarstapi									
Hellnar									
Hellissandur									
Ólafsvík				1,1	0,8	0,3	7,2	2,9	4,3
Grundarfjörður									
Stykkishólmur							2,2	0,9	1,3
Flatey á Breiðafirði									
Búðardalur	0,5	0,2	0,3						
Króksfjarðarnes									
Órlygshöfn									
Patreksfjörður				2,8	1,1	1,7	1,7	1,3	0,4
Tálknafjörður									
Bíldudalur				2,8	2,1	0,7	3,2	2,0	1,2
Þingeyri							2,5	1,6	0,9
Flateyri							3,6	2,5	1,1
Súgandafjörður							5,3	4,0	1,3
Bolungarvík				10,0	7,5	2,5	8,2	3,3	4,9
Hnífsdalur									
Ísafjörður	21,3	10,7	10,6	1,8	0,7	1,1	11,2	4,5	6,7
Súðavík	0,8	0,3	0,5				3,0	1,2	1,8
Norðurfjörður									
Gjögur									
Djúpavík									
Kaldrananes									
Drangsnæs									
Hólmavík									
Hvammstangi				1,5	1,1	0,4			
Blönduós	0,6	0,5	0,1	3,4	2,5	0,9			
Skagaströnd							1,7	1,3	0,4
Sauðárkrókur	1,3	0,5	0,8	3,1	2,3	0,8	4,0	3,0	1,0
Hofsós	2,8	1,6	1,2				1,0	0,8	0,2
Siglufjörður							4,0	3,0	1,0
Ólafsfjörður							17,8	8,9	8,9
Hrísey				6,0	4,5	1,5			
Dalvík	3,0	1,2	1,8	2,5	1,9	0,6			
Árskógssandur									
Hauganes									
Akureyri	6,7	3,8	2,9	1,5	0,6	0,9	31,8	13,2	18,6
Grenivík							3,3	1,3	2,0
Flatey á Skjálfi									
Grimsey	4,8	3,6	1,2				3,0	1,2	1,8
Húsavík							10,0	4,0	6,0
Kópasker									
Raufarhöfn									
Þórshöfn	2,6	1,9	0,7	5,0	3,8	1,2			
Bakkafjörður									
Vopnafjörður	10,0	7,5	2,5	4,0	3,0	1,0	11,0	8,2	2,8
Borgarfjörður				6,2	4,7	1,5			

* Fjárveitingin 1969 er hluti ríkis að viðbættri innstæðu eða fráðreginni skuld ríkis vegna framkvæmda 1968.

Kostnaðaryfirlit (frh.)

Staðir	Verk 1969			Verk 1970			Verk 1971—1972		
	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis* millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Seyðisfjörður	3,4	1,3	2,1	0,6	0,4	0,2			
Mjóifjörður									
Neskaupstaður	8,7	3,9	4,8	2,5	1,9	0,6	3,9	1,6	2,3
Eskifjörður							2,7	1,1	1,6
Reyðarfjörður				11,7	5,6	6,1			
Fáskrúðsfjörður									
Stöðvarfjörður				7,7	5,8	1,9	8,5	3,4	5,1
Breiðdalsvík							16,2	9,2	7,0
Djúpivogur									
Hornafjörður									
Vestmannaeyjar	1,0	0,4	0,6	12,0	4,8	7,2	4,0	1,6	2,4
Stokkseyri	4,0	3,0	1,0						
Eyrarbakki							7,3	2,9	4,4
Grindavík	5,0	3,7	1,3	6,7	5,0	1,7			
Hafnir	1,6	1,2	0,4						
Sandgerði				5,6	4,2	1,4			
Gerðar							3,5	2,6	0,9
Vogar									
Hafnarfjörður	5,6	2,5	3,1				5,7	2,3	3,4
Kópavogur									
Ýmsar hafnir, þar sem framkvæmd- ir eru óvissar				15,0	7,5	7,5	30,0	15,0	15,0
Samtals	84,7	48,2	36,5	116,0	73,7	42,3	221,7	111,9	109,8

Landshafnir.

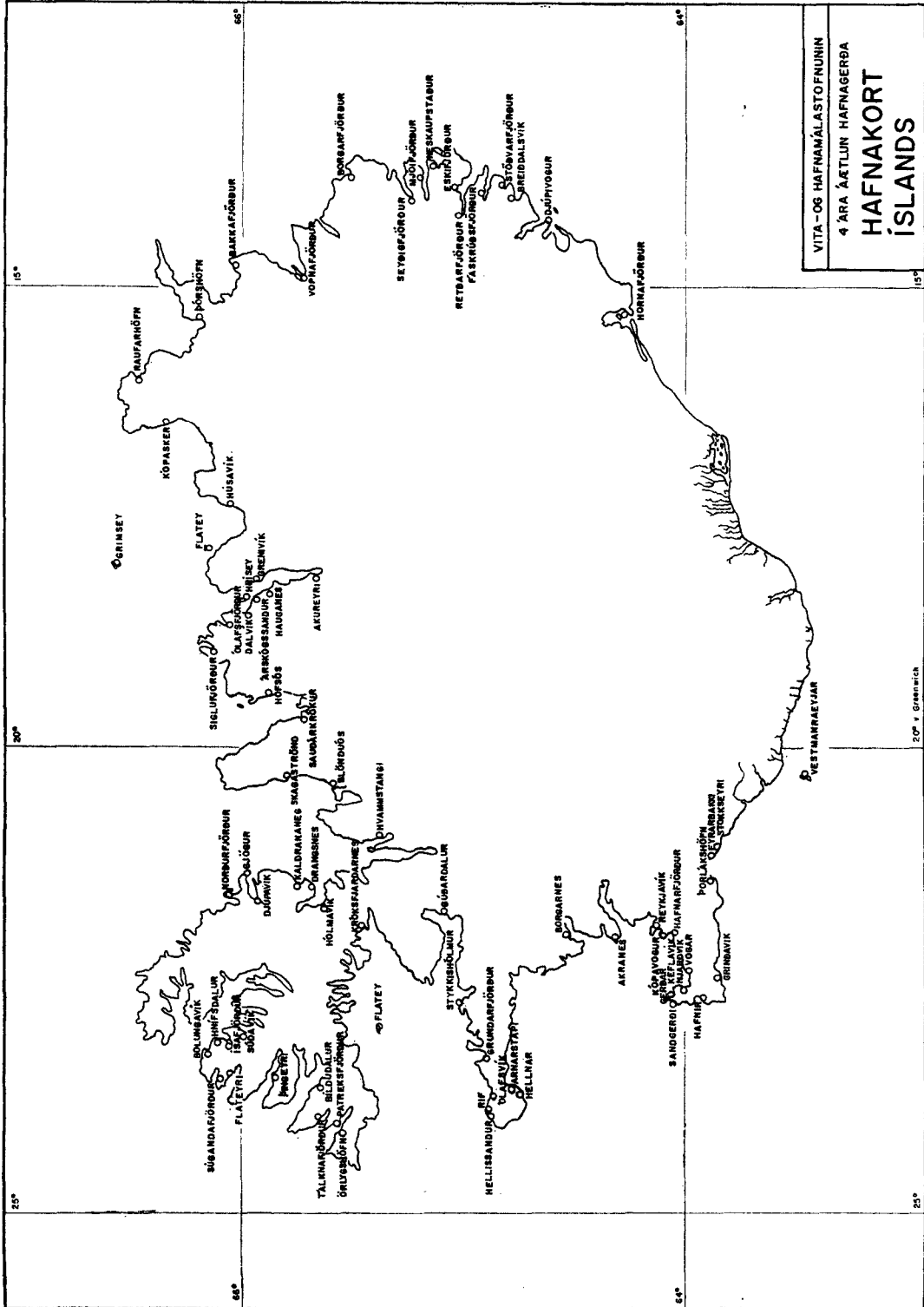
Staðir	Verk 1969			Verk 1970			Verk 1971—1972		
	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis* millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Þorlákshöfn	3,0	3,0					5,6	5,6	
Keflavík-Njardvík	2,5	2,5		3,8	3,8		6,5	6,5	
Rif	0,5	0,5		4,0	4,0		5,8	5,8	
Samtals	6,0	6,0		7,8	7,8		17,9	17,9	

Dráttarbrautir.

Staðir	Verk 1969			Verk 1970			Verk 1971—1972		
	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis* millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Heildar kostn. millj. kr.	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Stykkishólmur									
Akureyri	0,8	0,3	0,5						
Neskaupstaður									
Vestmannaeyjar									
Hafnarfjörður									
Samtals	0,8	0,3	0,5						
Alls kostn. við alm. hafnir, lands- hafnir og dráttarbrautir	91,5	54,5	37,0	123,8	81,5	42,3	239,6	129,8	109,8

* Fjárveitingin 1969 er hluti ríkis að viðbætti innstæðu eða frádreginni skuld ríkis vegna framkvæmda 1968.

B. Hafnakort Íslands.



C. Einstakar hafnir.

AKRANES

Akraneshöfn er fiskihöfn, umferðarhöfn vegna fólksflutninga milli Akraness og Reykjavíkur og útskipunarhöfn Sementsverksmiðju ríkisins, sem er á Akranesi.

Vöruflutningar til hafnarinnar eru mest hráefni vegna Sementsverksmiðjunnar, auk fiskafla, sem landað er.

Með þeim framkvæmdum, sem fram koma í áætluninni, er höfnin orðin viðunandi, miðað við þarfir í dag.

Með grjótgarði til öldudeyfingar framan sildarverksmiðjunnar myndast betra samband innan hafnarinnar og betra sjólag í brimi milli garðanna.

Dýpkun með sprengingu klappar eykur bátalægið innst í höfninni.

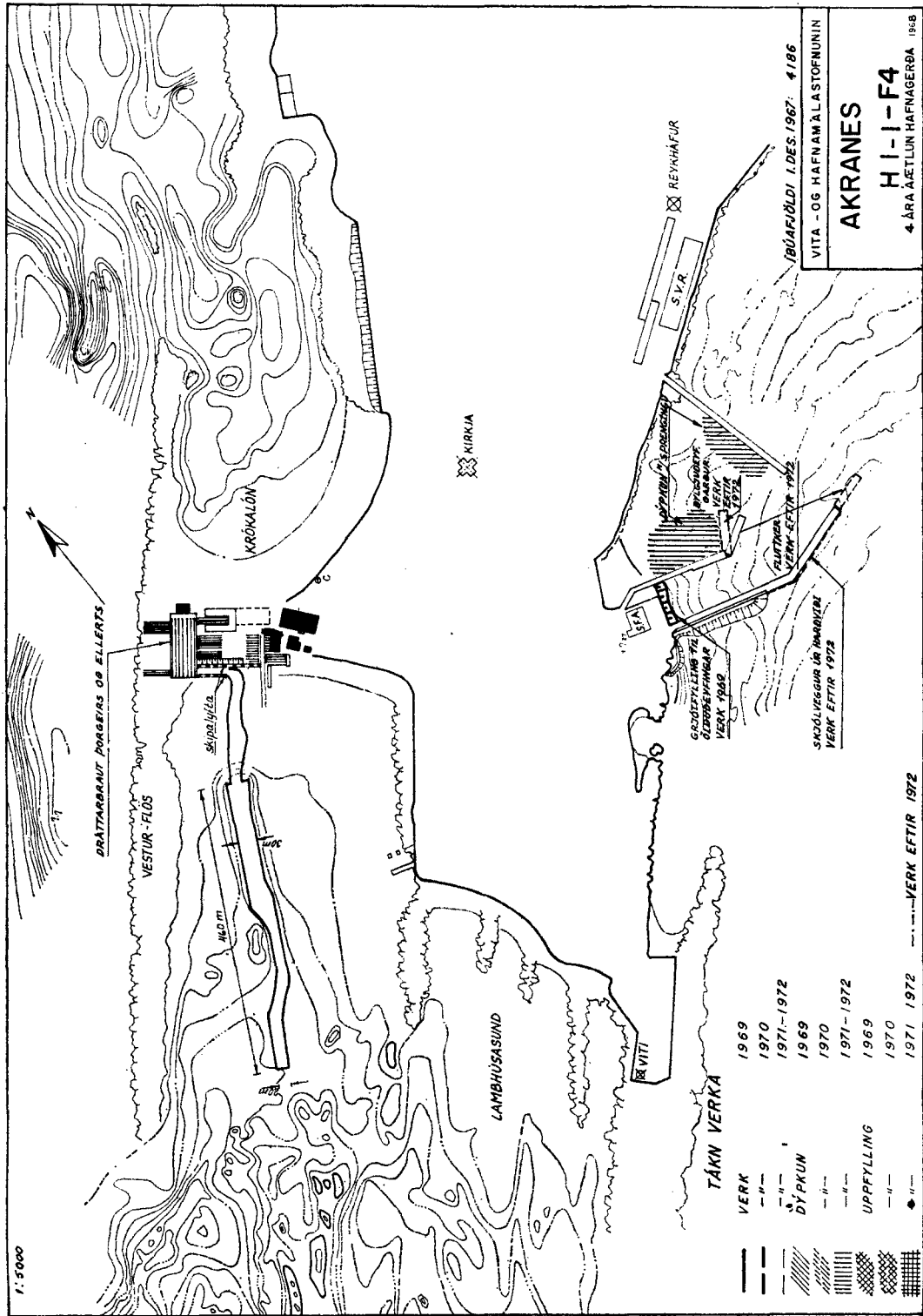
Framtíðarverkefni, eftir árið 1972, er lenging ytri hafnargarðs um 80 metra með steinkeri, sem nú myndar skjól í innri höfn, og bygging öldudeyfandi viðlegugarðs á kersætinu í innri höfninni, ásamt byggingu skjólveggs á enda ytri garðs.

Að þessum verkefnum loknum er höfnin orðin góð miðað við áætlaða notkun.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Grjótgarður til öldudeyfingar	1,0	40	0,4	0,6	Undirbúningur að flutningi á kerri ..	2,5	75	1,9	0,6	Dýpkun með sprengingu klappar	4,2	75	3,1	1,1
Samtals	1,0		0,4	0,6	Samtals	2,5		1,9	0,6	Samtals	4,2		3,1	1,1



RIFSHÖFN (Landshöfn)

Rifshöfn er við Rífsós milli Hellissands og Ólafsvíkur. Hefur þar, innan við um það bil 1,5 km langt rif, verið unnið að gerð landshafnar, sem þó er fyrst og fremst fyrir Hellissand. Er höfnin fyrst og fremst fiskihöfn og gert ráð fyrir, að til hennar geti leitað bátar frá öðrum landshlutum til viðlegu á vertíðum.

Helztu mannvirki í Rífi eru hafnargarðar, ytri hafnargarðurinn á sjálfu rífinu og innri hafnargarður, er gengur frá svonefndu Melnesi, þvert á stefnu rífsins. Innan þeirra er markað stórt hafnarsvæði, sem þó er að mestu grunnt, og verður ei nýtt fyrir en eftir miklar dýpkanir. Þá hefur verið gerður um 300 m langur stálþilsbakki og grafið frá honum. Einnig er trébryggja, sem þó er veikbyggð og nú aðeins notuð fyrir minni báta. Þá hefur mikið verið dýpkað á hafnarsvæðinu, þannig að þau viðlegumannvirki, sem áður voru talin, eru nú vel nýtanleg og dýpi á hafnarsvæðinu um 4 m. Efni það, sem fengizt hefur við dýpkanir, var notað til fyllingar á landi, þannig að nú er hið ákjósanlegasta athafnasvæði upp af höfninni.

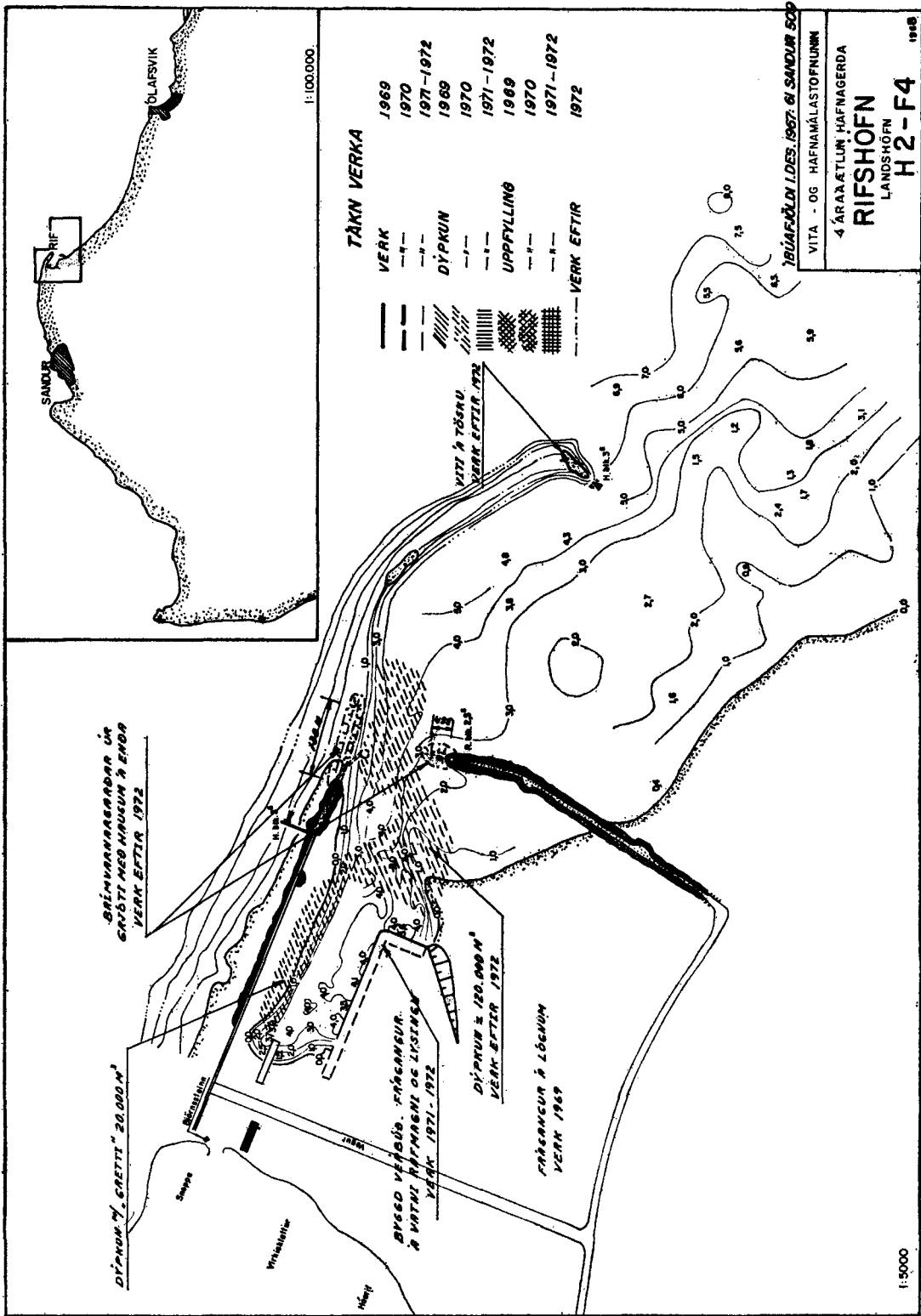
Telja má, að fyrir núverandi notkun sé viðleguaðstaða nægjanleg í höfninni, en hins vegar er ekki lokið frágangi á þekju og lögnum, er verður því að leggja aðaláherzlu á í nánustu framtíð. Einnig er aðstaða í landi til hýsingar aðkomufólks mjög takmörkuð og því gert ráð fyrir í áætluninni, að byggð verði verbúð til að bæta úr þeim skorti. Þá er og nauðsynlegt að dýpka nokkuð í höfninni, og er gert ráð fyrir, að það verði gert með dýpkunarskipinu „Gretti“, þar sem á nokkrum svæðum er fastur botn, sem ekki vinnst með dælingu.

Svo sem áður segir, er mjög góð aðstaða til aukningar hafnaraðstöðu í Rífi, allt eftir því sem þörf krefur, en þær framkvæmdir, er næstar mundu verða eftir lok áætlunartímabilsins, eru frekari dýpkanir, sem auðvelda myndu mjög siglingu stórra skipa til hafnarinnar, ásamt frágangi á hafnargörðum, en hvorugur þeirra er enn fullbyggður.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Frágangur á lögnum ...	0,5	100	0,5		Dýpkun með „Gretti“ 20.000 m ³ ..	4,0	100	4,0		Byggð verbúð. Frágangur á vatni, lýsingu og þekju ...	5,8	100	5,8	
Samtals	0,5		0,5		Samtals	4,0		4,0		Samtals	5,8		5,8	



ÓLAFSVÍK

Ólafsvík liggur á norðanverðu Snæfellsnesi milli Hellissands og Grundarfjarðar við einhver fengsælustu mið landsins. Útræði hefur verið þar mjög lengi, og var höfnin, þótt léleg væri, í vari af klettarana, svonefndri Snoppu. Eftir rana þessum voru svo hin fyrstu hafnarmannvirki byggð og þá að sjálfsögðu miðuð við þáverandi aðstaður og útgerð mjög smárra báta.

Ólafsvíkurhöfn er fyrst og fremst fiskihöfn, sem jafnframt er notuð sem flutningahöfn. Aðalflutningar til hafnarinnar eru útgerðarvörur, en frá henni fisk-afurðir.

Núverandi höfn mynda tveir ytri hafnargarðar. Hinn ytri þeirra er jafnframt notaður til afgreiðslu fyrir flutningaskip, og til skamms tíma var þar einnig aðal- uppskipunaraðstaða bátanna og geymsla. Garðurinn er innan til gerður úr samfelldri steinsteypu með trébryggju innan á, en ytri hluti hans er gerður úr steinsteyptum kerjum. Innri hafnargarðurinn, sem byggður var árið 1962, er gerður af stórgrýti, en engin aðstaða þar til viðlegu. Milli garðanna er síðan löndunarbryggja, byggð árið 1965. Jafnframt hefur verið dælt miklum sandi af hafnarsvæðinu, þannig að þar er nú sæmileg aðstaða fyrir allmarga fiskibáta. Segja má, að hafnarmannvirkin séu í góðu ásigkomulagi, nema hluti af trébryggju innan á ytri garðinum, sem þarfnast endurnýjunar. Aðstaða bátaflotans telst ekki fullnægjandi, hvað varðar geymslu bátanna.

Þá telja heimamenn mjög skorta aðstöðu til útskipunar, en það vandamál má að nokkru leysa með flutningi útflutningsvörunnar til nálægra hafna, bæði Rífs og Grundarfjarðar.

Þau mannvirki, sem fyrirhuguð eru á áætlunartímabilinu, eru fyrst og fremst lagfæringar á bryggjunni við ytri hafnargarðinn ásamt aukinni viðleguaðstöðu fyrir bátaflotann. Ekki er enn fullvíst, hvar slík aðstaða verður gerð, þar sem nokkrir möguleikar eru fyrir hendi, en telja má, að kostnaður við byggingu slíks mannvirkis sé ekki mjög háður staðarvali.

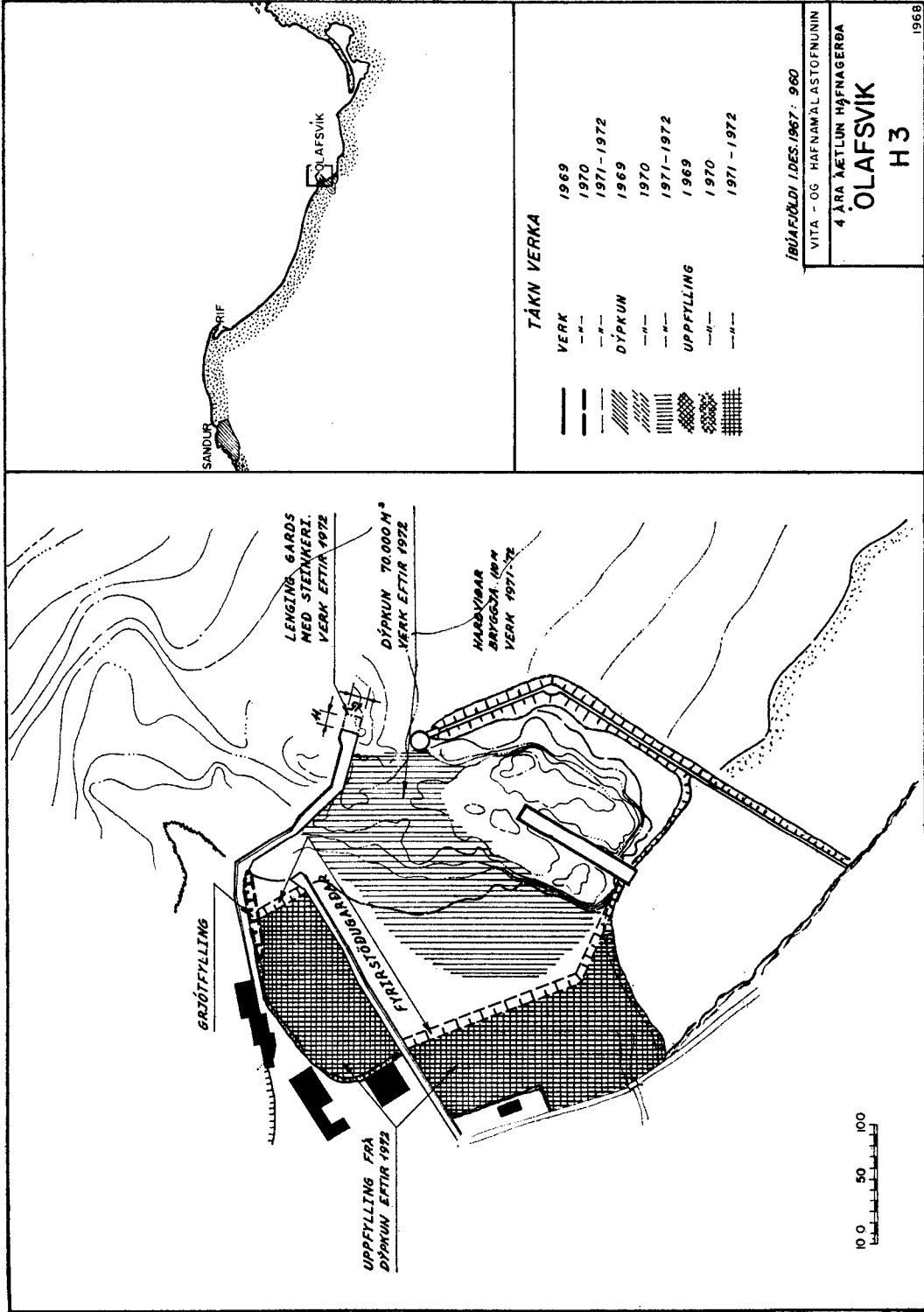
Með fyrirhuguðum aðgerðum ætti aðstaða bátaflotans að verða sæmileg miðað við óbreyttan fjölda báta.

Þau verkefni, sem framundan eru, en ekki má ætla, að þau verði leyst á áætlunartímabilinu, eru lenging hafnargarðsins, er ætti að veita bæði betra skjól fyrir bátana í höfninni og auðvelda flutningaskipum að athafna sig í Ólafsvík. Þá mun, í eðlilegum tengslum við þessar framkvæmdir, verða dýpkað allverulega í höfninni, þannig að hún rýmkest og aðstaða til byggingar frekari viðlegumannvirkja verði fyrir hendi, jafnframt því sem hið uppgrafna efni verður notað til stækkunar athafnasvæðis hafnarinnar með fyllingum.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Frágangur með uppfyllingu á landenda Norðurgarðs	1,1	75	0,8	0,3	Harðviðar- bryggja 110 m.	7,2	40	2,9	4,3
					Samtals	1,1		0,8	0,3	Samtals	7,2		2,9	4,3



GRUNDARFJÖRÐUR

Grundarfjörður skerst inn í norðanvert Snæfellsnes. Fyrir utan fjörðinn eru margir boðar og grunn, sem torvelda innsiglingu í hann. Í sjálfu fjarðarmynninu er lítil eyja, Melrakkaey, og inn af henni svonefnt Flankaskersgrunn. Grafarnes í Eyrarsveit er inni undir fjarðarbotni að vestanverðu.

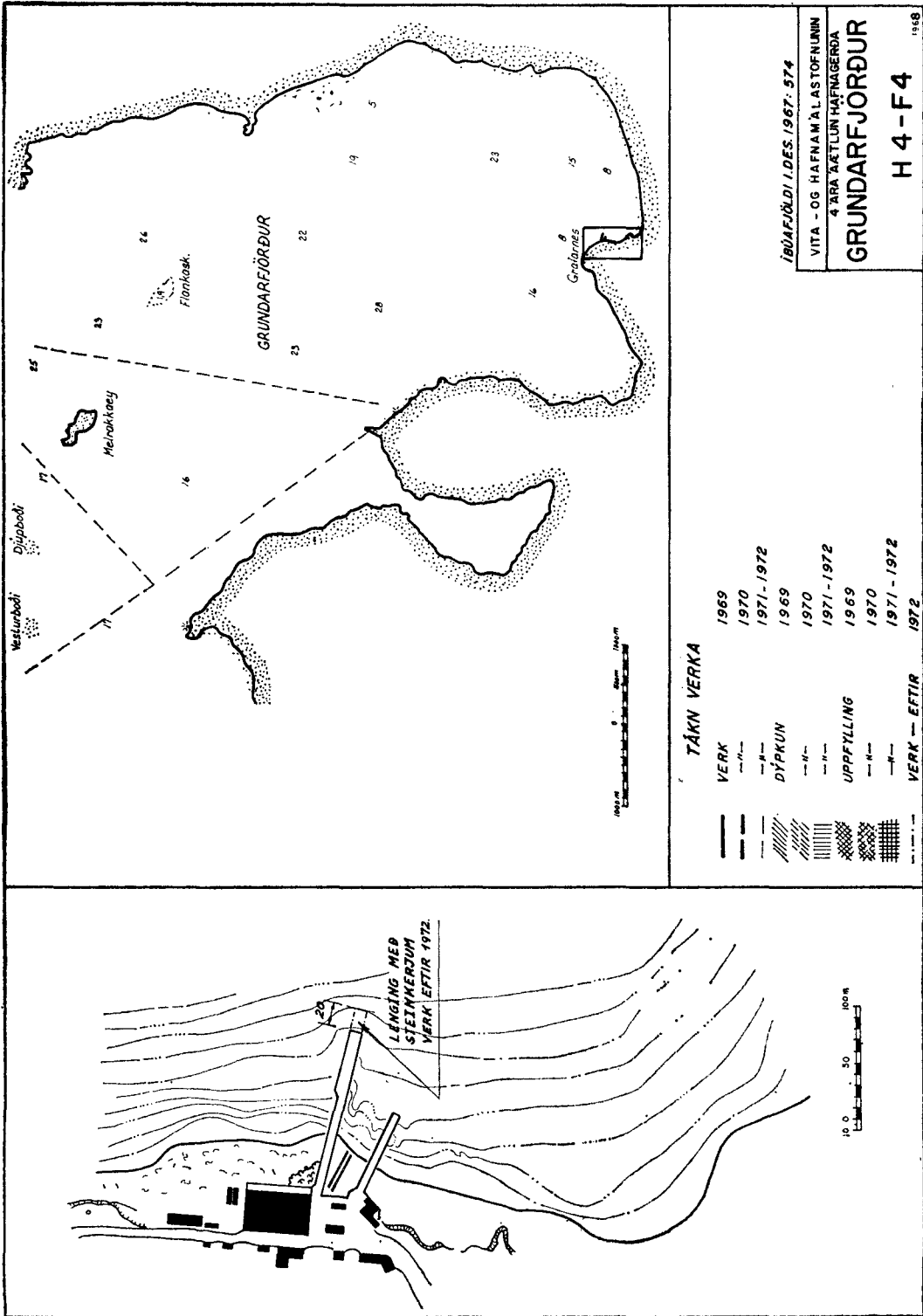
Grundarfjörður er fyrst og fremst fiskihöfn, en jafnframt eru fluttar um höfnina útgerðarvörur og aðrar nauðsynjar til héraðsins ásamt öllum útfluttum sjávarafurðum. Nokkurt magn af útflutningsvörum berst einnig frá Ólafsvík.

Segja má, að hafnarmannvirkin fullnægi nokkurn veginn þessu hlutverki sínu.

Aðalmannvirki hafnarinnar er steinsteyptur garður, gerður úr kerjum, og er hvort tveggja skjól fyrir norðan báru og aðalviðlegukantur hafnarinnar. Við þennan kant fer fram meirihluti uppskipunar á fiskafurðum, og einnig er hann hafskipabryggja staðarins.

Innan garðsins er bátabryggja, að nokkru notuð til löndunar á fiskafla, en þó meira til geymslu báta. Ástand mannvirkjanna er tiltölulega gott, enda eru þau að mestu byggð á síðustu tíu árum. Helztu erfiðleikar, sem við er að etja á Grundarfirði, eru mjög hvöss sunnanveður, er þar getur gert mjög skyndilega. Er þá vart nokkurri fleytu vært við núverandi mannvirki.

Engin mannvirki eru fyrirhuguð samkvæmt áætlun þeirri, er hér er lögð fram, og ekki er talið, að í náinni framtíð verði reynt að byggja þannig, að höfnin geti talizt örugg bátum í öllum veðrum. Mest þörf er á nokkurri lengingu aðalhafnar-garðsins, þannig að meira rými fái við hann og jafnframt verði auðveldara fyrir flutningaskip að athafna sig við hann.



STYKKISHÓLMUR

Stykkishólmur hefur lengi verið héraðsmiðstöð, bæði fyrir sveitir á Snæfellsnesi og mikinn hluta Dalasýslu og Breiðafjarðareyjar og að nokkru sunnanverða Barðaströnd. Höfnin er allgóð, liggur í skjóli eyja og skerja, en sigling inn til Stykkishólms er nokkrum erfiðleikum bundin fyrir stærri skip, þar sem leiðin er fremur þröng og vandrötuð ókunnugum. Fyrir minni báta eru hins vegar margar góðar leiðir til hafnarinnar. Stykkishólmur hefur verið aðalflutningamiðstöð héraðsins, og þaðan hefur verið stunduð allmikil útgerð. Nokkuð hefur þetta þó breytt á seinni árum, síðan fiskur hvarf meira af grunnmiðum. Hefur útgerðin leitað til hinna ytri verstöðva á nesinu, en Stykkishólmur orðið meira þjónustumiðstöð fyrir héraðið.

Í Stykkishólmi er dráttarbraut, og allmikill fjöldi iðnaðarmanna er búsettur á staðnum.

Aðalhafnarmannvirkið í Stykkishólmi er mikil og vönduð trébryggja, byggð áföst við svokallað Stykki, sem er lítil eyja í sundinu milli Súgandiseyjar og lands. Bryggja þessi var í upphafi mjög öflug, en er nú farin að láta nokkuð á sjá vegna aldurs. Stykkið er tengt við land með steinsteyptri brú, sem einnig er nokkuð farin að láta á sjá, sérstaklega stöplarnir. Þá er bátabryggja innan við Stykkið, nýlega endurbyggð, hallandi bryggja, sem er notuð til löndunar á fiski. Þá er einnig á sömu slóðum gömul dráttarbraut fyrir báta allt að 100 þungalestir. Nýjasta hafnarmannvirkið í Stykkishólmi er dráttarbraut fyrir allt að 400 þungalesta skip, þ. e. a. s. vel flest önnur fiskiskip en togara. Við dráttarbrautina eru hliðarstæði fyrir fimm báta.

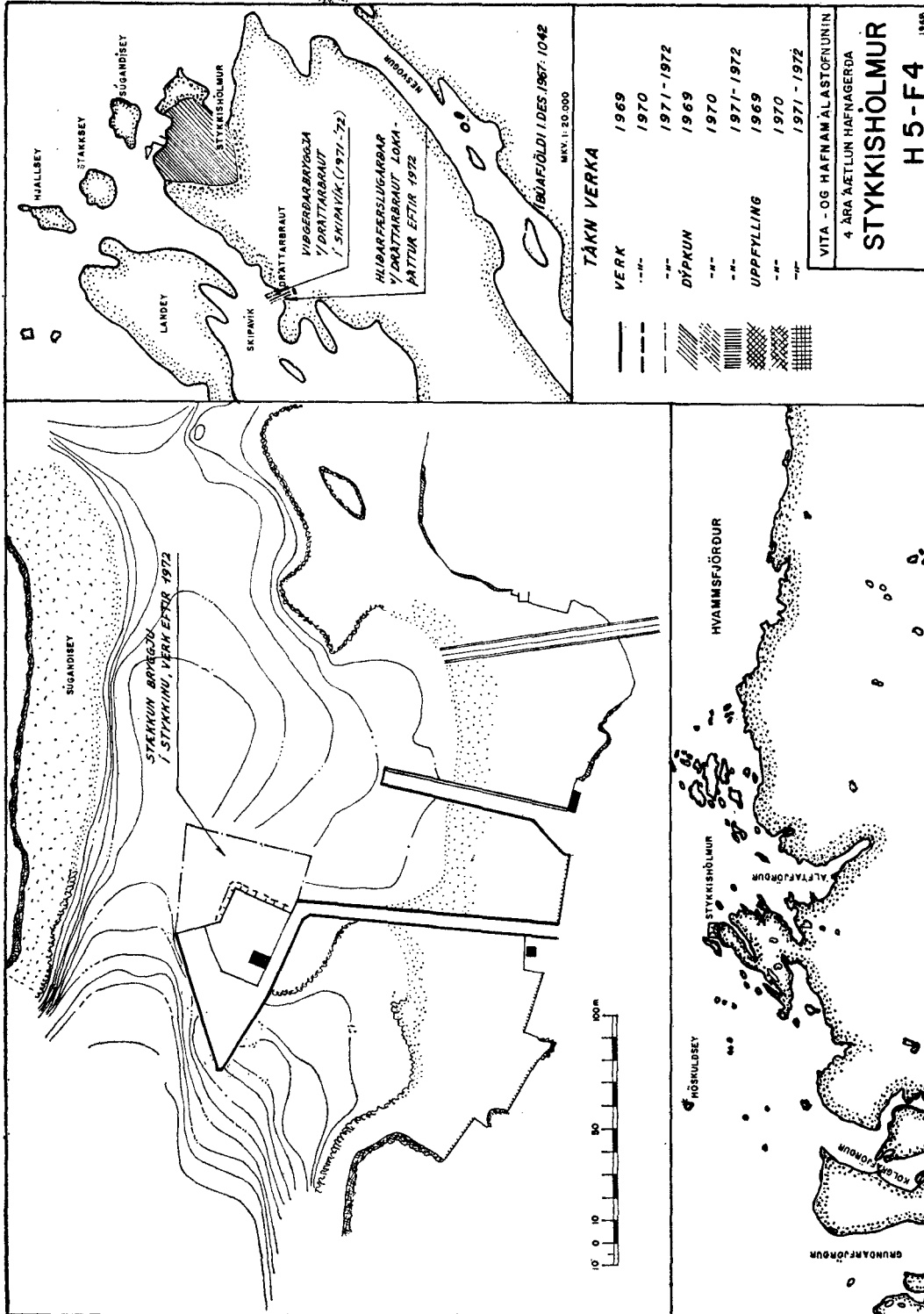
Með minnkandi fiskveiðum frá Stykkishólmi hefur hafnaraðstaðan verið nokkurn veginn fullnægjandi undanfarið. Þó má telja, að framundan sé endurbygging á hafskipabryggju og stækkun hennar, en mest aðkallandi verkefni mun þó vera gerð bryggju í Skipavík, við hina nýju dráttarbraut. Bryggja þessi yrði fyrst og fremst ætluð til viðgerða skipa, þannig að fullkomna viðgerðarþjónustu verði hægt að veita við dráttarbrautina. Áætlað er að byggja 30 metra langa bryggju til að þjóna þessu hlutverki. Ætti þá að vera vel séð fyrir viðgerðaraðstöðu í Stykkishólmi fyrir allan fiskiflota við Breiðafjörð.

Aðrar framkvæmdir eru ekki áætlaðar á tímabili því, er hér um ræðir, en eins og áður segir, eru ærin verkefni framundan við endurbyggingu hafskipabryggjunnar.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Viðgerðar- bryggja í Skipavík 30 x 12 m ² ..	2,2	40	0,9	1,3
										Samtals	2,2		0,9	1,3



BÚÐARDALUR

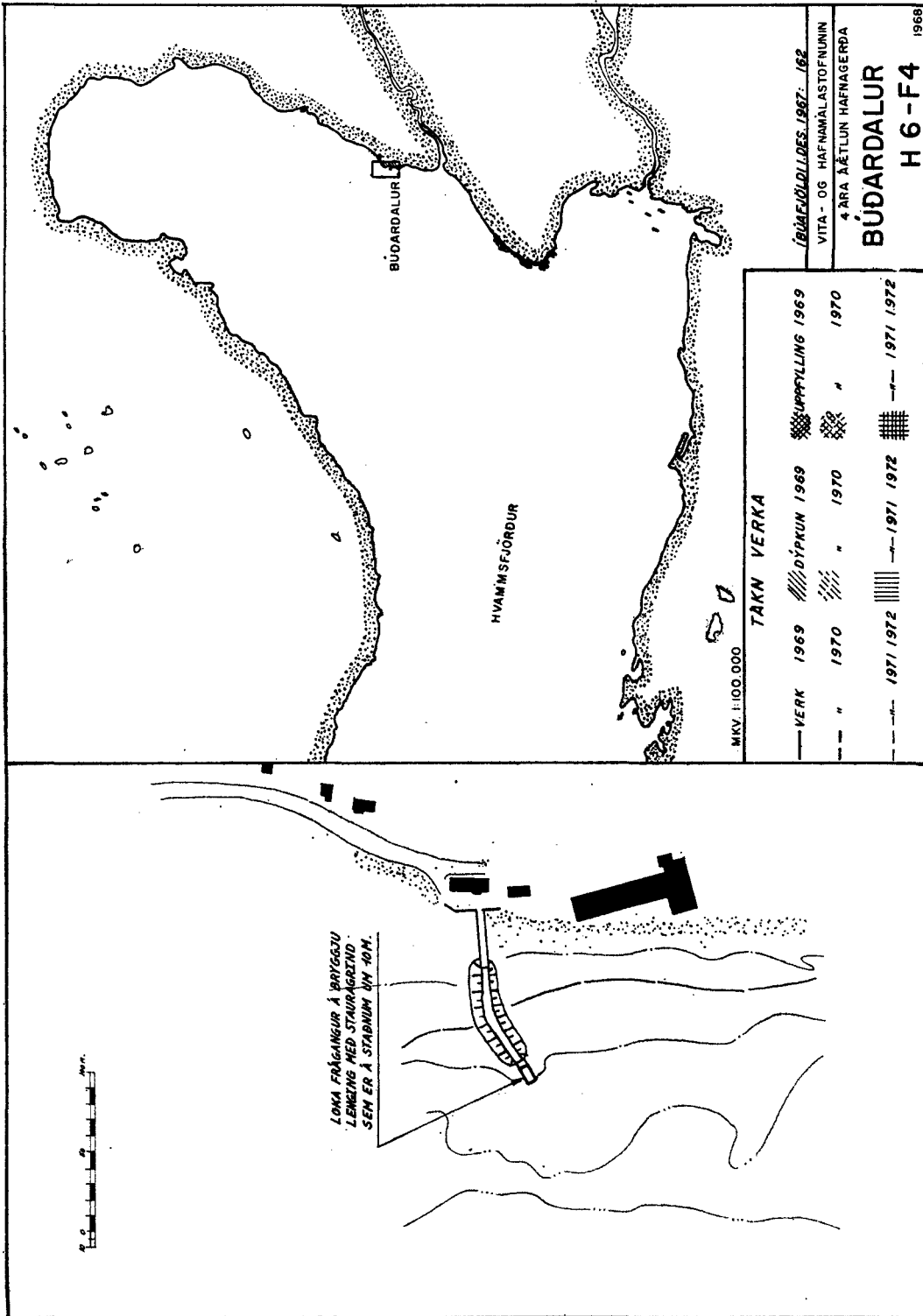
Búðardalur er verzlunarmiðstöð fyrir Dalasýslu og innanverða Skógarströnd. Hafnaraðstaða hefur verið mjög erfið þar, enda litlir flutningar, sem hafa farið þar um á sjó. Meginsamband sitt við Reykjavík hefur Búðardalur haft landleiðina. Nokkrir þungaflutningar, svo sem áburðarflutningar, hafa þó farið fram um höfnina.

Dálitill steypur bryggjustubbur var í Búðardal, þannig að flóabáturinn Baldur gat athafnað sig þar á hálföllnum sjó í góðu veðri. Á síðastliðnum tveimur árum hefur verið unnið að lengingu bryggjunnar og því verki að mestu lokið. Eftir var þó að byggja síðasta hluta bryggjuhaussins, en allt efni er komið á staðinn. Með því að ljúka þeim áfanga, sem þegar er hafinn, má telja, að viðunandi aðstaða hafi fengist á Búðardal með tilliti til þeirra flutninga, er þar fara um.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

	Verk 1969				Verk 1970					Verk 1971—1972					
	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Lokafrágangur á bryggju.															
Lenging með stauragrind, sem er á staðnum um 10 m		0,5	40	0,2	0,3	Engar					Engar				
Samtals		0,5		0,2	0,3										



PATREKSFJÖRÐUR

Patreksfjörður liggur á milli Blakks og Tálkna. Hann er hreinn og djúpur. Aðsigling er auðveld, en í hafáttum er þó ekki ráðlegt að fara nálægt landinu að sunnanverðu, því að þar getur brotið alllangt frá landi. Kaupúnið er að norðanverðu við miðjan fjörðinn, og er höfnin á Vatneyri. Ofan við eyrina eru há fjöll og lítið undirlendi. Á eyrinni var allstór tjörn, sem nú hefur verið dýpkuð og gerð þar höfn.

Patreksfjörður er fyrst og fremst fiskihöfn en jafnframt héraðsmiðstöð og samgöngumiðstöð fyrir suðurhluta Vestfjarða. Um höfnina fara því bæði nýr fiskur til vinnslu og fiskafurðir til útflutnings og almennar neyzluvörur, sem notaðar eru í héraðinu. Vegna þess, hversu stopult vegasamband er til Patreksfjarðar frá Suðurlandi að vetri til, er höfnin mjög þýðingarmikil fyrir allar samgöngur.

Telja má, að nú sé höfnin nokkurn veginn fullnægjandi fyrir flutninga, en nokkuð meira rými til löndunar og geymslu á bátafiski væri æskilegt.

Höfnin er grafin inn í ytri hluta Vatneyrar, og er því mjög gott skjól, þegar inn er komið. Nokkrir erfiðleikar eru þó á að taka höfnina í vondu veðri.

