



Umhverfis- og samgöngunefnd,
Skrifstofu Alþingis,
150 Reykjavík.

Reykjanesbær, 31.05. 2015.

Efni: Ósk um stuðning við hafnarframkvæmdir í Helguvík á Samgönguáætlun 2015-2018.

Reykjaneshöfn sendi inn umsókn um framlag vegna hafnarframkvæmda í Helguvík á samgönguáætlun 2015 – 2018 til Vegagerðarinnar (Siglingasviðs) þann 6. nóvember 2014, en Reykjaneshöfn uppfyllir allar kröfur til slíks stuðnings í nýju hafnalögunum.

Einnig óskar Reykjaneshöfn eftir að vegir að höfn innan Helguvíkursvæðis komist inn á Samgönguáætlun á grundvelli vegalaga.

Nú hefur ný samgönguáætlun verið lögð fram og engin framlög áætluð til Helguvíkur, því óskar Reykjaneshöfn eftir fundi með Umhverfis- og samgöngunefnd til að ræða ofangreint sem allra fyrst, þar sem samgönguáætlunin er kominn á dagskrá Alþingis.

Með vinsemi og virðingu,

f.h. Reykjaneshafnar

Pétur Jóhannsson, hafnarstjóri

F.h. Reykjanesbæjar

Kjartan Már Kjartansson, bæjarstjóri

Hjálagt sendist:

Bréf Reykjaneshafnar til Innanríkisráðuneytis dags. 27.05. 2015 ásamt samantekt hafnarstjóra dags. 24.4. 2015 sem afhent var 4.5. 2015 á fundi í ANR, og svörum við spurningum Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins við vinnu sérlaganna.





Innanríkisráðuneytið,
b.t. Ólafar Nordal innanríkisráðherra,
Sölvhólgötu 7,
101 Reykjavík.

Reykjanesbær, 29.05. 2015.

Efni: Ósk um stuðning við hafnarframkvæmdir í Helgúvík á Samgönguáætlun 2015-2018.

Reykjaneshöfn hefur óskað eftir stuðningi ríkisins í langan tíma og ríkisstjórnin samþykkti þann 5. desember 2014 stuðning við uppbyggingu innviða á iðnaðarsvæðinu í Helgúvík samkvæmt þingsályktun um stefnumótandi byggðaáætlun fyrir árin 2014–2017, þar sem er tekið fram, að ríkisstjórnin muni styðja við frekari uppbyggingu innviða á Helgúvíkursvæðinu með sambærilegum hætti og gert var á iðnaðarsvæðinu á Bakka.

Undanfarna mánuði hefur verið unnið að því að útbúa sérlög um Helgúvík hjá Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu í samvinnu við Reykjanesbæ og Reykjaneshöfn.

Þegar hafnalögunum var breytt í 16. desember 2014, þar sem opnað var fyrir ríkisstyrk til hafnargerðar, er eðlilegt að stuðningur við hafnarframkvæmdir í Helgúvík byggist á nýju hafnalögunum frekar en sérlögum.

Reykjaneshöfn sendi inn óskir um ríkisstyrk vegna hafnarframkvæmda í Helgúvík á samgönguáætlun 2015 – 2018 til Vegagerðarinnar (Siglingasviðs) þann 6. nóvember 2014, en Reykjaneshöfn uppfyllir allar kröfur til slíks stuðnings í nýju hafnalögunum.

Einnig óskar Reykjaneshöfn eftir að vegir að höfn innan Helgúvíkursvæðis komist inn á Samgönguáætlun á grundvelli vegalaga.

Það er ósk okkar að Innanríkisráðuneytið og Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið aðstoði við að tryggja fjármagn til Helgúvíkur inn á Samgönguáætlun 2015 – 2018 á þessum grundvelli.

Nú hefur ný samgönguáætlun verið lögð fram og engin framlög áætluð til Helgúvíkur, því óskar Reykjaneshöfn eftir fundi með Innanríkisráðherra og Atvinnuvega- og nýsköpunarráðherra til að ræða ofangreint sem allra fyrst, þar sem samgönguáætlunin er kominn á dagskrá Alþingis.