Aðalhafnarbakkarnir eru gerðir úr stálþili. Enn er þó ekki fyllilega frá þeim gengið, þar sem þekjur hafa ekki verið steiptar meðfram þeim. Svo sem áður sagði, eru nokkrir erfiðleikar á að taka höfnina í vondu veðri. Úr því mætti nokkuð bæta með byggingu stutts hafnargarðs til lengingar á grandanum utan innsiglingarrásarinnar og þá með öflugum garðhaus. Yfirleitt má telja, að hafnarmannvirkin séu í góðu ásigkomulagi, nema hvað smábátaaðstöðu viðvíkur, sem er innst í höfninni og lítið hefur verið notuð.

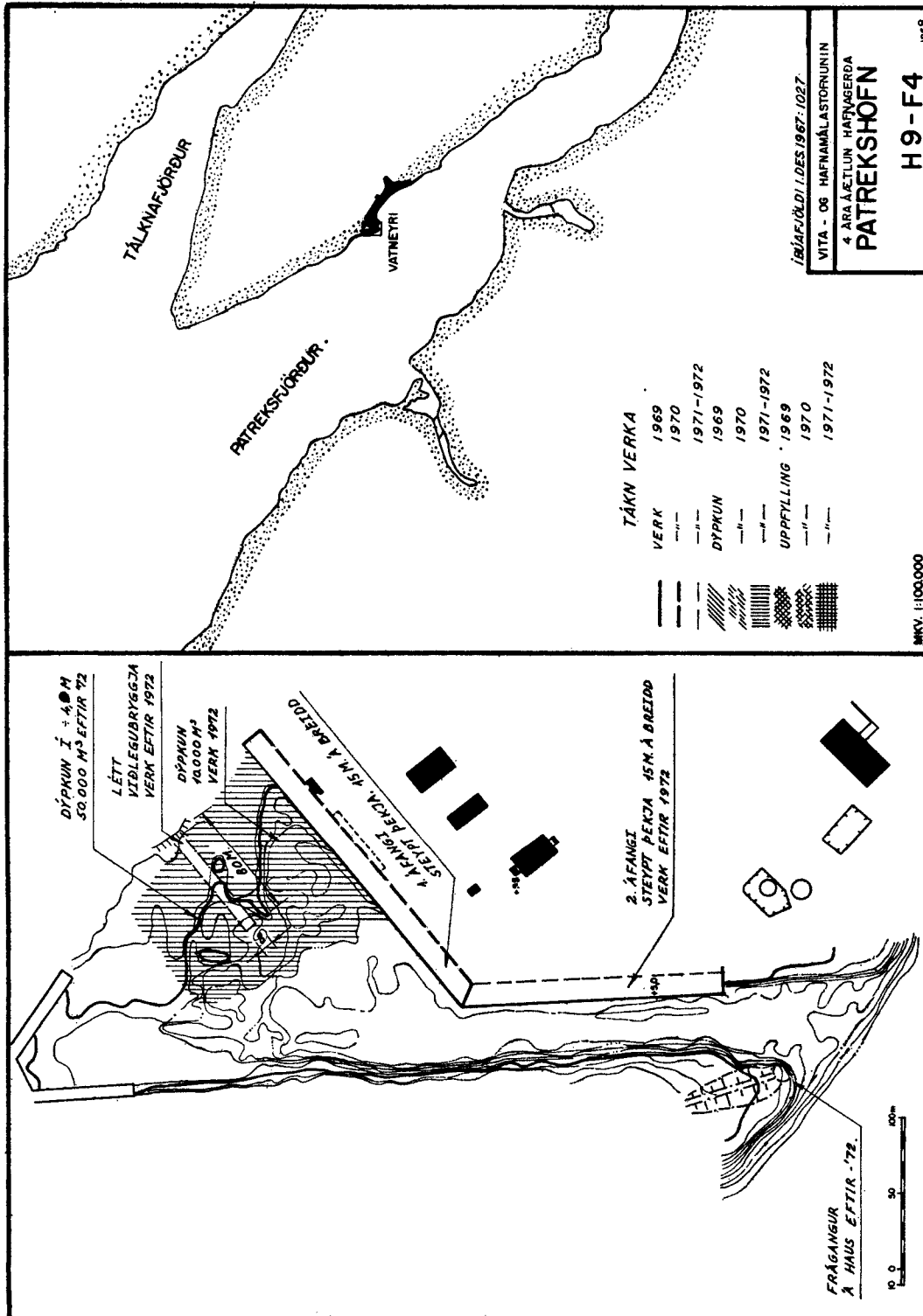
Á áætlunartímabilinu er gert ráð fyrir, að fyrst og fremst verði unnið að frekari dýpkun í höfninni og gerð þekja á þann hluta hafnarbakkans, sem mest er notaður af fiskibátum.

Framundan er síðan frekari dýpkun í höfninni og bygging léttra bryggja, fyrst og fremst til geymslu fyrir báta.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætlun verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Steypt þekja 15 m br., 1. áfangi 220 m	2,8	40	1,1	1,7	Dýpkun 10.000 m ³ ..	1,7	75	1,3	0,4
					Samtals	2,8		1,1	1,7	Samtals	1,7		1,3	0,4



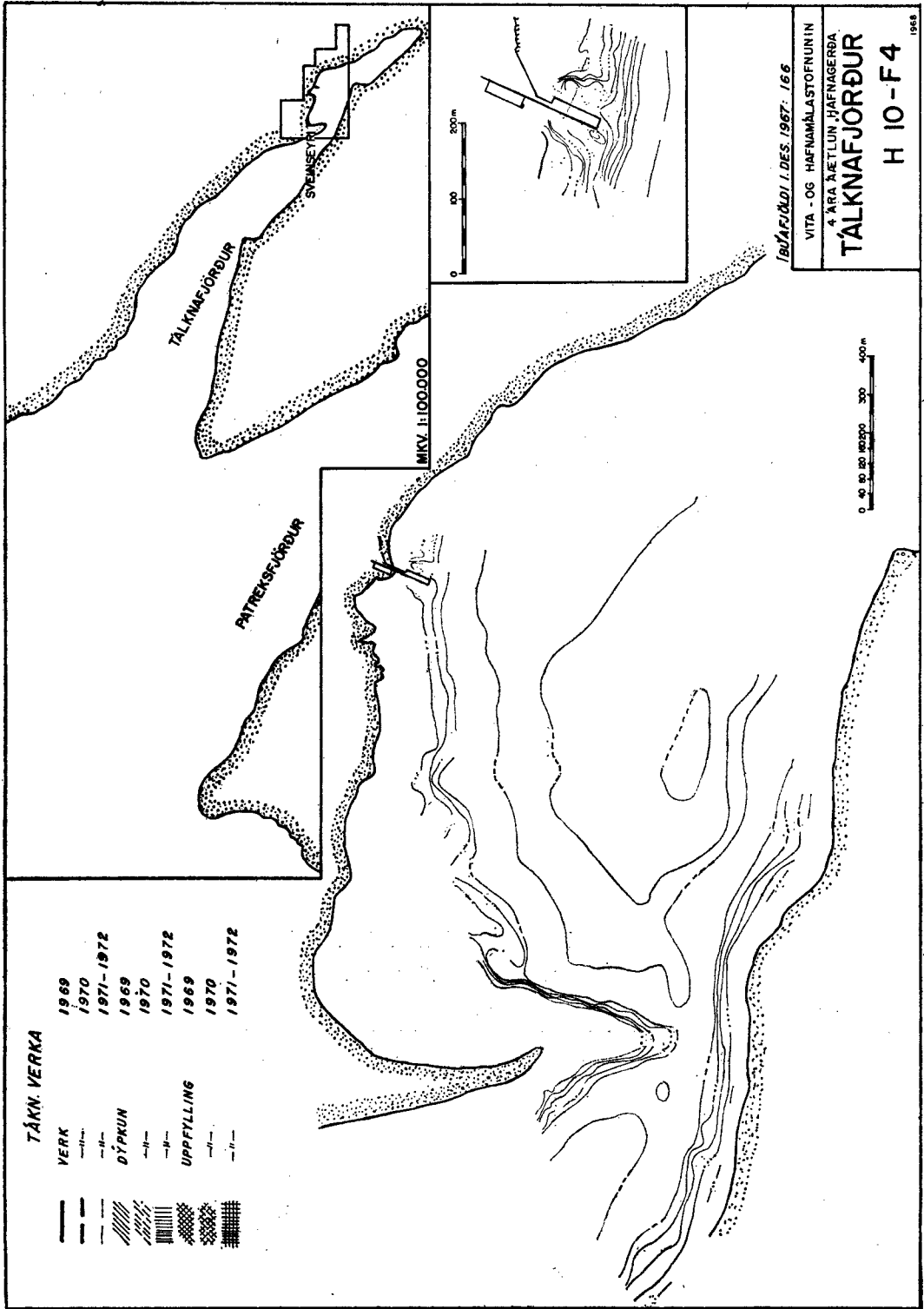
TÁLKNAFJÖRÐUR

Tálknafjörður liggur milli Tálkna og Kópaness. Að norðanverðu fyrir fjarðarbotninum er löng og mjó eyri. Þar er nokkur byggð og verzlun. Innan við eyrina er skipalega, sem er örugg í öllum áttum. Leiðin inn fyrir eyraroddann liggur um mjótt og straumhart sund, en leiðin er vel merkt.

Tálknafjörður er fyrst og fremst fiskihöfn, en sveitin, sem nýtir höfnina, er mjög lítil. Höfnin er, frá náttúrunnar hendi, mjög góð, þannig að mannvirki þar hafa verið ódýr í byggingu.

Núverandi mannvirki virðast að mestu fullnægja þeim þörfum, sem eru í dag og fyrirsjáanleg á næstu árum.

Hafnarbyggjan er gerð úr stálþili hið fremra, en steinsteypu hið efra. Segja má, að mannvirki séu í mjög góðu ásigkomulagi og fullnægi þörfum, þannig að engar framkvæmdir eru fyrirhugaðar á áætlunartímanum.



BÍLDUDALUR

Að sunnanverðu við innanverðan Arnarfjörð, þar sem Suðurfirðir skerast inn, er lítill vogur, Bildudalsvogur. Við vestanverðan voginn undir háu fjalli er kaupúnið Bildudalur í Suðurfjarðahreppi. Vogurinn er hreinn og djúpur framan til, og er aðsigling auðveld. Fjallaköst geta verið mikil, og í norðanátt getur leitt mikla kviku inn á voginn.

Bildudalur er fyrst og fremst fiskihöfn, þó að nokkur sveit sé þar í kring. Flutningar um höfnina eru því nær eingöngu fiskafurðir og útgerðarvörur, svo og almennar neytluvörur til íbúa staðarins.

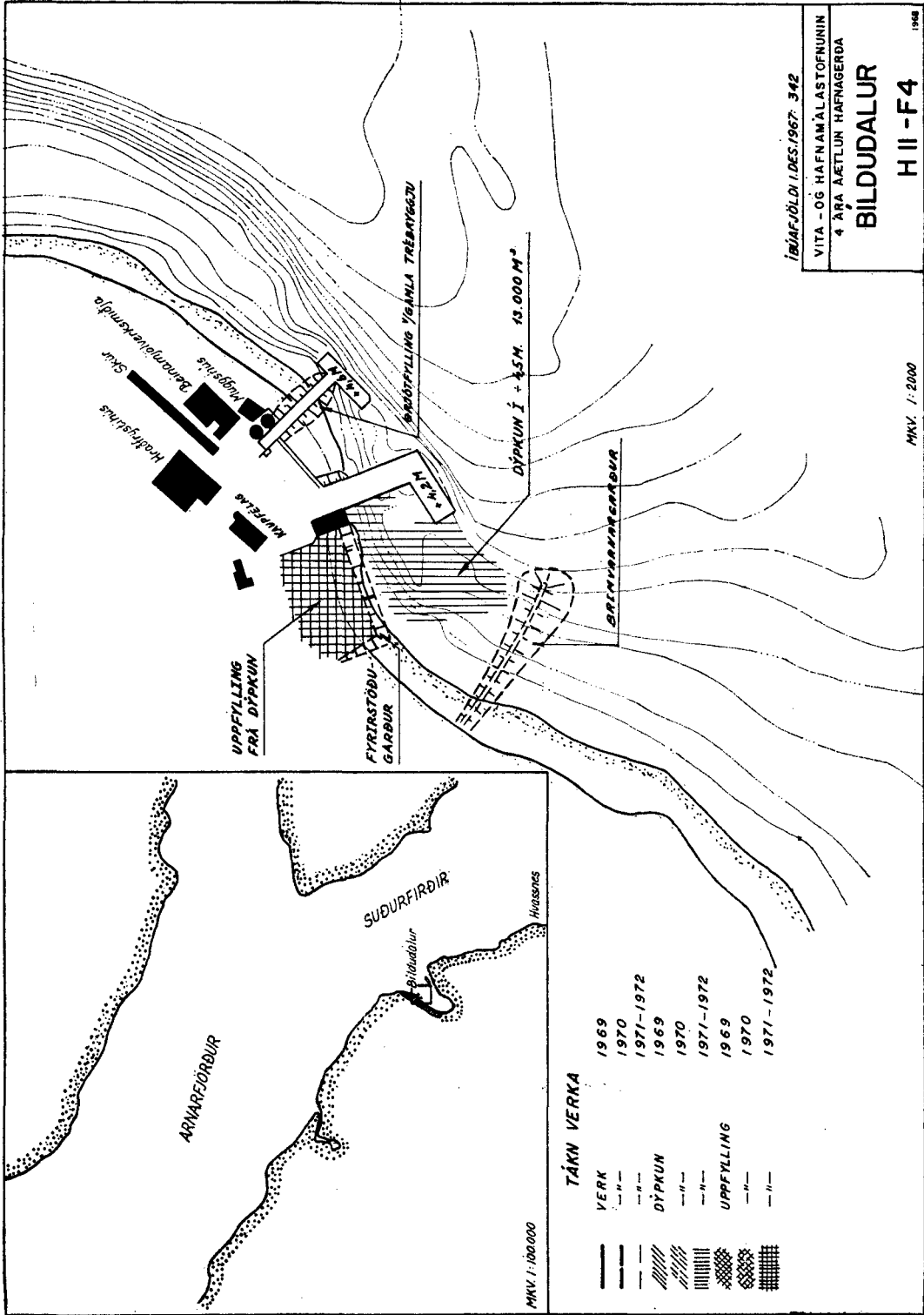
Núverandi mannvirki eru gömul trébryggja, sem var endurbyggð fyrir nokkrum árum, og því í allsæmilegu ásigkomulagi, utan landgangur, sem þarfnast styrkingar eða endurnýjunar. Þá er nýr stálþilsgarður, sem bæði þjónar hlutverki hafskipabryggju og myndar jafnframt bátakví með skjóli fyrir norðan báru. Telja má, að mannvirkin fullnægi að mestu þörfum útgerðarinnar í dag, að öðru leyti en því, að í einstaka vindáttum gætir óróa innan stálþilsgarðsins, þannig að minni bátum er þar hætt.

Er því fyrirhugað, að gerður verði garður til varnar öldu, er kæmi innan úr botni Bildudalsvogar. Þá er og gert ráð fyrir að gera grjótfyllingu undir landgang gömlu trébryggjunnar. Þá er og gert ráð fyrir nokkurri dýpkun á hafnarsvæðinu. Með þessum aðgerðum ætti hafnaraðstaða á Bildudal að vera orðin mjög góð, miðað við þá útgerð, sem þar er í dag og vænta má að verði í náinni framtíð.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Brimvarnar- garður 7.900 m ³	2,8	75	2,1	0,7	Dýpkun 13.000 m ³ . . .	1,1	75	0,8	0,3
										Fyrirstöðu- garður	1,0	40	0,4	0,6
										Grjótfylling við gamla trébryggju 3.200 m ³	1,1	75	0,8	0,3
					Samtals	2,8		2,1	0,7	Samtals	3,2		2,0	1,2



ÞINGEYRI

Dýrafjörður er milli Hafnarness og Barða. Innarlega að sunnanverðu í firðinum er malareyri, sem nefnist Þingeyri, en á eyrinni og innan við hana er samnefnt kaupþún. Fjörðurinn er hreinn og innsigling auðveld.

Þingeyri byggir, eins og önnur kaupþún á Vestfjörðum, tilveru sína á sjávarútvegi. Höfnin er því fyrst og fremst fiskihöfn, þótt nokkur landbúnaður sé einnig í héraðinu.

Flutningar, sem um höfnina fara, eru helzt fiskur og fiskafurðir, ásamt almennum neytluvörum. Með núverandi mannvirkjum fullnægir höfnin að mestu þeim þörfum, sem fyrir hendi eru, en nokkur bót væri að dýpkun á hafnarsvæðinu.

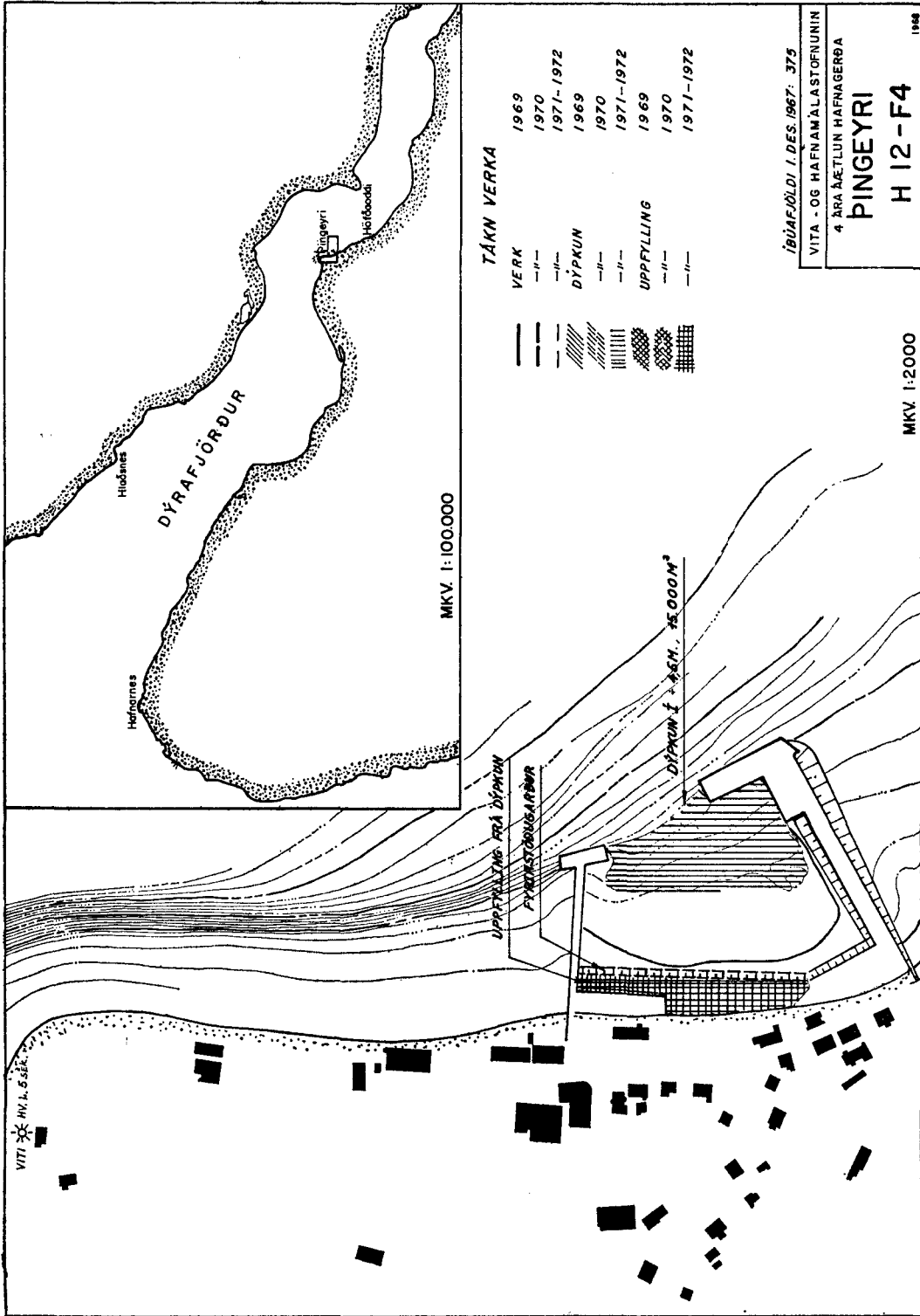
Hafnarmannvirkin eru: Gömul trébryggja, byggð þó að nokkru á járnstaurom og var eina bryggja bæjarins til skamms tíma. Stálþilsbryggja var byggð fyrir nokkrum árum, en við hana er mjög góð viðleguaðstaða fyrir flutningaskip og jafnframt skjól fyrir fiskibáta. Fyrir stærri fiskibáta er þó nokkuð þröngt innan bryggjuhaussins. Er því áætlað að dýpka nokkurt svæði, jafnframt því að gerð yrði fylling, þannig að beint samband fengist milli beggja mannvirkjanna, gömlu bryggjunnar og nýju bryggjunnar.

Að loknum þessum aðgerðum ætti ekki frekari hafnarframkvæmda að vera þörf í bráð á Þingeyri, en möguleikar eru miklir til að byggja innan hafnarsvæðisins, bæði fyrir minni og stærri báta.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Dýpkun				
										15.000 m ³ ...	1,6	75	1,2	0,4
										Fyrirstöðu- gardur	0,9	40	0,4	0,5
										Samtals	2,5		1,6	0,9



ÍBÚAFJÖLDI Í DES. 1967: 375
 VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUNIN
 4 ÁRA ÁÆTLUN HAFNAGERÐA
PÍNGEYRI
H 12 - F4

MKV. 1:2000

1968

FLATEYRI

Önundarfjörður er hreinn, en frekar grunnur fjörður milli Barða og Sauðaness. Flateyri er innarlega að norðanverðu í firðinum, og er þar samnefnt kaupún. Eyrin er lág.

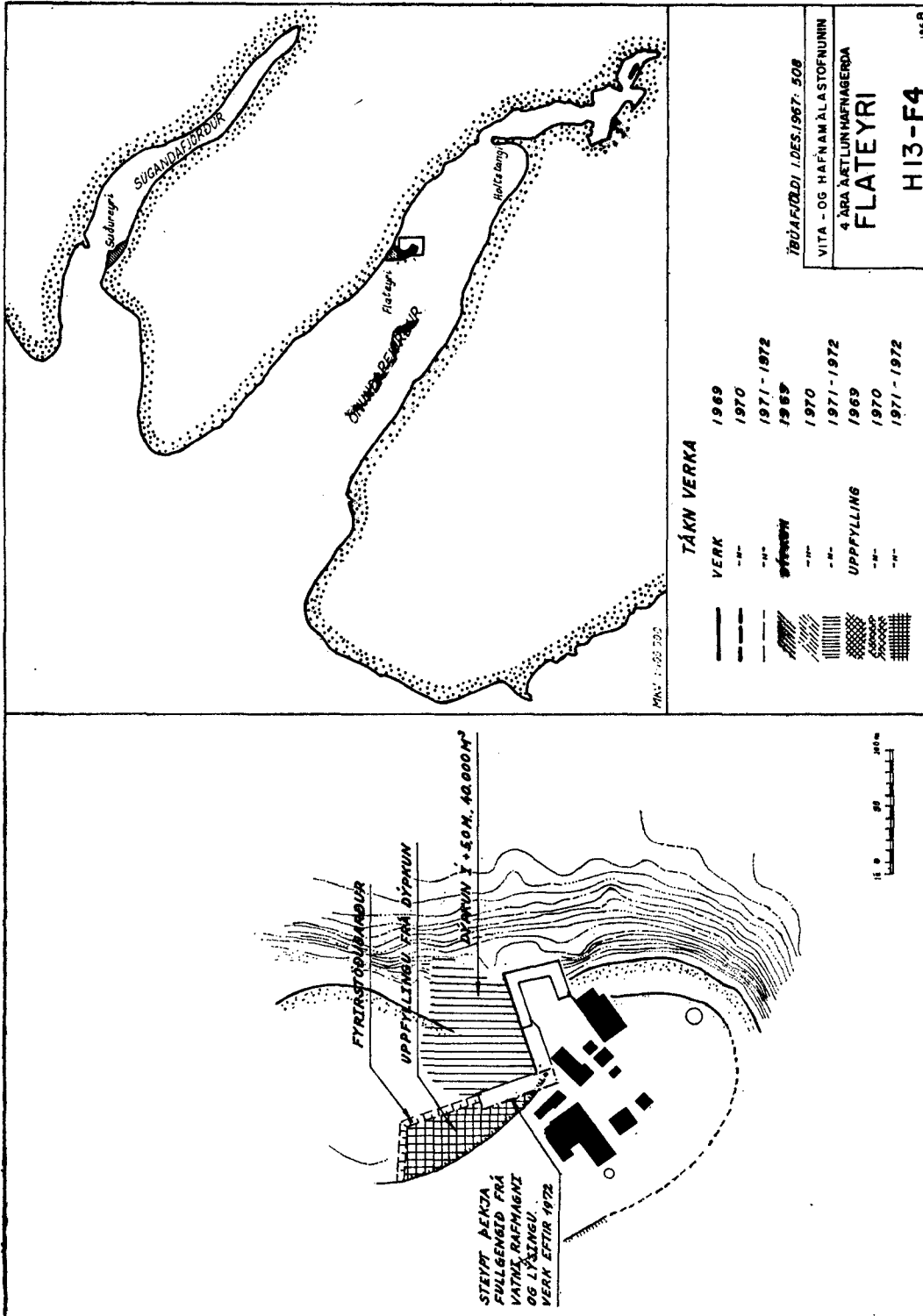
Flateyri er fyrst og fremst fiskihöfn, og þær vörur, er um höfnina fara, að mestu fiskafurðir og útgerðarvörur. Jafnframt gegnir höfnin mikilvægu hlutverki, sérstaklega að vetri til, sem almenn flutningahöfn fyrir nauðsynjavörur og farþega.

Með þeim mannvirkjum, sem gerð hafa verið á síðustu árum, má telja, að þegar þau eru fullbyggð, muni höfnin fullnægja þessu hlutverki sínu. Meginmannvirkin eru gerð sem stálþilsbakkar og eru í mjög góðu ásigkomulagi. Ekki er þó lokið frágangi á þekju við hluta af stálþilinu og nauðsynlegt að grafa þá 40.000 m³, sem áætlunin gerir ráð fyrir, svo að telja megi, að full not fái af mannvirkjunum. Æskilegt mun þó innan tíðar að gera sérstaka aðstöðu fyrir opna vélbáta.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti þéjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti þéjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti þéjar millj. kr.
Engar					Engar					Dýpkun 40.000 m ³ ...	3,0	75	2,3	0,7
										Fyrirstöðu- garður	0,6	40	0,2	0,4
										Samtals	3,6		2,5	1,1



SÚGANDAFJÖRÐUR

Súgandafjörður er milli Galtar og Sauðaness. Hann er ekki skipgengur nema yzt. Kaupúnið Suðureyri er á lágrí sandeyri á suðurströnd fjarðarins undir háu fjalli, og er þar lítið undirlendi. Norðan fjarðarins, andspænis Suðureyri, er allstór eyri, Norðureyri. Sundið á milli er um 500 m breitt. Rétt innan við eyrarnar liggur grunn þvert yfir fjörðinn. Nefnist það „Hólminn“ og kemur að nokkru leyti upp úr á fjöru. Í gegnum grunnið, skammt frá Suðureyri, liggur örmjó renna með um 2,5 m dýpi, og geta bátar farið um hana inn á fjörðinn, sem þar er grunnur.

Suðureyrarhöfn er, eins og aðrar Vestfjarðahafnir, fyrst og fremst fiskihöfn, en vegna mjög erfiðs vegasambands við umhverfið, sérstaklega að vetrum, er höfnin mjög þýðingarmikil fyrir alla aðra flutninga, bæði fólksflutninga og vöruflutninga. Telja má, að höfnin í dag fullnægi öllum þessum þörfum.

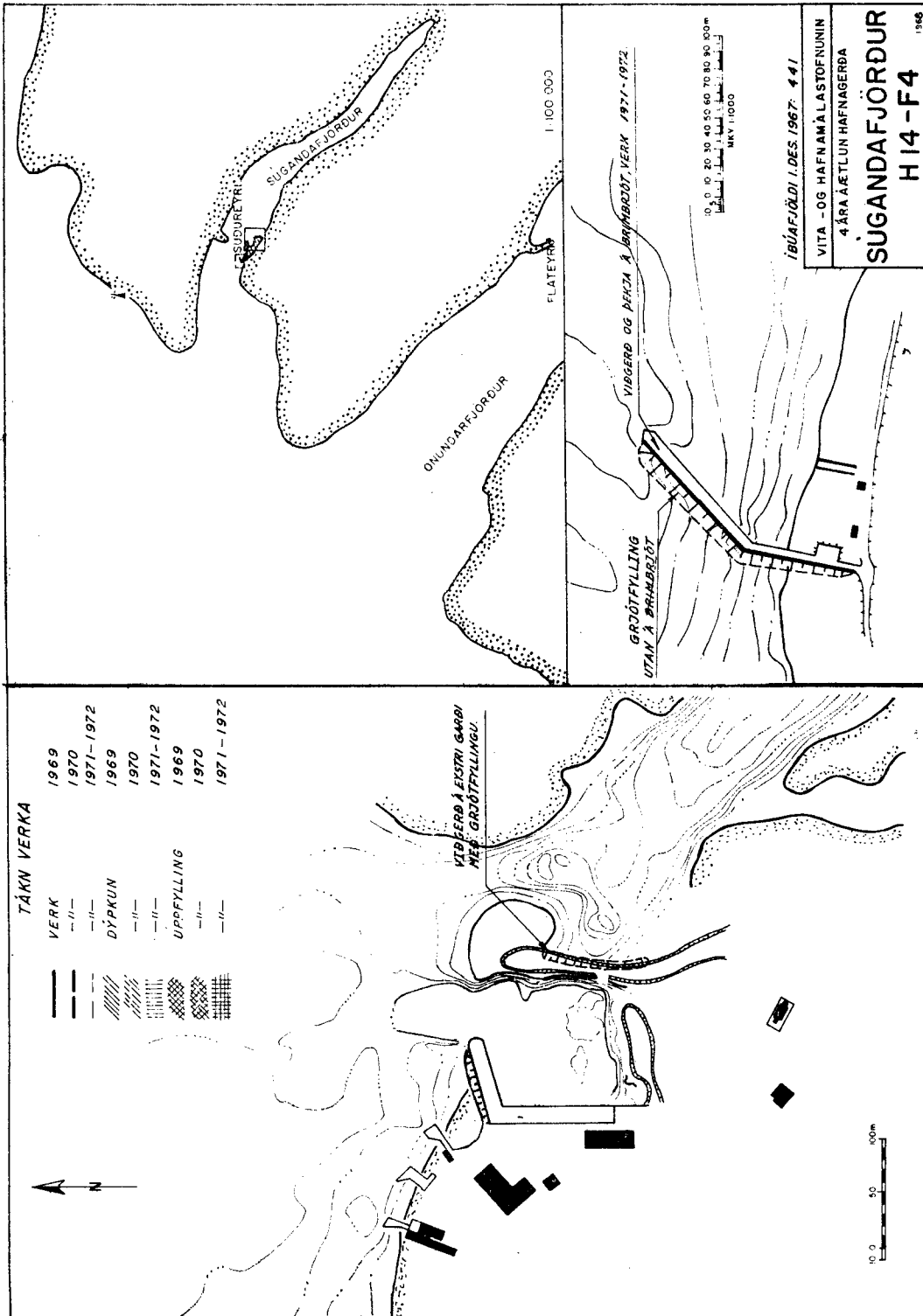
Hafnarmannvirkin á Suðureyri eru á tveimur stöðum. Annars vegar brimbrjóturinn, hafnargarður byggður utan til við Eyrina og nú fyrst og fremst notaður af flutningaskipum. Hins vegar bátahöfnin, sem er innan til á eyrinni og veitir mjög góða aðstöðu fyrir bátafлотann. Hafnargarðurinn er byggður úr steinsteyptum kerjum, og var hann síðast lengdur árið 1956. Síðan hefur hann látið nokkuð á sjá, og er þörf á að bæta utan á hann grjóti, bæði til að gera skipum kleift að vera við hann í verra veðri en nú er, og einnig til styrkingar. Þá er þekja brjótsins illa farin og þarfnast endurnýjunar. Bátahöfnin er grafin inn í innanvert við Suðureyrina, og er með hafnarbökkum úr stálþili. Var lokið frágangi á þeim á síðastliðnu ári, og má segja, að öll þau mannvirki séu í mjög góðu ásigkomulagi að öðru leyti en því, að lítilsháttar lagfæring væri æskileg á innri hafnargarðinum, sem gerður er úr smáu grjóti.

Að loknum þeim framkvæmdum, sem hér hefur verið minnt á og áætlað er að vinna að á áætlunartímabilinu, ætti höfnin að teljast í mjög góðu lagi og frekari framkvæmda ekki að vera þörf, nema til komi allveruleg aukning á bátafloata. Nokkur aðstöðubót fyrir minnstu bátana, opna vélbáta, væri þó æskileg.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætlun verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Viðgerð og þekja á brimbrjót	0,6	75	0,5	0,1
										Grjótfylling utan á brimbrjót	4,2	75	3,1	1,1
										Viðgerð á eystri garði með grjótfyllingu	0,5	75	0,4	0,1
										Samtals	5,3		4,0	1,3



TÁKN VERKA

VERK	1969
— —	1970
— —	1971-1972
DÝPKUN	1969
— —	1970
— —	1971-1972
UPDFYLLING	1969
— —	1970
— —	1971-1972

IBÚAFJÖLDI I DES. 1967: 441
 VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUNIN
 4 ÁRA ÁÆTLUN HAFNAGERÐA
SUGANDAFJÖRDUR
H14-F4
 1966

BOLUNGARVÍK

Bolungarvík skerst inn í landið milli Stigahlíðar og Óshlíðar, utarlega við Ísafjarðardjúp. Víkin er grunn og opin fyrir hafsþjó. Frá náttúrunnar hendi eru mjög erfið skilyrði til hafnargerðar í vikinni, höfnin óvarin í N og NA veðrum. Verða bátar frá Bolungarvík tíðum að leita hafnar á Ísafirði, og er um klukkustundar sigling þangað. Inn af vikinni eru tveir dalir, umluktir háum fjöllum. Þar er talsverð byggð.

Bolungarvíkurhöfn er fyrst og fremst fiskihöfn, en um hana fara einnig útgerðarvörur og aðrar neytluvörur til íbúa bæjarins og næsta nágrennis. Að sjálfsögðu er mikið flutt út um höfnina, einnig þótt ekki sé hún trygg fyrir stærri skip og mikið af útflutningsvörum Bolvíkinga verði að fara um Ísafjarðarhöfn. Höfnin er hvergi nærri fullnægjandi til þessara nota, m. a. vegna þess að ekki er nægilegt skjól til geymslu á bátum, og fyrir flutningaskip er erfitt að athafna sig vegna þrengsla, svo og vegna þess, hversu höfnin er sett gagnvart vindi og veðri. Aðalhafnarmannvirkið í Bolungarvík er brimbrjóturinn svonefndi, mikill garður, byggður úr steinkerjum og með stálpili að innan. Er allt mannvirkið tiltölulega nýendurbbyggt. Þá var byggður á síðastliðnu ári mikill grjótgarður, innri hafnargarður, er afmarkar framtíðarhafnarsvæði Bolungarvíkur.

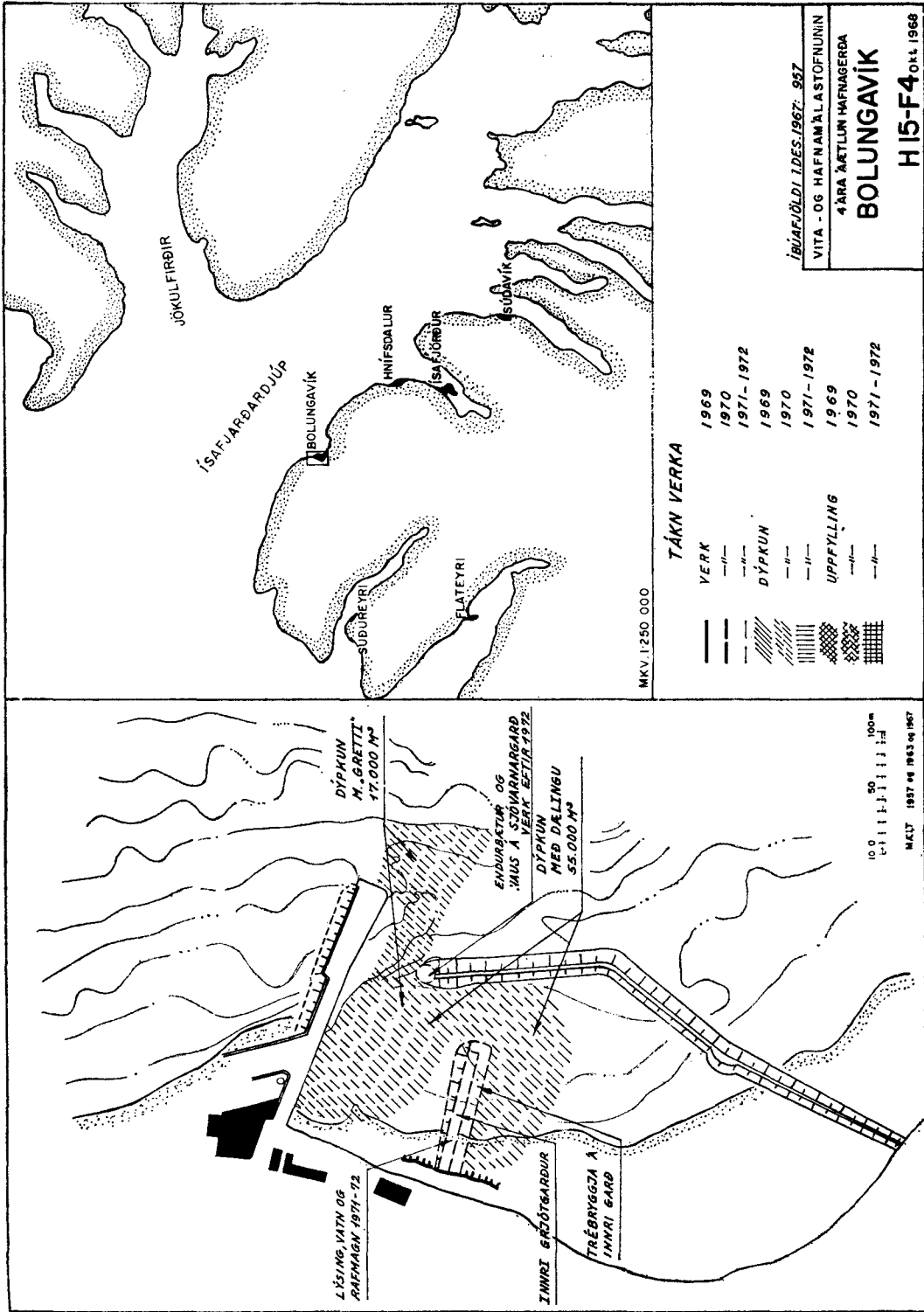
Mikið verk er þó óunnið, áður en Bolungarvíkurhöfn verður talin góð fyrir bátafлотann. Er þar fyrst að telja, að allt hafnarsvæðið er mjög grunnt, og verður því að gera ráð fyrir mikilli dýpkun, áður en úrbót fæst, en þessi dýpkun er all-erfið vegna þess, hvernig hluti af því efni, sem grafa þarf, er. Er hér um að ræða móhellu og grjót. Þó er gert ráð fyrir, að takast megi að dæla verulegum hluta þess magns, sem fjarlægja þarf.

Á áætlunartímabilinu er fyrirhugað að grafa um 70 þús. rúmmetra af hafnarsvæðinu, byggja nýja bátabryggju innan við nýjan grjótgarð, er myndar innri höfn. Að loknum þessum framkvæmdum ætti bátafлотinn að hafa eignast öruggt lægi í öllum veðrum. Sömuleiðis ætti aðstaða til afgreiðslu flutningaskipa að hafa batnað allmjög. Helzta verkefnið, sem þá er óunnið við Bolungarvíkurhöfn, er gerð hauss á innri hafnargarðinum, en það verk hefur ekki verið tekið með á áætlunartímanum.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætlun verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972						
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.		
Engar																
			Dýpkun með dælingu 55.000 m ³ ...		5,0	75	3,7	1,3					Trébryggja á innri garð ..			
			Dýpkun með „Gretti“ 17.000 m ³ ...		5,0	75	3,8	1,2					Lýsing, vatn og rafmagn á innri garð ..			
													2,2	40	0,9	1,3
					Samtals	10,0		7,5	2,5	Samtals	8,2		3,3	4,9		

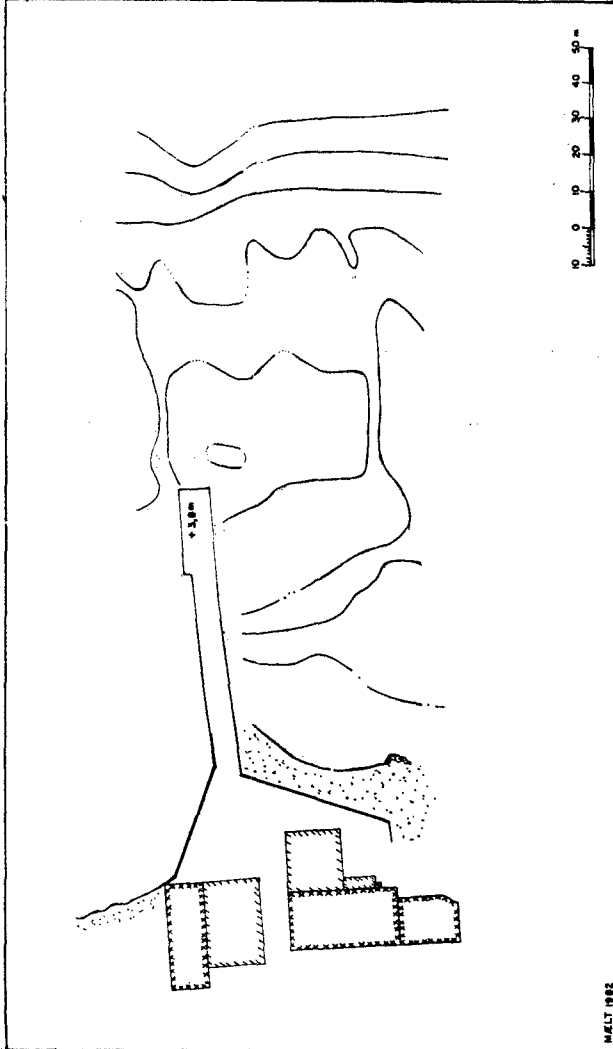
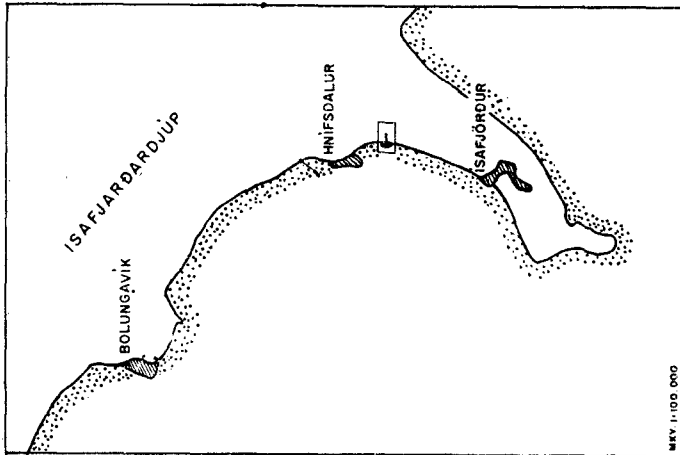


HNÍFSDALUR

Hnífsdalur er við mynni Skutulsfjarðar, nokkuð norðan Ísafjarðarkaupstaðar. Hafnarskilyrði eru mjög slæm í sjálfri vikinni, sem Hnífsdalur gengur upp af, en nokkru innar hefur verið gerð um 80 m löng steinbryggja, og við hana er frystihús og fiskimjölsverksmiðja. Hafnarmannvirkin eru nær eingöngu notuð til löndunar á fiski. Allar afurðir eru fluttar með bifreiðum til Ísafjarðar til útflutnings. Sömuleiðis eru bátar yfirleitt geymdir á Ísafirði, nema í einsýnu veðri. Telja má, að mannvirkin fullnægi þeim notum, sem áður er um getið, enda er vart við því að búast, að byggð verði örugg höfn í Hnífsdal, hvorki fyrir skip eða til geymslu báta.

Garðurinn er gerður úr steinsteyptum kerjum, og er við hann viðlega fyrir bátana að innanverðu. Mannvirkið hefur látið allmjög á sjá hin seinni ár og þarfnast mjög verulegrar viðgerðar, eða gagngerðrar endurbyggingar.

Með tilliti til þess, hversu mikið þyrfti að leggja í kostnað við mannvirkin og lítill árangur mundi nást miðað við flutninga á hráefni frá Ísafirði, hefur í áætlun þessari ekki verið gert ráð fyrir, að endurbyggingin færi fram á áætlunartímabilinu.



TÁKN VERKA

VERK	1969
— —	1970
— —	1971-1972
DÝPKUN	1969
— —	1970
— —	1971-1972
UPPFYLLING	1969
— —	1970
— —	1971-1972
VERK EFTIR	1972

ÍBÚAFJÖLDI 1. DES. 1967: 331
 VITA - OG HAFNAMÁLA STOFNUNIN
 4 ÁRA ÁÆTLUN HAFNAGERÐA
HNÍFSDALUR
H16-F4

ÍSAFJÖRÐUR

Skutulsfjörður gengur suður úr Ísafjarðardjúpi milli Valla og Arnarness. Fjörðurinn er hreinn, en innarlega í honum er eyri, næstum þvert yfir hann. Leiðin inn á höfnina er þröng og frekar grunn. Ytri hluti leiðarinnar nefnist „Sundin“. Hefur innsiglingin verið dýpkuð, og er minnsta dýpi þar nú um 6.2 m. Á veturna, þegar lagis er á Pollinum, getur hann brotið upp í SV átt, rekið út Sundin og valdið erfiðleikum við innsiglingu. Ágætt er að liggja við bryggjurnar við Pollinn í allflestum veðrum. Þó getur komið allsnörp vindbára, þegar vindur stendur út fjörðinn.

Ísafjörður er miðstöð verzlunar og viðskipta miðhluta Vestfjarða. Um höfnina fara því miklir almennir vöruflutningar, þótt fiskafurðir séu þeir þýðingarmestu. Mikið er einnig flutt um Ísafjarðarhöfn af afurðum frá nærliggjandi sjávarþorpum, Súgandafirði, Hnífsdal, Bolungarvík og Súðavík. Á Ísafirði er dráttarbraut fyrir allt að 400 lesta þung skip og í sambandi við hana þjónustumiðstöð fyrir bátalotann á Vestfjörðum.

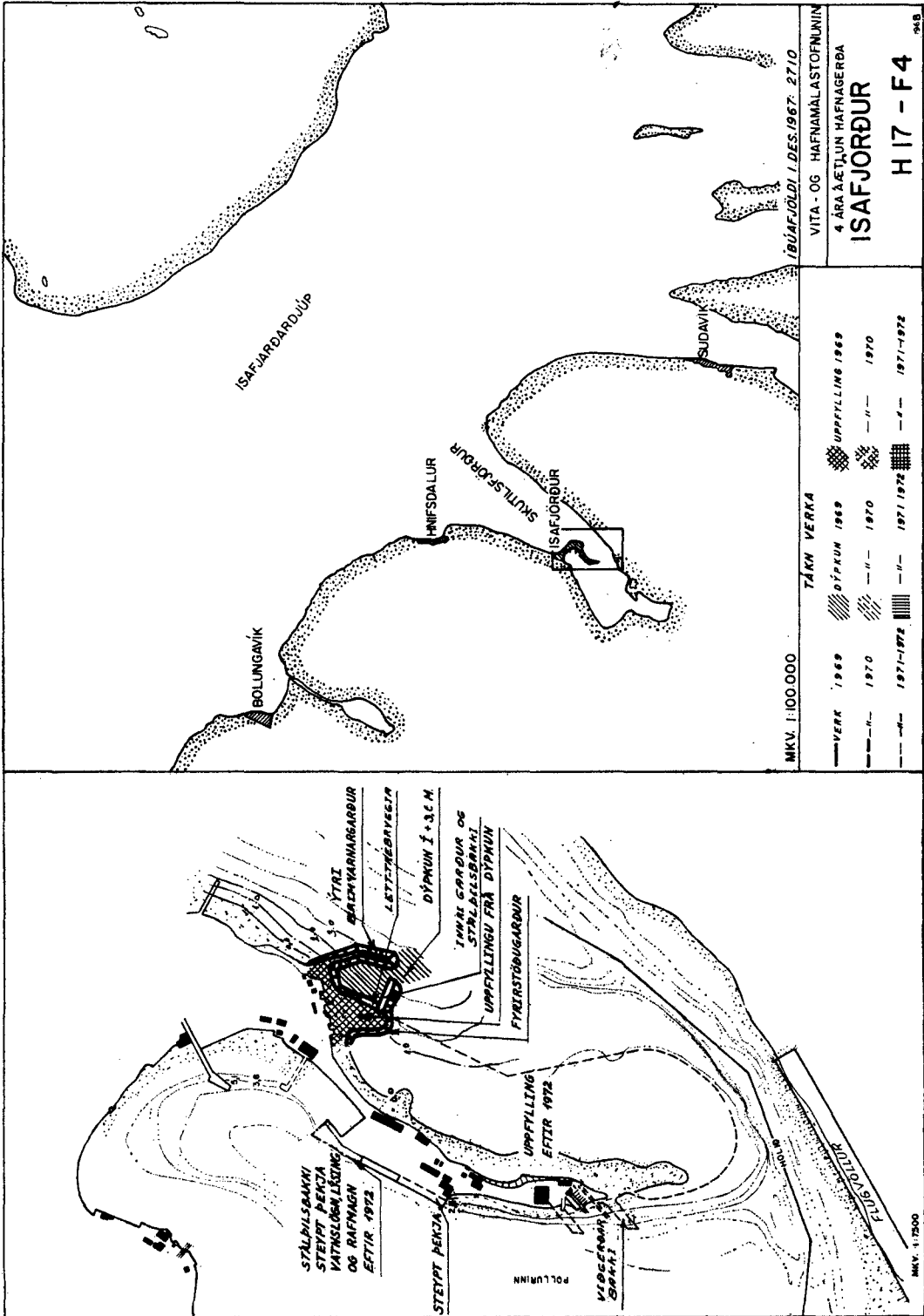
Má telja, að aðstaða fyrir flutningaskip og vöruafgreiðslu sé allgöð, en bátaloti Ísafirðinga hefur takmarkað rými, ekki sízt vegna ásóknar báta úr nálægum verstöðvum. Mikil útgerð minni vélbáta er frá Ísafirði, einkum þegar rækjuveiðar eru stundaðar, og hafa þeir verið á nokkrum hrakhólum um höfnina. Ákveðið hefur verið nú að byggja sérstaka bátahöfn Sundamegin á eyrinni. Þá er áætlað að steypa þekju á hafskipabakkann og bæta þannig aðstöðu til vöruafgreiðslu. Einnig er ráðgerð viðgerðaraðstaða við dráttarbrautina fyrir báta á floti.

Að loknum þessum aðgerðum ætti aðstaða við Ísafjarðarhöfn að vera allgöð miðað við núverandi notkun, en möguleikar til aukningar hafnarmannvirkja eru mjög góðir, bæði utan og innan á eyrinni.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Dýpkun 17.000 m ³	1,2	75	0,9	0,3	Steypt þekja á hafskipabakka	1,8	40	0,7	1,1	Stálþilsbakki við dráttarbraut	11,2	40	4,5	6,7
Fyrirstöðugarðar	2,0	40	0,8	1,2										
Ytri brimvarnargarður	5,1	75	3,8	1,3										
Innri garður	1,6	40	0,6	1,0										
Stálþilsbakki með öllum frágangi	7,9	40	3,2	4,7										
Létt trébryggja með öllum frágangi	3,0	40	1,2	1,8										
Vegagerð o. fl.	0,5	40	0,2	0,3										
Samtals	21,3		10,7	10,6	Samtals	1,8		0,7	1,1	Samtals	11,2		4,5	6,7



SÚÐAVÍK

Álftafjörður er í sunnanverðu Ísafjarðardjúpi, milli Arnarness og Kambsness. Hann er djúpur og hreinn og aðsigling auðveld. Vestanvert við mynni fjarðarins er kaupúnið Súðavík undir háu fjalli. Undirlendi er lítið. Nokkru innan við Súðavík er malareyri, Langeyri. Þar er lítil byggð önnur en hraðfrystihús, sem nú er notað til rækjuvinnslu.

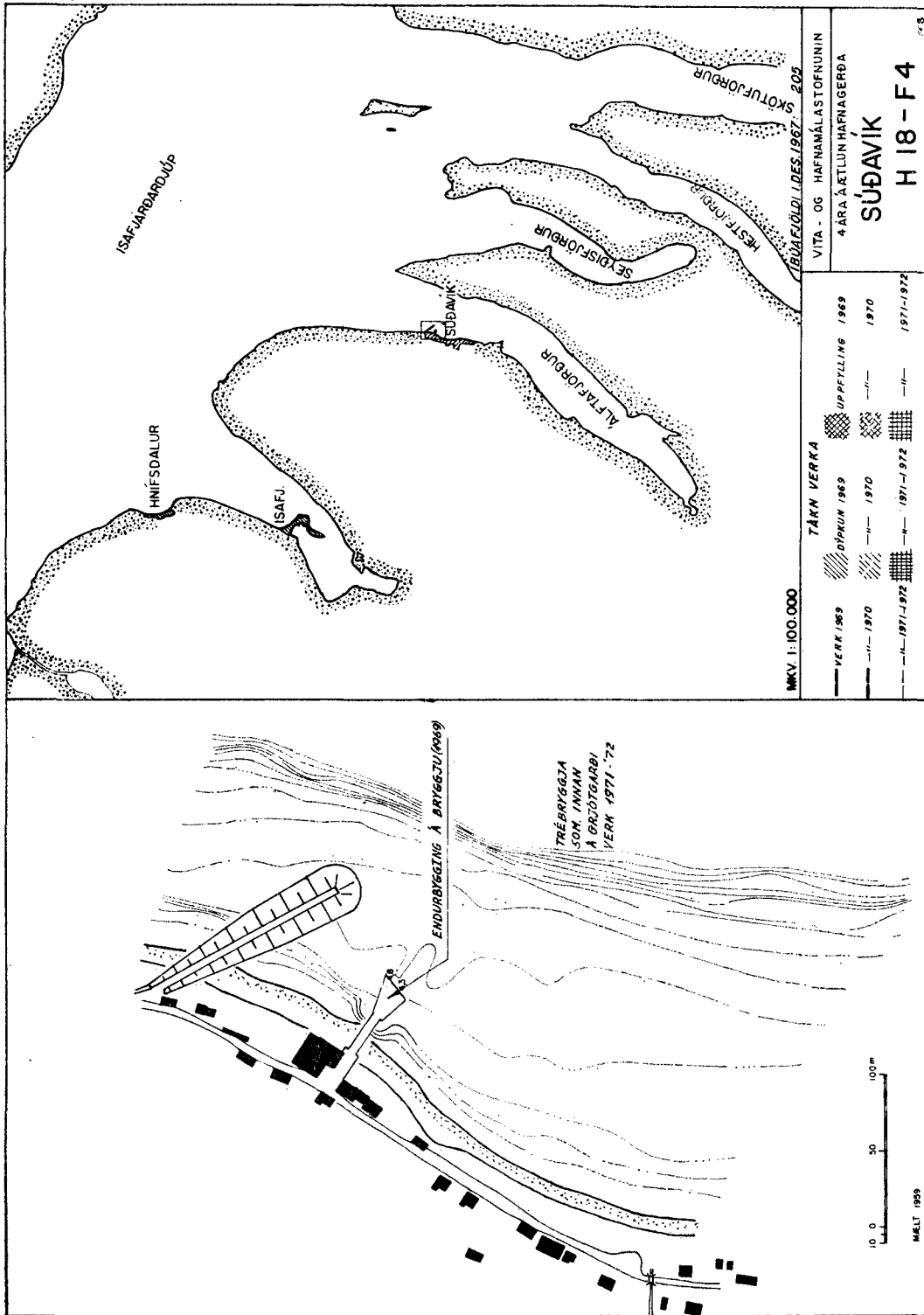
Súðavíkurhöfn er fyrst og fremst fiskihöfn, en flutningar á nauðsynjum, svo og fiskafurðum fara að mestu um Ísafjarðarhöfn. Ein trébryggja er á staðnum, sem, ef nægilega sterk væri, myndi geta fullnægt þeim bátafloata, sem þaðan er gerður út, en bryggjan er gömul og veikbyggð og því alls ófullnægjandi. Á síðastliðnu ári var byggður brimvarnargarður utan við trébryggjuna, og bætir hann mjög aðstöðu bátanna við hana. Frekari viðlegukanta er þó þörf, sérstaklega þar sem bátaflotinn hefur mjög breytt á síðastliðnum árum, bátarnir eru orðnir mun stærri en áður var. Í áætlun þeirri, sem hér er lögð fram, er gert ráð fyrir, að á sumrinu 1969 verði gamla trébryggjan lagfærð, en síðan verði byggð ný bryggja innan á brimvarnargarðinn, þannig að þar fái stöð aðstaða fyrir fiskibátana. Hugmynd er um, að brimvarnargarðurinn verði lengdur nokkuð síðar og á hann byggður haus úr stálþili, þannig að jafnframt megi nota hann sem uppskipunarbryggju fyrir flutningaskip og viðlegu fyrir minni báta, innan á garðhausnum.

Miðað við núverandi útgerð í Súðavík, ætti þessi framkvæmd þó ekki að þurfa að koma til á áætlunartímanum.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Endurbýgging á trébryggju	0,8	40	0,3	0,5	Engar					Trébryggja 50 m innan á grjótgærði	3,0	40	1,2	1,8
Samtals	0,8		0,3	0,5						Samtals	3,0		1,2	1,8



MKV 1: 100.000

TÁKN VERRA

—	VEGUR 1969	—	UPPFYLING 1969
- - -	1970	—	1970
- - -	1971-1972	—	1971-1972

VITA - OG HAFNAMÁLASTOFRUNIN
 4 ÁRA ÁRETLUN HAFNAGERDA
SÚÐAVÍK
H 18 - F 4

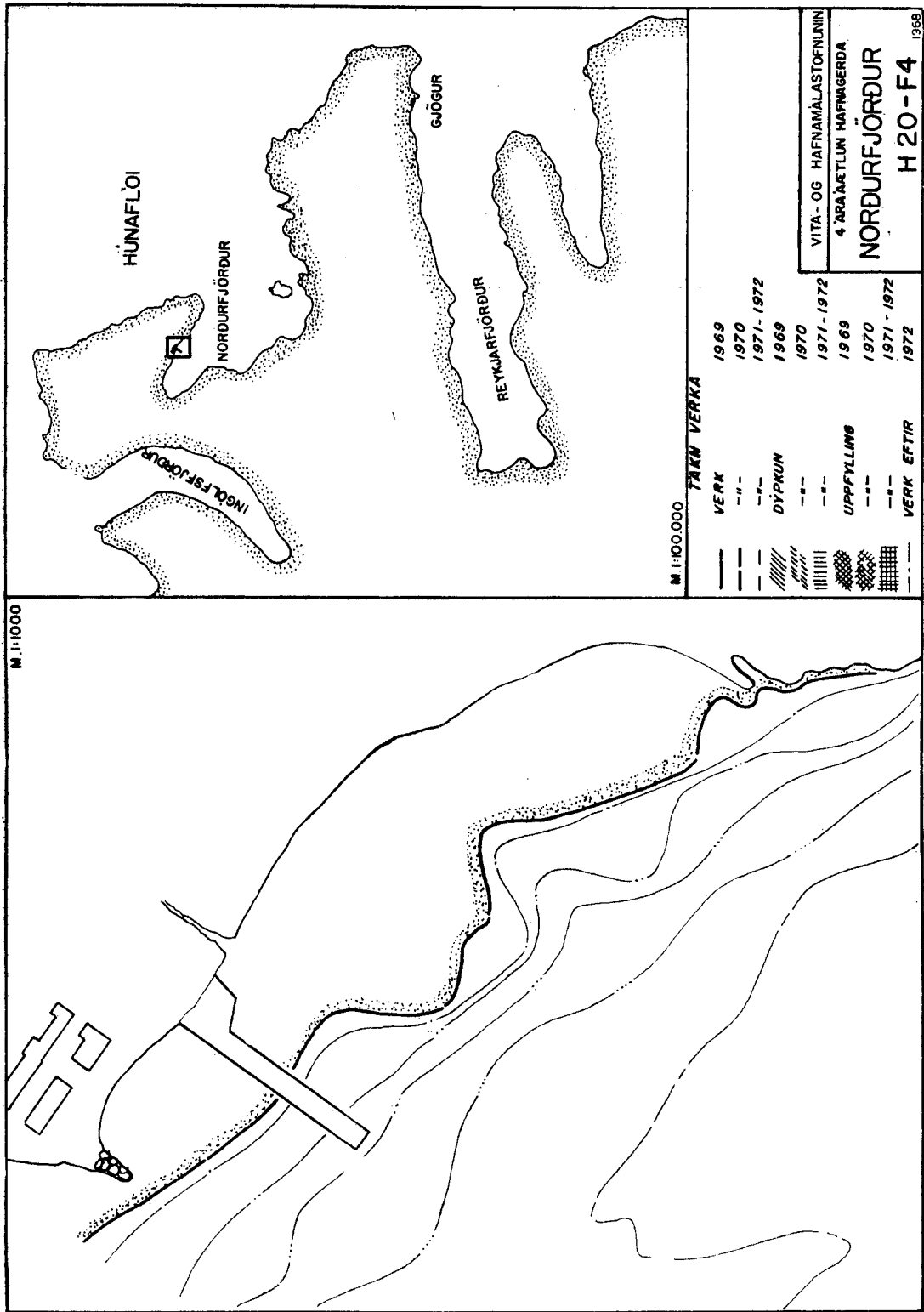
BÚAÐJÓLDI DES. 1967. 205
 1978

NORÐURFJÖRÐUR

Norðurfjörður er samastaður Kaupfélags Árneshrepps, sem er helzta verzlun á norðanverðum Ströndum. Fjörðurinn er opinn til SA og A, en gott skjól er þar í norðlægum áttum. Engin útgerð er frá Norðurfirði.

Á Norðurfirði er steinsteypt bryggja, sem notuð hefur verið til vöruflutninga. Þó er hún ekki það löng, að strandferðaskip geti athafnað sig við hana, heldur verður uppskipun að fara fram með uppskipunarbátum. Á Ingólfsfirði er gömul trébryggja í einkaeign, þar sem strandferðaskipin geta athafnað sig. Hins vegar er fjallvegurinn milli Ingólfsfjarðar og Norðurfjarðar oft ófær á vetrum, og því nauðsynlegt að uppskipunaraðstaða né nokkur á Norðurfirði. Bryggjan þar hefur nýlega verið lagfærð og er í sæmilegu ásigkomulagi.

Ekki er gert ráð fyrir framkvæmdum þar á áætlunartímabilinu.

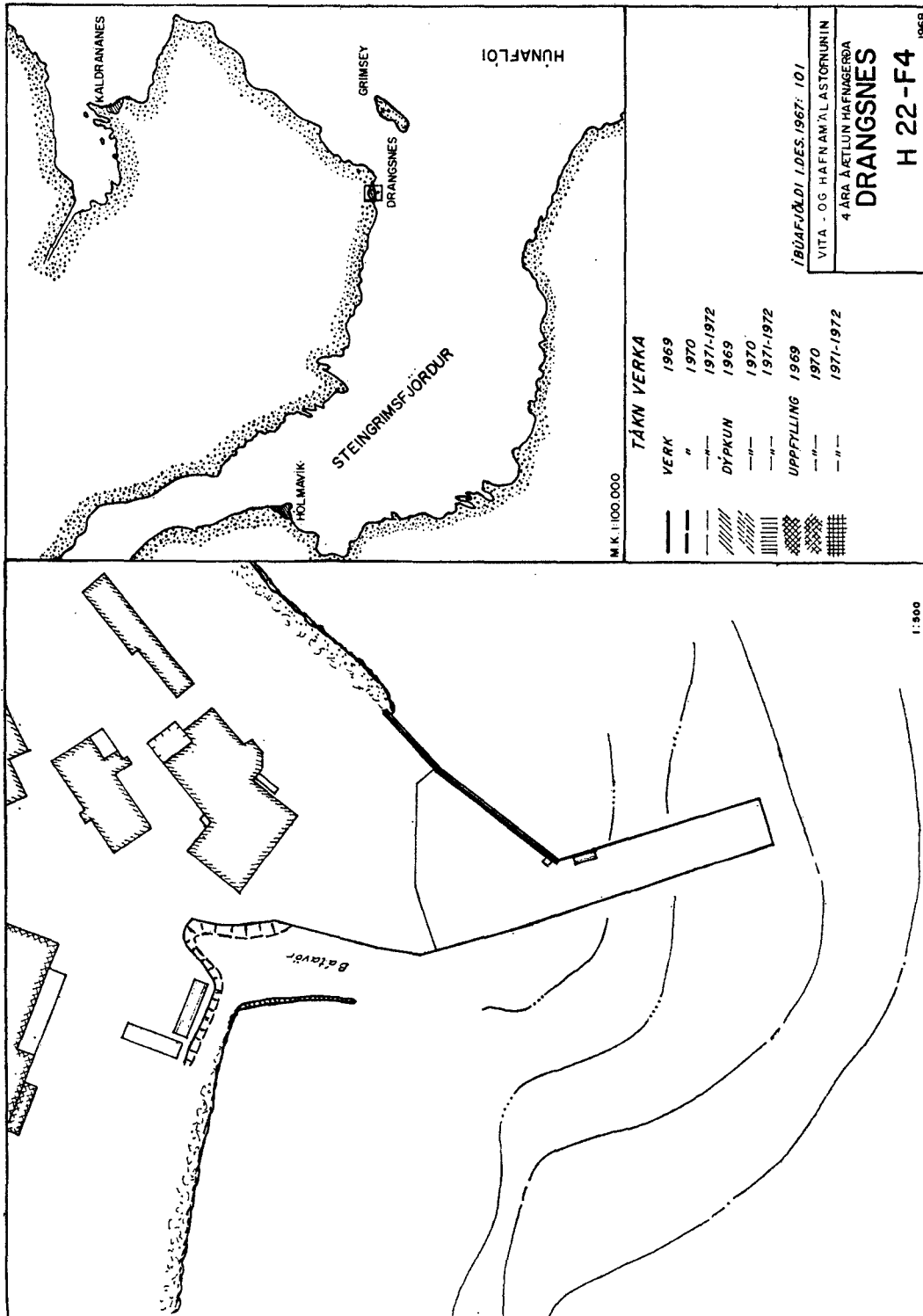


DRANGSNES

Drangsnes liggur við utanverðan Steingrímsfjörð að norðanverðu. Er þaðan nokkur útgerð, sérstaklega opinna vélbáta. Hins vegar hefur mjög dregið úr allri starfsemi þar á seinni árum, eftir að fiskur hætti að ganga á grunnmið á Húnaflóa.

Á Drangsnesi er steinsteypt bryggja, og þar er löndunaraðstaða fyrir bátafлотann, og hin minni strandferðaskip geta einnig athafnað sig við hana. Bryggjan var endurbyggð að nokkru á árunum 1967—68, og var þá orðin í allgóðu ásigkomulagi. Einhverjar skemmdir munu hafa orðið af hafís í janúar/febrúar 1969, en þær eru ekki fullkannaðar enn þá. Líklegt má telja, að viðgerð þurfi að fara fram fljótlega.

Aðrar framkvæmdir eru ekki fyrirhugaðar á Drangsnesi.



M.K. 1:100.000

TÁKN VERKA

—	VERK	1969
—	"	1970
—	"	1971-1972
///	DÝPKUN	1969
///	"	1970
///	"	1971-1972
	UPPFYLING	1969
	"	1970
	"	1971-1972

ÍBÚAFJÖLDI L.D.E.S. 1967: 101
 VITA - OG HAFNAMÁL AÐSTÖRNUNIN
 4. ÁRA ÁRTILUN HAFNAÐERDA
DRANGSNÆS
H 22-F4
 1968

1:500

HÓLMAVÍK

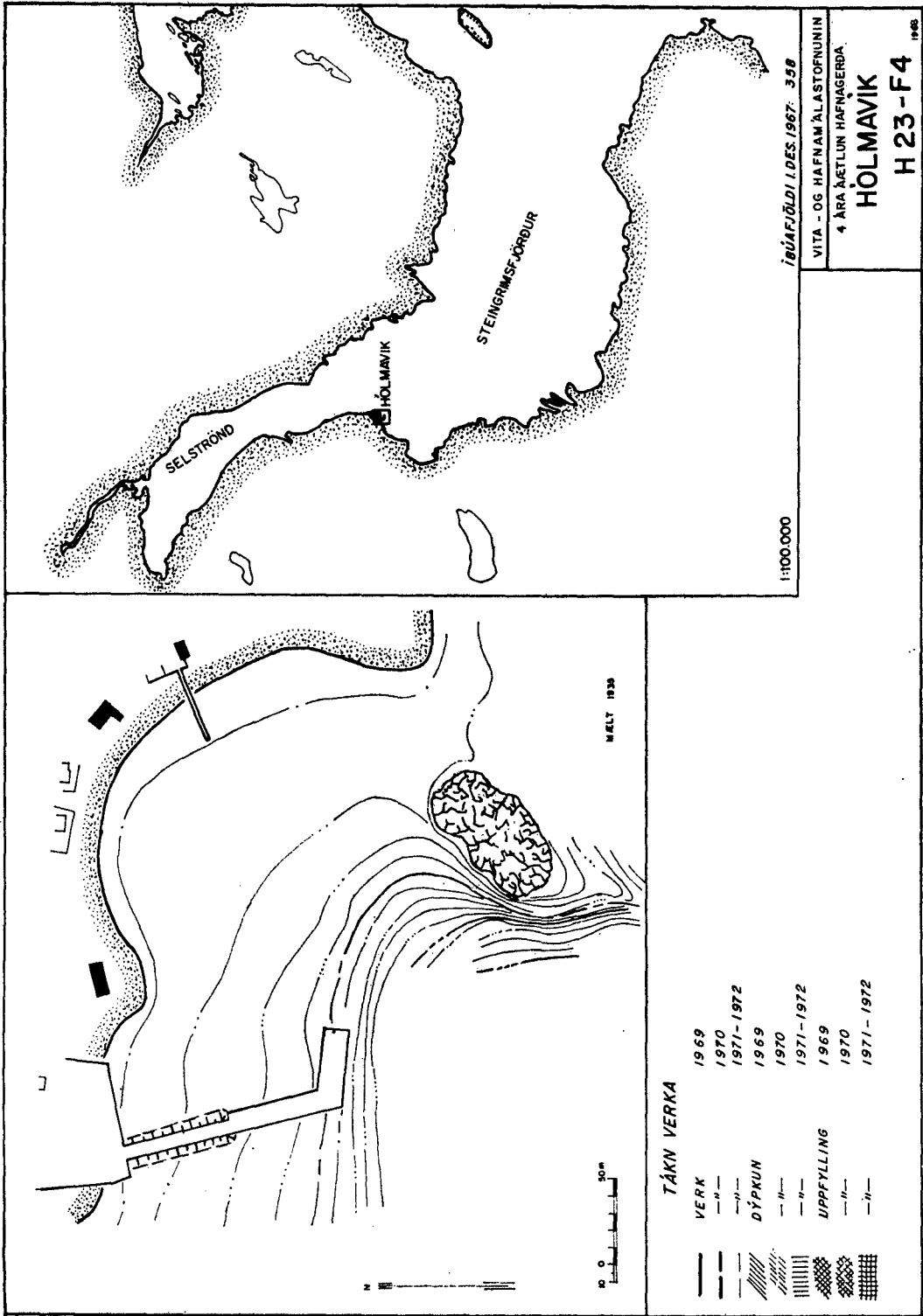
Kauptúnið Hólmavík er við vestanverðan Steingrímsfjörð, á breiðri eyri norðan við litla vík, samnefnda kauptúninu. Fyrir mynni vikurinnar og SV af eyrinni er lítil eyja, svonefndur Hólmi, og dregur staðurinn nafn af honum.

Steingrímsfjörður er langur og djúpur fjörður, og er innsigling inn að Hólmavík greið. Þó ber að varast að fara of nálægt landi, því að beggja vegna eru bæði klakkar og grunn. Skipalegan á Hólmavík er talin góð og ekki hætta á, að afgreiðsla skipa tefjist vegna veðurs, nema helzt í sunnan stormi.

Hólmavík er miðstöð samgangna um innanverðar Strandir, jafnframt því að þaðan er nokkur útgerð. Höfnin hefur því tvíþættu hlutverki að gegna.

Á árunum 1961—62 voru hafnarmannvirki þar endurbyggð, og gerð var hafskipa- og bátabryggja úr stálþili. Er hafnaraðstaða þar fullnægjandi fyrir þær þarfir, sem eru þar nú. Auðvelt er einnig að bæta aðstöðuna.

Ekki er gert ráð fyrir neinum framkvæmdum á áætlunartímabilinu.



ÍBÚAFJÖLDI I. DES. 1967. 358

VITA - OG HAFNAMÁLASTOFUNIN
4 ÁRA ÁÆTLUN HAFNÁGERÐA

HÓLMAVIK
H 23-F4

1:100.000

TÁKN VERKA

—	1969
—	1970
—	1971 - 1972
///	1969
—	1970
—	1971 - 1972
	1969
	1970
	1971 - 1972

HVAMMSTANGI

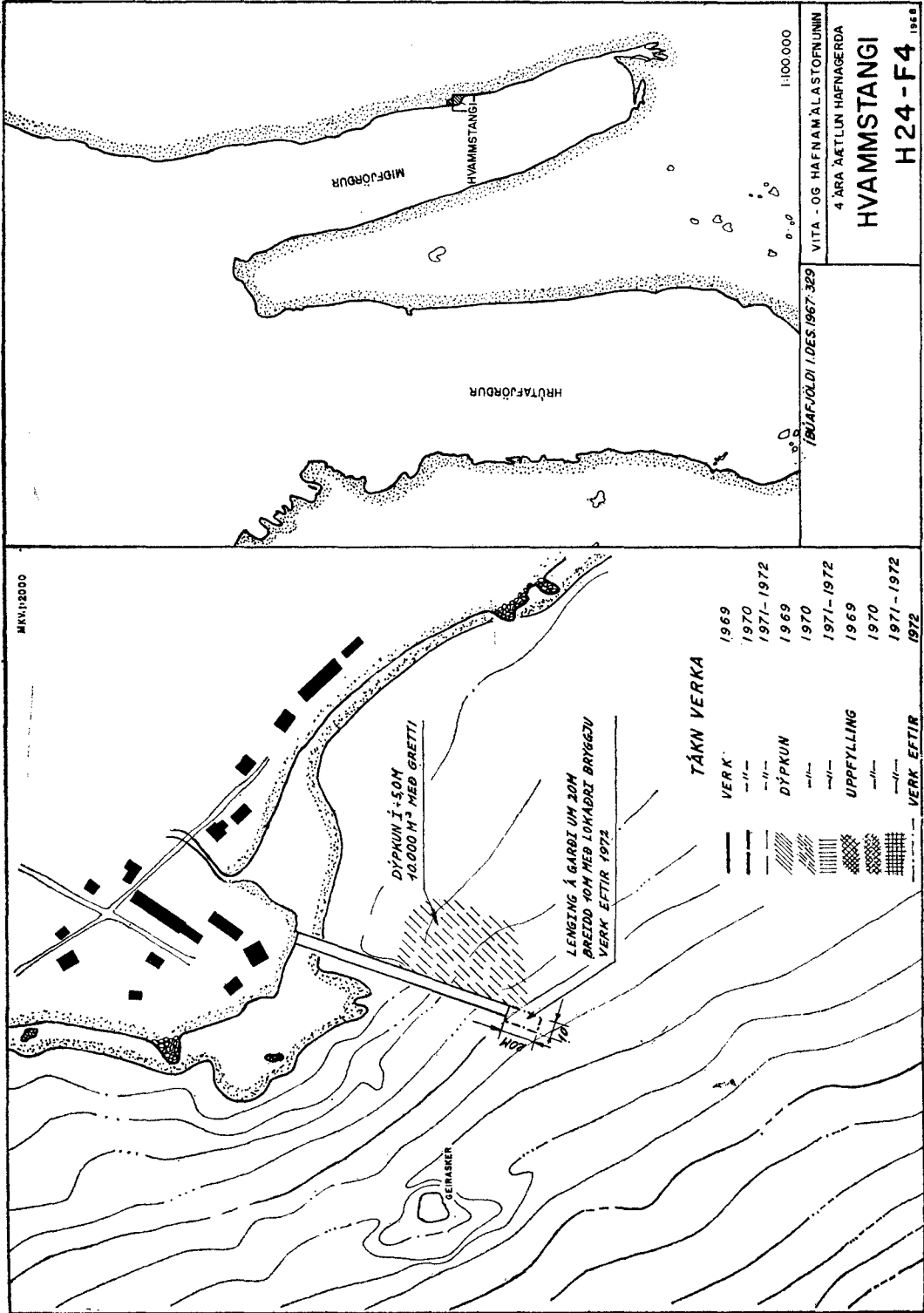
Hvammstangi er við austanverðan Miðfjörð. Er kaupúnið á litlum tanga, sem gengur út í fjörðinn. Miðfjörður er hreinn fjörður, þegar inn á hann er komið, að undanteknum rifjum vestan til í honum. Innsiglingin inn að firðinum er varasöm, því að utarlega í Húnaflóa er fjöldi skerja og grynninga.

Hvammstangi er fyrst og fremst vöruflutningahöfn fyrir V.-Húnavatnssýslu. Flutningar um höfnina eru þó litlir, utan þungaflutninga til landbúnaðarins, og þá aðallega vor og haust. Hafnarmannvirkin þar eru steinsteypt bryggja, að mestu gerð úr kerjum, sem sett voru niður með nokkru millibili. Nokkrir erfiðleikar eru fyrir flutningaskipin að athafna sig við mannvirkið, þar sem það er á of grunnu vatni fyrir hin stærri þeirra. Til að bæta úr þessu eru tvær leiðir. Er gert ráð fyrir, að á áætlunartímabilinu verði grafið upp með bryggjunni, þannig að hún nýtist betur, en síðar verði svo garðurinn lengdur um 20 m, en óvíst er hvenær af því verður.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar										Engar				
			Dýpkun með Gretti 10.000 m ³ . . .			1,5	75	1,1	0,4					
			Samtals			1,5		1,1	0,4					



BLÖNDUÓS

Blönduós er við SV-verðan Húnaflóa við ósa Blöndu. Skiptir Blanda kaupúinu í tvo hluta. Er staðurinn verzlunarmiðstöð fyrir A.-Húnavatnssýslu. Nokkuð norðan við þorpið hefur verið byggð bryggja undir háum og bröttum bökkum. Er hún gerð úr steinsteypu, kerjum framan til, en görðum með grjótfyllingu á milli ofan til. Um bryggjuna fara nokkrir vöruflutningar, sérstaklega þungavöruflutningar vegna landbúnaðarins í héraðinu. Einnig olíuflutningar. Útgerð er engin.

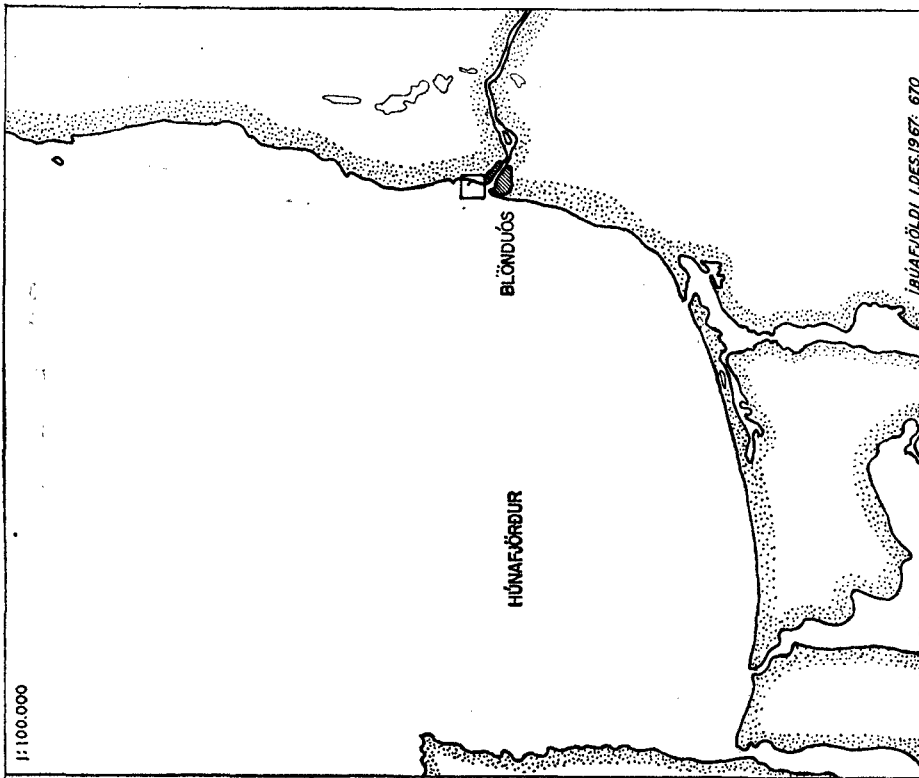
Þar sem bryggjan er of stutt til að veita verulegt skjól fyrir stórskip, hafa heimamenn lagt ríka áherzlu á að fá hana lengda. Er á áætlunartímabilinu gert ráð fyrir, að hún verði lengd um 30 m, og hafa þegar verið steipt steinker til þeirra framkvæmda, og eru þau nú geymd á Skagaströnd.

Að lokinni þessari lengingu ættu hafnarmannvirkin að gegna fullkomlega hlutverki sínu og frekari úrbóta ekki að vera þörf um fyrirsjáanlegan tíma.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

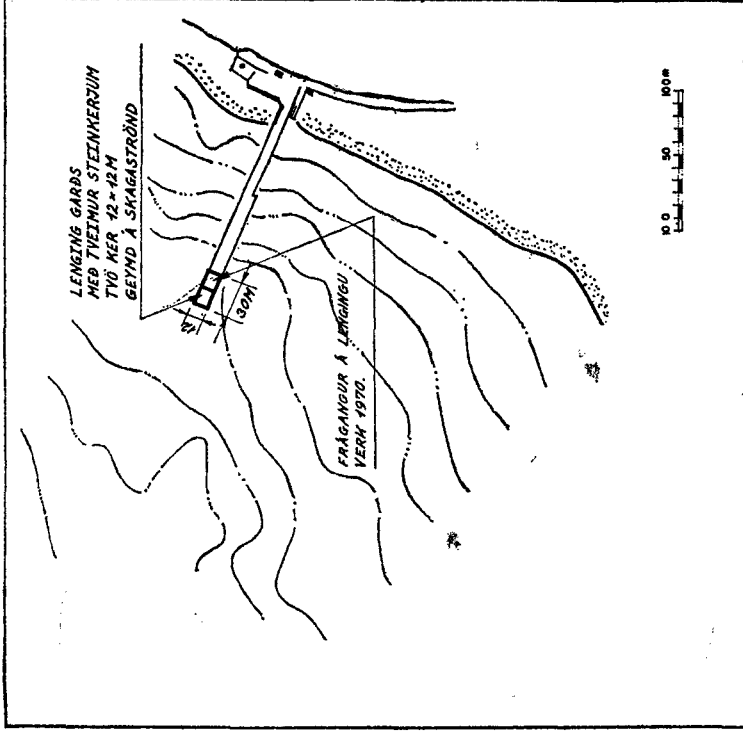
Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Lenging hafnargarðs um 30 m með tveim kerjum (kerin eru til)	0,6	75	0,5	0,1	Frágangur á lengingu hafnargarðs	3,4	75	2,5	0,9	Engar				
Samtals	0,6		0,5	0,1	Samtals	3,4		2,5	0,9					



BLÖNDUÓS
H 25-F4

ÍSÚAFJÖLDI L.DES.1967-670
VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUNIN
4. ÁRA ÆTTLIN HAFNAGERÐA



TÁKN VERKA

VERK	1969
---	1970
---	1971-1972
DÝPKUN	1969
---	1970
---	1971-1972
UPPFYLLING	1969
---	1970
---	1971-1972

SKAGASTRÖND

Höfðakaupstaður (Skagaströnd) er við litla vík, sunnan við Spákonufellshöfða við austanverðan Húnaflóa. Víkin er hrein og auðveld innsigling vestan frá.

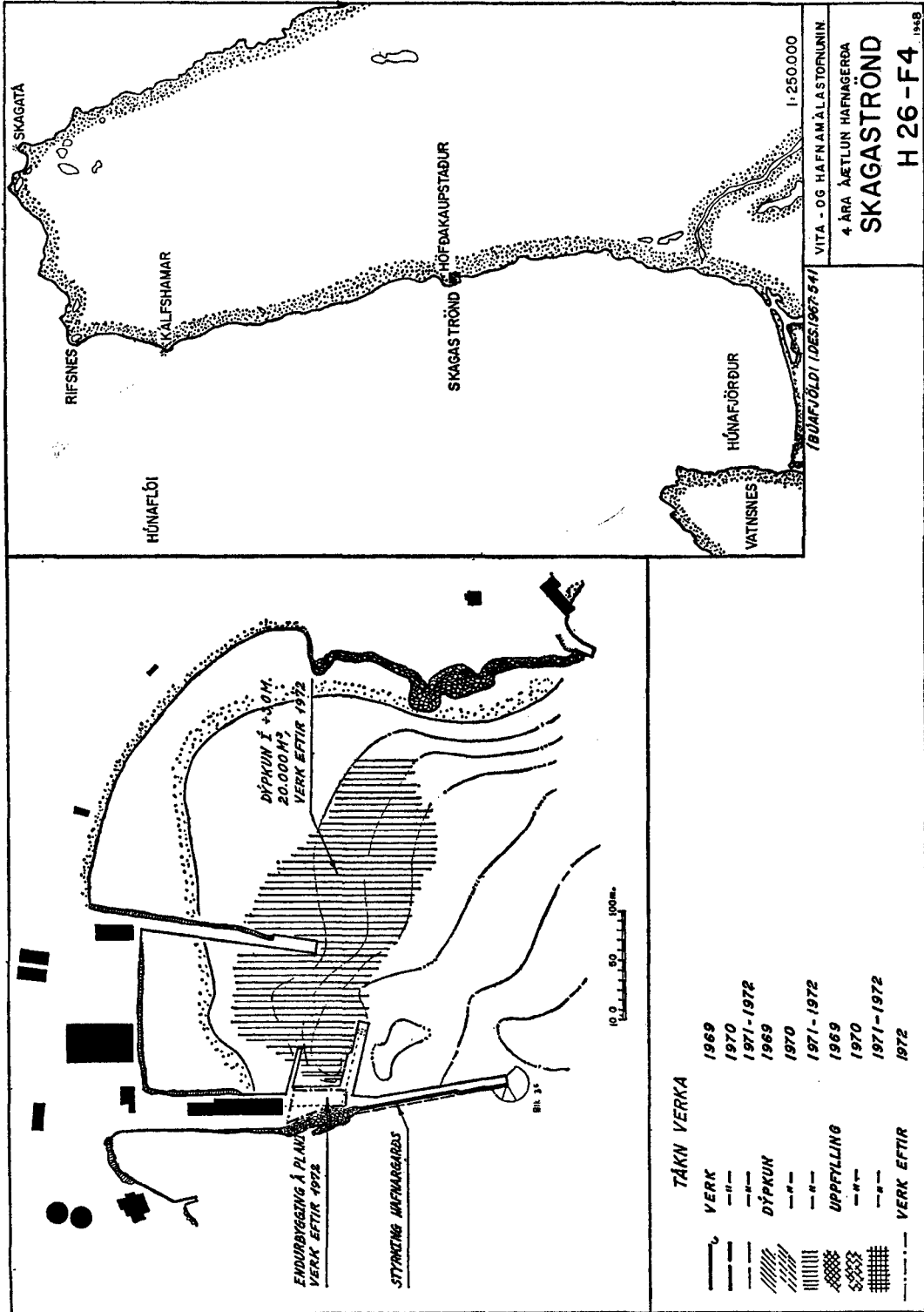
Skagaströnd er frá fornu fari verzlunarstaður, en á seinni árum hefur verzlunin mjög dregið þaðan og til Blönduóss. Hin seinni ár hefur útgerð verið helzti atvinnuvegurinn. Á árunum milli 1940—50 var ákveðin alhliða uppbygging á Skagaströnd. Var þá byggð mikil síldarverksmiðja og jafnframt lagt mikið fé til hafnarbóta. Ekki tókst þó að ljúka við öll þau verk, og standa þar enn mikil mannvirki hálflokið, en útgerð frá Skagaströnd hefur ekki verið það mikil, né skipakomur þangað, að réttlætt hafi, að stórfé væri lagt til að fullgera mannvirkin. Má þó með tiltölulega litlum kostnaði gera þar mjög góða hafnaraðstöðu. Verkefni þau, er við blasir að vinna, eru því fyrst og fremst að hindra skemmdir á þeim mannvirkjum, sem fyrir eru, fremur en að byggja ný, og jafnframt koma þessum mannvirkjum í það ástand, að þau fullnægi þörfum íbúa bæjarins.

Hefur því verið ákveðið að mæla aðeins með styrkingu aðalhafnargarðsins á áætlunartímabilinu, en hann er nú þegar í talsverðri hættu.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Styrking hafnargarðs .	1,7	75	1,3	0,4
										Samtals	1,7		1,3	0,4



SAUÐÁRKRÓKUR

Sauðárkrókur er við botn Skagafjarðar að vestanverðu fyrir opnum firði. Víkin, sem kaupstaðurinn er við, er allbreið, og rennur vesturkvísl Héraðsvatna í hana austanverða. Eru um 4,5 km frá ósnum að kaupstaðnum. Höfnin var opin fyrir N og NA átt. Er oft brimasamt í þeim áttum, og geta öldur orðið miklar í aftökum. Einnig getur orðið talsverð vindbára í SA átt. Innsiglingin er auðveld.