Með vinsemd og virðingu,

f.h. Reykjaneshafnar

Pétur Jóhannsson, hafnarstjóri

F.h. Reykjanesbæjar

Kjartan Már Kjartansson, bæjarstjóri

Afrit sent:

Ragnheiði Elínu Árnadóttur, ANR ráðherra
Kristjáni Skarphéðinssyni, ráðuneytisstjóra ANR
Ragnhildi Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri IRR
Hreinn Haraldsson, forstjóri Vegagerðarinnar.
Sigurður Áss Grétarsson, forstöðumaður siglingasviðs Vegagerðarinnar.

Hjálagt sendist:

Svör við spurningum Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins við vinnu sérlaganna.
Samantekt hafnarstjóra dags. 24.4. 2015 sem afhent var 4.5. 2015 á fundi í ANR.

Helguvíkurhöfn.

NATO byggði á árunum 1987 til 1989 grjótvarnargarð og olíubryggju fyrir tankasvæði sitt í Helguvík, eftir að Keflavíkurkaupstaðar og ríkið gerðu leigusamning um Helguvík 21.04.1983, en þar var samþykkt, að vandlega yrði gætt að höfnin kæmi að sem fyllstum notum við frekari hafnargerð í Helguvík.

Reykjaneshöfn fékk 60% ríkisstyrk að fjárhæð 152 mkr. á árunum 1994 – 1996 við hafnarframkvæmdir á 150 m. stálþilskanti hafnarinnar í Helguvík.

Reykjaneshöfn undirritaði hafnarsamning og lóðarsamning þann 27.04. 2006 við Norðurál um framkvæmdir tengdum álveri fyrirtækisins í Helguvík.

Viðauki var gerður við hafnarsamninginn þann 13.05. 2008, þar sem hafnarsvæðinu og lóðinni var breytt og stækkuð, þannig að álverið yrði innan marka Sveitarfélagsins Garðs.

Á árinu 2006 var þegar farið að óska eftir ríkisframlagi við hafnarframkvæmdirnar sem tengdust álverinu, og gerði Siglingastofnun (nú Vegagerðin) verk- og kostnaðaráætlun um hafnargerðina, og var fysta opinbera minnisblaðið dags. 27.9. 2007.

Viðbrögð stjórnvalda frá árinu 2006 til ársins 2009 voru ávallt þau, að ekkert yrði aðhafst í að styrkja Reykjaneshöfn með ríkisframlagi fyrir en uppbygging stóriðjufyrirtækja hæfist.

Þótt Norðurál hæfi uppbyggingu álversins á árinu 2008 og Reykjaneshöfn hafnarframkvæmdir við dýpkun og gerð skjólvarnargarðs á árunum 2008 - 2010, til að standa við gerða samninga við Norðurál, þá fékkst engin ríkisstyrkur frá stjórnvöldum.

Samgönguráðuneytið svaraði Reykjaneshöfn með meðfylgjandi bréfi dags. 23.6. 2009 að ekki væri hægt að verða við ósk hafnarinnar um ríkisstyrki á samgönguáætlun 2009 – 2012, þar sem þá-gildandi hafnalög heimiluðu það ekki, en Reyðarfjarðarhöfn var styrkt samkvæmt eldri hafnalögum og gert var ráð fyrir þeim á samgönguáætlun 2003 – 2006.

Eigi að koma til fjárveitinga úr ríkissjóði til Helguvíkur, þarf annað vort að breyta hafnalögnum eða fá til þess heimild í sérlægum eins og gert var í tilfelli Landeyjarhafnar.

Árni Johnsen og fleiri góðir þingmenn reyndu án árangurs á árunum 2010 og 2011 að koma inn sérlægum um ríkisstyrk til Helguvíkur.

En nú tóku ný hafnalög gildi 16.12. 2014, sem heimila ríkisstyrki til hafnagerðar á Íslandi á ný. Þann 06.11. 2014 sendi Reykjaneshöfn Vegagerðinni umsókn um ríkisframlag skv. 25. gr. hafnalaga, sem er fyrir hafnarframkvæmdum í Samgönguáætlun 2015 – 2018. Ennþá hefur Samgönguáætlunin 2015 – 2018 ekki verið lögð fyrir Alþingi.

Það er ljóst að Reykjaneshöfn þarf að hefja framkvæmdir við hafnargerð á árinu 2015 til að uppfylla samninga sína við United Silicon hf. og þarfnast staðfestingar stjórnvalda, að fjárveiting fái á fjárlögum ársins 2016, sem ríkisstyrkur til hafnagerðar skv. hafnalögum.