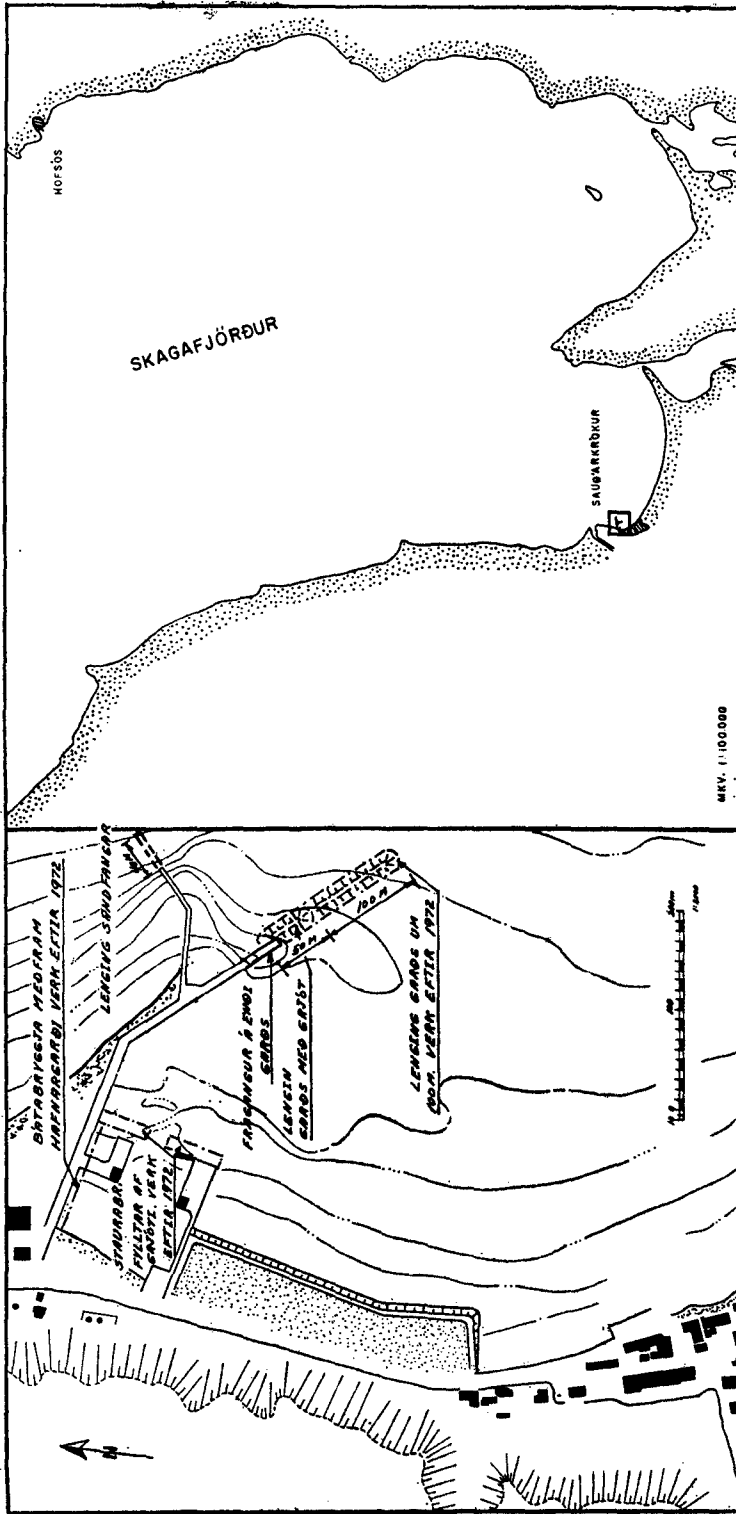
Sauðárkrókur er fyrst og fremst vöruflutningahöfn, þar sem bærinn er verzlunarmiðstöð fyrir allan Skagafjörð, en jafnframt er þaðan stunduð nokkur útgerð, og hefur hún farið vaxandi. Meginvandamál á Sauðárkróki hefur verið mikill sandburður inn á hafnarsvæðið, en af staðsetningu hafnarinnar leiðir, að ekki verður hjá því komizt, að sandur berist að mannvirkjunum og inn á sjálft hafnarsvæðið. Til að draga úr þessu hefur verið byggður svokallaður sandfangari, en það er garður, er gengur þvert á aðalhafnargarðinn og safnar mól og sandi norðan hafnargarðsins. Viðlegukantar fyrir stór skip eru nægilegir, ef þeir nýtast vegna dýpis, en svo hefur ekki verið á undanförunum árum vegna sandburðarins. Aðstaða fyrir hina minni báta er hins vegar ekki góð vegna öldu, er kemur austan af firðinum og leggur inn á bak við aðalhafnargarðinn. Hafnargarðurinn, sem var gerður árið 1935, er að mestu í góðu ásigkomulagi, mikill hluti hans er gerður úr stálþili og á honum steypt þekja. Sandvarnargarðurinn er hins vegar gerður sem grjótfylltur stauragarður. Bátabryggjurnar innan garðsins eru léttar trébryggjur, og munu þær vart endast lengi. Þau verkefni, sem helzt eru fyrirbyggjandi, eru að hindra frekari sandburð inn á hafnarsvæðið, en eftir að það var dýpkað á síðasta ári, er aðstaða fyrir flutningaskip og fiskiskip allgóð.

Áætlað er að ljúka frágangi á enda aðalhafnargarðsins, en þar eru minni háttar verk eftir, en þar er nokkur hætt á skemmdum, ef ekki verður að gert hið fyrsta. Þá er ráðgert að lengja sandfangarann um 40 m og ætti það að stuðla mjög að minnkun sandburðar inn á hafnarsvæðið. Þá er einnig gert ráð fyrir, að hafnargarðurinn verði lengdur um 50 m, og ætti það enn frekar að minnka sandburðinn inn á svæðið. Þó verður ávallt að gera ráð fyrir, að nokkurrar dýpkunar verði þörf á Sauðárkróki í framtíðinni, en með þeim aðgerðum, sem fyrirhugaðar eru á áætlunartímabilinu, ætti að geta liðið lengra á milli aðgerða, jafnframt því sem það sandmagn, er dæla þarf, ætti að fara mjög minnkandi.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Frágangur á enda garðs .	1,3	40	0,5	0,8	Lenging sandfangara .	3,1	75	2,3	0,8	Lenging hafnargarðs um 50 m með steingarði . . .	4,0	75	3,0	1,0
Samtals	1,3		0,5	0,8	Samtals	3,1		2,3	0,8	Samtals	4,0		3,0	1,0



ÍBÚAFJÖLDI 1. DES. 1967, 1404
 VITA - OG HAFNAMÁLA STOFNUNIN
 4 ÁRA ÆTTLUN HAFNAGERDA
SAUÐARKRÖKUR
H27-F4
 1968

TÁKN VERKA

—	VERK	1969
- - -	"	1970
- · - · -	"	1971-1972
///	DÝPKUN	1969
\\	"	1970
	"	1971-1972
■	UPPFYLING	1969
■	"	1970
■	"	1971-1972
- · - · -	VERK EFTIR	1972

HOFSÓS

Hofsós er við Skagafjörð austanverðan við Hofsárós. Aðalbyggðin er rétt sunnan við, en höfnin norðan við ársinn. Þar fyrir framan er breið vík, sem takmarkast að norðan af klettarima er nefnist Nöf. Víkin er opin fyrir NV og V átt. Áin ber með sér nokkurn sand, og hefur grynnzt nokkuð við bryggjurnar. Innsigling er auðveld.

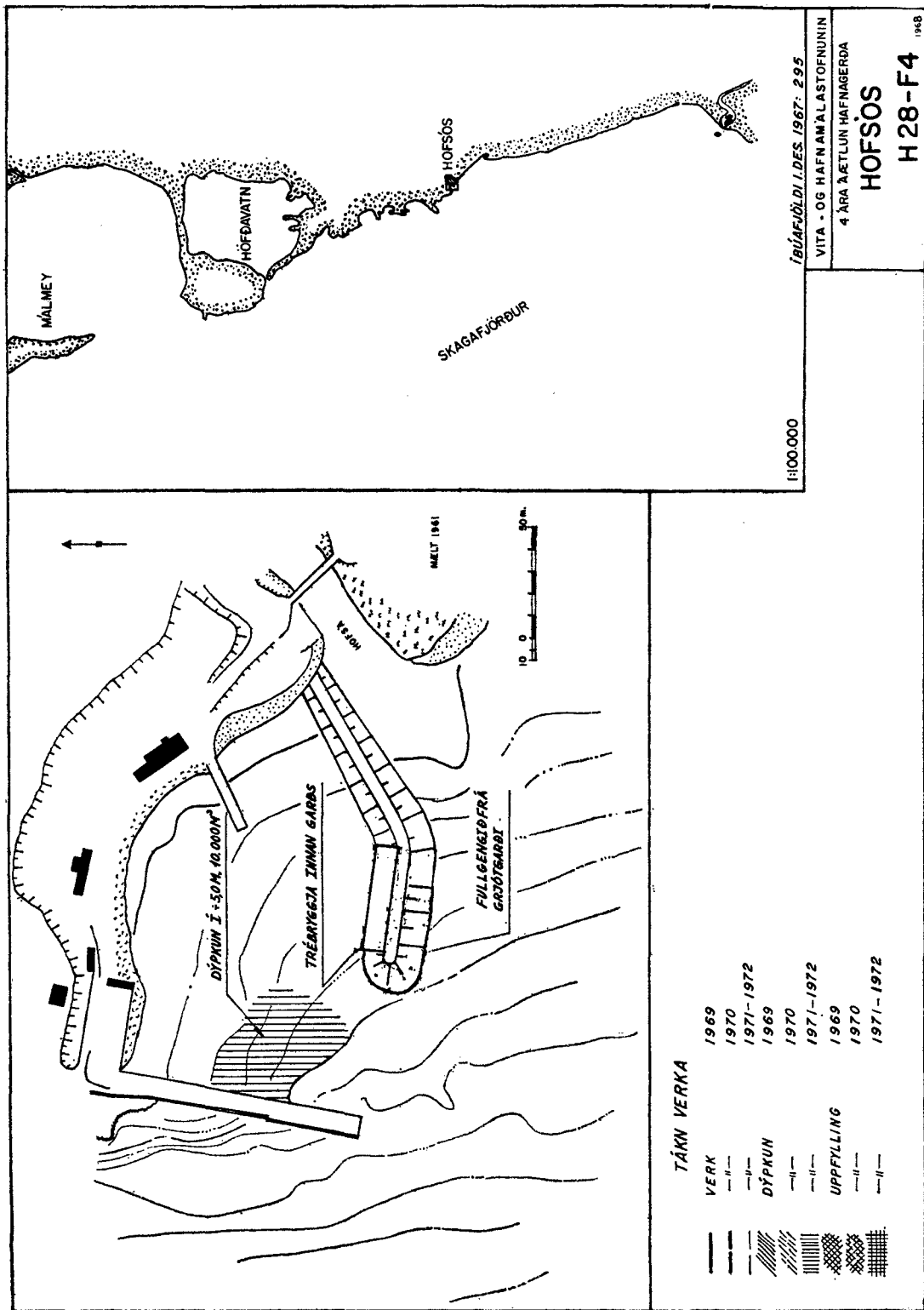
Aðalhafnarmannvirkið er steinsteyptur garður, er veitir skjól fyrir norðlægum áttum. Þá hefur skammt fyrir innan ós Hofsár verið gerður grjótgarður, er myndar lokaða höfn. Garði þessum er þó ekki lokið. Garður þessi á síðan að enda í garðshaus, þannig að þröngt innsiglingarop verði inn á bátahöfnina.

Vegna brýnnar þarfar til að bæta þarfir bátaflotans og til að hann geti verið öruggur í öllum veðrum, hefur verið ákveðið að byggja trébryggju innan á grjótgarðinn, þótt hann hafi ekki náð fullri lengd. Með því ætti aðstaða útgerðarinnar frá Hofsósi að batna nokkuð, þótt ekki sé hægt að tala um, að endanleg lausn hafi fengizt, fyrr en grjótgarðurinn hefur verið fullbyggður og hafnarsvæðið dýpkað og aðalhafnargarðurinn lengdur nokkuð. Ekki er þó ætlað, að það verði á áætlunartímabilinu.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Míðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Lengd á grjótgarði .	1,2	75	0,9	0,3	Engar					Dýpkun 10.000 m ³ ...	1,0	75	0,8	0,2
Bátabryggja 20 m	1,2	40	0,5	0,7										
Léttviðlegu- bryggja ...	0,4	40	0,2	0,2										
Samtals	2,8		1,6	1,2						Samtals	1,0		0,8	0,2



1:100.000

ÍBÚAFJÖLDI L.DES. 1967. 295

VITA - OG HAFNA MÆLASTOFNUNIN
4 ÁRA MÆTLUN HAFNABERDA

HOFÓS
H28-F4

1968

TÁKN VERKA

—	1969
—	1970
—	1971-1972
—	1969
—	1970
—	1971-1972
—	1969
—	1970
—	1971-1972

SIGLUFJÖRÐUR

Siglufjörður er lítill fjörður milli Sigluness að austan og Sauðaness að vestan. Vestanmegin, inni í firðinum, er breið, flöt eyri, og er kaupstaðurinn þar. Há fjöll eru báðum megin fjarðarins og lítið undirlendi. Siglingaleiðin er greið. Að vestanverðu er hreint og aðdjúpt, nema innst, skammt norðan við eyrina. Í vestur frá Siglunesi eru varasamir boðar (Hellan). Í norðanátt getur leitt allmikla öldu inn á fjörðinn. Leita skip þá stundum skjóls á bótinni SV við Siglunes, og er þar ágæt lega. Fjallköst geta verið sterk í firðinum.

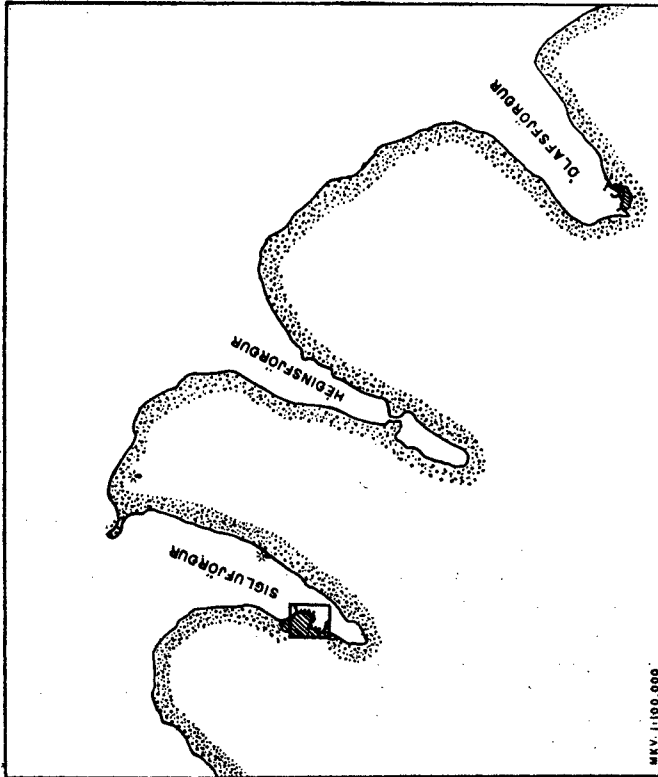
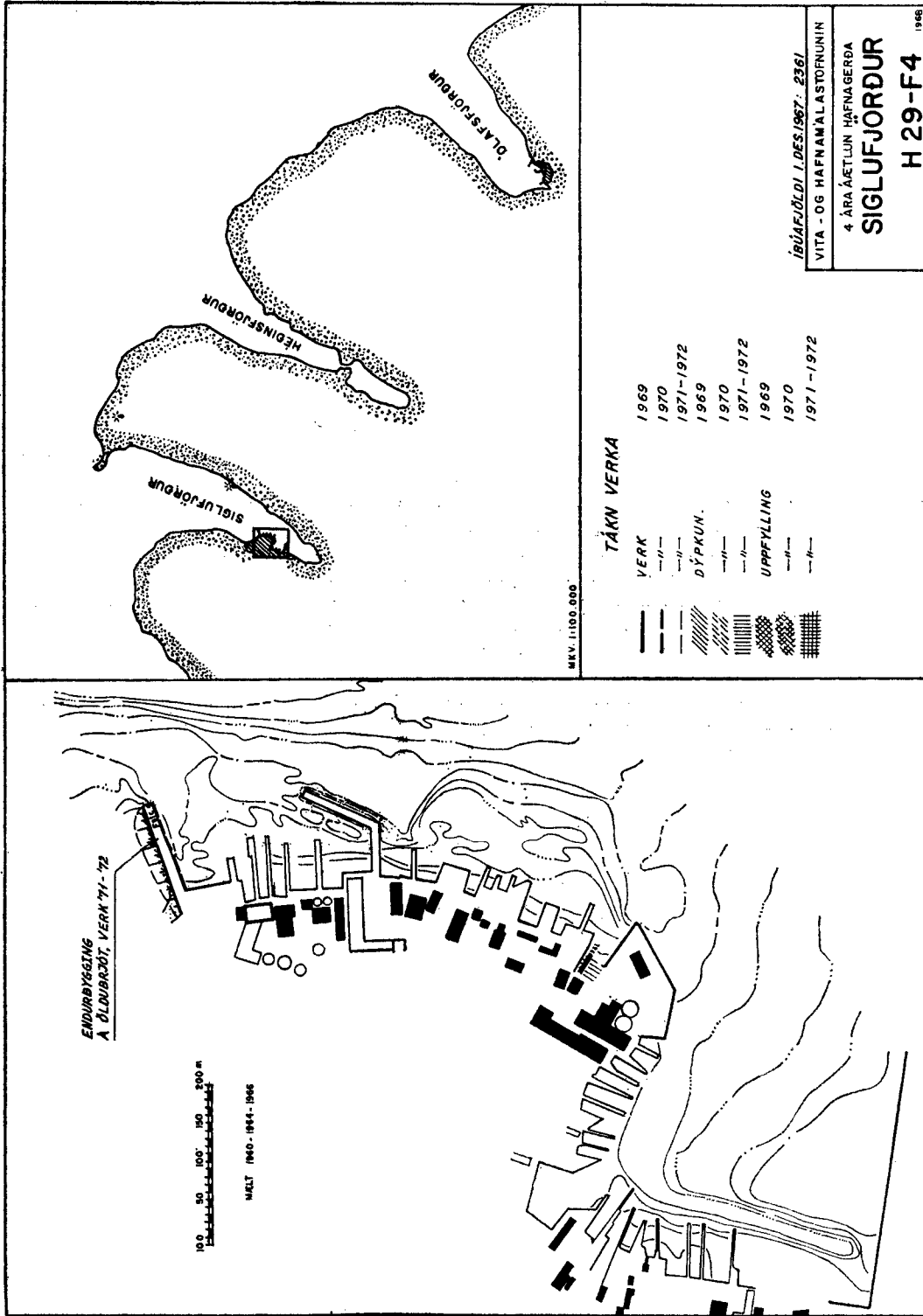
Mikil hafnarmannvirki eru á Siglufirði, sum í eigu bæjarfélagsins, en önnur í einkaeign. Helzta mannvirki í eigu bæjarfélagsins er öldubrjótur, yzt á eyrinni, sem bærinn stendur á. Veitir hann skjól fyrir norðanátt við þau mannvirki, sem næst eru, en það eru fyrst og fremst löndunarbyggjur Sildarverksmiðja ríkisins. Á innanverðu eyrarhorninu er aðalhafskipabyggja bæjarins. Þá eru enn innar, í fjarðarbotninum, mikil ófrágengin mannvirki, einnig í eigu bæjarins. Þess utan eru margar sildarbyggjur, svokölluð plön, í einkaeign, en flest þeirra í lélegu ásigkomulagi.

Öldubrjóturinn er byggður sem grjótgarður með stálþili að innanverðu og fyllt með sandi á milli. Járnið er orðið mjög ryðbrunnið, og hafa komið á það nokkur göt, sem sandur hefur síðan runnið út um. Einnig er grjótgarðurinn ekki nægilega þéttur til að halda sandinum, þannig að þekja brjótsins hefur víða fallið niður. Til að forða frekari skemmdum og einnig til að koma í veg fyrir slysaþættu, er nauðsynlegt að endurbyggja brjótinn. Er áætlað, að það verði gert á árunum 1971—72. Hafskipabyggjan er í góðu ásigkomulagi og ætti ekki að þurfa frekari aðgerða í þeim efnum. Á Siglufirði er einnig lítill dráttarbraut, gömul og mjög úr sér gengin. Hefur komið til tals að endurnýja hana, en engar ákvarðanir hafa verið teknar í því máli. Hins vegar má telja, að dráttarbraut fyrir minni báta gæti verið heppilegt að hafa á Siglufirði vegna þeirrar útgerðar, sem þar er. Breyttar sildargöngur gætu orðið til þess, að þær áætlanir, sem nú eru uppi, yrði að endurskoða.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Endurbygging á öldubrjóti	4,0	75	3,0	1,0
										Samtals	4,0		3,0	1,0



TÁKN VERKA

VERK	1969
---	1970
---	1971-1972
DÝPKUN.	1969
---	1970
---	1971-1972
UPPFYLLING	1969
---	1970
---	1971-1972

ÍBÚAFJÖLDI 1. DES. 1967: 2361

VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUNIN

4. ÁRA ÁÆTLJUN HAFNAGERÐA

SIGLUFJÖRÐUR

H 29-F4

1966

ÓLAFSJÖRÐUR

Ólafsfjörður er lítill, fremur grunnur fjörður, milli Ólafsfjarðarmúla að sunnan og Hvanndalabjarga að norðan, vestan til við mynni Eyjafjarðar. Að norðanverðu og miðfirðis er fjörðurinn hreinn, en yzt að sunnanverðu getur brotið alllangt út. Að sunnanverðu við fjarðarbotninn er samnefndur kaupstaður. Þar fyrir innan er langt og mjótt lón, Ólafsfjarðarvatn. Í gegnum lónið rennur á, og er ósinn rétt vestan við kaupstaðinn. Dalur gengur inn af Ólafsfirði, og er bæði dalur og fjörður umluktur háum, bröttum fjöllum. Byggð er í dalnum. Í N og NA átt leggur fljótt inn kviku, og þegar hvasst er úr þeim áttum, getur innsigling í höfnina orðið ófær.

Ólafsfjarðarhöfn er fyrst og fremst fiskihöfn, en gegnir jafnframt þýðingarmiklu hlutverki sem flutningahöfn, sérstaklega að vetri til, þar sem aðkomuleiðir á landi lokast yfirleitt í nokkra mánuði. Höfnin er þó hvergi nærri tryggð lægi fyrir alla heimabáta, vegna þess hversu fjörðurinn er opinn fyrir NA-átt.

Aðalhafnargarðurinn er gerður úr stórgrýti með steinkerjum í enda og trébryggjum innan á. Er þar aðalhafskipakantur staðarins. Innri hluti hafnarinnar myndar litla bátakví, sem þó er, eins og áður segir, ekki trygg fyrir allan flotann. Hefur því verið hafizt handa um byggingu nýrrar innri-bátakvíar vestur úr aðalhöfninni. Hefur þar verið gerður brimvarnargarður, en eftir er að grafa innan garðsins og koma þar fyrir viðleguaðstöðu.

Telja má, að ástand hafnarmannvirkjana á Ólafsfirði sé sæmilegt, en allmikil dýpkun þarf að fara fram í gömlu höfninni, áður en hægt er að nýta hina nýju bátakví. Þá þarf einnig að gera nokkrar trébryggjur við eldri hafnargarðinn.

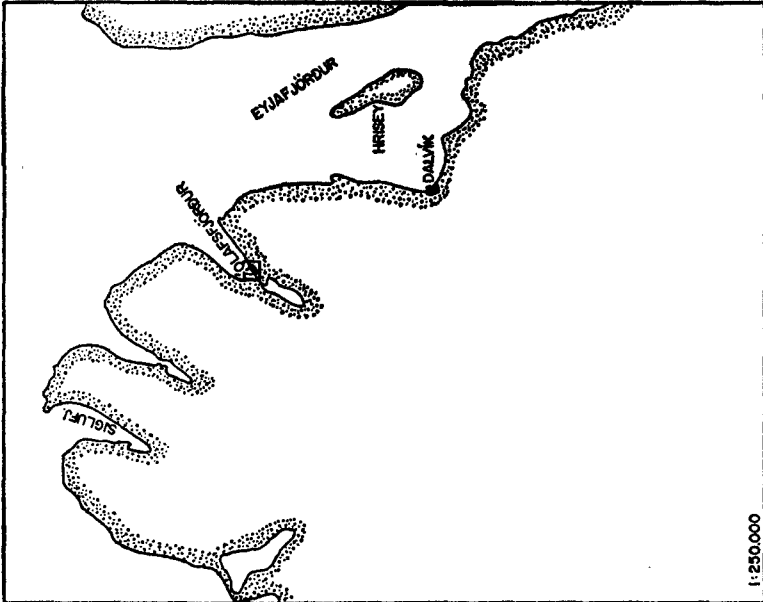
Fyrirhugað er, að á áætlunartímanum verði það unnið að gerð nýju bátakvíarinnar, að hún komist í full not, og ætti bátaflotinn þá að hafa eignast öruggt lægi. Ráðgert er, að á tímabilinu verði, auk dýpkunar í bátakvínni og gömlu höfninni, gert um 115 m langt stálþil og op inn á nýja svæðið í gegnum gamla vestri-hafnargarðinn.

Að þessum framkvæmdum loknum verður Ólafsfjarðarhöfn svo trygg sem hún getur orðið fyrir núverandi bátaflota og aðrar aðgerðir í hafnamálum ekki framundan, utan gerð áður nefndra bryggja innan í ytri hafnargarðinn.

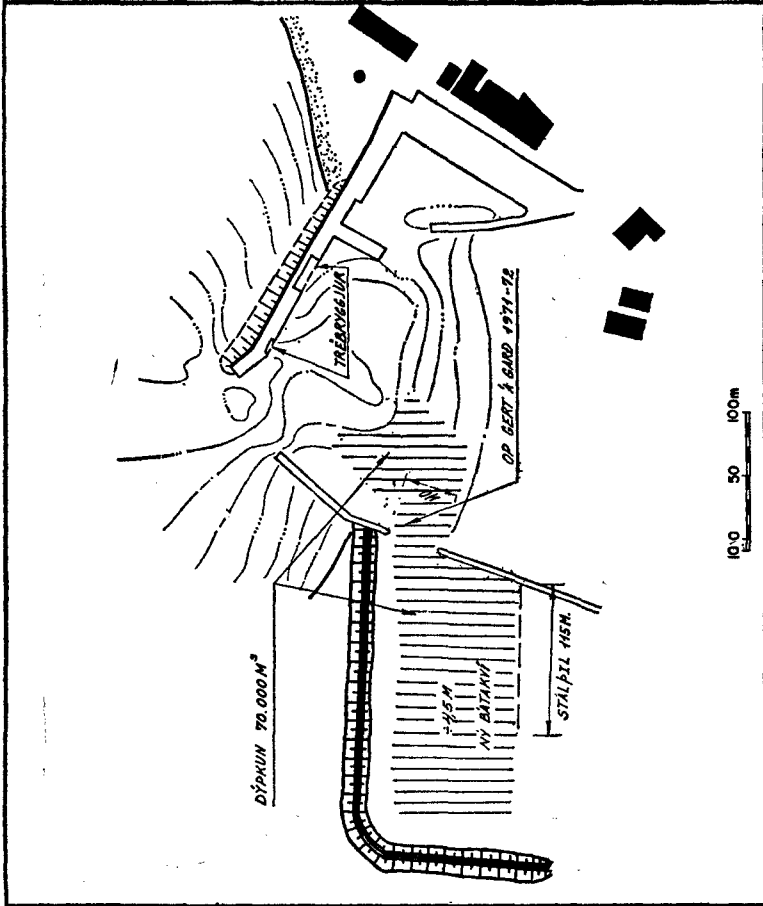
KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Innsiglingarop í bátakví .	1,2	40	0,5	0,7
										Viðgerð á eystri hafnargarði	2,0	40	0,8	1,2
										Dýpkun ca. 70.000 m ³ . . .	5,0	75	3,8	1,2
										Stálþil í bátakví 115 m ..	9,6	40	3,8	5,8
										Samtals	17,8		8,9	8,9



1:250,000



TÁKN VERKA

VERK	1969	1970	1971-1972
VERK	1969	1970	1971-1972
DÝPKUN	1969	1970	1971-1972
UPPFYLING	1969	1970	1971-1972

ÍSÓLAFJÖRÐI I. DES. 1967. 1034
 VITA- OG HAFNAMÁLASTORUNIN
 4 ÁRA ÁÆTLUN HAFNAGERDA
ÓLAFSFJÖRÐUR
H 30 - F 4 1968

DALVÍK

Dalvík er breið og hrein vik, utarlega í vestanverðum Eyjafirði. Inn af vikinni er Svarfaðardalur, langur og þéttbýll. Kaupúnið er á undirlendi fyrir botni vikurinnar, rétt norðan við Svarfaðardalsós. Víkin er opin fyrir norðan- og austanveðrum.

Höfnin í Dalvík er aðallega fiskihöfn, þótt nokkrir vöruflutningar fari þar um einnig, einkum þungavörur og unnar sjávarafurðir. Höfnin má teljast allgóð, þar sem tveir garðar mynda lokaða bátakví. Garðarnir eru báðir gerðir úr stórgrýti, en innan á þeim sterkar trébryggjur og viðlegukantar, gerðir úr stálþili.

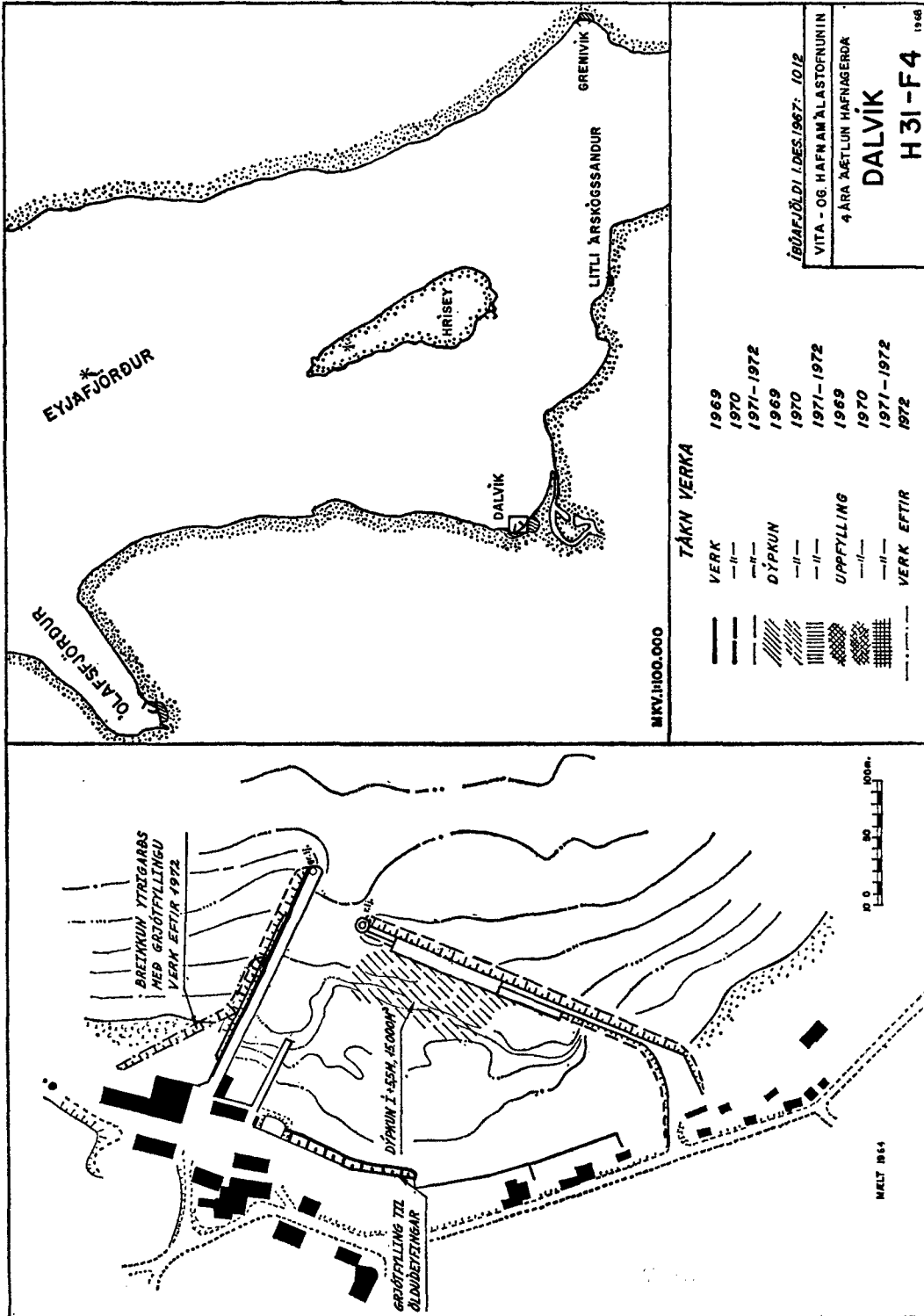
Má telja, að eftir síðustu framkvæmdir séu mannvirkin fullnægjandi fyrir þá útgerð, sem nú er á Dalvík. Þó er nauðsynlegt, að nokkuð sé dýpkað innan garðanna og er ráðgert, að svo verði á áætlunartímabilinu. Minni háttar grjótfylling til öldudeyfingar er einnig ráðgerð í botni hafnarinnar.

Ekki er fyrirjáanlegt, að frekari framkvæmdir verði á næstunni á Dalvík, en möguleikar til frekari aukningar viðlegurýmis eru miklir.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Míðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Grjótfylling til öldudeyf- ingar	0,5	40	0,2	0,3	Dýpkun við þil ca. 15.000 m ³ með Gretti ..	2,5	75	1,9	0,6	Engar				
Steypt þekja á garð	2,5	40	1,0	1,5										
Samtals	3,0		1,2	1,8	Samtals	2,5		1,9	0,6					



HRÍSEY

Hrísey er löng og mjó eyja, sem liggur utarlega í miðjum Eyjafirði. Eyjan er allhá að norðanverðu, en smálækkar og breikkar til suðvesturs. Kaupúnið er syðst á eyjunni. Hafskipabryggjan liggur í vestur út frá litlum tanga syðst á eyjunni.

Höfnin í Hrísey er fyrst og fremst fiskihöfn, en gegnir jafnframt að sjálfsögðu hlutverki flutningahafnar fyrir allar vörur til og frá eyjunni. Ekki er hægt að telja, að núverandi mannvirki fullnægi þörfum staðarins fyrir hafnarmannvirki, og eru það sérstaklega erfiðleikar á lestun og losun farmskipa, er skapa alvarlegt vandamál. Einnig er viðleguaðstaða fyrir báta lítil og mun minni en eðlilegt má teljast.

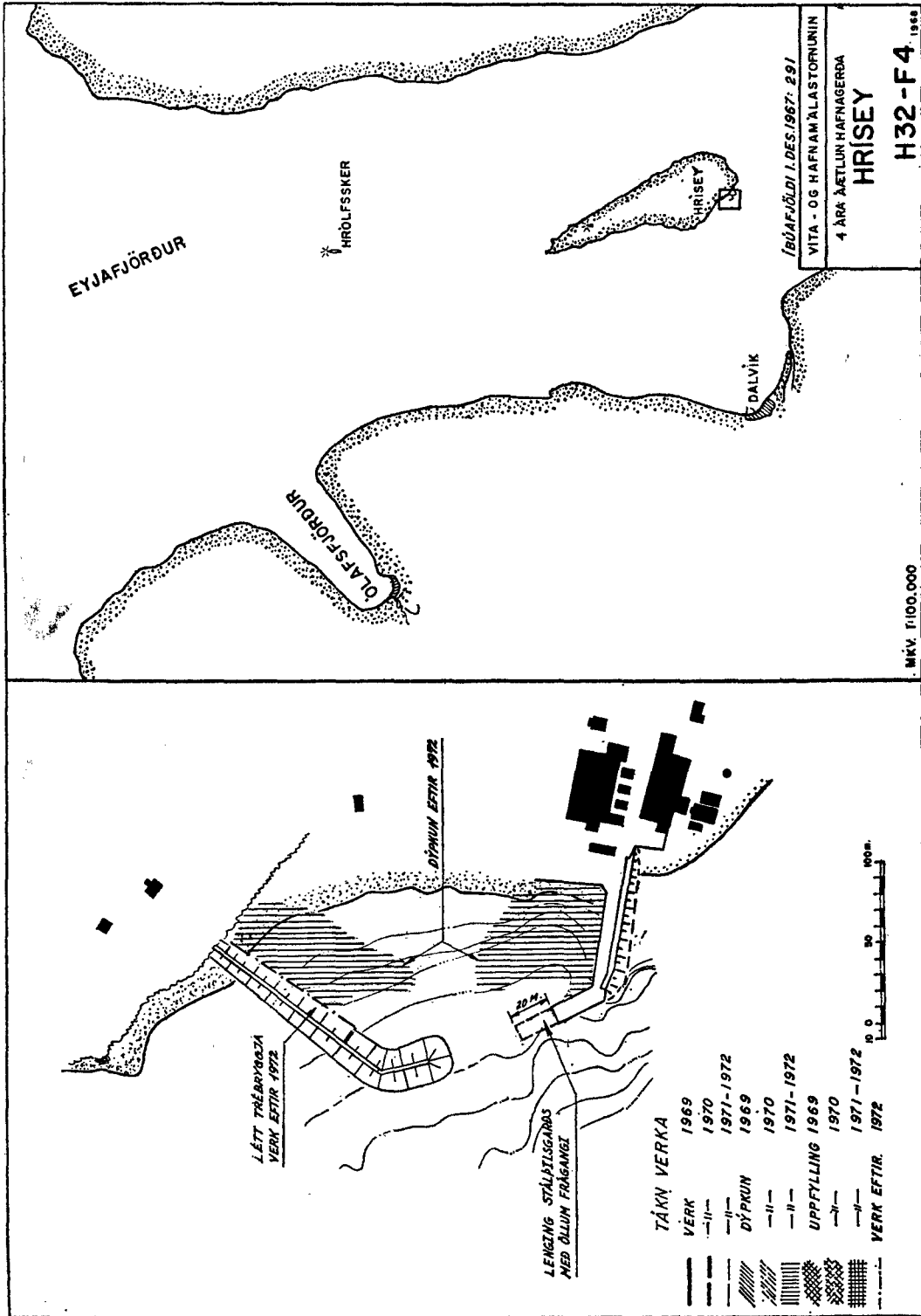
Núverandi hafskipabryggja er í sæmilegu ásigkomulagi, en of stutt fyrir stór skip til að athafna sig. Hafnargarður var byggður norðan bryggjunnar fyrir tveimur árum, og hefur hann mjög bætt aðstöðu, með tilliti til sandburðar inn á hafnar-svæðið, en hann var mikill.

Er fyrirhugað, að á áætlunartímabilinu verði hafskipabryggjan lengd um 20 m með stálþili, en jafnframt er æskilegt, að innan ekki allt of langs tíma verði dýpkað á hafnar-svæðinu og byggðar léttar bryggjur við hafnargarðinn til geymslu fyrir opna vélbáta.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

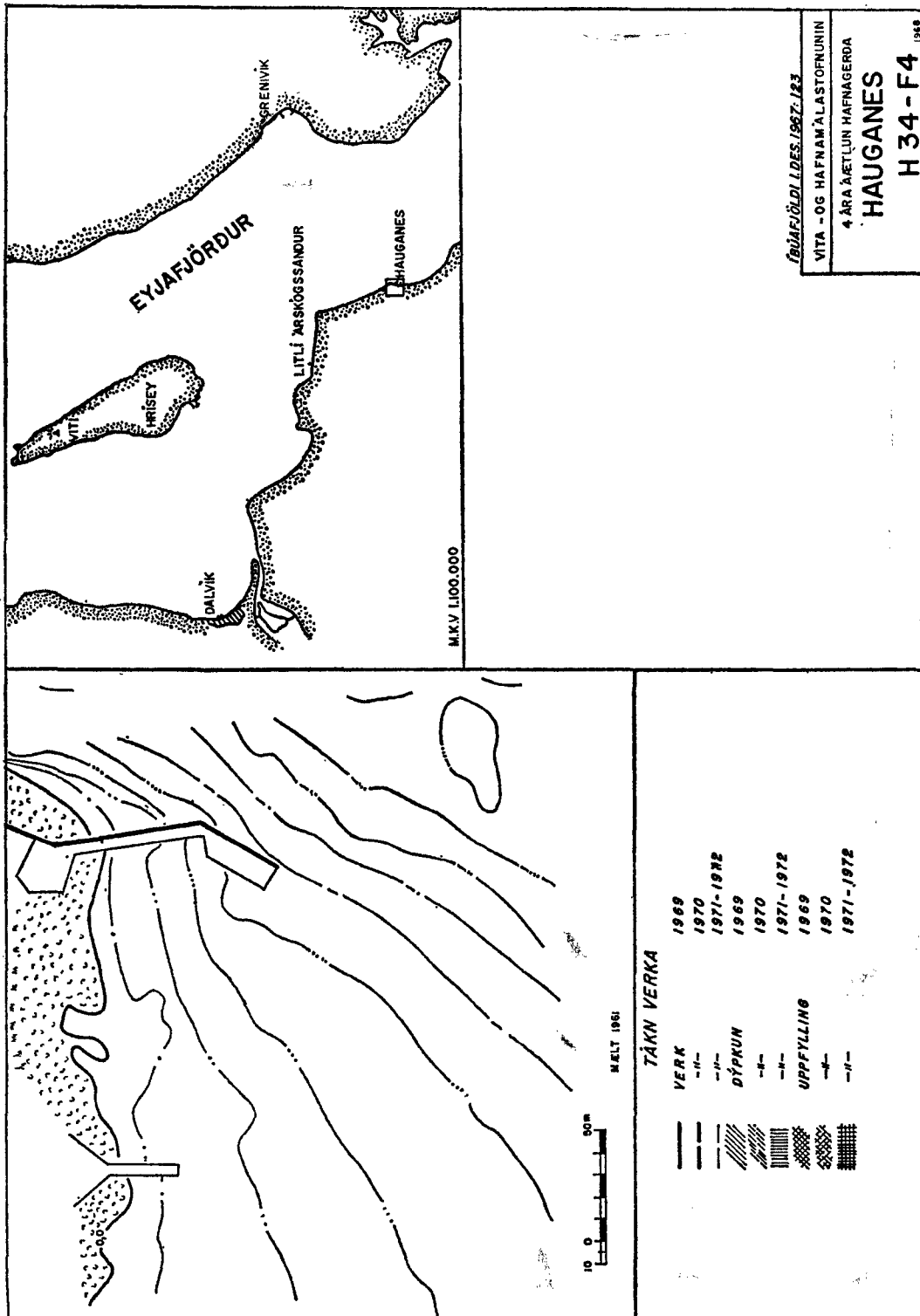
Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar										Engar				
						Lenging stál- þilsgarðs um 20 m með öll- um frágangi .		6,0	75	4,5	1,5			
						Samtals		6,0		4,5	1,5			



HAUGANES

Í Árskógshreppi eru tveir hafnastaðir, Litli-Árskógssandur og Hauganes. Á Árskógssandi er nýleg steinsteyppt bryggja, sem auk þess að vera aðstaða fyrir nokkra minni fiskibáta, er jafnframt ferjubryggja fyrir ferjuleiðina til Hriseyjar. Á Hauganesi er einnig vandaður steinsteypptur garður, sem lengdur var um rúma 20 m á síðastliðnu ári. Má því telja, að hafnaaðstaðan á báðum stöðunum sé fullnægjandi miðað við þarfirnar í dag.



AKUREYRI

Innst að vestanverðu í Eyjafirði, er Oddeyri, og nefnist fjórðurinn fyrir innan hana „Pollurinn“. Á Pollinum er ágæt skipalega. Oftast leggur Pollinn einhvern tíma á veturna. Siglingaleiðin inn Pollinn er greið, því að hreint er yzt að Oddeyri og eins að landinu austan megin.

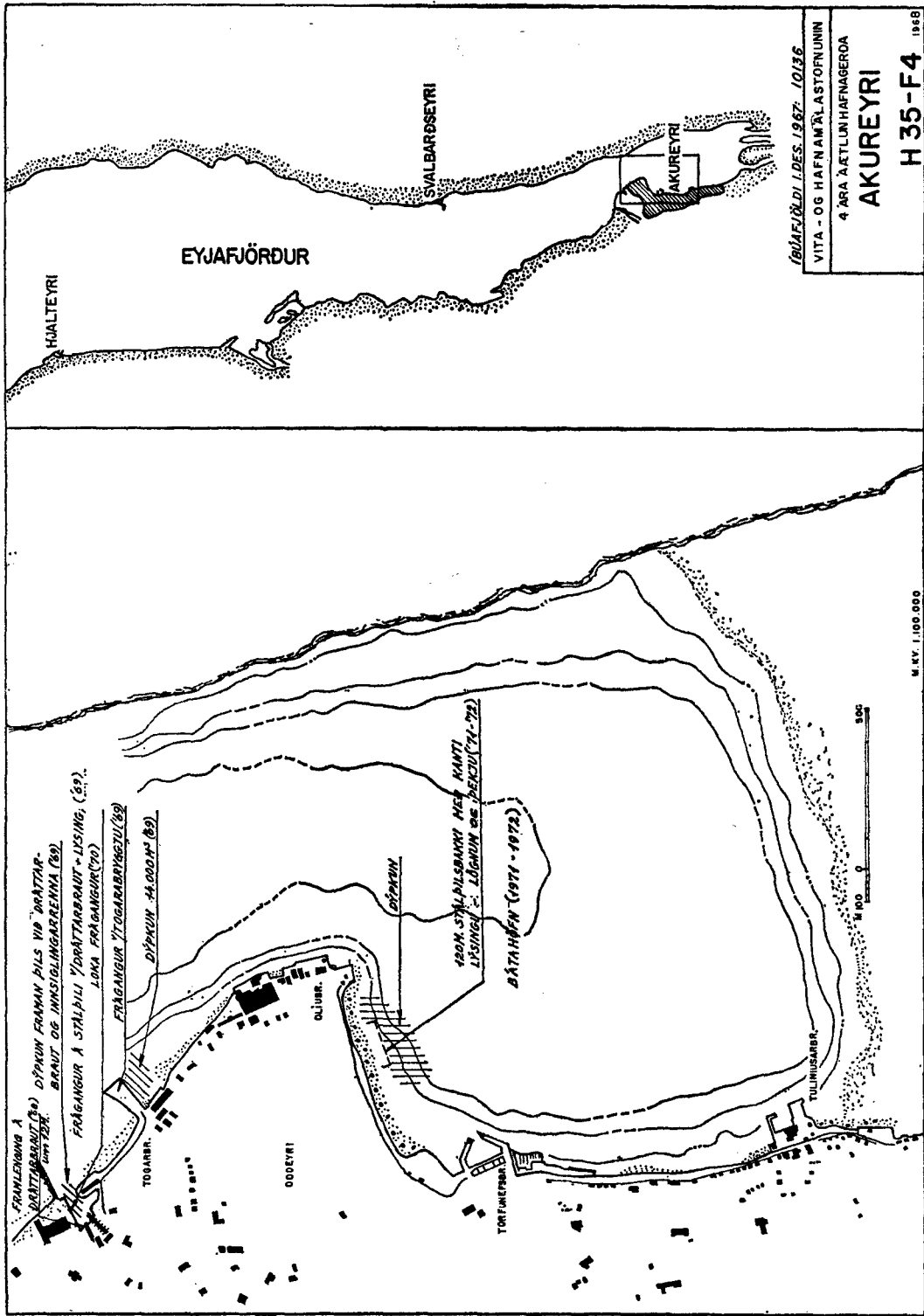
Akureyrarhöfn er fyrst og fremst flutningahöfn, enda miðstöð verzlunar og samgangna fyrir allt Norðurland. Jafnframt er þar rekin togaraútgerð, og miklar skipasmíðar og skipaviðgerðir fara þar fram. Vegna auðveldrar aðstöðu til byggingar hafnarmannvirkja hafa þau verið gerð viðá með strandlengjunni, þannig að nú má tala um nokkuð aðskilin hafnasvæði.

Með tilliti til þýðingar Akureyrarbæjar sem flutningamiðstöðvar fyrir Norðurland, er nauðsynlegt, að komið verði upp góðri aðstöðu til afgreiðslu venjulegrar stykkjavöru í bænum. Eru uppi hugmyndir um að byggja hafskipabakka sunnan á Oddeyrinni með vörueymslum og tilheyrandi útigeymslusvæði á bak við. Jafnframt er nauðsynlegt, að innan tíðar verði hafizt handa um byggingu nýrrar bátahafnar, þar sem núverandi bátakví við Torfunef hlýtur að hverfa mjög bráðlega. Nokkrum verkum er og ólokið við endurbyggingu dráttarbrautarinnar.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Dýpkun framan þils v/dráttarbrautar og innsiglingarrennu ca. 35.000 m ³	2,3	75	1,7	0,6	Lokafrágangur stálþilsbakka við dráttarbraut	1,5	40	0,6	0,9	120 m stálþilsbakki sunnan Oddeyrar með kanti, lýsingu, lögnum og þekju	15,3	40	6,1	9,2
Frágangur á stálþili við dráttarbraut ásamt lýsingu . . .	1,7	40	0,7	1,0						Dýpkun við 120 m stálþil	1,5	75	1,1	0,4
Dýpkun við Togara-bryggju 14.000 m ³	1,0	75	0,7	0,3						Bátahöfn . . .	15,0	40	6,0	9,0
Frágangur við Togara-bryggju . . .	1,7	40	0,7	1,0										
Framlenging dráttarbrautar um 12 m o. fl. . .	1,8	40	0,7	1,1										
Hafnargerð	6,7		3,8	2,9	Hafnargerð	1,5		0,6	0,9	Hafnargerð	31,8		13,2	18,6
Dráttarbr.	0,8		0,3	0,5	Dráttarbr.	0,0		0,0	0,0	Dráttarbr.	0,0		0,0	0,0



GRENIVÍK

Grenivík er lítil vík norðan við Höfða, rétt utan við miðjan Eyjafjörð austanverðan. Þar er samnefnt kaupþún. Innsiglingin inn á víkina er auðveld og hrein, er vikin opin fyrir norðan- og vestanátt.

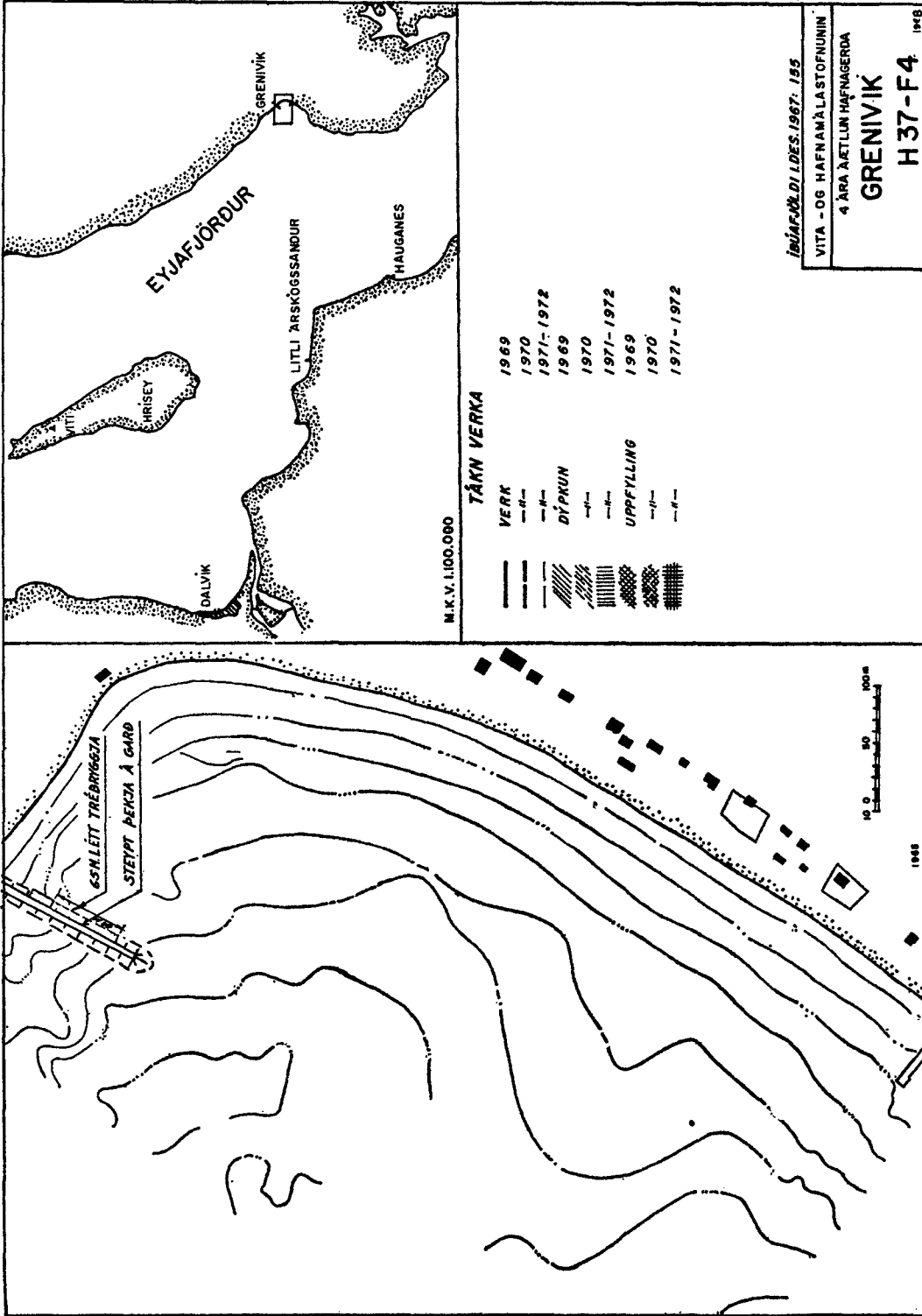
Grenivíkurhöfn er eingöngu fiskihöfn og engin aðstaða til afgreiðslu farmskipa.

Út í miðja víkina er gömul, steinsteypt bátabryggja, sem bátarnir notuðu til uppskipunar. En vegna þess, hversu opin vikin er fyrir norðanátt, varð að geyma bátana við legufæri norður með austurlandinu. Nú hefur verið byggður hafnargarður úr sprengdu grjóti frá austurlandinu nokkuð vestur á víkina. Bak við garð þennan er gott var fyrir bátana, og eru þeir nú geymdir þar á legufærum, en innan á garðinn hefur verið gerð létt löndunarbryggja. Upp af garðinum hefur verið reist hraðfrystihús. Þar sem bryggja þessi er mjög veikbyggð, geta bátar ekki legið við hana í vondum veðrum, og sömuleiðis er engin aðstaða til útskipunar. Er því fyrirhugað, að byggð verði trébryggja innan á garðinn, þannig að bátarnir fái aukið viðlegurými og jafnframt verði nokkrir möguleikar á, að útskipun fiskafurða geti átt sér stað.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Létt trébryggja 65 m að lengd ...	2,5	40	1,0	1,5
										Steypt þekja á garð	0,8	40	0,3	0,5
										Samtals	3,3		1,3	2,0



GRÍMSEY

Grimsey liggur norður af Skaganum milli Eyjafjarðar og Skjálfaflóa. Höfn er þar í svonefndri Sandvík suðvestan á eyinni.

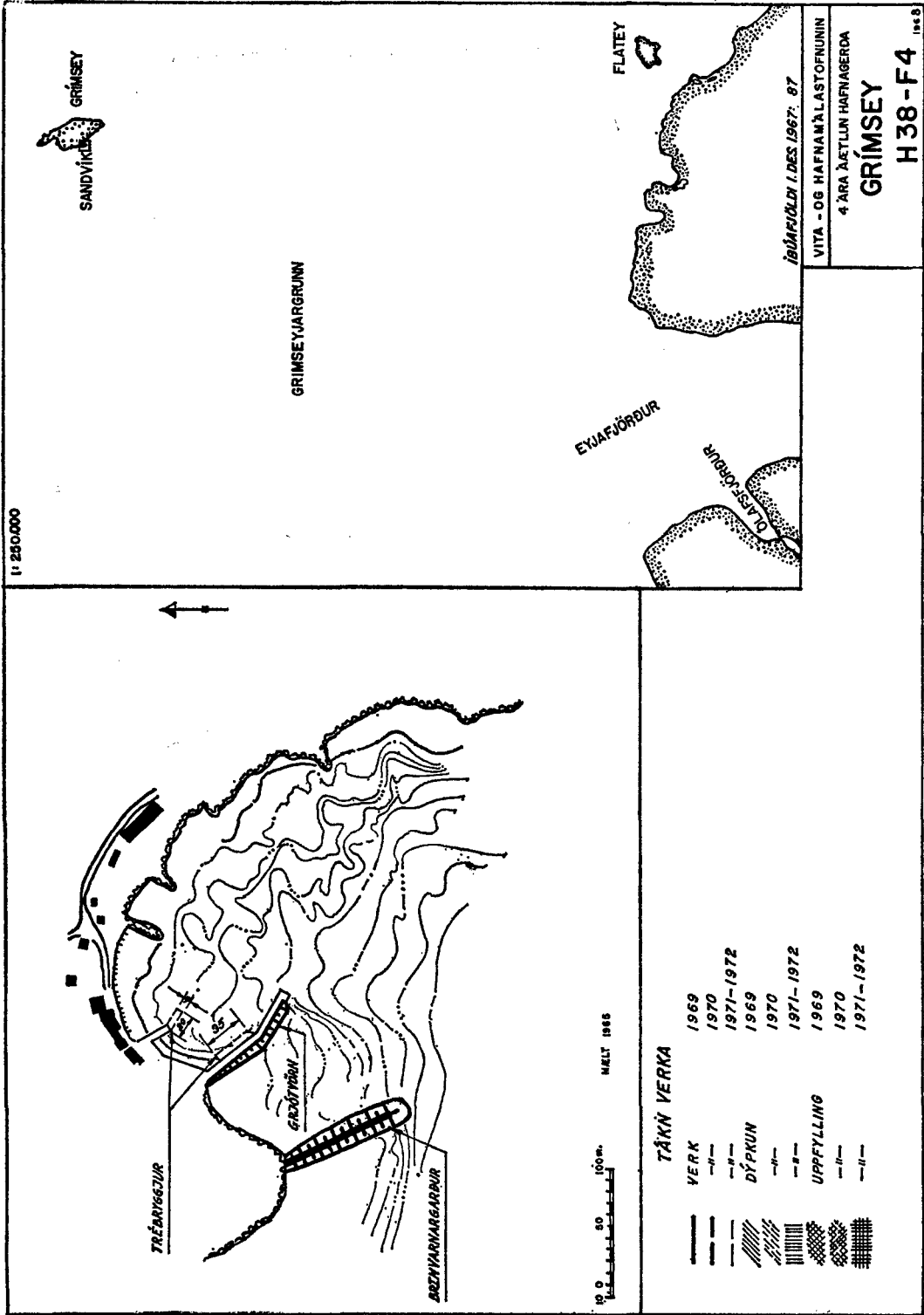
Hafnarmannvirkin eru hafnargarður, gerður úr steinsteypukerjum og grjóti utan á. Innan garðsins er lítið hafnarsvæði, og gengur þar fram smábátabryggja. Hafnargarðurinn þarfnast verulegra styrkinga, auk þess sem viðleguaðstaða fyrir báta Grimseyinga er mjög takmörkuð.

Er því ráðgert, að á áætlunartímabilinu verði byggður hafnargarður utan núverandi garðs. Garður þessi verður úr stórgrýti. Ætti það að minnka mjög álag á núverandi garð, auk þess sem mun betra skjól fæst við hann á eftir. Þá er ráðgert að styrkja nokkuð gamla garðinn. Síðar á áætlunartímabilinu er ráðgert, að byggðar verði trébryggjur til bættrar aðstöðu fyrir bátaflotann. Að loknum þessum framkvæmdum ætti hafnaraðstaða í Grimsey að vera sæmileg, miðað við notkun.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Brimvarnargarður	4,3	75	3,2	1,1	Engar					Trébryggjur	3,0	0	1,2	1 8
Grjótöörn á innri garð	0,5	75	0,4	0,1										
Samtals	4,8		3,6	1,2						Samtals	3,0		1,2	1,8



TÁKN VERKA

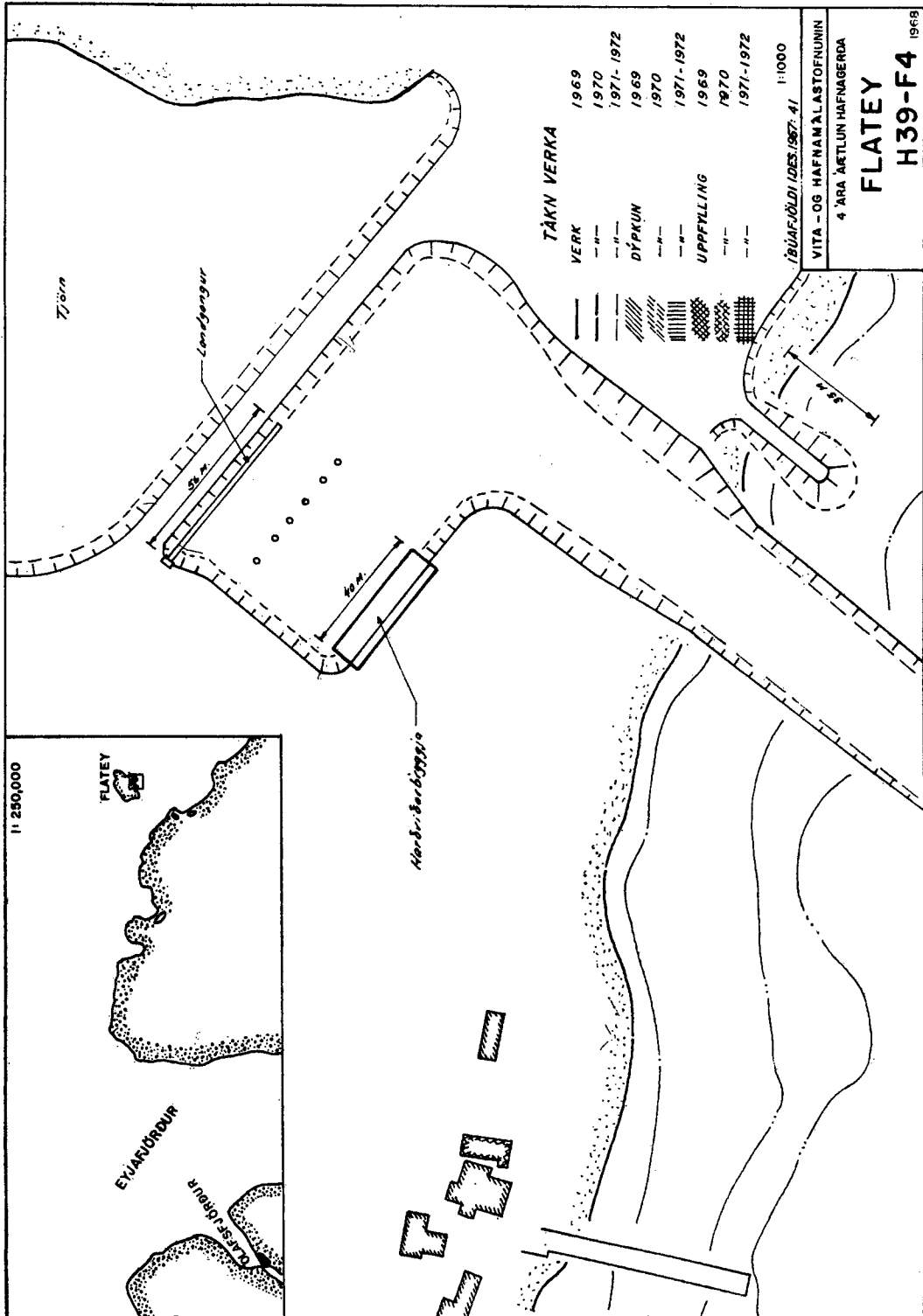
—	VERK	1969
- -		1970
- - -		1971-1972
///	DÝPKUN	1969
///		1970
///		1971-1972
	UPPFYLING	1969
		1970
		1971-1972

FLATEY Á SKJÁLFAFANDA

Flatey á Skjálfanda er lág eyja vestarlega í mynni Skjálfandaflóa. Austurströnd hennar er sums staðar snarbrött og klettótt. Á suðausturhorni eyjarinnar, Skarfatanga, er kaптúnið. Steinsteypur viðlegugarður er sunnan við kaптúnið. Er hann í skjóli í norðlægum áttum, en oft er óliggjandi við hann. Innsiglingin inn Flateyjarsund er frekar grunn, sérstaklega undan suðurströnd eyjarinnar, en þar er siglingaleið inn á Skjálfanda. Í mikilli norðanátt brýtur yfir sundið vestast, og verður þá að fara inn á höfnina að austanverðu.

Á árunum 1966—67 var byggð ný bátahöfn í Flatey. Grafín var lokuð kví inn í lítið vatn vestan viðlegugarðsins og byggðar harðviðarbryggjur í kvínni. Batafloti nálægra staða hefur nú góða aðstöðu í Flatey við vor- og sumarveiðar. Höfnin er einnig líf- og öryggishöfn fyrir smærri fiskibáta á Skjálfandaflóa og Grímseyjar-sundi.

Áætlunin gerir ekki ráð fyrir frekari framkvæmdum í Flatey.



HÚSAVÍK

Húsavík er sunnan við Húsavíkurhöfða, austan til við Skjálfanda, og er þar samnefndur kaupstaður. Nálægt miðju bæjarins rennur lítil á, Búðará, til sjávar. Víkin er opin fyrir norðvestan- og vestanátt. Innsiglingin er góð að öðru leyti en því, að óhreint er með landinu norður með Húsavíkurhöfða. Stærð hafnarinnar innan hafnargarða og utan við stórstraumsfjöruborð er um 11.6 ha.

Á verzlunarsvæði Húsavíkur eru, auk bæjarins, Tjörneshreppur, Reykjahreppur, Aðaldælahreppur, Reykdælahreppur, Skútustaðahreppur og að verulegu leyti Bárðdælahreppur og Ljósavatnshreppur.

Fiskveiðar og vinnsla fiskafurða eru, ásamt verzlun og vinnslu landbúnaðarafurða, aðalatvinnuvegur Húsvíkinga.

Viðlegugarðar eru gerðir úr grjótfylltum steinkerjum. Garðarnir eru þvert á landið norðanmegin og vestanmegin og mynda lokað hafnarsvæði. Töluverðan sjó leiðir inn í höfnina í vondum veðrum.

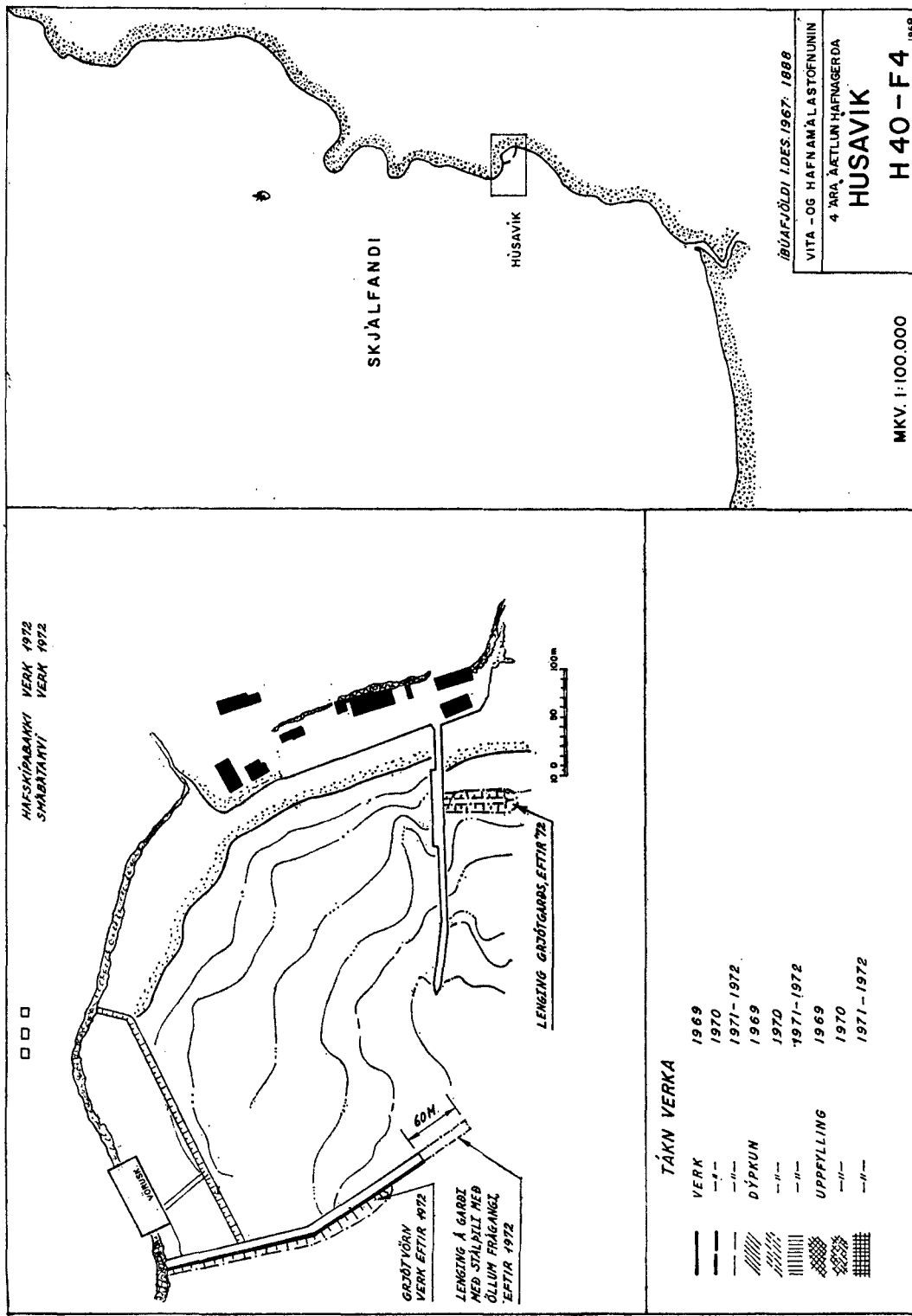
Fyrirhugað er á árunum 1971 til 1972 að byggja hafskipabakka og smábátakví inni í aðalhöfninni. Fullnægjandi rannsóknir eru ekki fyrir hendi til ákvörðunar á staðsetningu hafskipabakkans eða smábátakvía. Hafskipabakkinn bætir aðstöðu til afgreiðslu flutningaskipa, en flutningar hafa aukizt mikið vegna Kísilgúrverksmiðjunnar við Mývatn, en kísilgúrnum er skipað út á Húsavík. Smábátakvíinn mun skapa öruggt lægi fyrir smábáta á Húsavík og bætir þar úr brýnni þörf.

Fyrirhugaðar framkvæmdir eftir 1972 er lenging vestari garðsins til skjólmyndunar, grjótvörn utan á garðinn og gerð grjótgarðs til varnar sandburði þvert á eystri garðinn.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Hafskipabakki	9,0	40	3,6	5,4
										Smábátakví	1,0	40	0,4	0,6
										Samtals	10,0		4,0	6,0



ÍBÚAFJÖLDI L.DES.1967. 1888

VITA - OG HAFNAMÁL A STOFNUNIN
4. ÁRA, ÁÆTLUN HAFNAÐERDA

HUSAVÍK

H 40 - F4

1968

MKV. 1:100.000

HAFSKÍPABANKI VERK 1972
SMÁBÁTAMYI VERK 1972

□ □

GRÖTUVÖRN
VERK EFTIR 1972

LENGING Á GARÐI
MED STÁLBYLLI MED
ÖLLUM FRAGANGEL
EFTIR 1972

60M

LENGING GRÖTUGARÐS EFTIR 72

0 50 100m

TÁKN VERKA

—	VERK	1969
- - -	- - -	1970
- - -	- - -	1971-1972
///	DÝPRUN	1969
///	- - -	1970
///	- - -	1971-1972
	UPPFYLLING	1969
	- - -	1970
	- - -	1971-1972

KÓPASKER

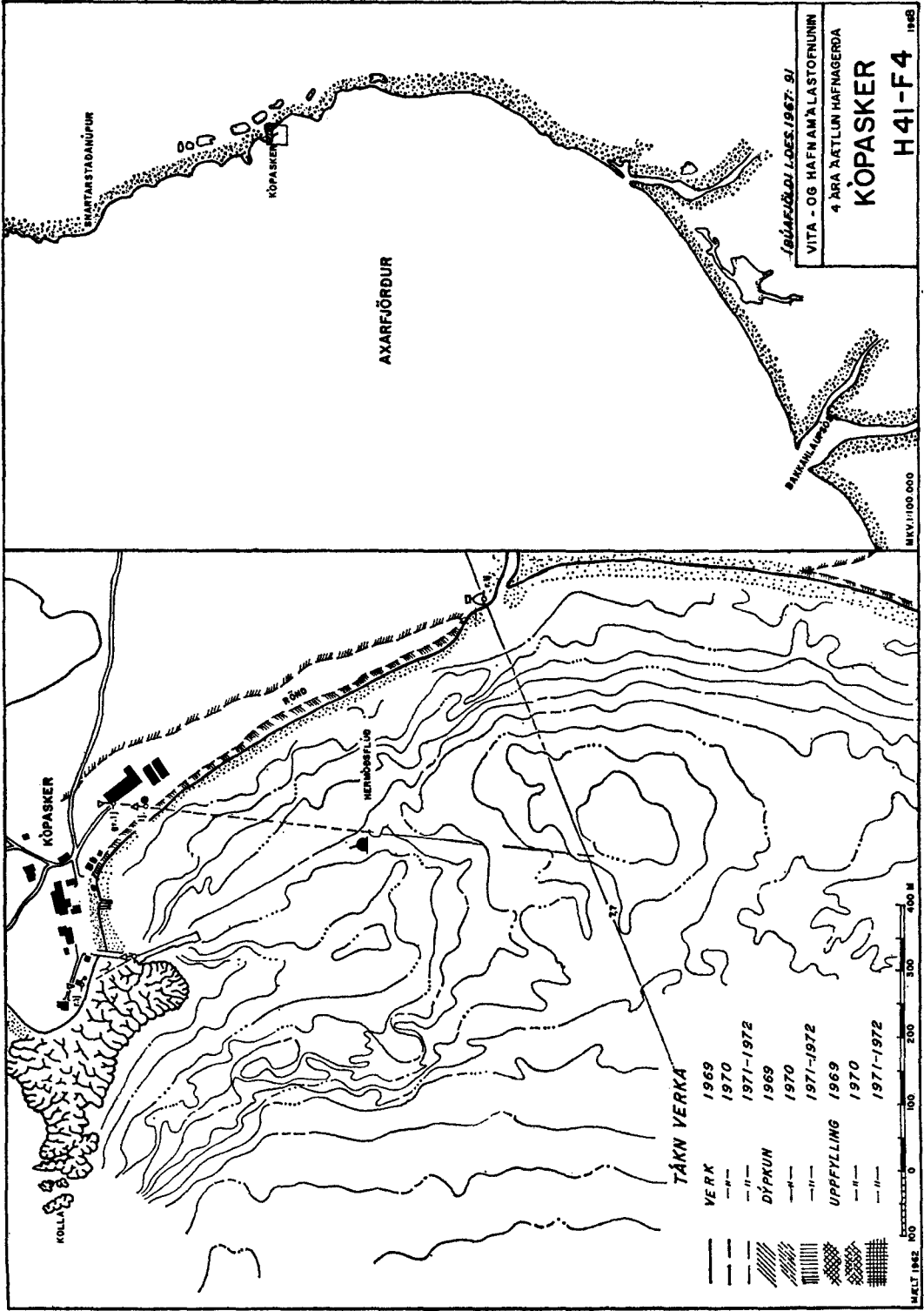
Kópasker er að norðanverðu við litla vík austan Axarfjarðar. Suður af tanga vestan kaupþúsins, er sker það, sem kaupþúnið dregur nafn af. Suður af skerinu eru grynningar, en innan við þær er hreinn innsiglingaráll, þannig að aðsigling er fremur auðveld. Skipalega er opin fyrir norðvestan- og vestanátt.

Á Kópaskeri er steinsteyptur viðlegugarður, nothæfur fyrir minni vöruflutningaskip.

Flutningar til Kópaskers hafa minnkað á undanförunum árum, og fara nú vöruflutningar Axarfjarðar og nágrennis að mestu um Húsavík.

Engin teljandi útgerð er frá Kópaskeri, en nokkrar trillar eru á staðnum.

Engar framkvæmdir eru fyrirhugaðar á næstu árum.

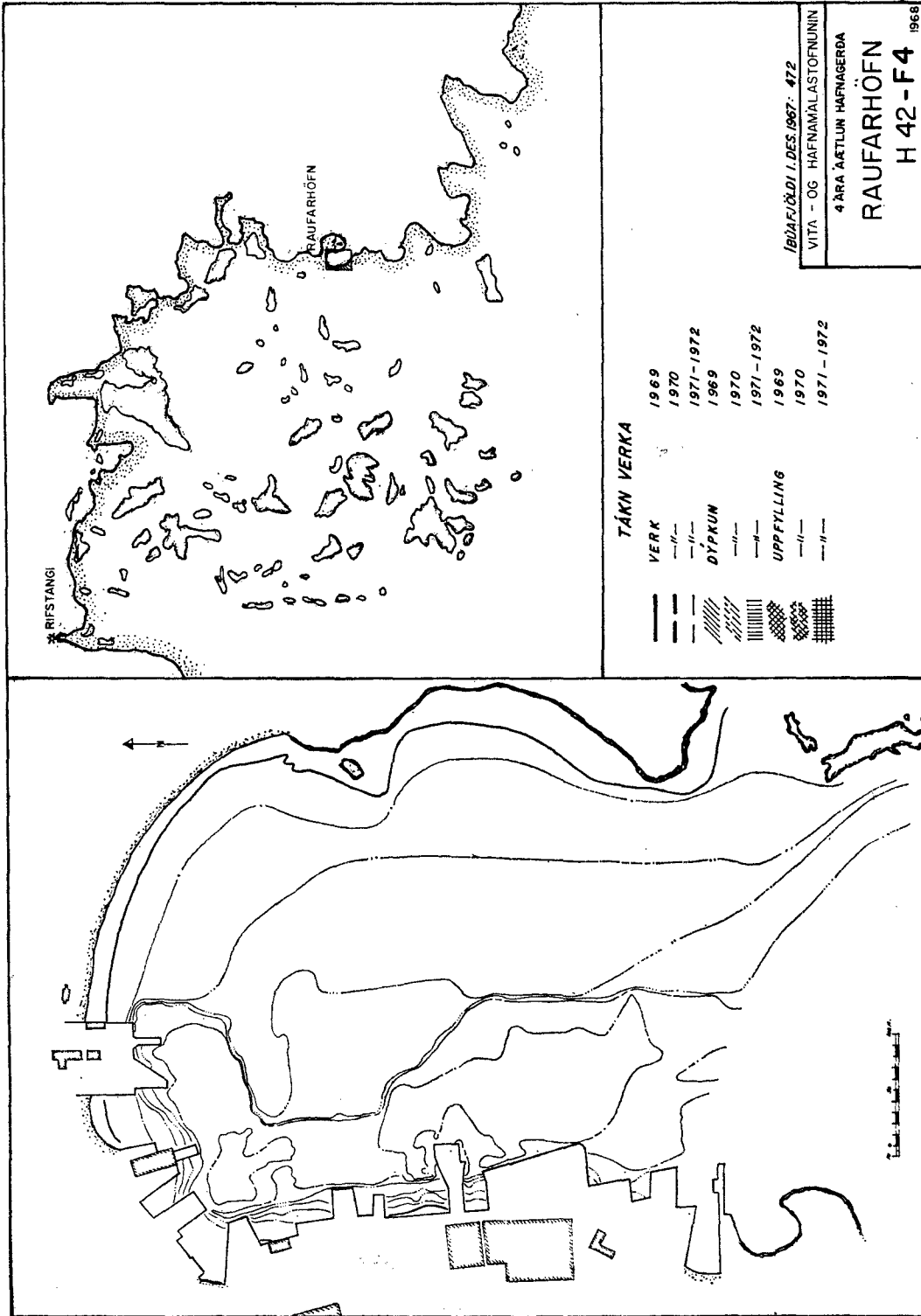


RAUFARHÖFN

Raufarhöfn er á austanverðri Melrakkaslétu. Höfði allstór og lágt eiði milli höfðans og strandarinnar mynda höfnina. Er hinn eiginlegi hafnarpollur í krikanum sunnan við eiðið. Suður af höfðanum er lítill hólmi, og er um 60 m sund milli hólmanum og höfðans, svonefnd Rauf. Raufin er þurr á stórum fjörum. Suður af hólmanum er Hólmaflúð. Myndast þar allgott var fyrir innri og grynnsa hluta siglingaleiðarinnar. Má fullyrða, að aldrei brjóti á sundinu. Þar sem sundið er þrengst, er um 5 m dýpi, og þar er breidd þess um 150 m. Sundið er hreint og hallar botninum jafnt út, þannig að vestur af Raufinni er dýpið 5 m, en út af Hólmaflúð er dýpið orðið um 9 m.

Vinnsla og verkun sildar er aðalatvinnuvegur á Raufarhöfn. Hafnarmannvirki eru mest trébryggjur við söltunarstöðvar, en steinsteypt hafskipabryggja var byggð árið 1964. Árið 1968 var höfnin dýpkuð, og er hún nú fullnægjandi, nema hvað bæta þyrfti aðstöðu fyrir smábáta.

Engar framkvæmdir eru fyrirhugaðar á áætlunartímabilinu.



ÞÓRSHÖFN

Þórshafnarkauptún stendur á lágri eyri í austanverðum Lónafirði. Höfnin á Þórshöfn hefur að miklu leyti verið byggð upp á seinustu árum. Ytri hafnargarður er úr grjótfyllingu, en við enda hans er viðlegugarður úr steinkerjum. Dýpkað hefur verið innan garðsins og renna að garðinum.

Höfnin er bæði vöruflutningahöfn og fiskihöfn, en smábátaútvegur er töluverður frá Þórshöfn og fer vaxandi.

Höfnin er ekki fullnægjandi, og er mestur skortur á viðlegurými, en með þeim framkvæmdum, sem fyrirhugaðar eru í áætluninni, verður aðstaðan góð, bæði fyrir vöruflutningaskip og fiskiskip.

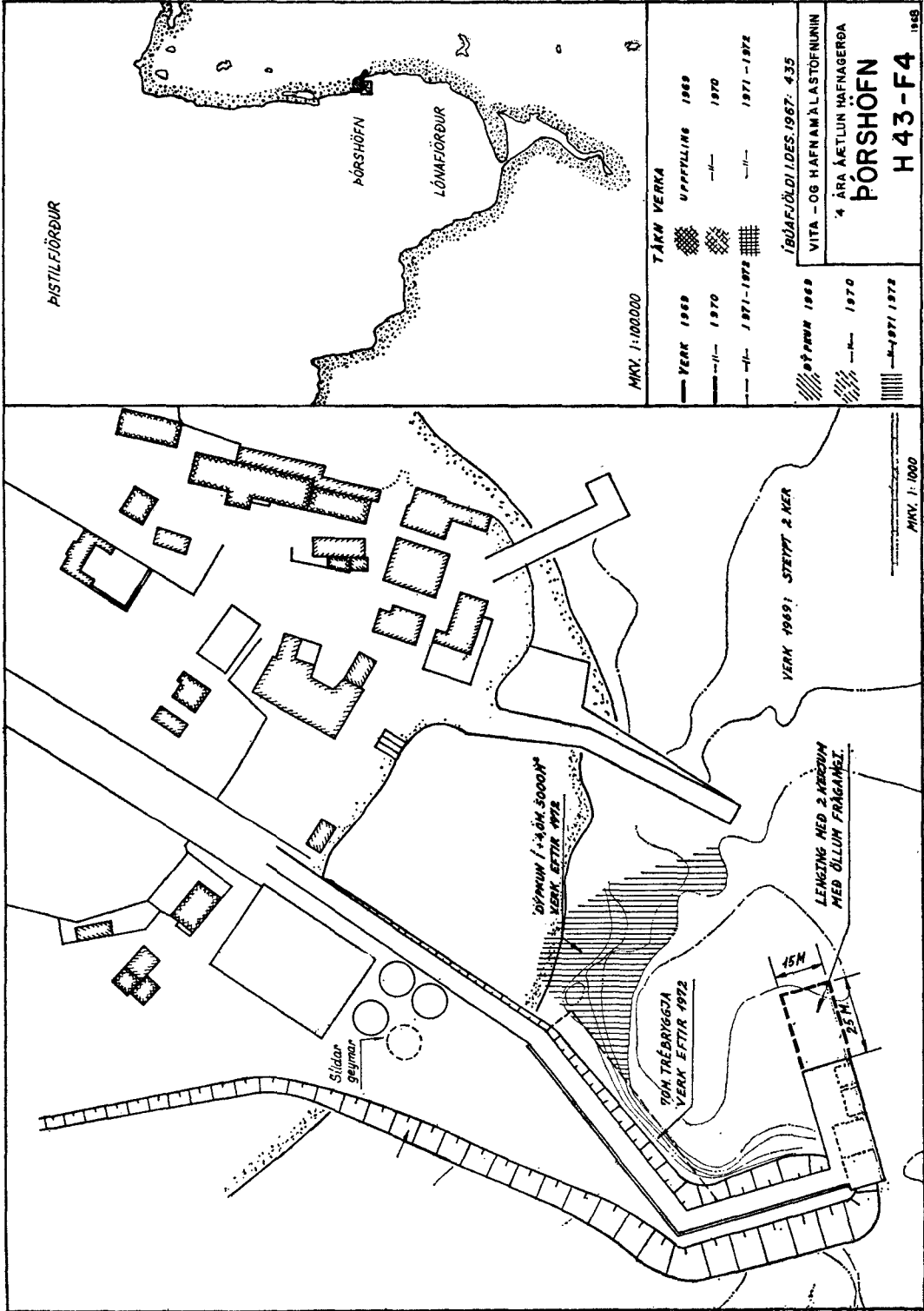
Fyrirhuguð er, árið 1970, lenging hafnargarðsins um 25 metra með steinkerjum.

Næsti áfangi eftir áætlunartímabilið er bygging trébryggja inn í hafnarkvinni, eftir því sem þörf krefur.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætlun verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Steypt 2 ker	2,6	75	1,9	0,7	Lenging hafnargarðs með 2 kerjum	5,0	75	3,8	1,2	Engar				
Samtals	2,6		1,9	0,7	Samtals	5,0		3,8	1,2					



BAKKAFJÖRÐUR

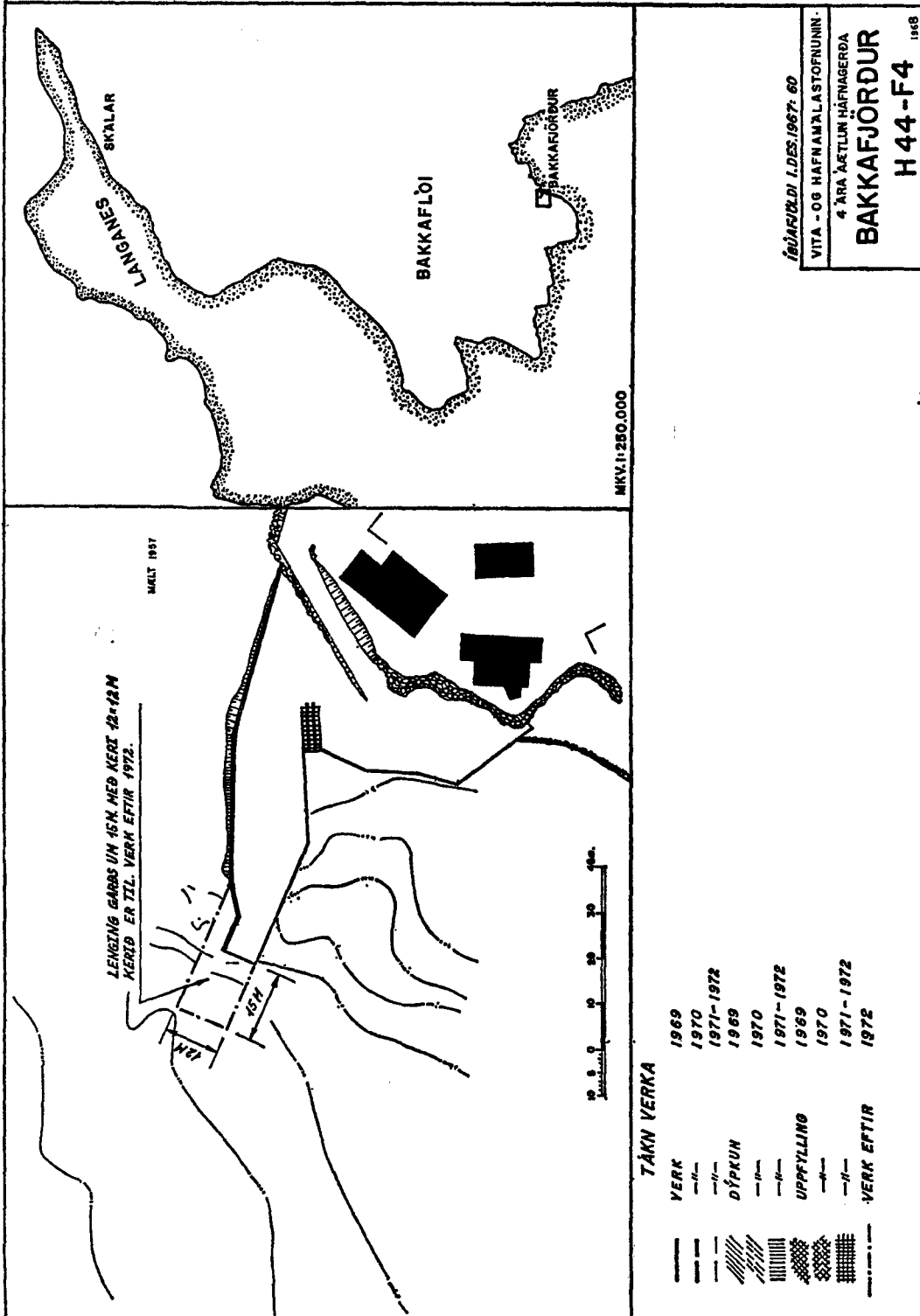
Bakkafjörður er syðst í Bakkaflóa, vestan Digraness. Á litlum, fremur háum klettatanga, austan fjarðarmynnisins, er kaupúnið Höfn. Hafnarmannvirkin eru vestan við kaupúnið undir háum klettum. Undir klettunum er stórgrýtt fjara. Innsiglingin að viðlegugarðinum er auðveld. Í norðan- og norðaustan hvassviðrum er oft óliggjandi við garðinn.

Frá Bakkafirði eru gerðir út opnir vélbátar á sumrin, en ekki er talið fært að gera þaðan út stærri vélbáta. Í hvassri norðan- og norðaustanátt verður að setja bátana á land. Aflabrogð á Bakkafirði eru því algerlega háð fiskisæld á nálægustu miðum. Síldarverksmiðja er á staðnum.

Höfnin hefur þýðingu vegna almennra flutninga til héraðsins, sérstaklega að vetri til.

Mjög erfitt yrði að gera góða höfn á Bakkafirði. Aðdjúpt er framan garðsins og lokuð kví mundi kosta tugi milljóna króna. Vegna þess hve staðurinn er opinn fyrir norðaustanátt, þurfa mannvirki að vera mjög traust.

Fyrirhuguð er lenging hafnargarðsins um 15 metra, með steinkeri. Sú lenging mundi bæta mjög aðstöðu síldarbáta og flutningaskipa.



VOPNAFJÖRÐUR

Höfnin í Vopnafirði er fyrir framan kaupúnið, innan hólma og skerja, norðan til í firðinum innarlega. Nyrðri hluti hafnarsvæðisins er djúpur og hreinn, en fullþröngur sem legusvæði fyrir stór skip. Syðri hluti hafnarinnar, svæðið milli svonefnds Skiphólma og lands, er töluvert grynri og þröngri, en þar er nú hafskipabryggja út frá svonefndum Akkerishólma. Bryggjur eru við Síldarverksmiðjuna og nýr viðlegugarður, gerður úr grjótfylltum steinkerjum með bryggju skjólmegin, er norðar í höfninni. Enda þótt hölmarnir veiti hafnarsvæðinu gott skjól að utanverðu, leiðir þó inn á það nokkra öldu í hafátt, og í sunnan hvassviðrum verður óliggjandi við bryggjurnar.

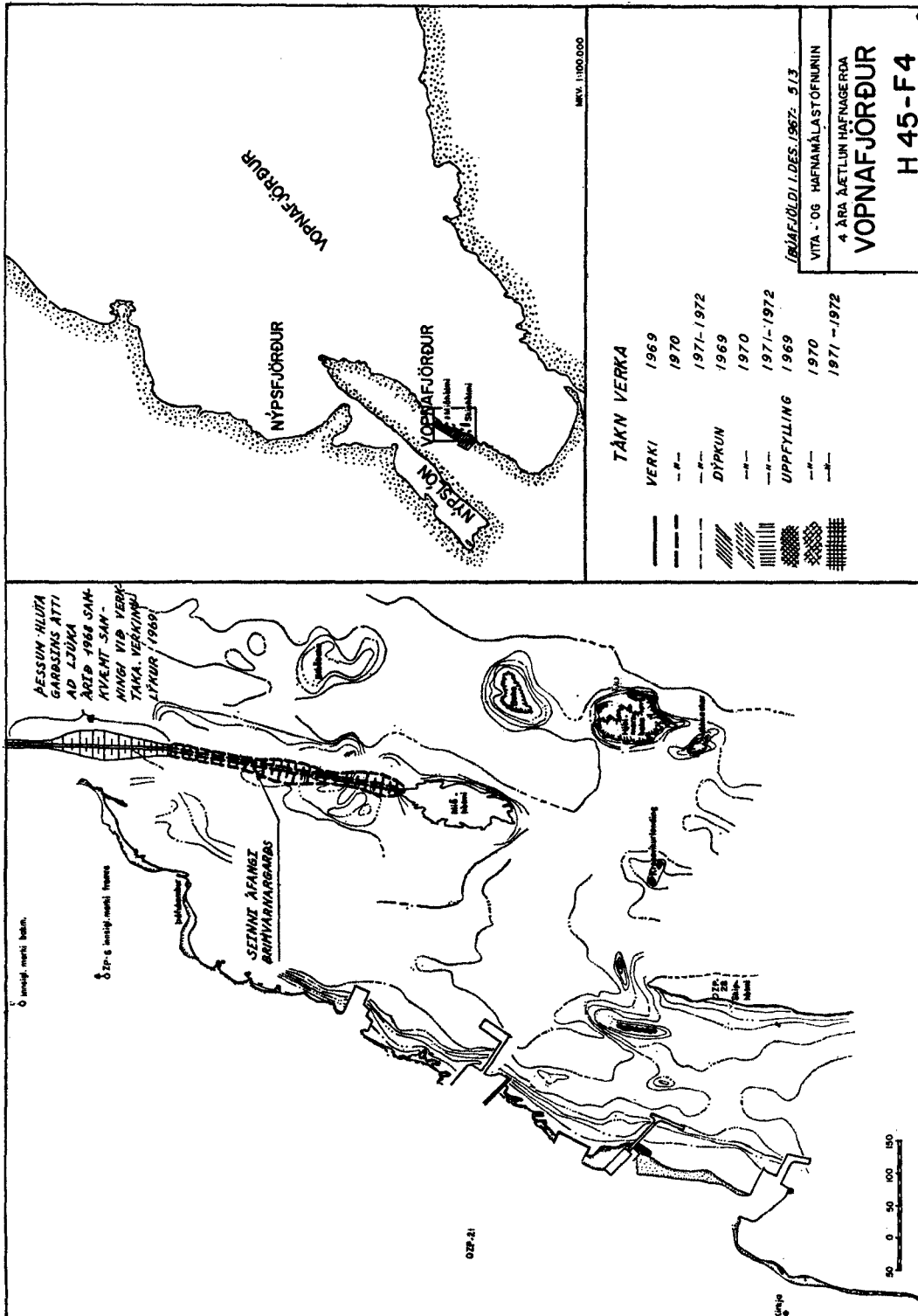
Vinnsla og verkun síldarafla er aðalatvinnuvegur staðarins, en útgerð til bol-fiskveiða er í örum vexti.