Ég tel ógerlegt að samþykki fái með sérlægum um Helguvík með samþykki ESA, sérstaklega, þar sem það má ekki hefja framkvæmdir fyrir en samþykki ESA liggur fyrir.

United Silicon hóf byggingarframkvæmdir í ársbyrjun 2015 og Reykjaneshöfn þarf að hefja hafnarframkvæmdir á árinu 2015.

En það er í lagi ef unnið er eftir hafnalögnum, sem ESA hefur samþykkt. Sjá hér á næstu síðu hversu lengi það tók Norðurþing til að fá samþykki ESA.

Samkvæmt upplýsingum frá Norðurþingi um afgreiðslutíma hjá ESA:

ESA fjallaði um Bakkauppbygginguna í tvennu lagi. Annars vegar um uppbyggingu hafnarinnar og hins vegar ívilnanir PCC.

ESA fékk tilkynningu 11. júní 2013 um uppbyggingu Húsavíkurhafnar og aðkomu ríkisins að henni, niðurstaðan var kynnt 26. febrúar 2014. (8,5 mánuði).

ESA fékk tilkynningu 4. júlí 2013 um ívilnanasamning við PCC, niðurstaðan lá fyrir 12. mars 2014. (rúma 8 mánuði).

Undirbúningsvinna hófst samt töluvert fyrr. Fyrstu skjölin sem sveitarfélagið er að skila til ráðuneytisins vegna ESA-umfjöllunar er frá því síðla árs 2012 þannig að allur ferillinn tók vel á annað ár.

Jafnframt skilst mér að drög að þeim sérlögum fyrir Helguvík, sem unnið hefur verið að hjá Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu feli í sér víkandi lán til Reykjaneshafnar, en ekki sé um beinan ríkisstyrk að ræða.

Reykjaneshöfn er ekki heimilt að bæta við skuldum hafnarinnar samkvæmt samkomulagi við lánveitendur árið 2011 og Reykjanesbær einnig gagnvart Eftirlitsnefnd sveitarfélaga á árinu 2014.

Að öllu framansögðu finnst mér eina leiðin út úr þessum erfiðleikum sveitarfélagsins og hafnarinnar, að ríkisstyrkur verði veittur samkvæmt gildandi hafnalögum og komist inn á samgönguáætlun 2015 – 2018.

Reykjanesbær, 24.04. 2015.

*Pétur Jóhannsson,
hafnarstjóri Reykjaneshafnar.*

Hjálagt:

Bréf Samgönguráðuneytis dags. 23.6. 2009.



SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

Hafnarhúsinu við Tryggvagötu 150 Reykjavík

kennitala: 550269-1639

sími: 545 8200 bréfasími: 562 1702

postur@sam.stjr.is

www.samgonguraduneyti.is

Reykjaneshöfn
Árni Sigfússon, bæjarstjóri
Víkurbraut 11
230 Keflavík

Reykjavík 23. júní 2009
Tilv.: SAM09050038/4.2.1

Efni: Hafnarframkvæmdir í Helguvík

Samgönguráðuneytið vísar til erindis yðar, fyrir hönd Reykjaneshafnar, dags. 4. maí 2009, þar sem þér óskið eftir því að hafnarframkvæmdir í Helguvík komist inn á samgönguáætlun 2009-2012.

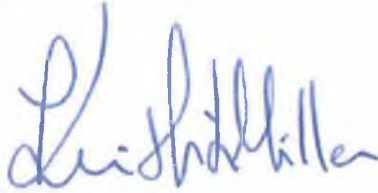
Umrædd verkefni í Helguvík voru hvorki í samgönguáætlun 2007 - 2010, né drögum að 12 ára samgönguáætlun 2007-2018, þar sem 24. gr. hafnalaga, nr. 61/2003 heimilar ekki framlög úr ríkissjóði til þeirra. Meginregla laganna, sem tóku gildi þann 1. júlí 2003, er að ekki sé heimilt að styrkja stækkun hafna. Undanþága frá því ákvæði var veitt með bráðabirgðaákvæði II í lögnum en að því tilskildu að umræddar framkvæmdir væru þegar komnar inn á samgönguáætlun árunna 2005-2008. Ákvæðið er svohljóðandi:

Þrátt fyrir 24. gr. þessara laga er ríkissjóði heimilt að styrkja framkvæmdir í höfnum, sbr. ákvæði um greiðsluþátttöku í eldri hafnalögum, nr. 23/1994, með síðari breytingum, til ársloka 2010. Þetta á við um framkvæmdir sem skilgreindar eru í siglingamálakafli samgönguáætlunar 2005-2008 og þær framkvæmdir sem koma inn í siglingamálakafli samgönguáætlunar 2007-2010 vegna endurskoðunar á áformum samgönguyfirvalda um að hafnir skuli jafnsettar á aðlögunartíma nýrra hafnalaga. Í þessu sambandi má benda á framkvæmdir við Reyðarfjarðarhöfn en þær voru ríkisstyrktar skv. eldri hafnalögum, enda gert ráð fyrir þeim í samgönguáætlun 2003-2006.

Eigi að koma til fjárveiting úr ríkissjóði til þeirra verkefna sem tiltekin eru í erindi yðar þarf annað hvort að breyta hafnalögnum eða fá til þess heimild í sérlægum eins og gert var í tilfelli Landeyjahafnar.

Skv. a. lið 24. gr. er einungis heimilt að styrkja lagfæringar á skjólgörðum og viðhaldsdýpkanir og skv. b. og c. lið sömu greinar er einungis heimilt að veita styrki ef tekjur hafnarsjóðsins eru undir ákveðnum mörkum. Reykjaneshöfn er langt fyrir ofan þau mörk.

Þetta tilkynnist yður hér með.



Kristján L. Möller



Ragnhildur Hjaltadóttir

Ljósrit: Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri

Vegagerðin	SAMGÖNGUÁÆTLUN 2015 - 2018 UMSÓKN UM FRAMLAG	Höfn/svf.: Reykjaneshöfn
Borgartúni 5-7		Útfyllt af: Péttri Jóhannssyni
105 Reykjavík		Dags: 06.11. 2014

Ár	Verkefni	Stutt lýsing á verkefnum (helstu stærðir) og markmiðum framkvæmda
2015	Dýpkun vesturhluta Helguvíkur.	Dýkpa fram af vesturenda 150m stálþilskantsins í Helguvík í – 12 m dýpi, þar sem fyrirhuguð er mikil skipaumferð í tengslum við álver Norðuráls. Dýkpa framan við nýjan 360m viðlegukant í vesturhluta Helguvíkur í - 14,5m dýpi, þar sem fyrirhuguð er mikil skipaumferð í tengslum við næstu áfanga í uppbyggingu verksmiðja og fyrirtækja á iðnaðarsvæðinu í Helguvík. (Öll dýpkun framkvæmd 2008 – 2010).
	Endurbæta sjóvarnargarð í Helguvík um 150m.	Endurbæta sjóvarnargarð um 150m í austur frá núverandi sjóvarnargarði við Natobryggjuna í Helguvík (framkv. 2008 - 2010).
	Sjövörn við Básinn í Keflavík	Styrkja núverandi sjövörn, sem hefur sigið s.l. 2 ár.
	Sjövörn við Hafnir.	Sjövörn vestan við hafnargarðinn í Höfnum þarfnast lagfæringar og styrkingar, en þar er fyrir veikburða sjövörn, sem mun rofna við vond vestanveður, sem koma alltaf með nokkurra ára millibili. Byggt er að þéttast í námunda við þetta svæði. Viðbót 200 m. í suður.
	Framlenging 150 m stálþilskantsins í Helguvík um 160m	Framlengja 150 m stálþilskantinn um 60 m í austur og 100 m í vestur. Framlengingarnar verða steinsteyptir stauraviðlegukantar. Nauðsynlegt sbr. aukna flutninga v/ framkvæmda United Silicon hf., Thorsil ehf., Norðuráls, ofl. verksmiðja í Helguvík og á Reykjanesi.
Þekja við nýja 160 m kantinn	Steypa og malbika þekju við 160 m. viðlegukantana, raflagnir og lýsing.	
2016	Nýr 360m hafnarbakki í vesturhluta Helguvíkur.	Nýr 360 m. steinsteyptur stauraviðlegukantur í vesturhluta Helguvíkur sem mun þjóna yfir 200 m. löngum djúpristum farskipum fyrir Norðurál og annan þungavarning á 186 hektara iðnaðar- og hafnarsvæðinu í Helguvík. Jafnframt viðlegukantur fyrir gámaskip kísilveranna ofl. Nauðsynleg vegna djúpristu þessa skipa, og til að þjónusta við þau gangi snúðrulaust þegar starfsemi verður komin í tvær eða fleiri verksmiðjur með hafnsækinnu starfsemi.
2017	Þekja við nýja 360m hafnarbakkan í vesturhluta Helguvíkur	Steypa og malbika þekju, raflagnir og lýsing, ári eftir framkvæmdir við viðlegukantinn.
	Dráttarbátur	Dráttarbátur með 30 tonna togkraft.
	Tengivegur milli hafnarbakka	Tengivegur milli núverandi hafnarbakka og nýja 360 m hafnarbakans 180 m. langur með 7,5 m. breiðri akbraut.
2018		