Fyrirhugað er að ljúka byggingu brimvarnargarðs árin 1971—72. Brimvarnargarðurinn er byggður úr grjóti á skerjum, sem liggja í boga um höfnina. Garðurinn mun gjörbreyta höfninni til batnaðar. Verkið við fyrri hluta garðsins var boðið út 1968, og var fyrirhugað, að því yrði lokið það ár. Verkið er nú, í marz 1969, aðeins hálfnað. Kostnaður við verkið var að mestu greiddur með skuldabréfum, sem greiddast með fjárveitingum þessa árs.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Lokið áfanga, sem byrjað var á 1968	10,0	75	7,5	2,5	Fyrri hluti 2. áfanga brimvarnargarðs	4,0	75	3,0	1,0	Lokaverk við brimvarnargarð	11,0	75	8,2	2,8
Samtals	10,0		7,5	2,5	Samtals	4,0		3,0	1,0	Samtals	11,0		8,2	2,8



BORGARFJÖRÐUR EYSTRI

Borgarfjörður eystri er sunnan Héraðsflóa, milli Landsenda og Hafnartanga. Sitt hvoru megin fjarðarins eru háir fjallgarðar, en upp frá fjarðarbotninum er nokkurt láglendi, og er þar samnefnd sveit. Siglingaleiðin inn fjörðinn er greið, því að hann er alveg hreinn miðfirðis, en hins vegar er óhreint sums staðar með landinu. Bakkagerði er kaaptún, að vestanverðu í fjarðarbotninum, við lítinn vog, vestan við svonefnd Kiðubjörg. Hafnargarður er að vestanverðu í vognum. Vogurinn er grunnur og illa varinn fyrir hafátt, og verður þá fljótt óliggjandi við garðinn. Í norðan- og austanátt leiðir þangað inn mikla öldu. Bakkagerði er hluti af Borgarfjarðarhreppi.

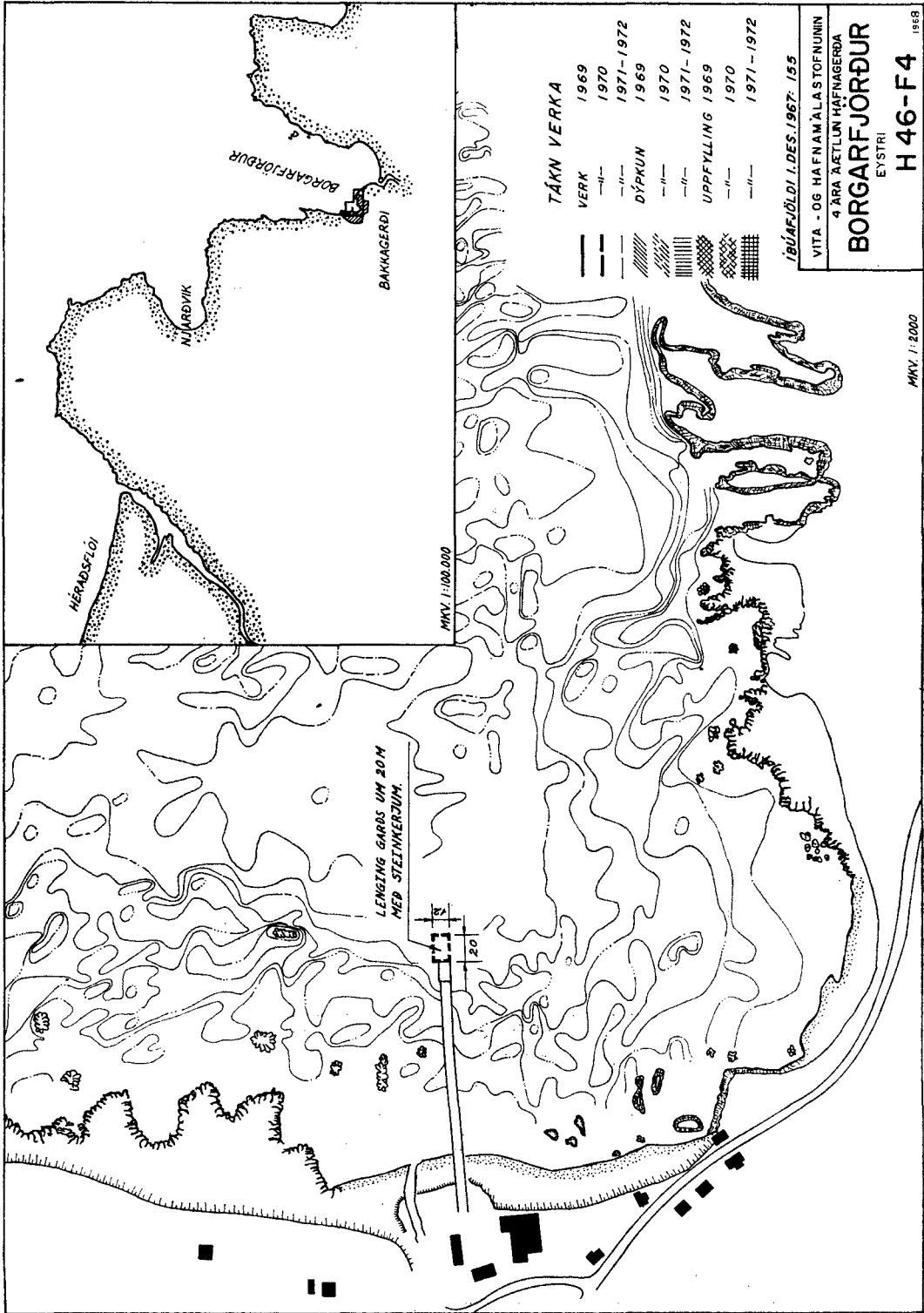
Höfnin er bæði útgerðar- og vöruflutningahöfn. Útgerðin er eingöngu stunduð með trillum. Sildarverksmiðja er á staðnum.

Fyrirhuguð er lenging hafnargarðsins um 20 metra með steinkerjum árið 1970. Mun þessi lenging bæta mjög aðstöðu skipa og stærri báta í höfninni.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Lenging garðs um 20 m með steinkeri	6,2	75	4,7	1,5	Engar				
					Samtals	6,2		4,7	1,5					



SEYÐISFJÖRÐUR

Seyðisfjörður er langur, hreinn og djúpur fjörður milli Borgarness og Skálaness. Að honum liggja há og brött fjöll og inn af honum litill dalur. Kaupstaðurinn er fyrir botni fjarðarins. Á rennur út í fjarðarbotninn og skilur kaupstaðinn í tvennt. Heitir sá hluti, sem er fyrir vestan ána, Alda, en hinn Búðareyri.

Fyrrum var Seyðisfjörður verzlunarstaður og uppskipunarhöfn alls Fljótsdals-heraðs, en nú hefur verzlunin færzt að mestu í Egilsstaðakauptún og uppskipun á Reyðarfjörð.

Höfnin er mjög góð. Seyðisfjörður hefur verið miðstöð síldveiðanna undanfarin ár. Lítil útgerð til bolfiskveiða er á staðnum. Trébryggjur eru meðfram ströndinni báðum megin fjarðarins.

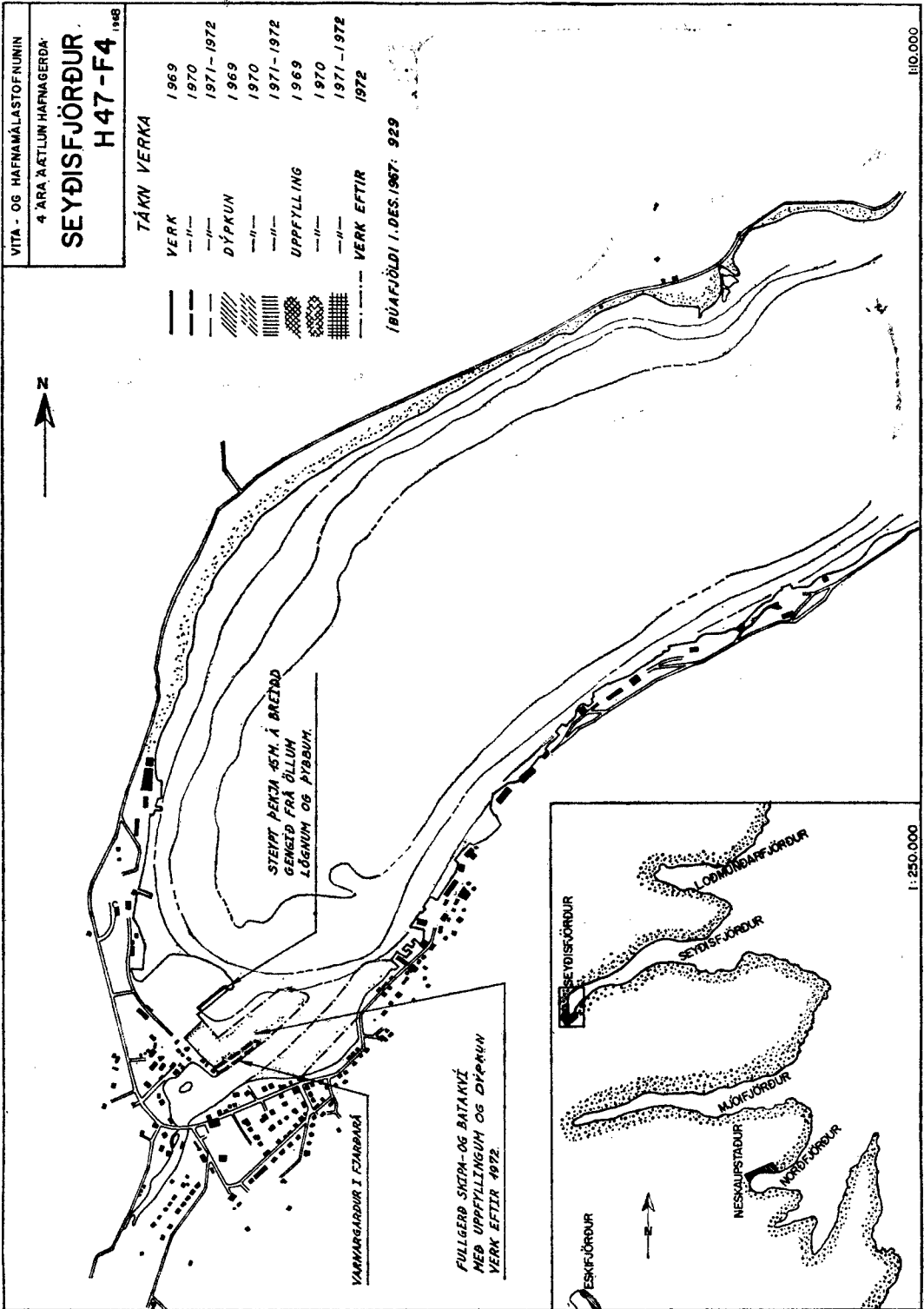
Árið 1967 var byggð ný hafnarkví á leirum í botni fjarðarins. Fyrirhugað er að ljúka þeim framkvæmdum árið 1969.

Framkvæmdir eftir 1972 eru fólgnar í frekari dýpkun og uppbyggingu hafnar-kvíarinnar.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Steypt þekja 15 m á breidd. Gengið frá öllum lögn-um	3,4	40	1,3	2,1	Varnargarður í Fjarðará ..	0,6	75	0,4	0,2	Engar				
Samtals	3,4		1,3	2,1	Samtals	0,6		0,4	0,2					



VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUMIN
 4 ÁRA Á ÁTLUN HAFNAGERDA
SEYÐISFJÖRÐUR
H 47-F4 1968

TÁKN VERKA

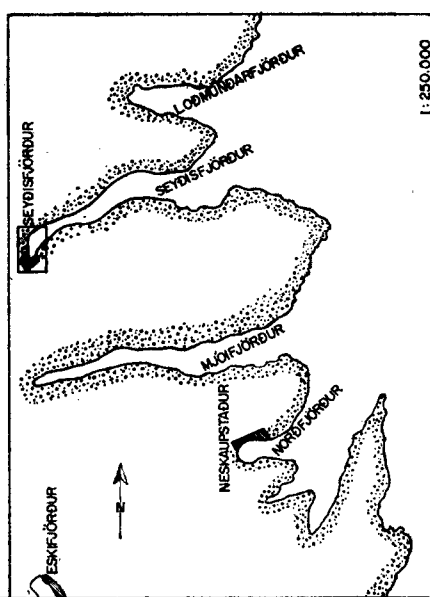
VERK	1969
— — — —	1970
— — — —	1971-1972
DÝPKUN	1969
— — — —	1970
— — — —	1971-1972
UPPFYLING	1969
— — — —	1970
— — — —	1971-1972
VERK EFTIR	1972

IBÚAFJÖLDI I. DES. 1967: 929

STEIPT PEKJA 45M. Á BREIÐD
 GENGED FRÁ ÖLLUM
 LÖGNUM OG FYSSUM.

FULLGERÐ SMÍÐA- OG BÍTANVÍ
 MEB UPPFILLINGUM OG DÝPKUN
 VERK EFTIR 1972.

VANHAGARÐUR I. CZARBARA



1:10.000

1:250.000

NESKAUPSTAÐUR

Norðfjörður er nyrzt í Norðfjarðarflóa. Við fjörðinn norðanverðan, innan við lítinn tanga, er Neskaupstaður. Innsiglingin er djúp og hrein, en fjörðurinn stuttur og höfnin ekki eins örugg og víða annars staðar á Austfjörðum. Hún er illa varin fyrir austan- og norðaustan veðrum, og einnig getur orðið ófært við bryggjur í hvassri suðvestan- og vestanátt.

Neskaupstaður er þróttmikill útgerðarbær. Á síðustu árum hefur sildarútvegur verið aðalatvinnuvegur staðarins.

Hafnarmannvirki eru trébryggjur og stálþilsbakki. Byggð hefur verið ný dráttarbraut, við hlið gömlu dráttarbrautarinnar, fyrir skip allt að 450 rúmlestum.

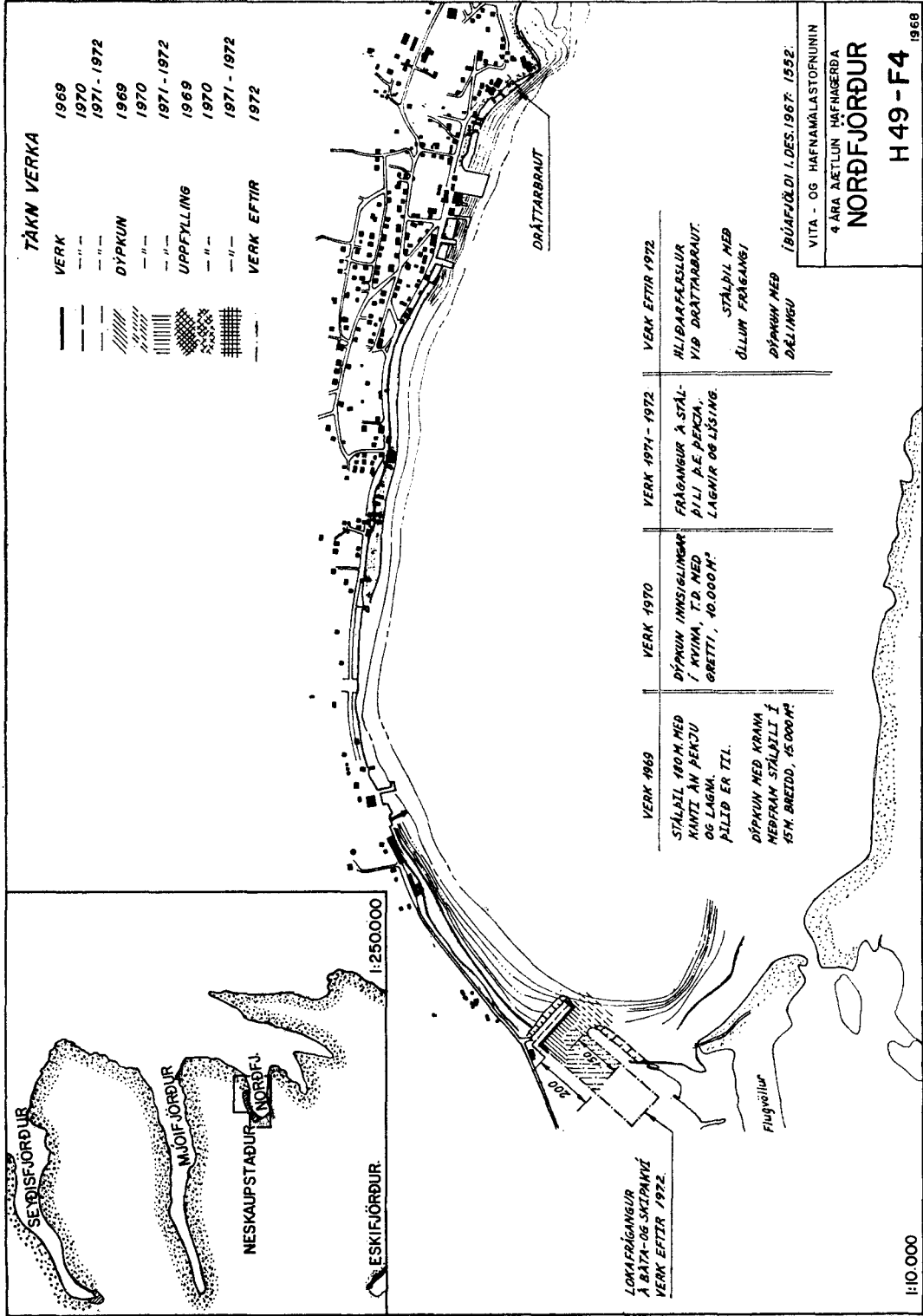
Vegna erfiðra hafnarskilyrða við ströndina var hafin árið 1966 bygging lokaðrar hafnarkvíar innst í botni fjarðarins, og mun kvíin grafin inn í landið og hafnarbakkar gerðir úr stálþiljum. Framkvæmdir hafa legið niðri síðan 1966. Áformað er á þessu ári að reka niður 180 metra stálþil, sem er til á staðnum, og dýpka framan þils með krana. Árið 1970 verði innsiglingin inn í kvína dýpkuð með Gretti. Árin 1971—1972 verði fullgengið frá stálþilinu. Með þessum framkvæmdum er skapað öruggt lægi fyrir skip og báta.

Framtíðarverkefni er m. a. frekari stækkun kvíarinnar, sem auka má við eftir þörfum.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Stálþil 180 m með kanti án þekju og lagna. Þilið er til	7,7	40	3,1	4,6	Dýpkun innsiglingar í kvína t. d. með „Gretti“ 10.000 m ³ . . .	2,5	75	1,9	0,6	Frágangur á stálþili, þ. e. þekja, lagnir og lýsing	3,9	40	1,6	2,3
Dýpkun með krana við þil 15.000 m ³ .	1,0	75	0,8	0,2										
Samtals	8,7		3,9	4,8	Samtals	2,5		1,9	0,6	Samtals	3,9		1,6	2,3



TÁKN VERKA

—	VERK	1969
- - -	"	1970
- - -	"	1971 - 1972
///	DÝPKUN	1969
///	"	1970
///	"	1971 - 1972
	UPPFYLLING	1969
	"	1970
	"	1971 - 1972
■	VERK EFTIR	1972

LONAFRÁGANGUR
Á BÁTÁ- OG SKÍPAMVÉ
VERK EFTIR 1972.

VERK 1969	VERK 1970	VERK 1971 - 1972	VERK EFTIR 1972
STÁLJÁL 180 M. MEG KANTÍ ÁN ÞEKJU OG LAGM. ÞILLIÐ ER TIL.	DÝPKUN INNSIGLINGAR Í KVINA, T.D. MEG ÞRETTI, 40.000 M ²	FRÁGANGUR Á STÁL- ÞILI Þ.E. ÞEKJA. LAGNIR OG LÖSING.	HLIÐARFÆSLIUR VIÐ DRÁTTARBRAUT STÁLJÁL MEG ÖLLUM FRÁGANGI DÝPKUN MEG DRÖGLINGU

IBÚAFJÖLDI 1. DES. 1967. 1952.

VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUNIN
4 ÁRA ÆTTLUN HAFNAERDA

NORÐFJÖRÐUR
H 49 - F 4

1969

1:10.000

ESKIFJÖRÐUR

Eskifjörður gengur inn úr Reyðarfirði norðan við Hólmanes. Þar er samnefnt kaupþún innan við svonefnda Mjóeyri, að austanverðu við fjörðinn. Há fjöll eru báðum megin fjarðarins og undirlendi er lítið. Mjór dalur gengur inn af firðinum, en byggð er þar lítil.

Á Eskafirði er þróttmikil útgerð, en á síðustu árum hefur síldarútvegur verið aðalatvinnuvegur staðarins.

Byggð hefur verið ný hafnarkví með stálþiljum á leirum í botni fjarðarins. Er þar nú mjög góð höfn með miklum stækkunarmöguleikum og nægu landi. Trébryggjur eru meðfram ströndinni.

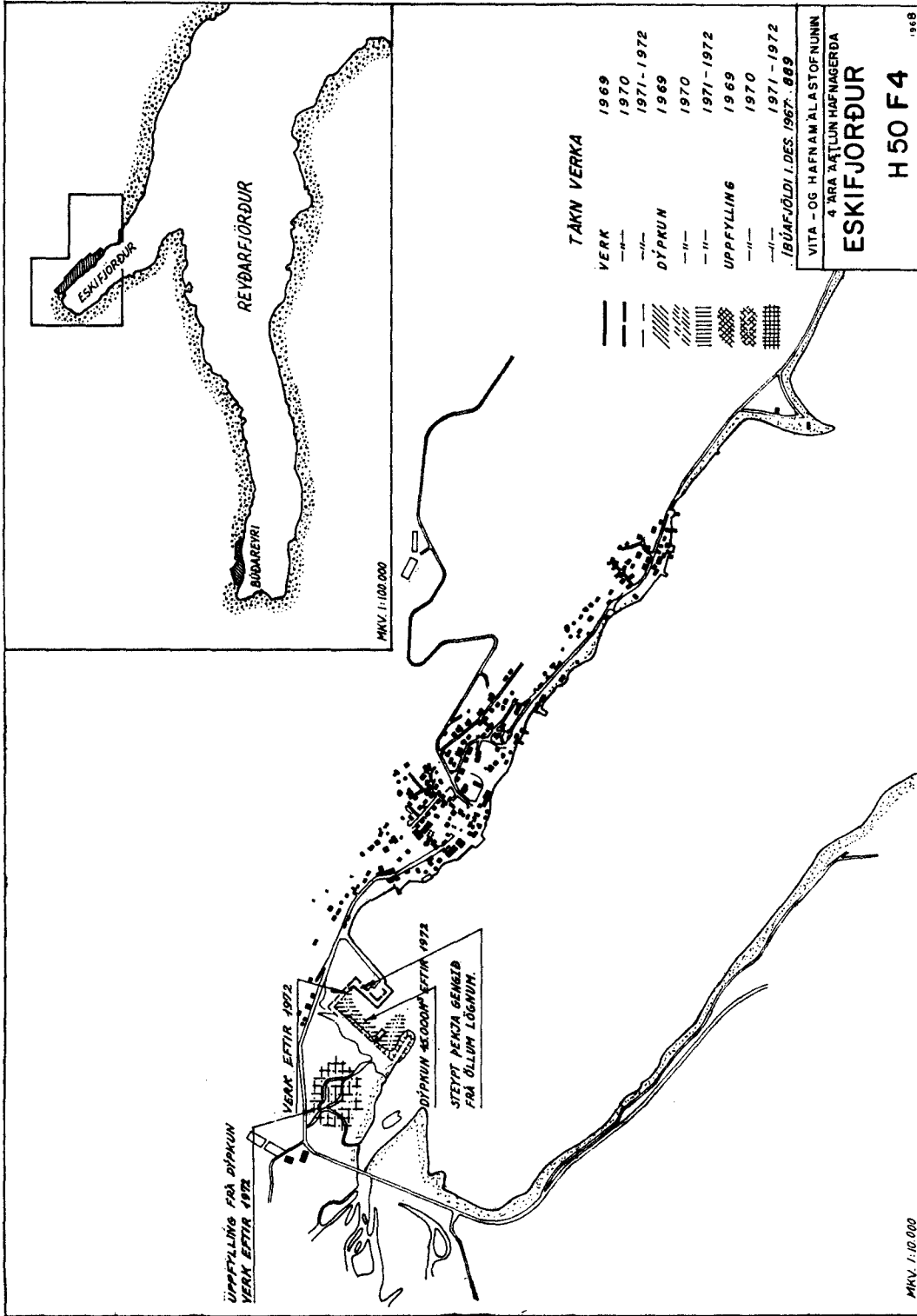
Fyrirhugað er, árin 1971—1972, að steypa þekju á bakkana og ganga frá lýsingu, vatnskerfi og rafbúnaði.

Framtíðaráfangar eru m. a. stækkun kvíarinnar eftir þörfum.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Steypt þekja, gengið frá öllum lögnum .	2,7	40	1,1	1,6
										Samtals	2,7		1,1	1,6



REYÐARFJÖRÐUR

Reyðarfjörður er langur og djúpur fjörður milli Krossaness og Vattarness. Hið innra greinir Hólmanes hann í tvennt, Eskifjörð og Innri-Reyðarfjörð. Að firðinum liggja há og brött fjöll, og er undirlendi því frekar lítið, en byggð töluverð á ströndinni.

Kauptúnið Búðareyri er að norðanverðu við botn Innri-Reyðarfjarðar. Skipalega er þarna alldjúp og marbakkinn brattur. Innsiglingin hrein og djúp.

Reyðarfjörður er nú aðaluppskipunarstaður og verzlunarstaður fyrir byggðir á Fljótsdalshéraði og Jökuldal. Útgerð er ekki mikil, en talsverð sildarverkun á síðustu árum.

Árið 1960 var byggð hafnarkví með stálþilsgörðum. Trébryggja er utar með ströndinni.

Fyrirhugað er árið 1970 að reka niður 110 metra stálþilsbakka og fullganga frá þekju og lögnum, dýpka framan þils og gera fyrirstöðugarða vegna efnis, sem dælt er á land við dýpkunina.

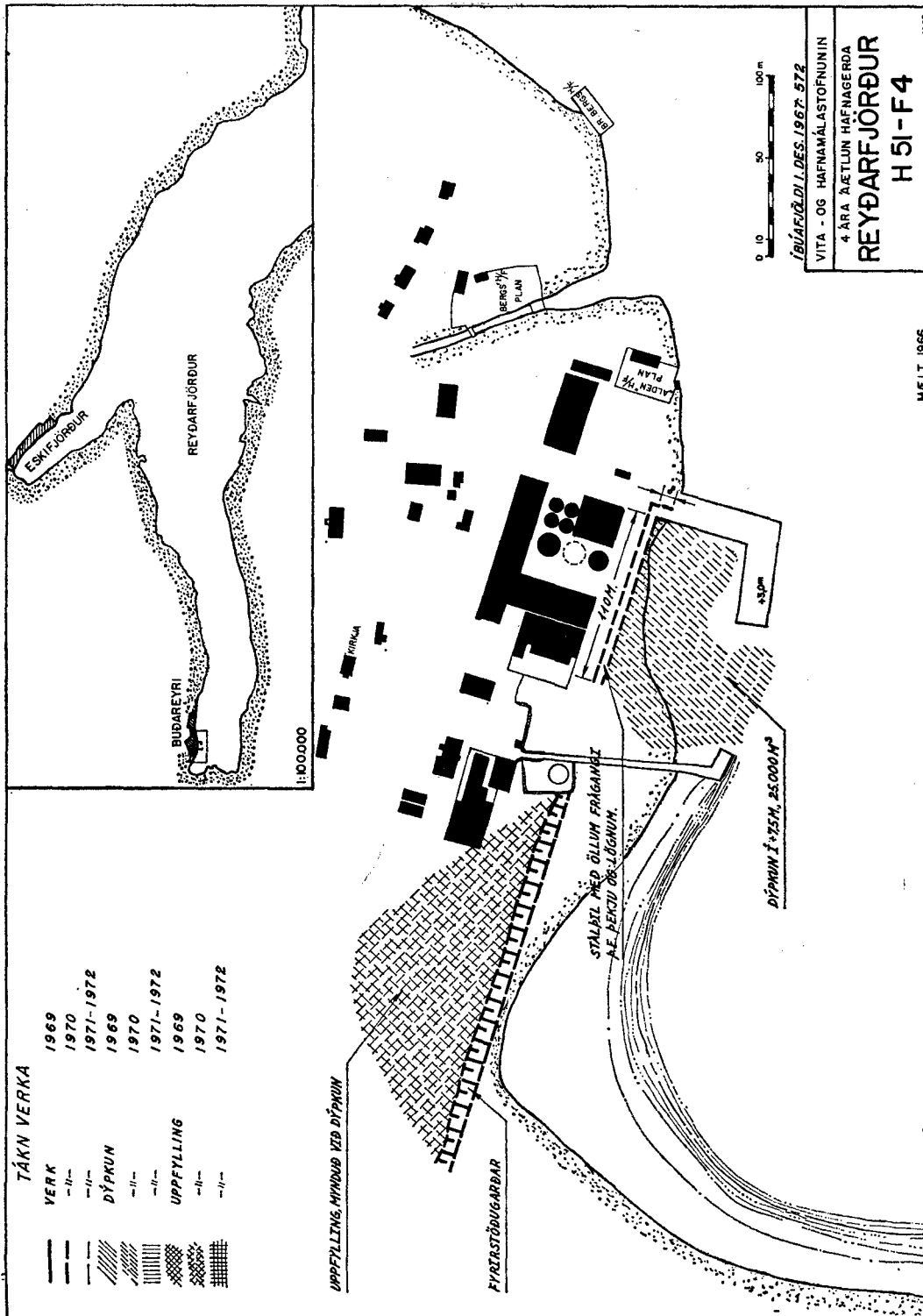
Stálþilsbakkinn mun bæta mjög alla aðstöðu fyrir stór flutningaskip.

Framtíðaráfangar eru frekari stálþilsbakkar, eftir því sem þörf krefur.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969				Verk 1970				Verk 1971—1972						
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					110 m stálþil með öllum frágangi. Efn-ið er til, en þilið ógreitt og því reiknað með í kostnaði	9,2	40	3,7	5,5	Engar				
					Dýpkun	1,8	75	1,4	0,4					
					Fyrirstöðugarðar	0,7	75	0,5	0,2					
					Samtals	11,7		5,6	6,1					



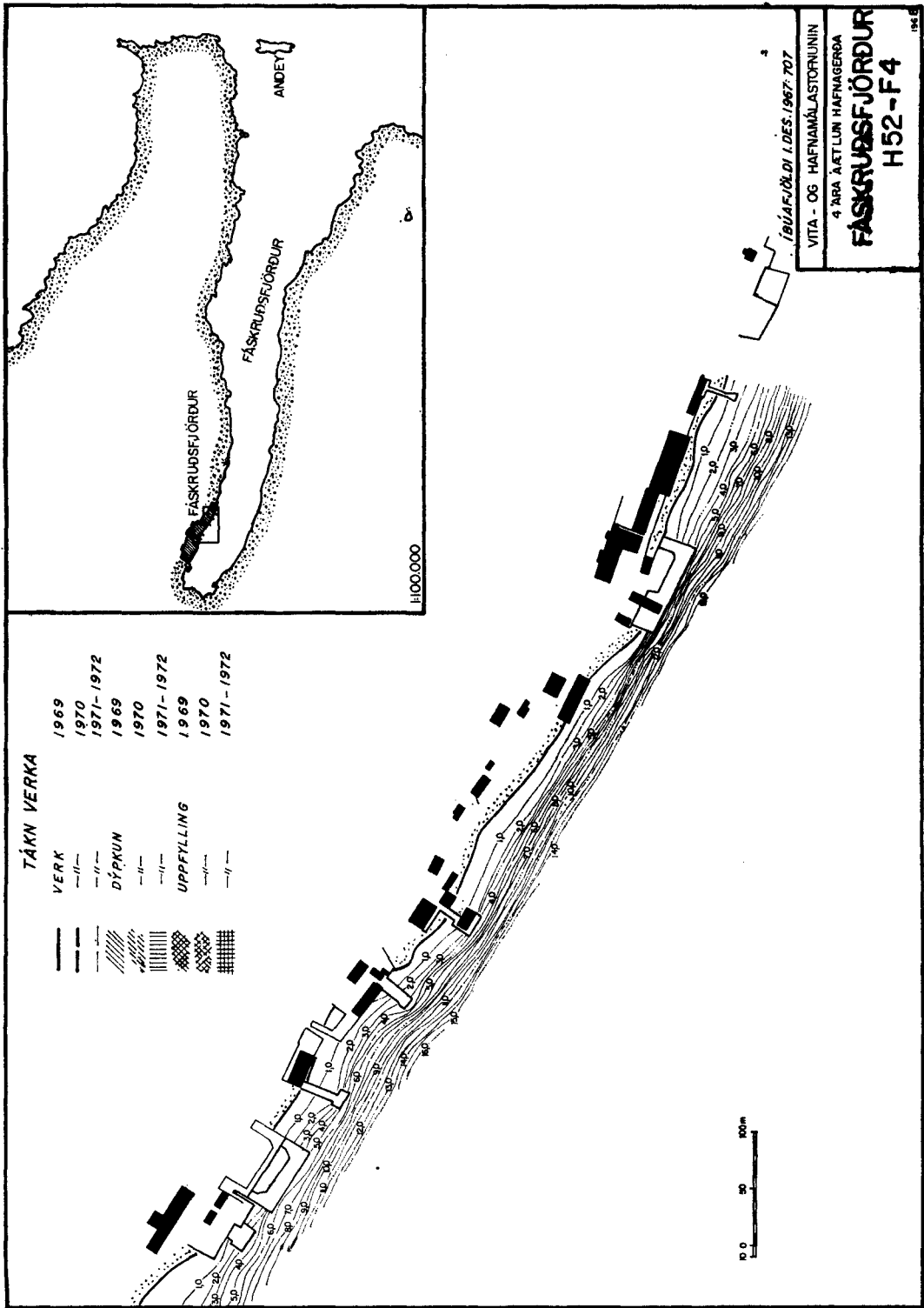
FÁSKRÚÐSFJÖRÐUR

Fáskrúðsfjörður er milli Hafnarness og Gvendarness. Hann er alllangur og hreinn miðfirðis, nema yzt. Þar eru eyjar, hólmar og sker frá norðurströndinni út í mitt fjarðarmynni. Að sunnanverðu er fjörðurinn hins vegar nær alveg hreinn. Að firðinum liggja há fjöll, og er undirlendi lítið. Búðakauptún er að norðanverðu við fjarðarbotninn.

Vélbátaútvegur er allmikill á Fáskrúðsfirði og hefur lengi verið. Nokkur fiskur gengur í fjörðinn, en oftast verður þó að sækja langt út, og stærri bátarnir sækja oft suður að Hvalbak og Berufjarðarál og jafnvel lengra suður með landi. Straumar við sunnanverða Austfirði torvelda sjósókn á þessum slóðum, þegar stórstreymt er. Fáskrúðsfjarðarbátar stunda flestir veiðar frá heimahöfn.

Á síðustu árum hefur aðalatvinnuvegur verið verkun sildar. Viðlegurými er nægilegt á Fáskrúðsfirði. Hafnarmannvirkin eru trúbryggjur.

Engar framkvæmdir eru fyrirhugaðar á áætlunartímabilinu, en framtíðarverkefni eru bygging hafskipabryggju fyrir þungaumferð, bátakví og endurbygging þeirra mannvirkja, sem fyrir eru.

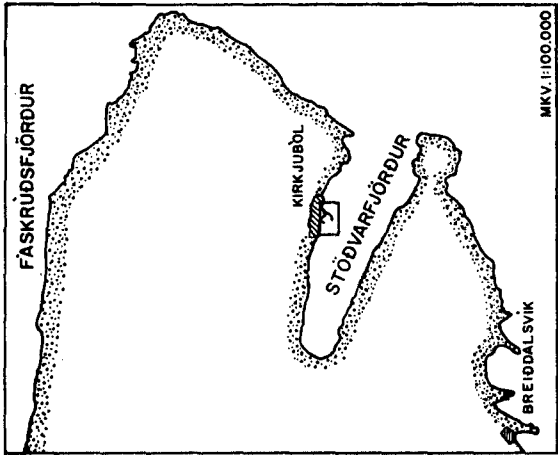
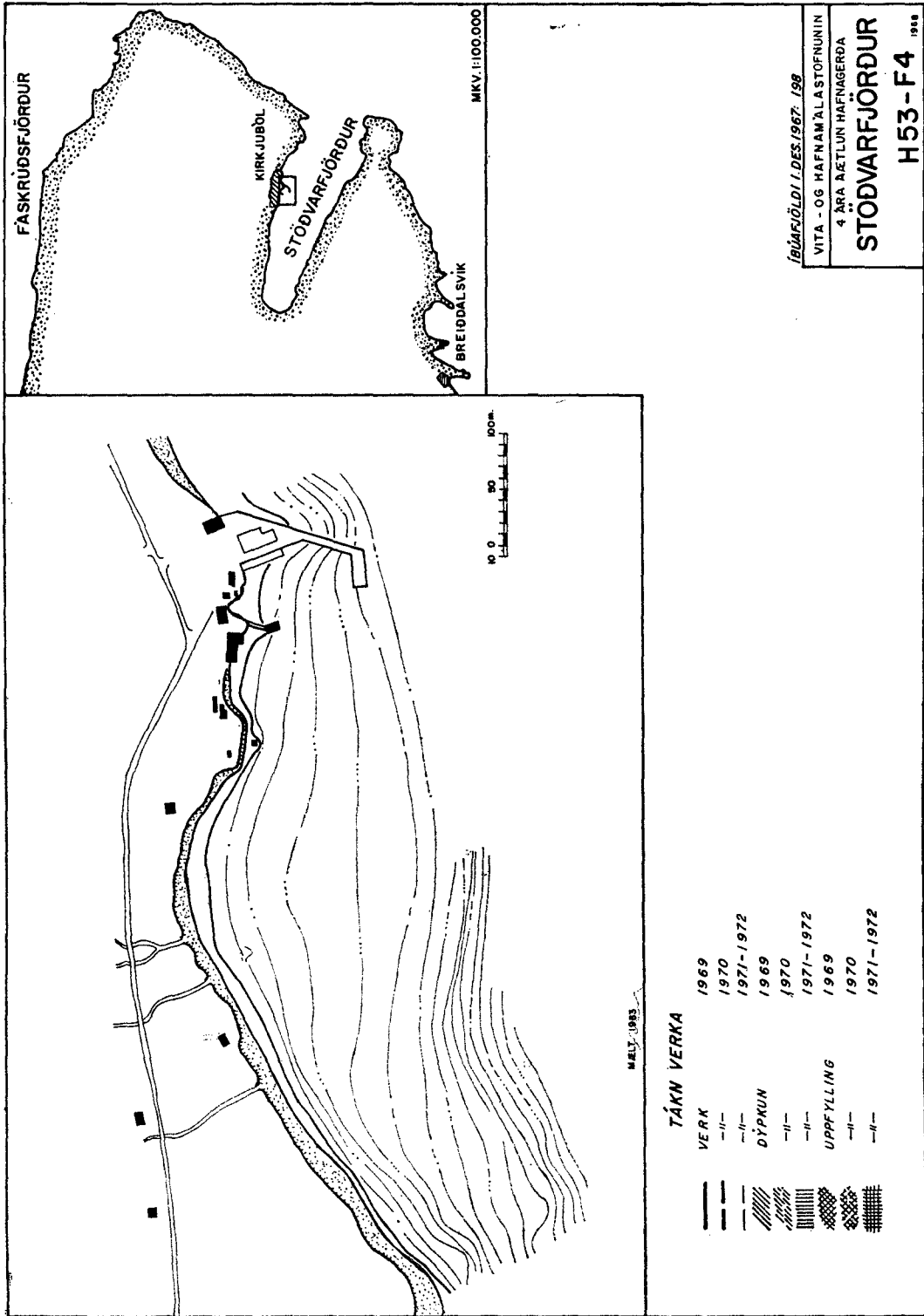


STÖÐVARFJÖRÐUR

Stöðvarfjörður er lítill fjörður milli Gvendarness og Kambaness. Fjörðurinn sjálfur er alveg hreinn og djúpur, en innsigling til hans er varasöm, þar eð allmargir boðar og grynningar eru út af fjarðarmynninu, og auk þess er þar mjög straumhart. Há fjöll liggja að firðinum á alla vegu, og undirlendi er frekar lítið. Kaupúnið er norðan fjarðar.

Á Stöðvarfirði er viðlegugarður gerður af steinkerjum og bryggja við síldarverksmiðju.

Engar hafnarframkvæmdir eru fyrirhugaðar á næstu árum.



MKV. 1:100,000

Ísland 1. DES. 1967. 198
 VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUNIN
 4. ÁRA AETLUN HAFNAGERDA
STODVARFJÖRDUR
H53-F4 1988

MALT 1983

TÁKN VERKA

VERK	1969	1970	1971-1972
VERK	1969	1970	1971-1972
— —			
— —			
DÝPKUN	1969	1970	1971-1972
— —			
— —			
UPPFYLING	1969	1970	1971-1972
— —			
— —			

BREIÐDALSVÍK

Breiðdalsvík er stór, opin og skerjótt vík milli Kambaness og Streitishvarfs. Að henni liggja há og brött fjöll, en upp frá henni stór og breiður dalur, Breiðdalur, sem hún dregur nafn sitt af. Kaupúnið Breiðdalsvík er fyrir botni lítils vogs, innst í vikinni, milli Selsness og Stapa. Innsigling í vikina er ekki auðveld, því að bæði er fjöldi hættulegra boða í vikurmynninu og auk þess miklir straumar. Í miðju mynni vogsins, sem verzlunarstaðurinn er við, er grunn með 1.8 metra dýpi. Þar fyrir innan er vogurinn hreinn og grunnur. Töluverðan sjó leiðir inn í höfnina.

Útgerð er í vexti á Breiðdalsvík, en á undanförunum árum hefur síldarvinnsla verið aðalatvinnuvegur.

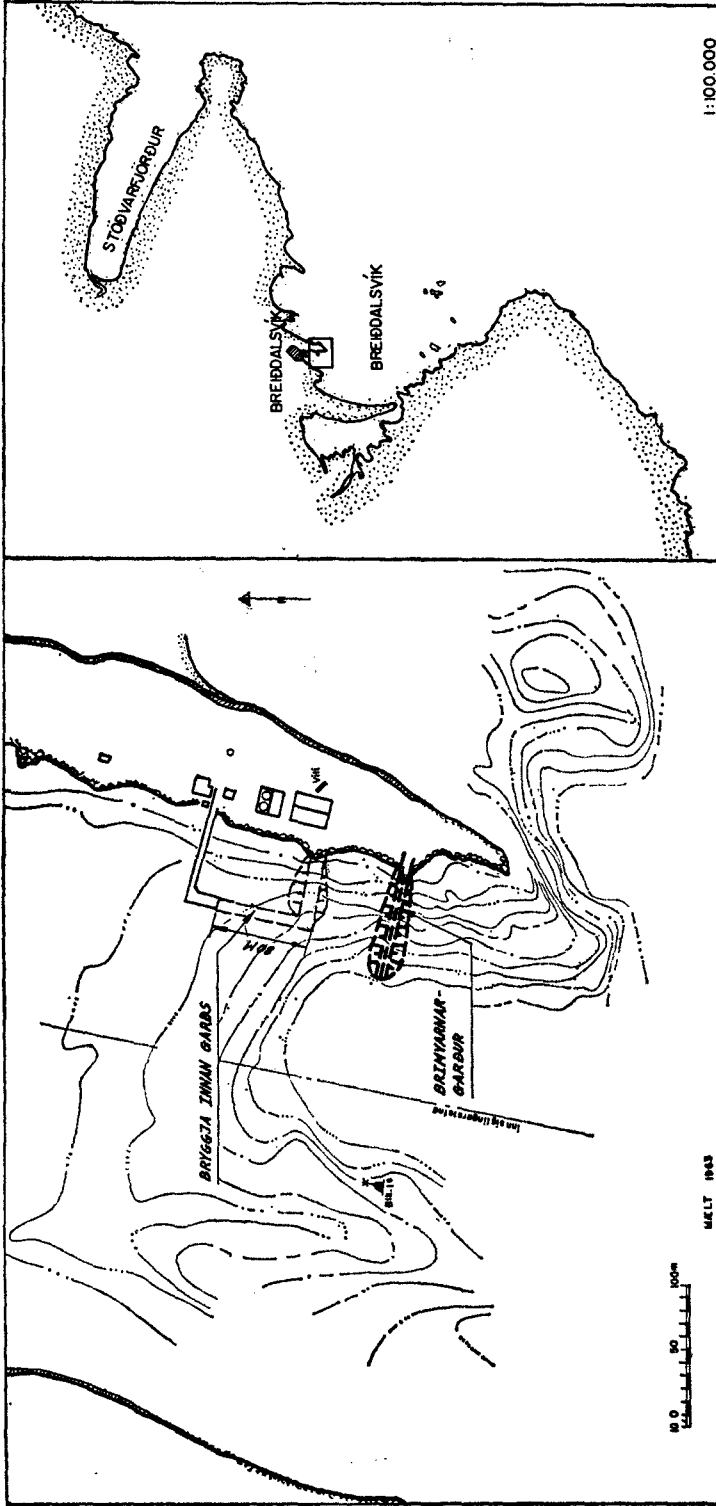
Á staðnum er trébryggja með 25 metra viðlegukanti að framan.

Árið 1970 er fyrirhugað að byggja brimvarnargarð þvert á Selnes. Með garðinum myndast gott skjól á hafnarsvæðinu. Á árunum 1971—1972 er ráðgert að byggja bryggju.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Brimvarnargarður	7,7	75	5,8	1,9	Bryggja innan garðs .	8,5	40	3,4	5,1
					Samtals	7,7		5,8	1,9	Samtals	8,5		3,4	5,1



1:100.000

TÁKN VERKA

—	VERK	1969
—	—	1970
—	—	1971-1972
///	DÝPKUN	1969
///	—	1970
///	—	1971-1972
	UPPFYLLING	1969
	—	1970
	—	1971-1972

IBÚARJÓLDI 1. DES. 1967: 144

VITA - OG HAFNAMÁLSTOFNUNIN

4 ÁRA ÁÆTLUN HAFNAGEÐA

BREIDDALSVÍK

H 54 - F4

1968

DJÚPIVOGUR

Djúpivogur er lítill vogur, sem skerst inn í Búlandsnes að norðan, milli Langatanga og Fiskitanga. Samnefnt kaupþún er við voginn. Leiðin að vöginum er vandfarin, þar sem sker og grynningar eru þar úti fyrir. Innsiglingarleiðin getur lokast í norðan- og norðaustan stormi, en ekki er hætt á, að afgreiðsla skipa tefjist við bryggjuna vegna veðurs, eftir að komið er upp að henni. Vogurinn er mjög þröngur, og eiga skip af þeim sökum erfitt með að nota höfnina.

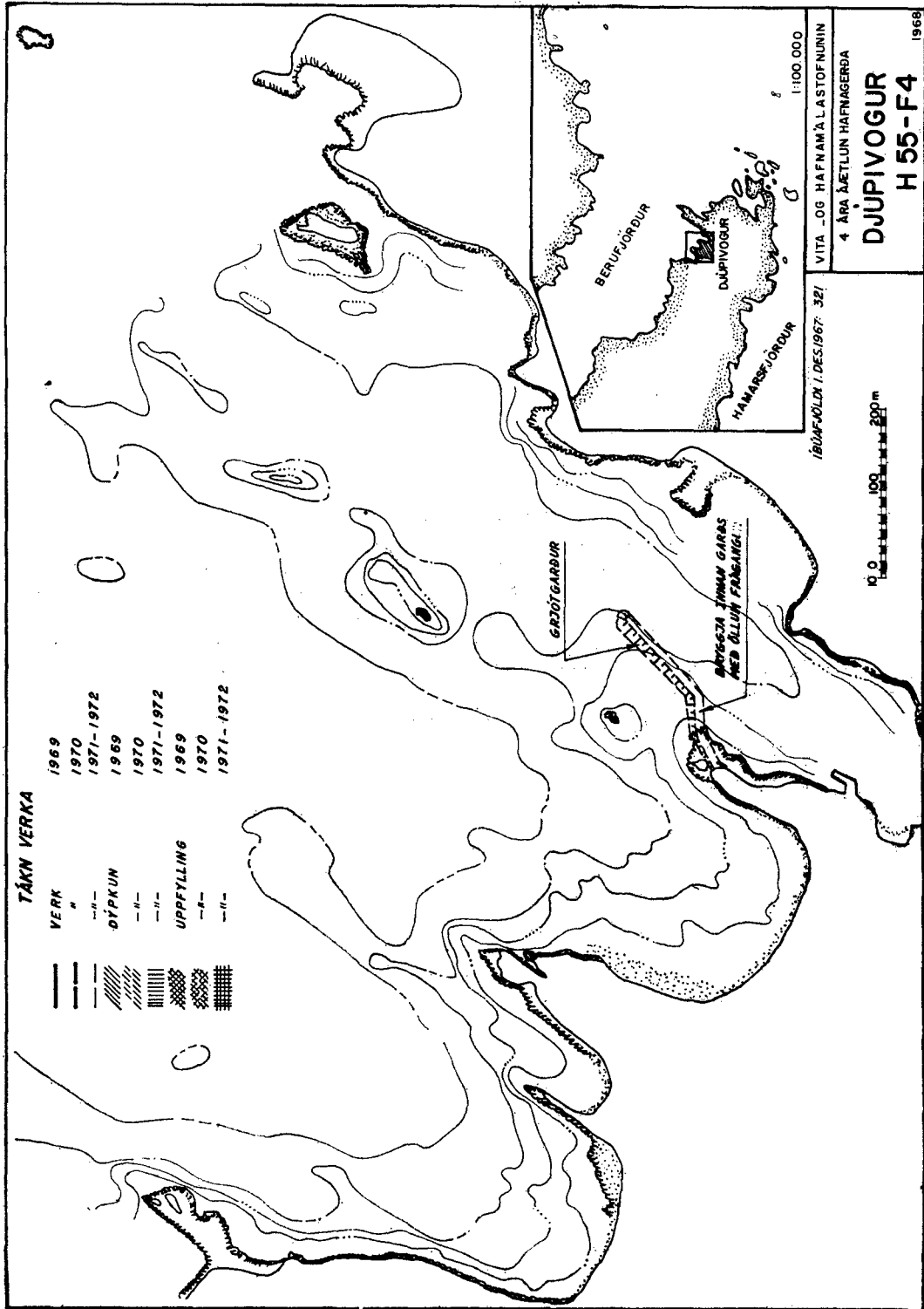
Lítill útgerð er á Djúpavogi, en sildarvinnsla töliverð á undanförunum árum. Nokkur verzlun er á staðnum. Á Djúpavogi er hafskipabryggja úr timbri.

Fyrirhugað er á árunum 1971—1972 að byggja viðlegugarð út frá Fiskitanga. Ráðgert er að byggja garðinn úr grjóti, en trébryggja eða stálpil að innan. Með garðinum skapast skjól í höfninni og góð aðstaða fyrir flutningaskip.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti rfkis %	Hluti rfkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti rfkis %	Hluti rfkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti rfkis %	Hluti rfkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Grjótgarður .	7,7	75	5,8	1,9
										Bryggja innan garðs með öllum frágangi	8,5	40	3,4	5,1
										Samtals	16,2		9,2	7,0



TÁKN VERKA

VERK	1969
—	1970
—	1971-1972
ØYRKUN	1969
—	1970
—	1971-1972
UPPFYLLING	1969
—	1970
—	1971-1972

1:100,000
 VITA -OG HAFNAMÁLASTOFNUNIN
 4 ÁRA ÆTLAN HAFNAGERÐA
DJUPIVOGUR
H 55-F4
 1968

IBÚAFÖLÐI 1. DES. 1967: 321
 0 100 200 m

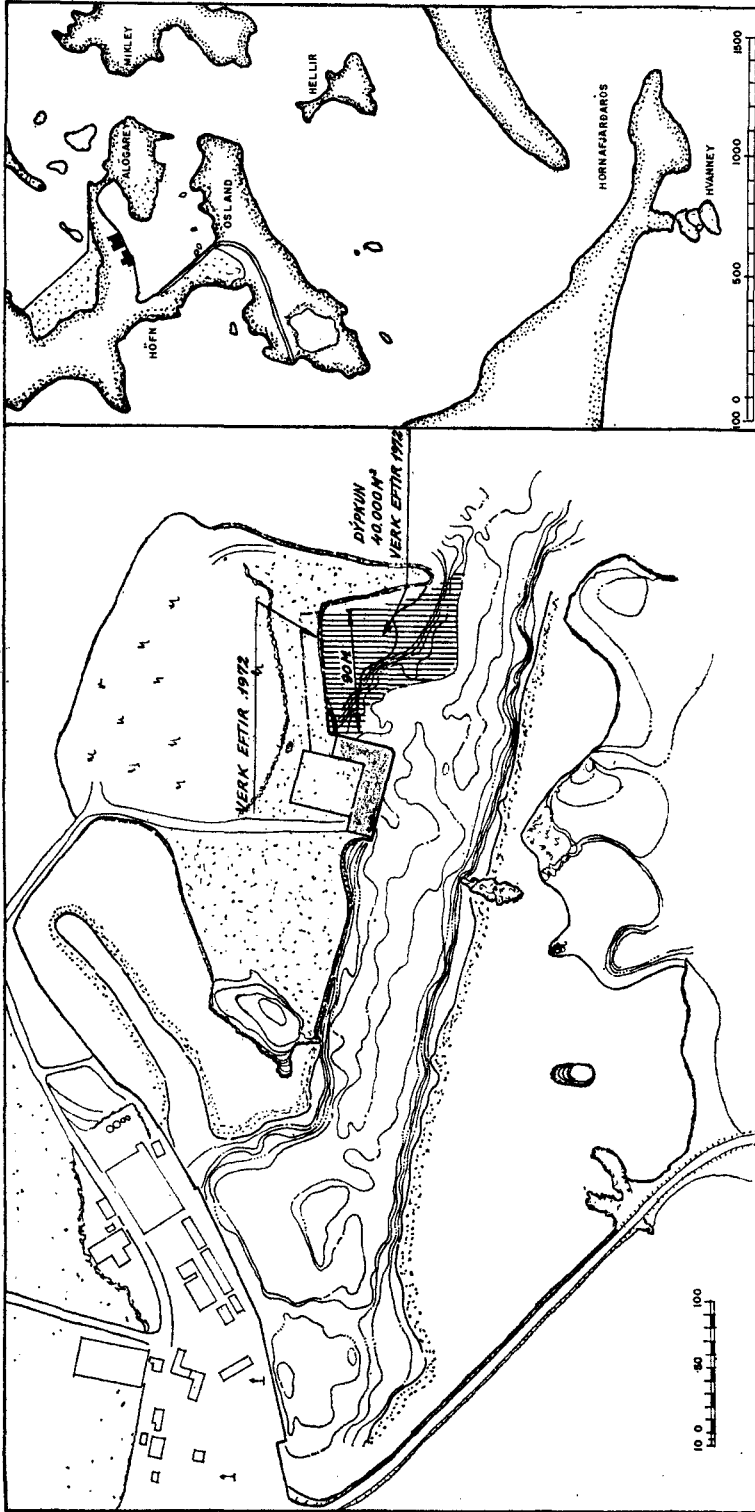
HORNAFJÖRÐUR

Kauptúnið Höfn er á lágu nesi framarlega í Hornafjarðarfljóti. Vestan við nesið er fljótið breitt og fremur straumlygnt með miklum grynningum. Sá hluti fljótsins heitir Hornafjörður. Austan við nesið er Skarðsfjörður, sem er allstórt grunnt lón. Í suður og austur af nesinu eru nokkrar eyjar, flestar smáar. Helztar þeirra eru Ósland, sunnan við kauptúnið, en Álaugarey og Mikley að austan. Í tveim síðarnefndu eyjunum voru fyrrum verbúðir með bátabryggjum, en þær hafa nú verið lagðar niður. Úr Skarðsfirði gengur nokkuð djúpur áll á milli Álaugar-eyjar og Mikleyjar og áfram í hlykkjum út í ós. Þar sem þessi áll er nógu djúpur fyrir vélbáta og flutningaskip allt að 1000 rúml., hafa hafnarframkvæmdir á Hornafirði aðallega verið fólgnar í því að halda opinni skipaleið frá Höfn út í fyrrnefndan ál. Innsiglingin inn á fljótið er erfið, vegna þess að Hornafjarðarós er straumbungur og þröngur. Fara stærri skip helzt ekki inn, nema um liggjandann. Hornafjarðarfljót er jökulvatn, og sezt framburður úr því ýmist að í mynni fljótsins eða berst burtu. Er siglingaleiðin því stöðugum breytingum háð.

Kauptúnið er í örum vexti. Á 19. öld var um hrið verzlunarstaður við Papós, en er nú lagður niður. Hornafjörður var um skeið aðalvetrarverstöð Austfjarðabáta, en lítil útgerð heima fyrir. Á síðari árum hefur vélbátaútgerð farið mjög vaxandi í Höfn. Fiskur gengur oft grunnt á þessum slóðum, og er stutt á miðin. Innsigling í Hornafjarðarós getur lokast vegna brims í sunnan- og austanátt, og hamlar það sjósókn, en vertíðarafli er þá oft góður hjá Hornafjarðarbátum.

Trébryggjur eru meðfram uppfyllingum sunnan undir Heppu, en þar eru fiskvinnslustöðvar. Á árunum 1967 til 1968 var byggt nýtt hafnarsvæði sunnan Álaugareyjar. Rekið var niður stálþil, öll höfnin dýpkuð með dælingu og land myndað með efni frá dýpkuninni. Á þessu nýja hafnarsvæði er nú afgreiðsla fyrir flutningaskip, og er vöruskemmi í byggingu á hafnarbakkanum. Með þessum framkvæmdum er öll aðstaða fyrir flutningaskip og báta orðin góð á Hornafirði, innan þeirra takmarka, sem ósinn og Hornafjarðarfljót setja.

Engar framkvæmdir eru fyrirhugaðar á áætlunartímabilinu.



ÞEJAFJÖLDI LDES. 1967: 783
 VITA - OG HAFNAMALA STOFNUNIN
 4 ÁRA ÆTLUN HAFNARGERDA
HORNAFJÖRÐUR
H56-F4 1968

TÁNN VERKA

VERK	1969
—	1970
—	1971-1972
DÝPKUN	1969
—	1970
—	1971-1972
UPPFYLING	1969
—	1970
—	1971-1972
VERK EFTIR	1972

VESTMANNAEYJAR

Vestmannaeyjar eru stærsta vélbátaverstöð landsins. Höfnin hefur verið byggð upp á löngum tíma, en hafnarbakkar og viðlegugarðar eru úr stálþiljum. Höfnin er mjög góð og að mestu fullnægjandi, miðað við núverandi þarfir. Erfiðleikar eru þó við innsiglingu stærri skipa vegna þrengsla í innsiglingu, og söga gætir í vöndum veðrum inni í höfninni.

Áformað er 1969 að ganga frá enda stálþils í Friðarhöfn með 15 metra þili. 1970 er áætlað að endurbyggja Básaskersbryggju. Stálþilið þar var rekið niður 1931 og er nú mjög tært við fjöruborðið.

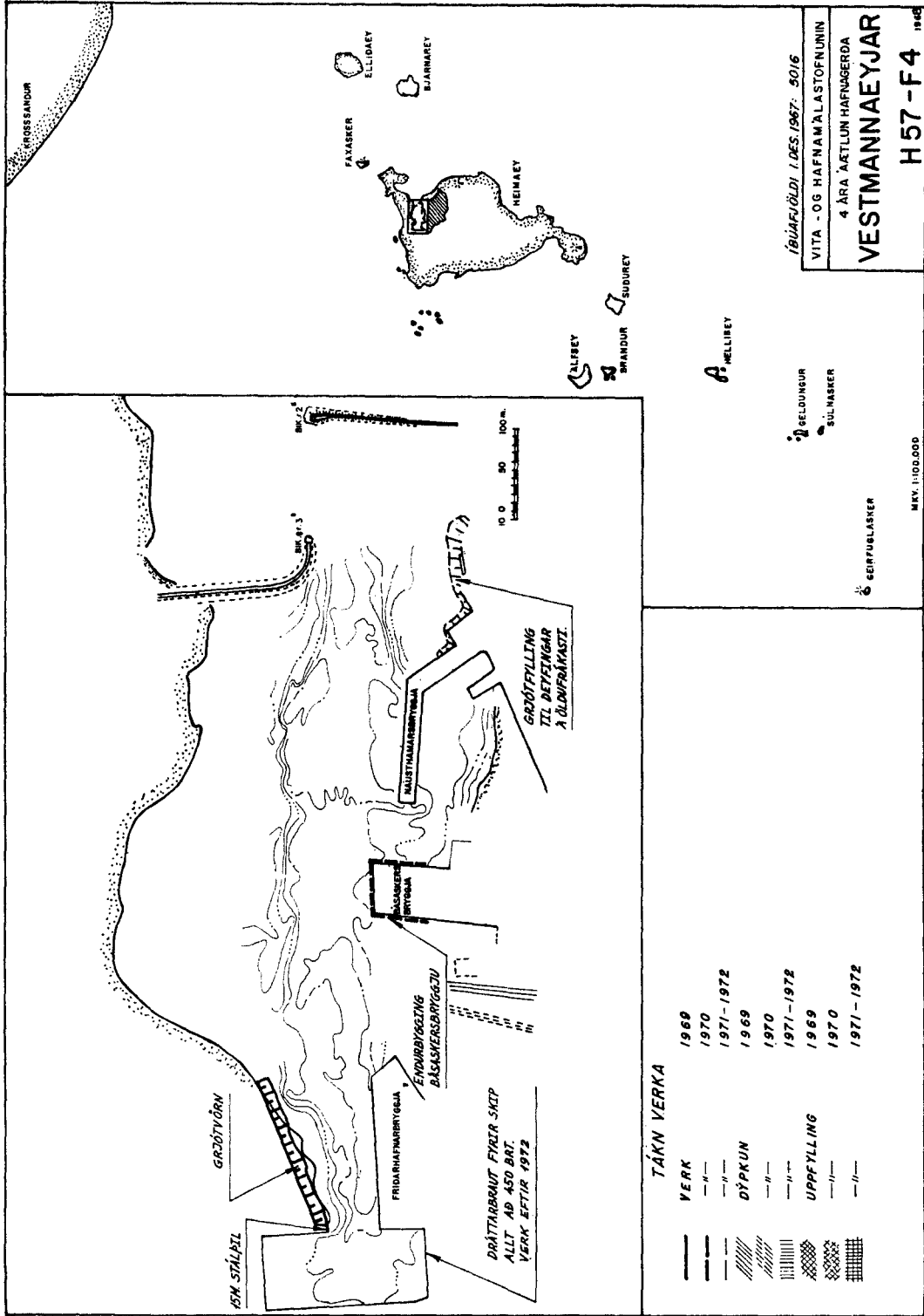
1971—1972 er áformað að gera grjótþyllingu framan síldarverksmiðjunnar til þess að bæta sjólagið í innsiglingunni. Grjótþyllingin deyfir ölduna, en endurkastar henni ekki, og bætir þannig sjólagið.

Verkefni eftir 1972 er bygging dráttarbrautar fyrir báta. Dráttarbraut fyrir báta í Vestmannaeyjum er mjög þýðingarmikil fyrir útveginn og virðist eiga öruggan rekstrargrundvöll.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
15 m stálþil	1,0	40	0,4	0,6	Endurbygging Básaskersbryggju	12,0	40	4,8	7,2	Grjótþylling til deyfingar á öldufrákasti .	4,0	40	1,6	2,4
Samtals	1,0		0,4	0,6	Samtals	12,0		4,8	7,2	Samtals	4,0		1,6	2,4



STOKKSEYRI

Kauptúnið er um 8 kílómetra austan Ölfusár, 5 kílómetra austan við Eyrarbakka. Úti fyrir ströndinni er skerjagarður. Innsigling í gegnum skerjagarðinn er mjó og grunn og því ekki fær stærri bátum. Hún lokast iðulega vegna brims.

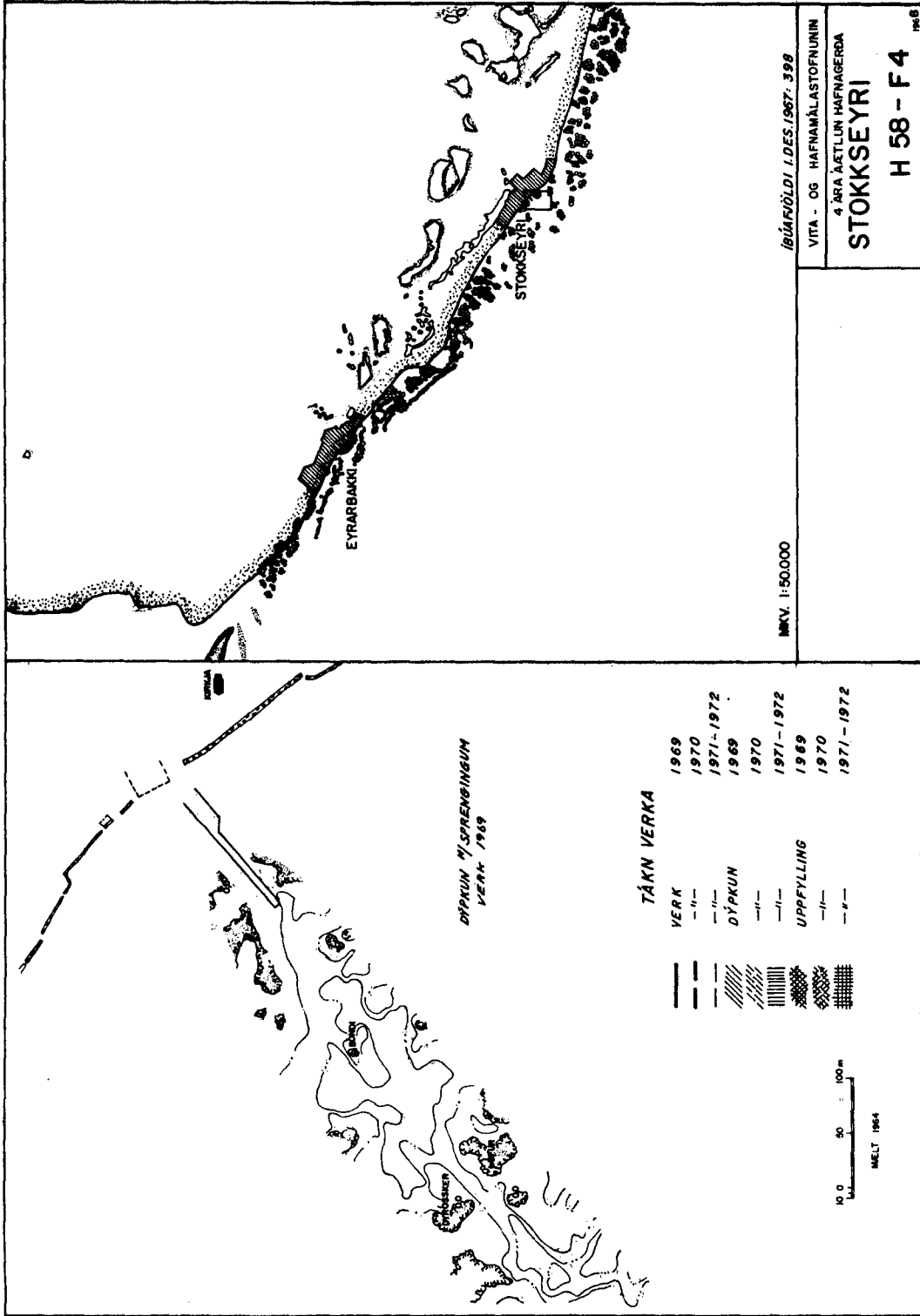
Á Stokkseyri er steiptur viðlegugarður, en bátar verða oftast að liggja fyrir festum á legunni framan garðsins. Hafnargerð á Stokkseyri er mjög erfið. Til þess að gera höfnina örugga fyrir smærri báta þyrfti að dýpka innsiglinguna og hafnarvæðið með því að sprengja botnklöppina og byggja skjólgarða. Verk þetta myndi kosta yfir 100 milljónir króna, samkvæmt lauslegri áætlun.

Áformað er árið 1969 að dýpka hafnarvæðið framan garðsins. Engar aðrar framkvæmdir eru áformaðar á áætlunartímabilinu.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætlun verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Dýpkun með sprengingu klappar . . .	4,0	75	3,0	1,0	Engar					Engar				
Samtals	4,0		3,0	1,0										



EYRARBAKKI

Eyraryakki er um 3 kílómetra ástán við ósa Ölfusár, en 5 kílómetra vestan Stokkseyyrar.

Höfnin er við lón innan skerjagarðsins, en þar er steypur bakki til viðlegu.

Byggður hefur verið steypur brimvarnargarður á skerjunum framan lónsins, og er nú öruggt bátalægi í höfninni, þó ekki við bakkann. Innsiglingin er vestan hafnarinnar, um sund í skerjagarðinum. Sú leið er ófær í vondum veðrum.

Áformað er 1971—1972 að stækka viðlegubakkann og breikka garðinn niður að bakkanum. Þessi verk bæta aðstöðuna fyrir bátana, og eru verkin liður í heildaráætlun um byggingu hafnarinnar.

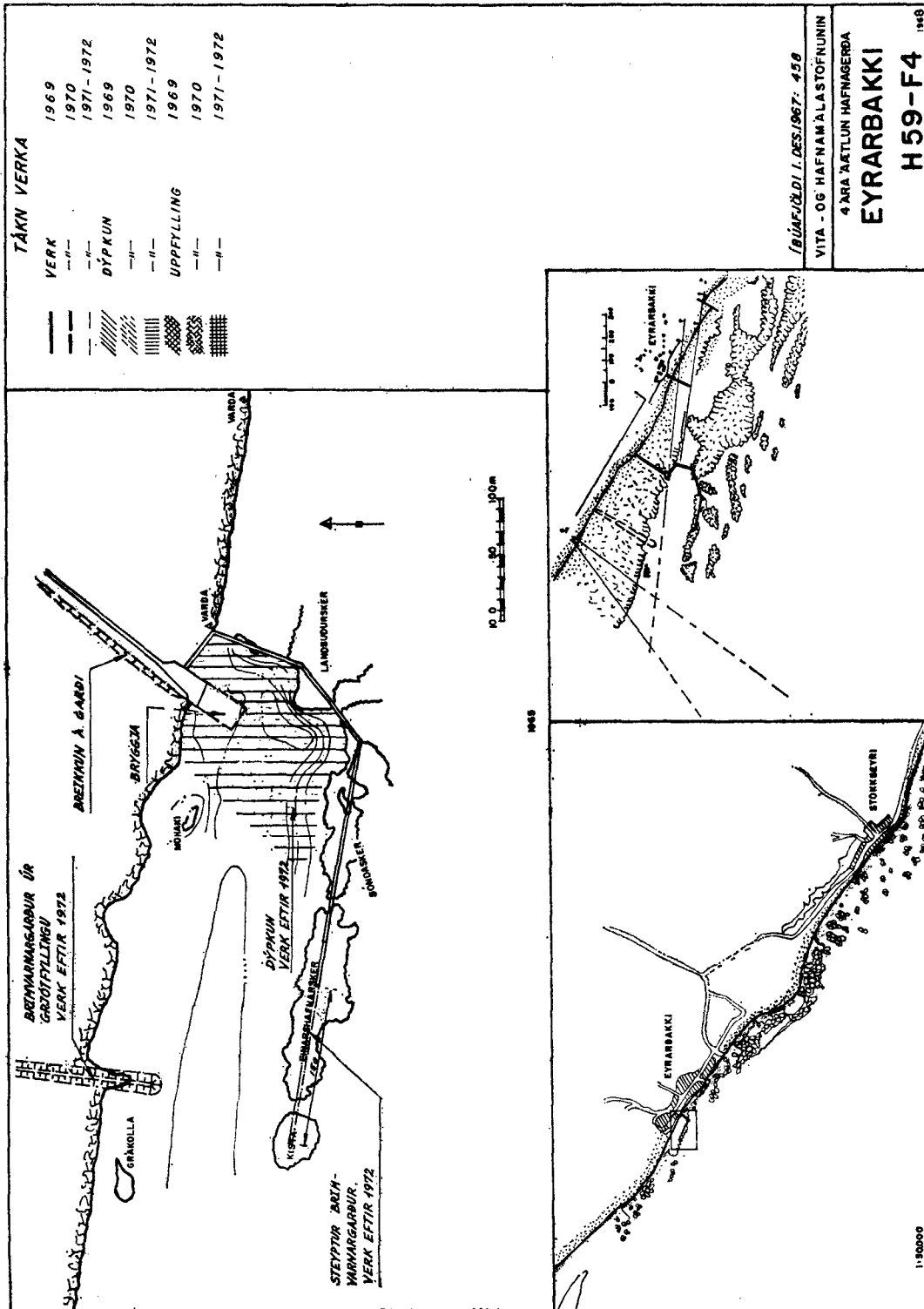
Verk eftir 1972 er lenging brimvarnargarðsins á skerjunum, gerð sand- og brimvarnargarðs vestan hafnarbakkans, dýpkun innsiglingarrennunnar og dýpkun með sanddælingu á hafnarsvæðinu.

Miðað við verðlag 1969 kosta þessi verk eftir 1972 nálægt 20 milljónum króna, og er þá komin örugg höfn fyrir smærri báta eða báta allt að 100 tonnum, en auka má við viðlegubakka eftir þörfum.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætlun verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970				Verk 1971—1972					
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Bryggja og breikkun á garði	7,3	40	2,9	4,4
										Samtals	7,3		2,9	4,4



TÁKN VERKA

VERK	1969
— —	1970
— —	1971-1972
DÝPKUN	1969
— —	1970
— —	1971-1972
UPPFYLLING	1969
— —	1970
— —	1971-1972

EYRARBAKKI
 4. ÁRA ÁRTLUN HAFNAGERÐA
 VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUNIN
 ÍRÁNFJÓLDI 1. DES. 1967: 459
EYRARBAKKI
H59-F4
 1968

ÞORLÁKSHÖFN (Landshöfn)

Vestan við ósa Ölfusár er breið vik, Hafnarvík, við Hafnarnes, sem er lágt og sandorpið, um 8 km frá ósnum. Á norðaustanverðu Hafnarnesi var ein af elztu verstöðvum landsins, Þorlákshöfn. Þar er nú samnefnt kaupþún, eitt hið yngsta á landinu. Þorlákshöfn er hvort tveggja flutninga- og fiskihöfn, staðsett við mjög góð fiskimið og er eina hafskipahöfnin á Suðurlandsundirlendi. Á síðastliðnu ári var lokið að mestu við hafnarframkvæmdir, er ákveðnar voru og boðnar út árið 1962. Er nú góð aðstaða fyrir nokkurn bátafloa í höfninni, auk þess sem flutningaskip geta athafnað sig þar í flestum veðrum.

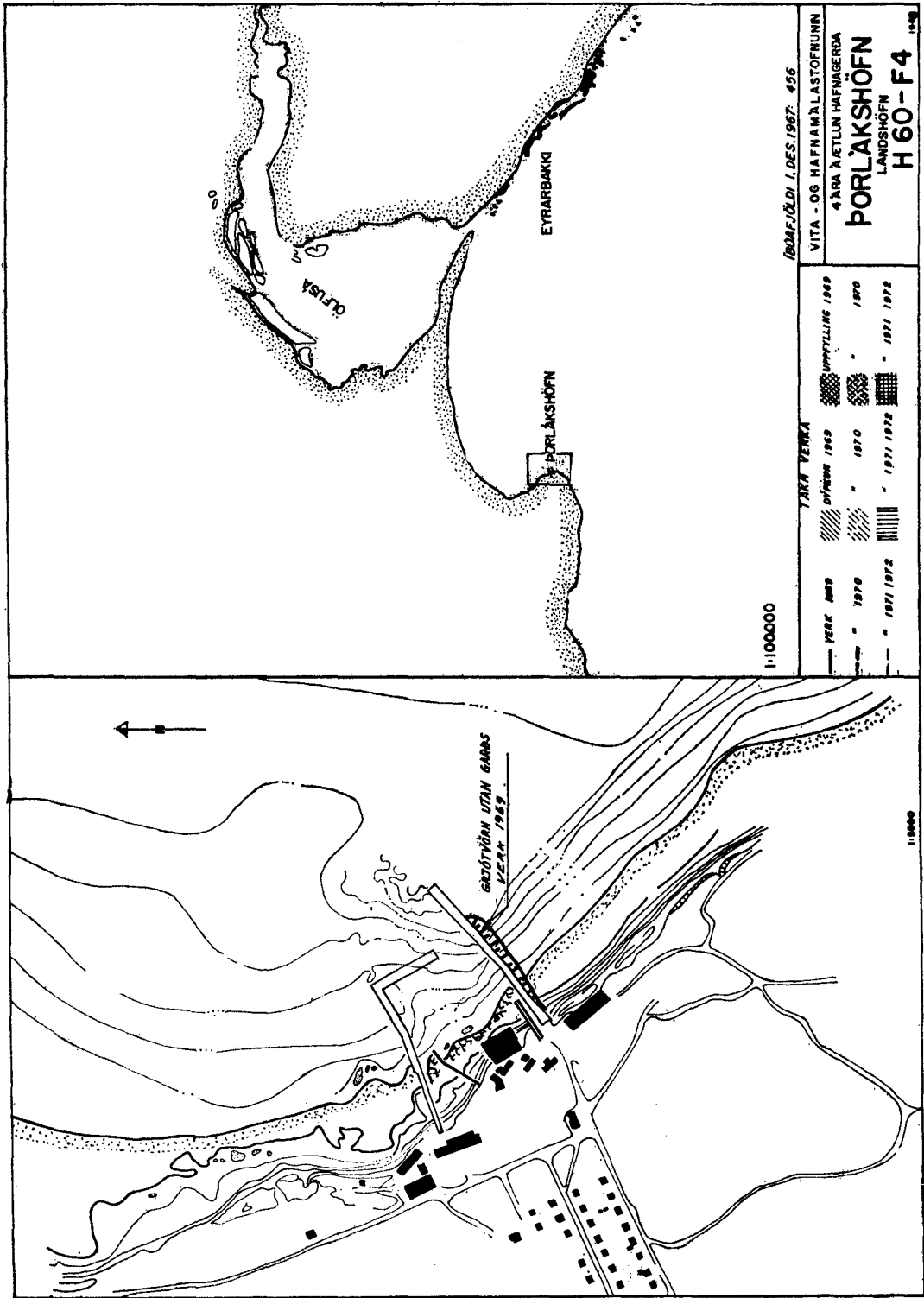
Ytri hafnargarðurinn hefur verið byggður í mörgum áföngum á löngum tíma, og er eldri hluti hans nokkuð farinn að láta á sjá. Er því nauðsynlegt, að hið fyrsta verði unnið að nokkrum endurbótum á honum, og er áætlað að gera það þannig, að ekið verði stórgrýti utan á garðinn. Við það ætti að vinnast tvennt, garðurinn fái nægilegan styrk, og mjög ætti að draga úr skvettum, sem algengar eru í öllum austlægum áttum og eru til mikilla óþæginda við alla umferð um garðinn. Áætlað er, að þetta verk, ásamt endanlegum frágangi á öðrum verkum í höfninni, verði unnið árið 1969.

Að þessum aðgerðum loknum ætti höfnin í Þorlákshöfn að vera mjög góð fyrir núverandi notkun. Þó má gera ráð fyrir, að innan tíðar verði æskilegt að dæla sandi af hafnarvæðinu til að auka þar rými og bæta aðstöðu bátanna. Þar eð útgerð fer vaxandi frá Þorlákshöfn, má búast við, að frekari hafnarbætur verði að gera þar á næstu árum, en til þess eru öll skilyrði.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Grjótvörn utangarðs .	2,0	100	2,0		Engar					Grjótvörn utan garðs .	4,0	100	4,0	
Uppgjör vegna verkloka útbodsvinnu	1,0	100	1,0							Ýmis frágangur	0,6	100	0,6	
										Hafnarhús . .	1,0	100	1,0	
Samtals	3,0		3,0							Samtals	5,6		5,6	



18. DESEMBER 1967: 456
 VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUNN
 4. RAÐA AETLUN HAFNABERDA
PORLAKSHÖFN
 LANDSHÖFN
H 60 - F 4

TAKN VERRA		UMFJÖLDI 1969	
VERK 1969	diómun 1969	diómun 1969	diómun 1969
" 1970	" 1970	" 1970	" 1970
" 1971/1972	" 1971/1972	" 1971/1972	" 1971/1972

1:100000

1:10000

GRINDAVÍK

Grindavíkurborg er að vestanverðu við svonefnda Járngerðarstaðavík, sem liggur milli Hóps og Malarenda, utarlega á sunnanverðum Reykjaneskaga.

Miklar framkvæmdir hafa verið við höfnina á síðustu árum, enda er Grindavík nú mesti útgerðarstaður á Suðurnesjum. Hafnarmannvirki inni í höfninni eru tré-bryggjur, viðlegubakki gerður með steinkerjum og nýr hafnarbakki úr stálþili, en frágangi er ekki lokið við hann. Höfnin er varin með grjóttgarði austanmegin innsiglingar, en garði byggðum úr grjóttfylltum steinkerjum, vestanmegin.

Höfnin, þegar inn er komið, er örugg, en innsigling er erfið. Höfnin er ekki fær stærri skipum, en skip allt að 1500 tonnnum hafa þó komið í höfnina.

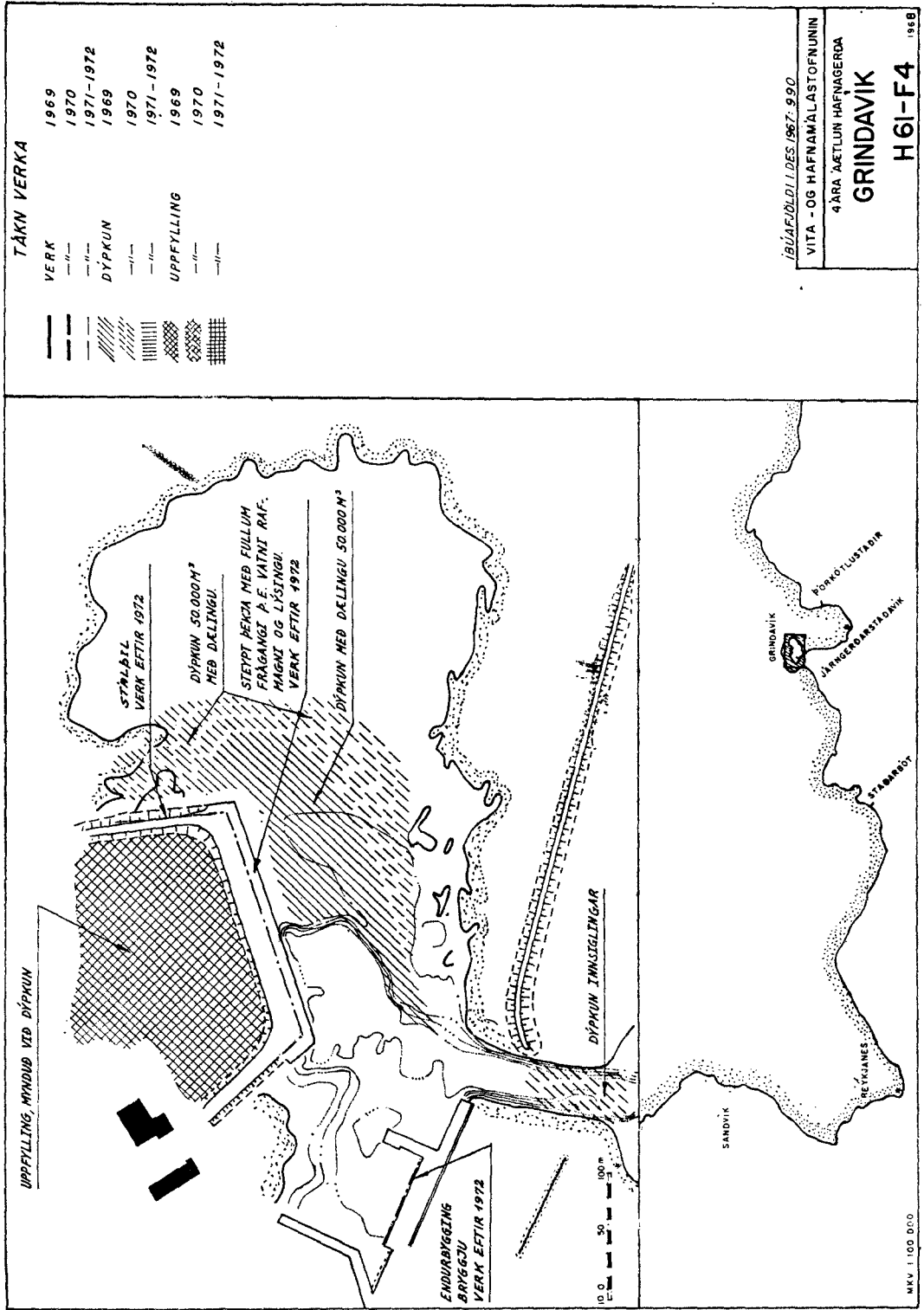
Áformað er 1969 að dýpka hafnarsvæðið með dælingu. Árið 1970 er áformað að dýpka innsiglinguna og hafnarsvæðið með sprengingu á klöppum og uppmokstri. Með þessum framkvæmdum verður höfnin orðin tiltölulega góð, miðað við núverandi þarfir.

Framtíðarverkefni er frágangur á hafnarbökkum, þekjur og raf- og vatnslagnir, ásamt frekari lengingu hafnarbakka eftir þörfum.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Dýpkun með dælingu 50.000 m ³ ..	5,0	75	3,7	1,3	Dýpkun 50.000 m ³ ...	5,0	75	3,7	1,3	Engar				
					Dýpkun innsiglingar með sprengingu klappar	1,7	75	1,3	0,4					
Samtals	5,0		3,7	1,3	Samtals	6,7		5,0	1,7					



HAFNIR

Kirkjuvogur er stór og grunn vík, sem skerst inn í Reykjanesskaga mitt á milli Reykjanestáar og Garðskaga. Víkin er um 3 kílómetra löng og 1 kílómetri á breidd og nær rétthyrnd í lögun. Í víkinni er mikið af skerjum og grynningum. Við sunnanvert mynni vikurinnar er kaupúnið Hafnir. Höfnin er opin fyrir suðvestan- og vestanátt, og lokar brim innsiglingunni, þegar hvesir úr þeim áttum.

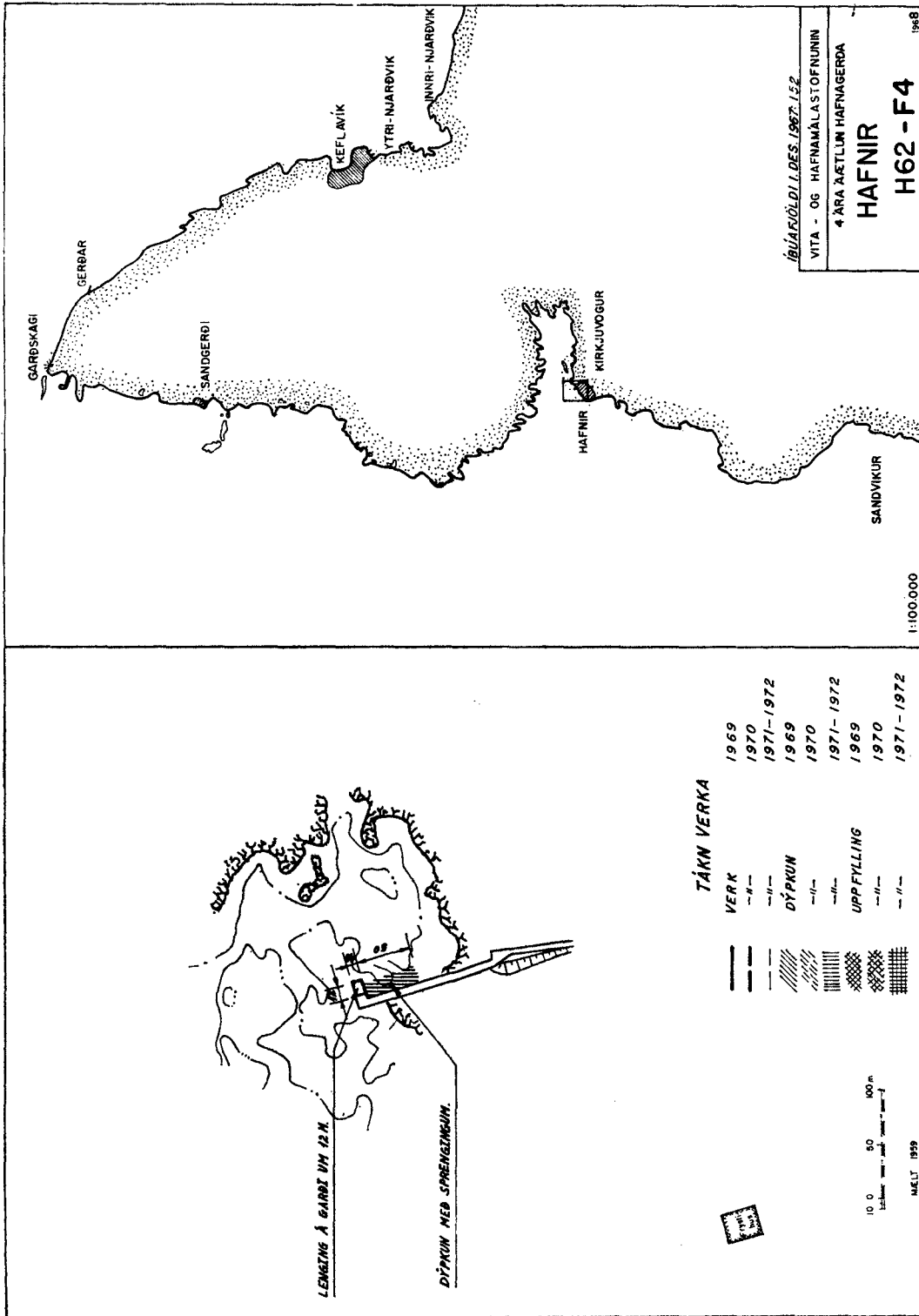
Hafnarmannvirki er steypur viðlegugarður með skjólvegg. Dýpi er lítið, og geta aðeins smábátar legið við garðinn. Fyrirhugað er 1969 að lengja haus viðlegugarðsins um 12 metra með steypum grjótfylltum hliðarveggjum. Þessi lenging eykur viðlegurýmið og skapar meira skjól.

Framtíðarverkefni er dýpkun með sprenginu botnklappar.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

	Verk 1969				Frámkv.	Verk 1970				Frámkv.	Verk 1971—1972			
	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.		Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.		Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Lenging á garði um 12 m	1,6	75	1,2	0,4	Engar					Engar				
Samtals	1,6		1,2	0,4										



ÍBLÁKÖLDI L. DES. 1967. L. 52
 VITA - OG HAFNAMALASTOFNUNIN
 4 ÁRA ÆTLUN HAFNAGERÐA
HAFNIR
H62 - F4

1968

1:100,000

TÁKN VERKA

VERK	1969	1970	1971-1972
VERK	—	—	—
DÝPKUN	—	—	—
UPPFYLING	—	—	—

10.0 50 100 m
 1:100,000
 MELT 1969

SANDGERÐI

Kauptúnið Sandgerði er á vestanverðu Miðnesi, rétt sunnan við Garðskaga. Höfnin er fremur ótrygg, opin fyrir norðan- og norðvestan átt, og leiðin inn er vandfarin, þar sem sker liggja þar langt út frá landi.

Sandgerði er eitt af yngri kaптúnunum landsins. Fjölsótt vélbátaverstöð hefur verið þar, síðan á fyrstu árum vélbátáutvegsins, en kaптúnið hefur aðallega byggzt eftir 1930. Sandgerði er venjulega ein aflahæsta vetrarverstöð landsins, og liggur sérlega vel við hinum aflasælu fiskimiðum í Miðnessjó og út með Eldeyjarskerjum.

Í Sandgerði er viðlegugarður gerður úr grjótfylltum steinkerjum. Þessi viðlegugarður veitir skjól í norðan- og norðvestan átt.

Um 800 m fyrir sunnan garðinn gengur skerjaklasi fram, fyrst ca. 1000 m til vesturs, síðan ca. 500 m til norðvesturs. Þegar lágsjávað er, leggur allmikla öldu inn á höfnina, ef vindur er hvass úr þessum áttum, einkum gegnum tvö sund, sem verða í skerjagarðinn, Músarsund og Eyrarsund. Á háflæði verður dýpi á skerjaklassanum víða 1—1.5 m, svo að nokkra öldu leggur þá einnig þar yfir.

Innsiglingin inn í höfnina er eftir afmarkaðri rennu um 600 metra á lengd, um það bil 800 metra frá landi. Þessi renna hefur nýlega verið dýpkuð, og er nú sæmlega greiðfær fyrir báta, en flutningaskip geta ekki tekið höfnina.

Árið 1970 er fyrirhugað að dýpka höfnina með sprengingu botnklappar.

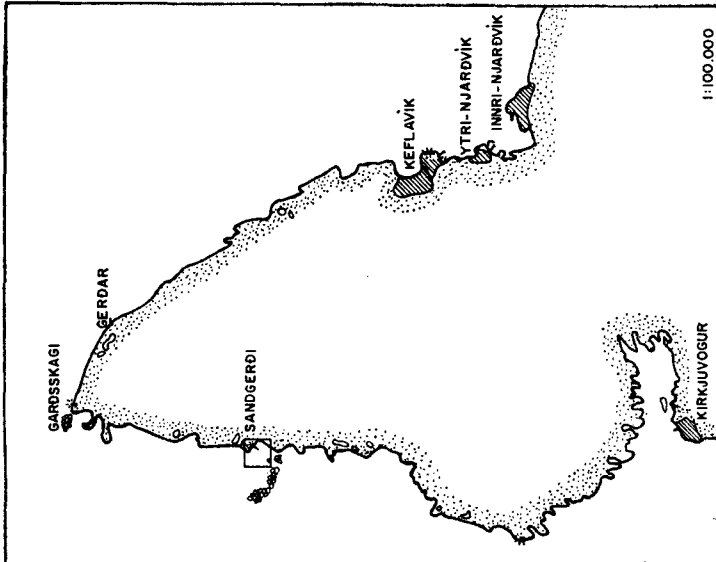
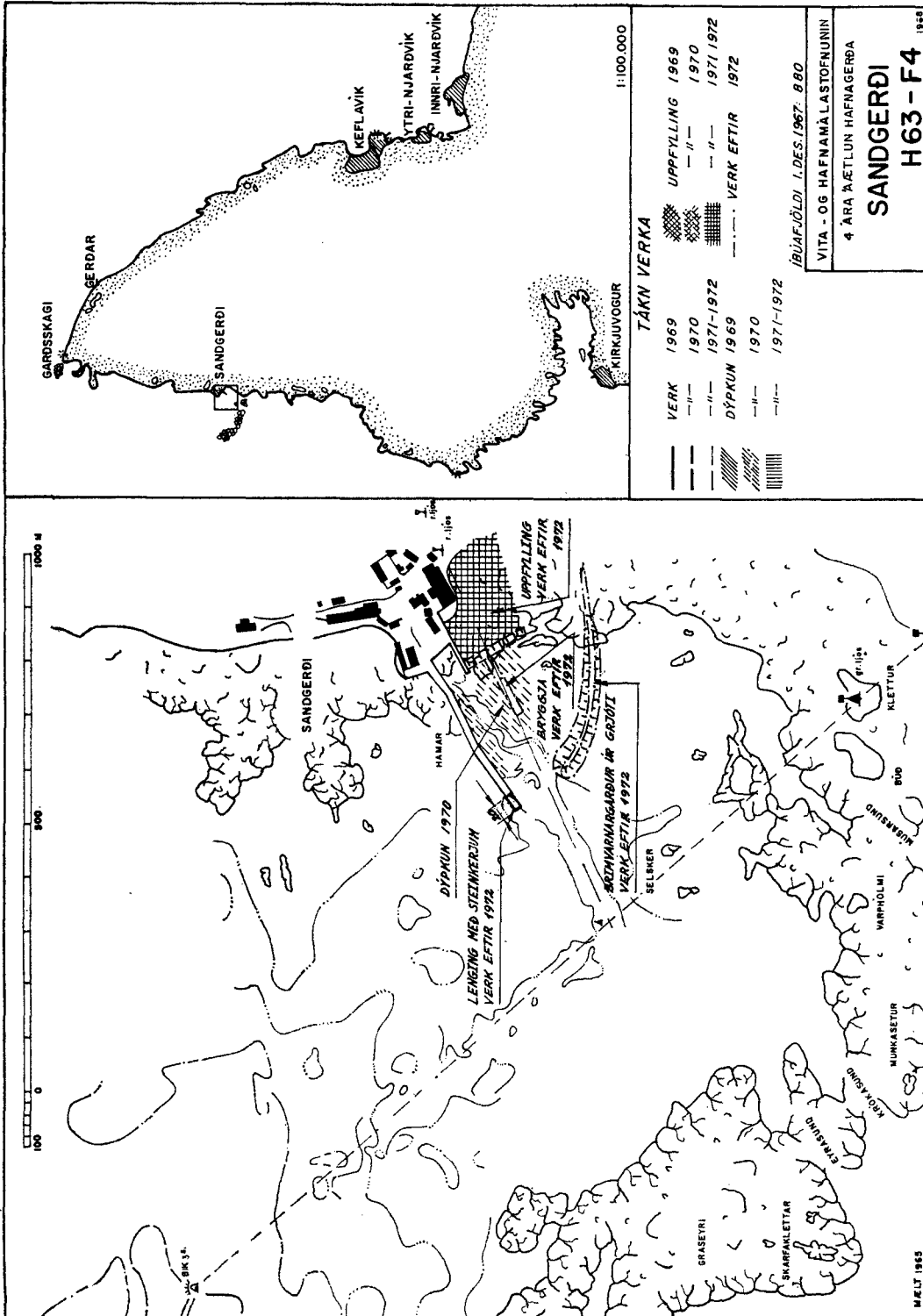
Verkefni eftir 1972 er gerð brimvarnargarðs úr grjóti í hoga sunnan hafnarinnar, dýpkun hafnarinnar og gerð bryggju fram úr uppfyllingu.

Að þessum framkvæmdum loknum er höfnin orðin fullnægjandi fyrir núverandi bátafloata, innan þeirra takmarka, sem innsiglingin setur, en unnt er að auka við bryggjurými eftir þörfum.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Dýpkun með sprengingu klappar									
					10.000 m ³ . . .	5,6	75	4,2	1,4					
					Samtals	5,6		4,2	1,4					



TÁKN VERKA

—	VERK 1969	UPPFYLING 1969
—	1970	— " — 1970
—	1971-1972	— " — 1971-1972
—	DÍPKUN 1969	— " — VERN EFTIR 1972
—	1970	
—	1971-1972	

IBÚAFJÖLDI 1. DES. 1967: 880

VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUNIN
4 ÁRA ÆTILUN HAFNAGERÐA

SANDGERÐI
H63 - F4 1965

GERÐAR

Garður eða Gerðahreppur er á innanverðum Garðskaga. Viðlegugarður er við svonefnda Gerðavör eða Gerðaós. Myndast vörin af tveim hleinum, sem koma upp úr á fjöru, og er fremur mjó skor á milli þeirra. Framan við vörina dýpkar, er fjær dregur landi. Höfnin er opin fyrir austan- og suðaustanátt. Aðsigling er auðveld.

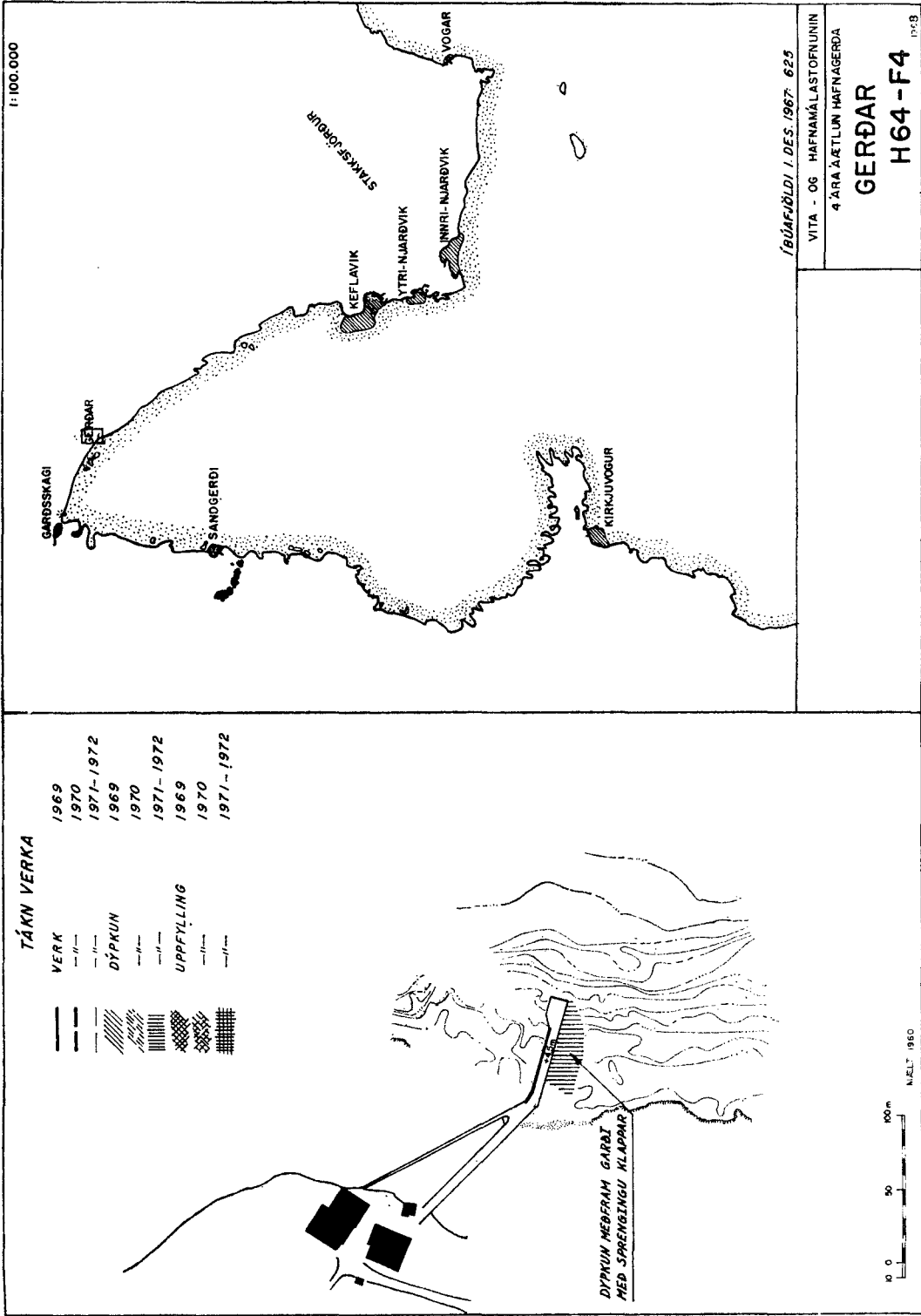
Út- og uppskipun á vörum er engin teljandi í Garði, og afla hinna stærri báta er nær öllum landað í Sandgerði eða Keflavík og ekið á bifreiðum til vinnslu í þorpínu (5—6 km vegalengd), en smábátar leggja afla sinn á land í Gerðavör.

Áformað er 1971—1972 að dýpka meðfram viðlegugarðinum með sprengingu botnklappar.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Engar					Engar					Dýpkun meðfram garði með sprengingu klappar	3,5	75	2,6	0,9
										Samtals	3,5		2,6	0,9



1:100.000

TÁKN VERKA

- | | |
|-----------|-----------|
| VERK | 1969 |
| --- | 1970 |
| --- | 1971-1972 |
| DÝPKUN | 1969 |
| --- | 1970 |
| --- | 1971-1972 |
| UPPFYLING | 1969 |
| --- | 1970 |
| --- | 1971-1972 |

DÝPNUN MEÐFRAM GARRI
MEÐ SPRENGINGU KLAPPAÐ

ÍBÚAFJÖLDI 1. DES. 1967 625

VITA - OG HAFNÁMÁLASTOFNUNIN
4 ÁRA ÁÆTLUN HAFNAGERÐA

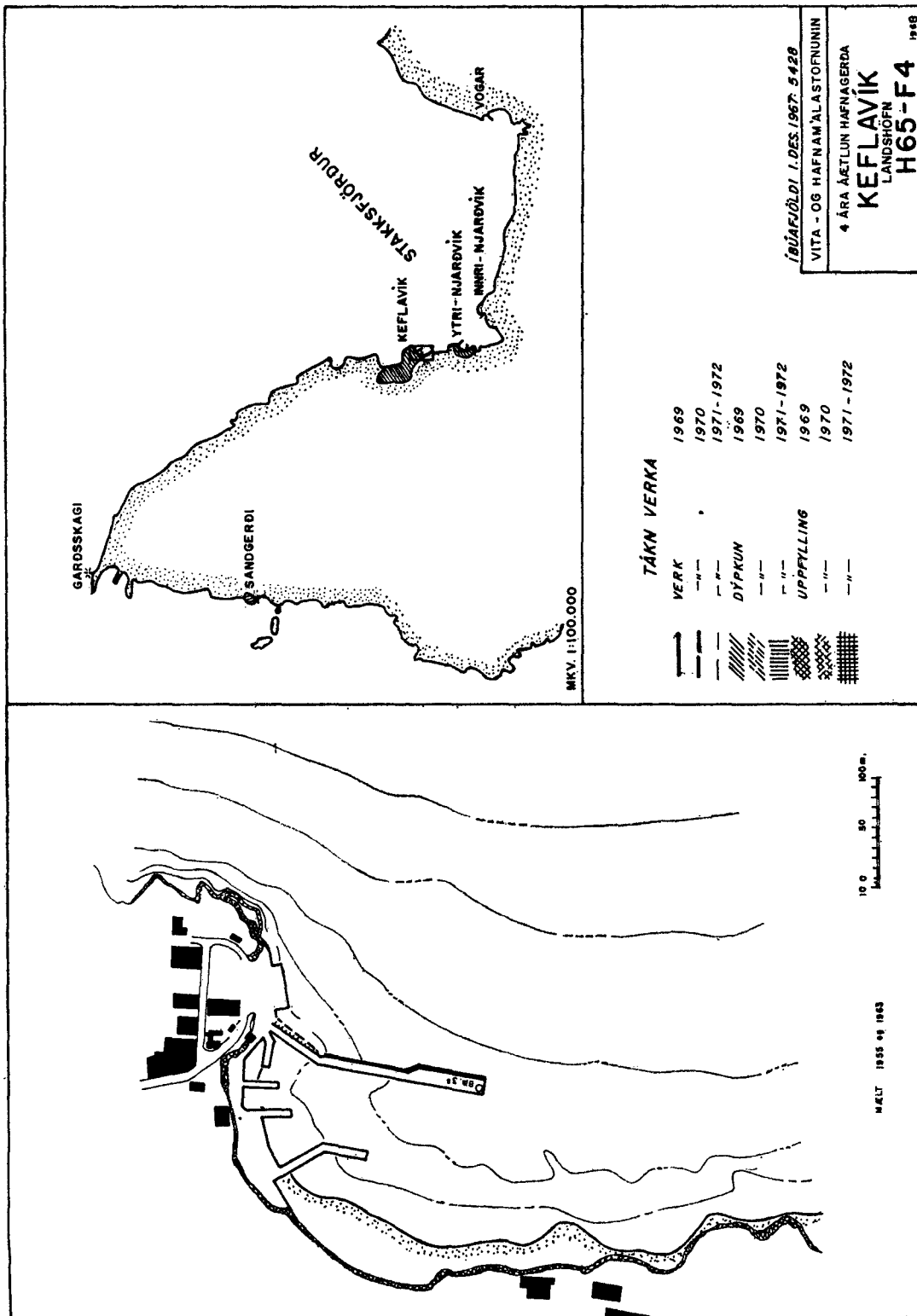
GERÐAR
H64-F4

NÆLT 1960



KEFLAVÍK—NJARÐVÍK (Landshöfn)

Landshöfnin Keflavík—Njarðvík er í tveimur hlutum. Annars vegar innanvert við svokallað Vatnsnes í Keflavík og hins vegar í Ytri-Njarðvík. Eru 2 km á milli hafnarsvæðanna. Höfnin í Njarðvík hefur lítið verið notuð til þessa, enda aðstaða þar lítil þar til nú, að verið er að ljúka framkvæmdum við uppbyggingu bátahafnar á staðnum. Keflavík hefur verið einn aðalútgerðarstaður landsins, en hafnararmannvirki þar hafa verið mjög takmörkuð, miðað við þá miklu sjósókn, sem þaðan hefur verið og þá miklu flutninga, sem um höfnina hafa farið. Jafnframt því að vera útgerðarhöfn hafa miklir flutningar, sérstaklega á olíu og olíuafurðum, farið um Keflavíkurhöfn. Einnig fer þar um útflutningur frá nálægum útgerðarstöðum, svo sem Sandgerði, Garði og Grindavík.



ÍBÚAFÉLDI 1. DES. 1967. 5428
 VITA - OG HAFNAMÁLSTOFNUNIN
 4 ÁRA ÁÆTLUN HAFNAGERDA
KEFLAVÍK
 LANDSHÖFN
H65-F4 1969

TÁKN VERKA

VERK	1969	1970	1971-1972
VERK	—	—	—
DYRKUN	—	—	—
UPPFYLING	—	—	—

Á undanförunum 5 árum hefur verið unnið að hafnargerð í Njarðvík, og er þeim hluta hennar, sem boðinn var út, nú að ljúka. Höfnin í Njarðvík var fyrst og fremst hugsuð sem bátahöfn, og þegar verk var þar hafið, var fyrst og fremst miðað við báta af þeirri stærð, er þá var algengust á Suðurnesjum, þ. e. um 60 tonna tréskíp. Var dýpi á hafnarsvæðinu miðað við það. Síðan hefur sú breyting á orðið, að bátastærð hefur vaxið mjög, þannig að hið fyrirhugaða dýpi er nú talið of lítið. Verður því ekki Njarðvíkurhöfn að sama gagni og ella hefði orðið, nema þar fari fram veruleg og kostnaðarsöm dýpkun.

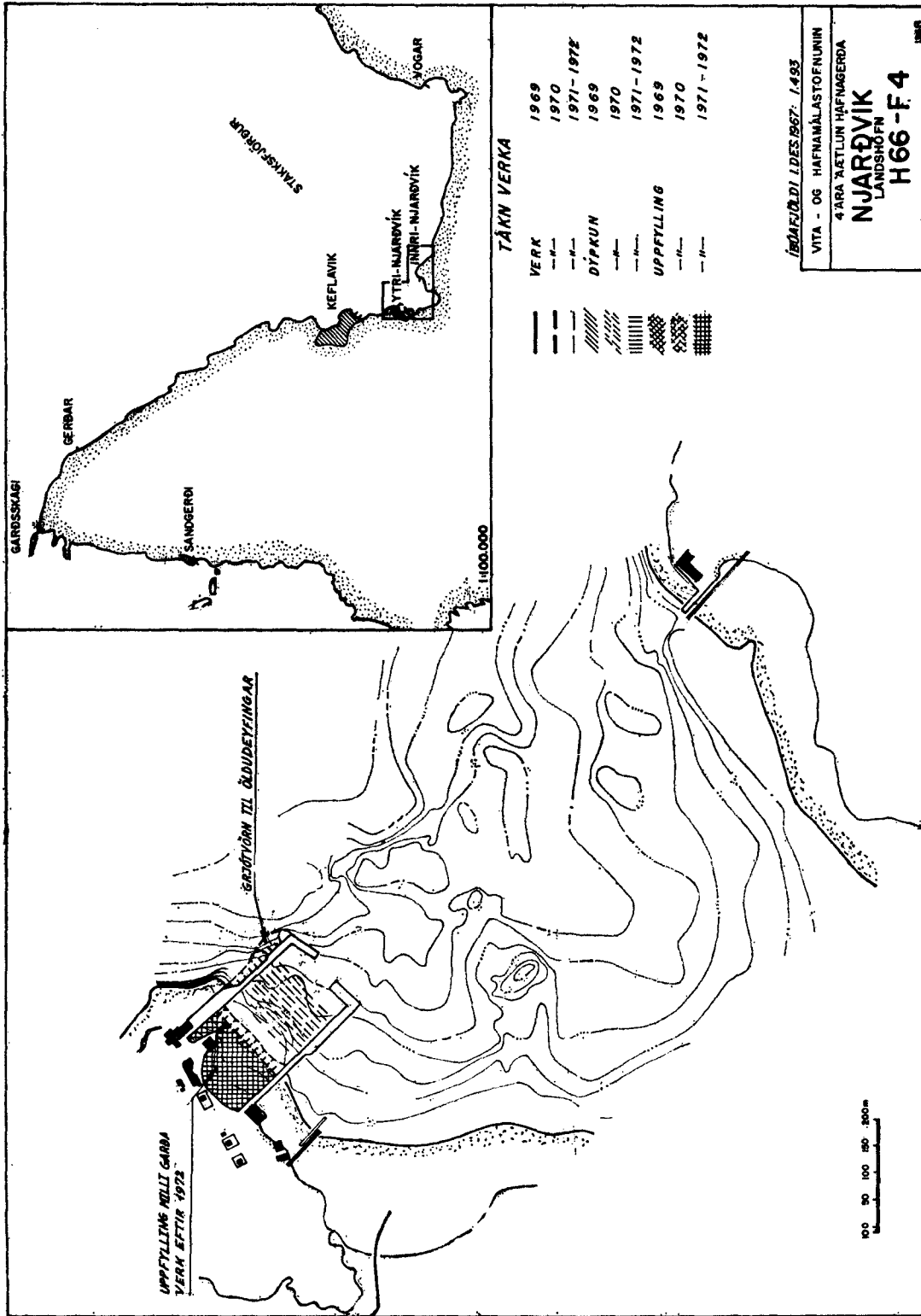
Annars má telja, að framkvæmdir í landshöfninni séu nokkuð óráðnar, að öðru en því, að gera má ráð fyrir, að byggður verði í Keflavík viðlegukantur með landinu gegnt aðalhafnargarðinum. Viðleguaðstaða þessi mundi að vísu ekki nýtast í öllum veðrum, en auk þess sem uppskipunarrými mundi mjög aukast, yrði mikið öryggi að mannvirkinu með tilliti til siglinga stærri skipa inn á hafnarsvæðið. Með þeim stórauknu hafnarmannvirkjum, sem gerð hafa verið á öðrum útgerðarstöðum á Suðurnesjum hin seinni ár, hefur þýðing hafnarinnar í Keflavík—Njarðvík minnkað nokkuð, þannig að ekki mun ástæða til að gera ráð fyrir, að mjög mikil aukning þurfi að verða á hafnarmannvirkjum í landshöfninni á næstu árum.

KOSTNAÐARÁÆTLUN*

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Uppgjör vegna verkløka útboðsvinnu	0,8	100	0,8		Dýpkun	3,8	100	3,8		Grjótvörn utan garðs . .	3,0	100	3,0	
Grjótvörn utan garðs .	1,7	100	1,7							Dýpkun	2,5	100	2,5	
										Ýmsar lag- færingar	1,0	100	1,0	
Samtals	2,5		2,5		Samtals	3,8		3,8		Samtals	6,5		6,5	

* Allur kostnaður er í Njarðvík.



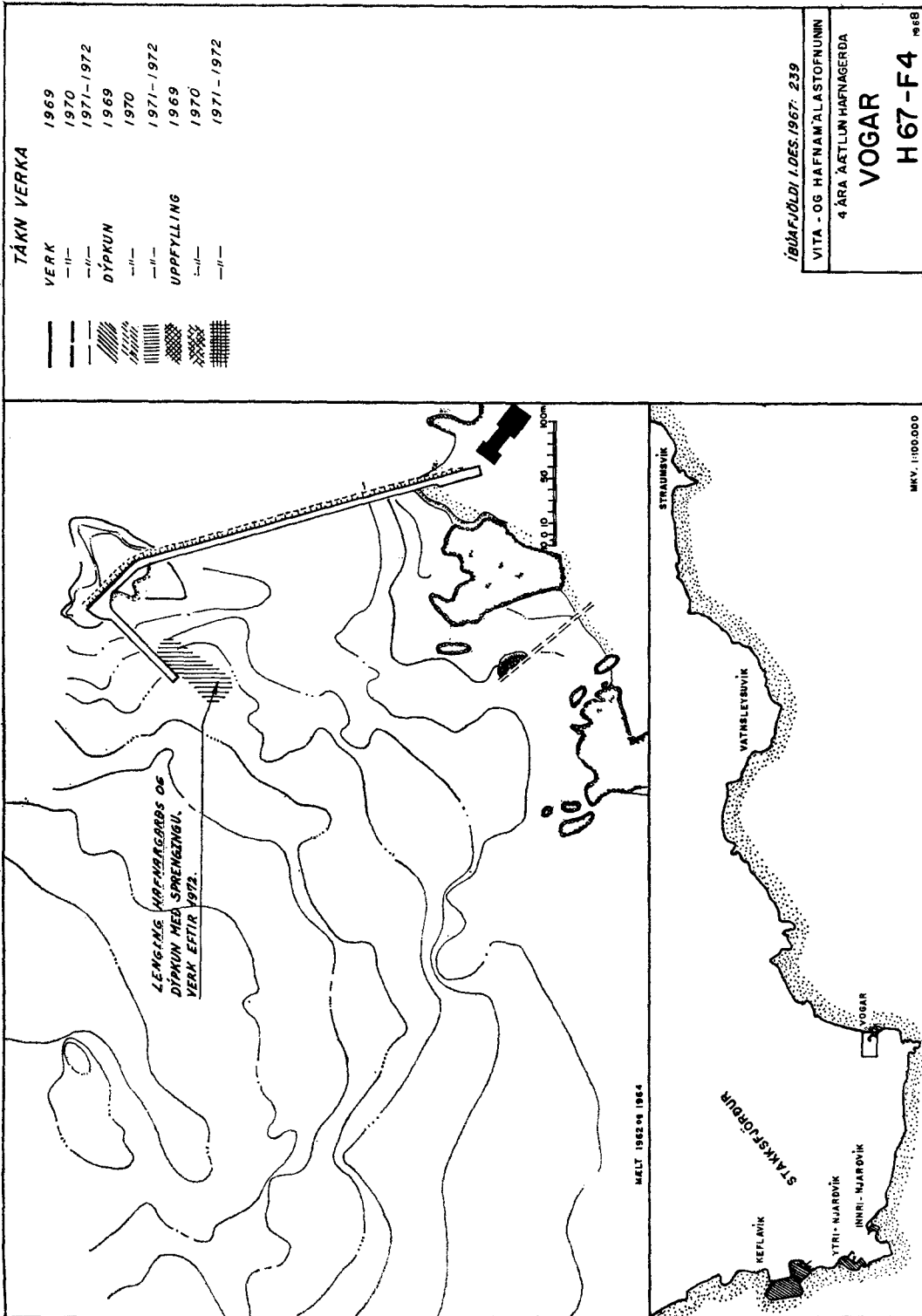
VOGAR

Vogar í Vogavík eru á norðanverðu Reykjanesi, austan við Vogastapa og ná miðja vegu milli Hafnarfjarðar og Garðskaga. Aðalbyggðin er austan við víkina. Höfnin er í góðu skjóli fyrir sunnan og austanátt, en opin fyrir norðvestanátt. Innsiglingin í höfnina er greið.

Höfnin er nú eingöngu útgerðarhöfn, en allir vöruflutningar fara landleiðis frá Reykjavík eða Keflavík.

Hafnarmannvirki eru grjótgarður út í sker, Þórusker, og viðlegugarður úr grjót-fylltum steinkerjum þar þvert á.

Framtíðarverkefni eru lenging viðlegugarðsins og dýpkun. Engar framkvæmdir eru fyrirhugaðar á áætlunartímabilinu.



TÁKN VERKA

1969	VERK
1970	— —
1971-1972	— —
1969	DÝPKUN
1970	— —
1971-1972	— —
1969	UPPFYLLING
1970	— —
1971-1972	— —

ÍBÚAFJÖLDI LDES. 1967: 239
 VITA - OG HAFNAMALASTOFNUNIN
 4 ÁRA ÁÆTLUN HAFNAGERDA
VOGAR
H67-F4
 1969

LENGILKE HAFNARBOARDS OG
 DÝPKUN MEÐ SPRENGINGU,
 VERK EFTIR 1972.

MALT 1962/04 1964

MKV. 1:100.000

HAFNARFJÖRÐUR

Hafnarfjörður er stuttur fjörður á milli Hvaleyrar og Álftanes. Norðan og sunnan fjarðarins eru sker og grunn, en miðfirðis er djúpt og hreint, og er innsiglingin auðveld. Tveir hafnargarðar loka höfninni að mestu, og er þar því sæmlega kyrrt, nema í norðvestanátt, en þá getur verið ókyrrt við norðurbryggjurnar. Hafnarsvæðið innan garða er um 3,5 hektarar miðað við stórstraumsfjöruborð. Breidd hafnarsvæðisins frá austri til vesturs er um 700 metrar, en frá norðri til suðurs um 500 metrar.

Höfnin er bæði vöruflutningahöfn og fiskihöfn, en gerðir eru út bæði togarar og bátar.

Norðanmegin í höfninni er stálþilsbakki, byggður 1960, og gamlar trébryggjur, sem eru í mjög slæmu ástandi. Sunnanmegin er hin eiginlega bátahöfn, byggð með steinkerjum. Afgreiðsla olíuskipa er við enda suðurgarðsins.

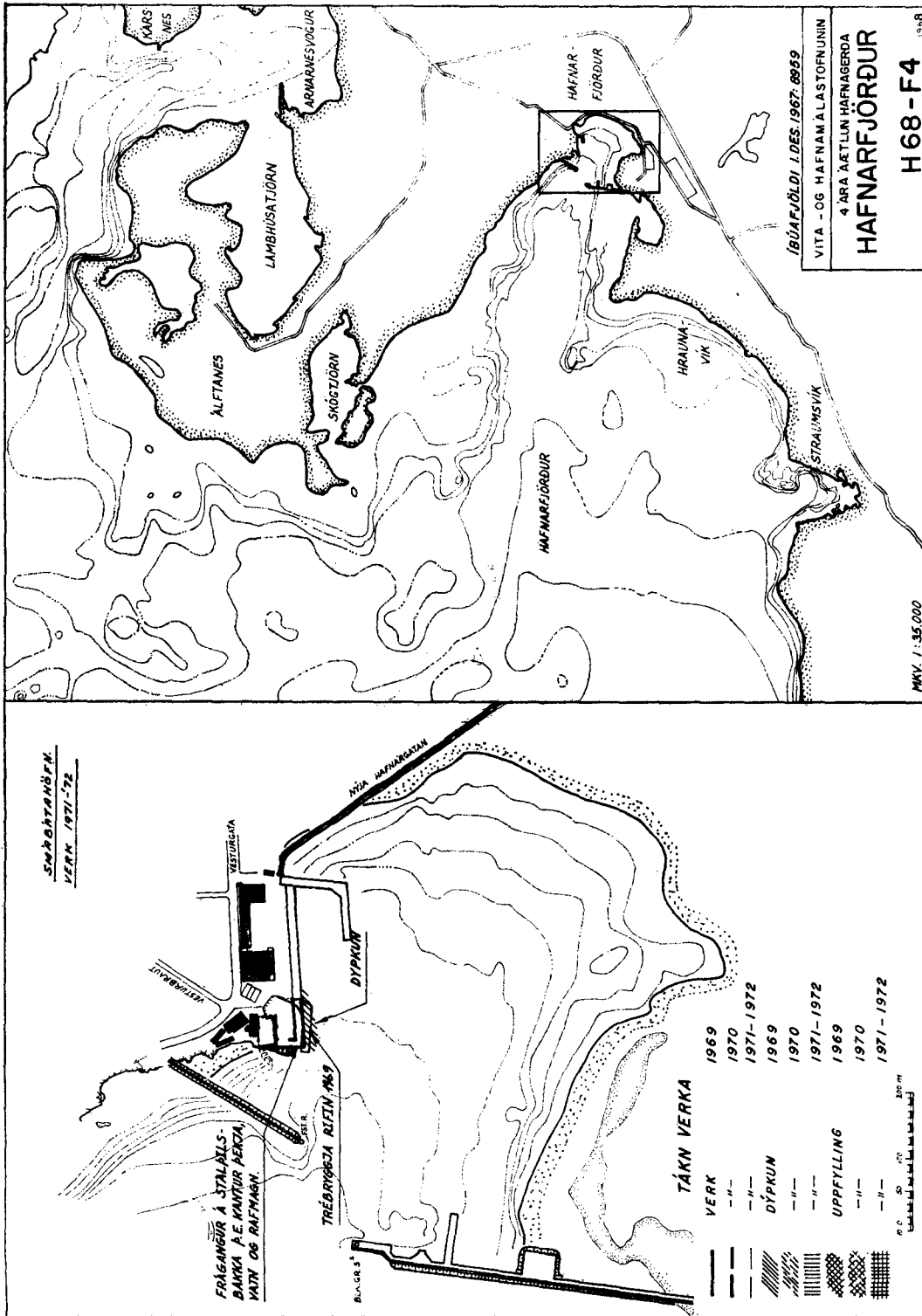
Haustið 1968 hófust framkvæmdir við lengingu stálþilsbakkans um 78 metra til vesturs. Því verki lýkur 1969. Vestari trébryggjan verður rifin um leið og dýpkað er framan þilsins. Við þessar framkvæmdir batnar aðstaða til afgreiðslu flutningaskipa.

Fyrirhugað er að byggja smábátahöfn árið 1971—1972. Sú höfn bætir úr brýnni þörf, en smábátar eru margir í Hafnarfirði.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Miðað er við áætluð verð 1969.

Verk 1969					Verk 1970					Verk 1971—1972				
Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.	Framkv.	Heild. kostn. millj. kr.	Hluti ríkis %	Hluti ríkis millj. kr.	Hluti bæjar millj. kr.
Fragangur við þil	5,0	40	2,0	3,0	Engar					Smábátahöfn	5,7	40	2,3	3,4
Dýpkun við þil	0,6	75	0,5	0,1										
Samtals	5,6		2,5	3,1						Samtals	5,7		2,3	3,4



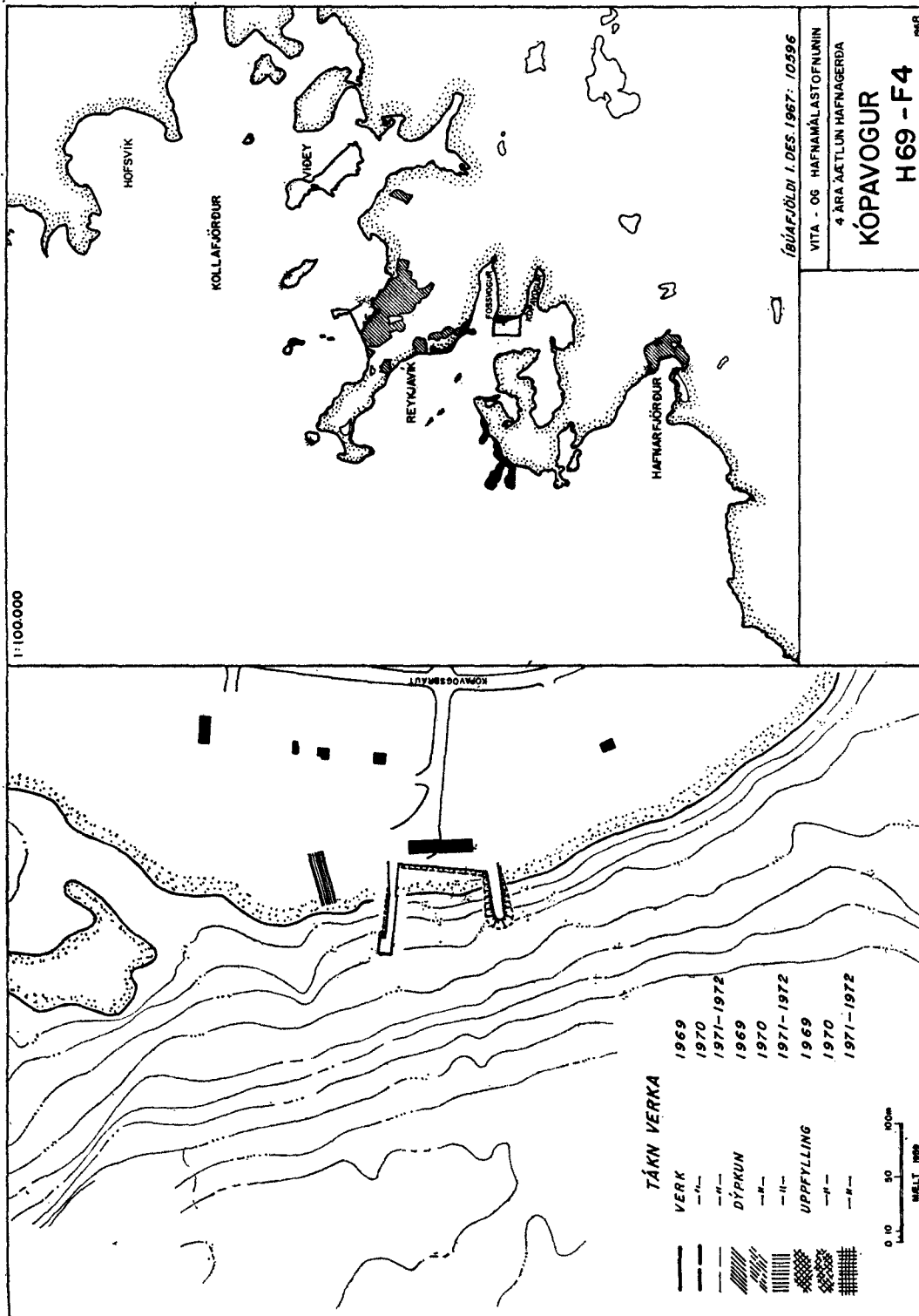
KÓPAVOGUR

Innst í Skerjafirði eru tveir vogar, Fossvogur og Kópavogur. Á milli þeirra er Kársnes. Frá Kársnesi gengur inn í landið til austurs allhár háls. Heitir hann Kópavogsháls framan til, en Digranesháls, þegar innar dregur. Á þessum hálsnum og í hlíðum þeirra er Kópavogskaupstaður. Kaupstaðurinn er næstum samvaxinn Reykjavík, og hafa margir Kópavogsbúar atvinnu í borginni. Kópavogur og Fossvogur eru fremur grunnir og lítt hæfir til siglinga, en hafskipadýpi er þó upp að Kársnesi að framan. Innsiglingin á firðinum er mjög skerjött, en leiðin er vel merkt og auðfarin.

Steinsteyptur viðlegugarður, 70 metra langur, er vestur úr Kársnesinu. Geta smærri skip lagt upp að garðinum.

Engin teljandi not eru nú af höfninni. Útgerð er nær engin og vöruflutningar eru ekki um höfnina.

Grundvöllur til áætlunar um hafnarframkvæmdir í Kópavogi liggur ekki fyrir. Vegna legu sinnar milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar hlýtur öll uppbygging að eiga að samrýmast höfnunum á þessu svæði og framtíðaráætlunum þeirra.



1:100.000

ÍBÚAFJÖLDI 1. DES. 1967: 10596
 VITA - OG HAFNAMÁLASTOFNUNIN
 4. ÁRA ÆTTLIN HAFNARFJÖRÐA
 KÓPAVOGUR
 H69 - F4

TÁKN VERKA

VERK	1969
---	1970
---	1971-1972
DÝKUN	1969
---	1970
---	1971-1972
UPPFYLLING	1969
---	1970
---	1971-1972

0 10 50 100m
 MÆLT 1969

STRAUMSVÍK

Straumsvík er lítil, en mjög djúp vík, sem skerst inn í hraunið um 5 kílómetra fyrir sunnan Hafnarfjörð.

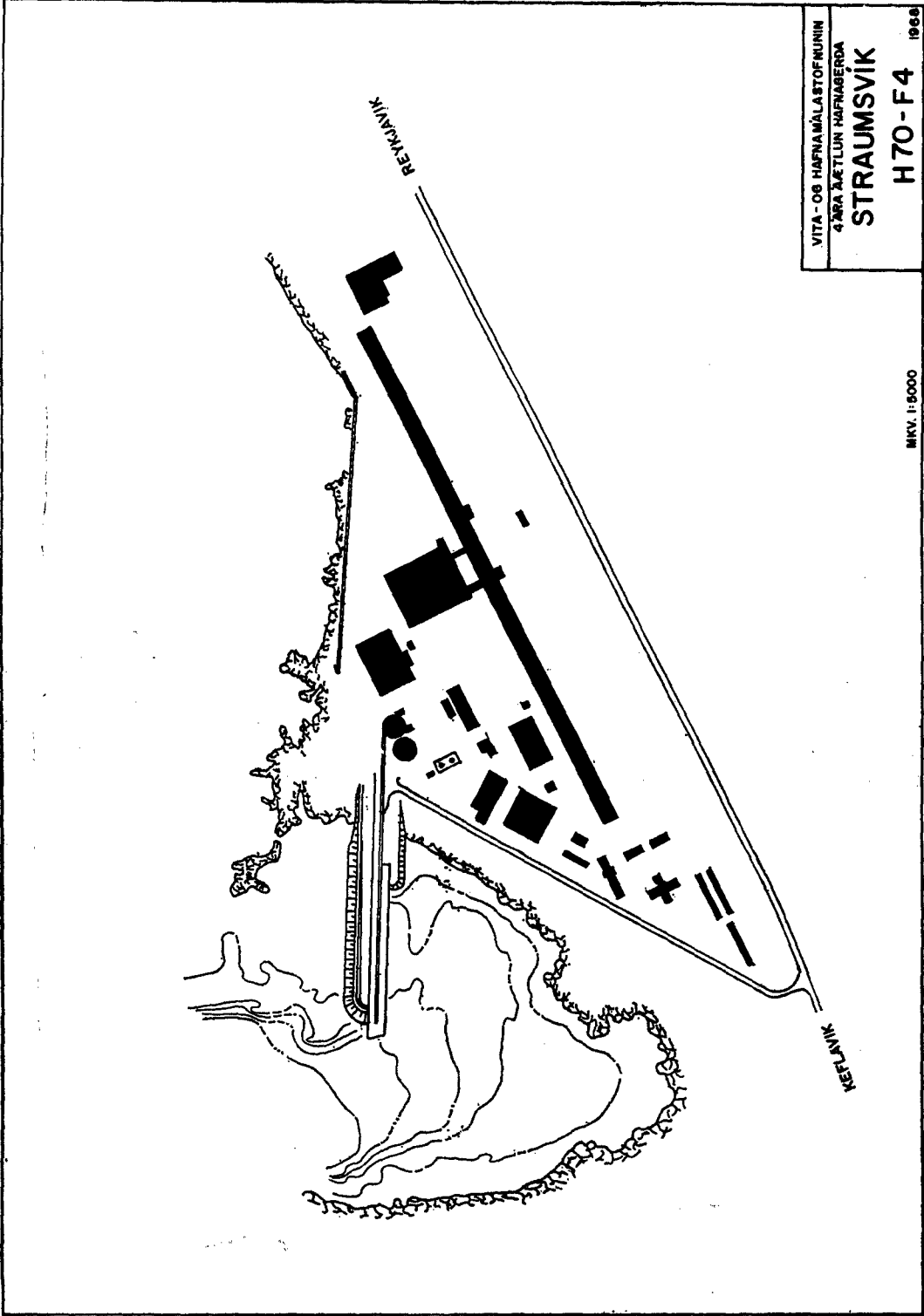
Við Straumsvík rís nú álverksmiðja Hins íslenska álfélags, ÍSAL. Vegna flutninga á hráefni til verksmiðjunnar og áli frá verksmiðjunni ásamt öðrum flutningum til og frá verksmiðjunni, er nú í byggingu viðlegugarður fyrir skip allt að 65.000 rúmlestum.

Viðlegugarðurinn er byggður úr hringlaga grjótfylltum steinkerjum með hraunfyllingu bak við kerin, varinn með stórgryti. Lengd viðlegugarðsins er 220 metrar og dýpt við garðinn á meðalstórstraumsfjöru er í fyrsta áfanga 10.5 metrar, en hægt er að dýpka niður í 12 metra síðar, ef þörf krefur.

Höfnin er eign Hafnarfjarðar og telst á hafnarsvæði Hafnarfjarðar. Fé til framkvæmda þar er fengið með erlendum lántökum.

Hið íslenska álfélag, ÍSAL, greiðir vörugjöld, sem svara til vaxta og afborgana af lánum.

Hafnarmálastofnun ríkisins sér um framkvæmdir fyrir hönd Hafnarfjarðar.



VITA - 06 HAFNAMÁLASTOFNUNIN
4ARA ÆTLUN HAFNAÐERDA
STRAUMSVÍK
H70 - F4

MKV. 1:5000
1968