REYKJANESHÖFN

Framkvæmdir og ósk um ríkisframlög

<u>Hafnarframkvæmdir í Helgúvík:</u>	<u>Framkv.kostn. kr.</u>	<u>Ríkisframlag %</u>	<u>Ríkisframlag kr.</u>
2008- Dýpkun vesturhluta Helgúvíkur	983.695.996	60%	470.292.907
2010: Grjótvarnargarður í Helgúvík, 150 m. lenging	274.793.564	60%	131.375.409
	<u>1.258.489.560</u>		<u>601.668.316</u>
Hafnarbakki A1 - Súalskantur og vatnsútflutingur	916.700.000	60%	443.564.516
Hafnarbakki A2. Gámakantur fyrir ál-, kísilver ofl.	435.600.000	60%	210.774.194
Hafnarbakki B fyrir United Silicon ofl.	356.200.000	60%	172.354.839
Hafnarbakki C fyrir Thorsil ofl.	222.000.000	60%	107.419.355
Hafnarsvæði og sprengingar	310.000.000	60%	150.000.000
Tengivegur á milli A2 og B-C	13.100.000	60%	6.338.710
Dráttarbátur (án VSK)	370.000.000	60%	222.000.000
	<u>2.313.600.000</u>		<u>1.162.451.613</u>
SAMTALS vegna hafnar:	<u>3.572.089.560</u>		<u>1.764.119.929</u>

Vegagerð í Helgúvík:

		<u>Ríkisframlag %</u>	<u>Ríkisframlag kr.</u>
Stakksbraut	208.083.025	100%	167.808.891
Berghólabraut	263.725.109	100%	212.681.540
Hólmeigsbraut	235.681.412	100%	190.065.655
SAMTALS vegna vegagerðar:	<u>707.489.546</u>		<u>570.556.085</u>
Alls:	<u>4.279.579.106</u>		<u>2.334.676.014</u>

Framangreint leiðir til eftirfarandi greiðsluflæðis:

		<u>Ríkisframlag %</u>	<u>Ríkisframlag kr.</u>
2015: Hafnarbakki B lenging og kantur	301.000.000	60%	145.645.161
2016: Hafnarbakki C lenging og kantur	190.200.000	60%	92.032.258
Þekja og frágangur á hafnarbökkum B og C	87.000.000	60%	42.096.774
Lokið við gerð Berghólabrautar	65.084.612	100%	52.487.590
Samtals 2016:	<u>342.284.612</u>		<u>186.616.623</u>
2016: Dýpkun vesturhluta Helgúvíkur	983.695.996	60%	475.981.934
Grjótvarnargarður í Helgúvík, 150 m. lenging	274.793.564	60%	132.964.628
Samtals 2016:	<u>1.258.489.560</u>		<u>608.946.561</u>
2017: Hafnarbakki A2 - gámaniðlegukantur reistur	320.600.000	60%	155.129.032
Hafnarbakki A2 - þekja og frágangur	115.000.000	60%	55.645.161
Tengivegur á milli A2 og B-C	13.100.000	60%	6.338.710
Samtals 2017:	<u>448.700.000</u>		<u>217.112.903</u>
2018: Dráttarbátur (án VSK)	370.000.000	60%	222.000.000
Lokið við gerð Hólmeigsbrautar - eftir nýjum iðnaðarverkefnum	fer 160.257.681	100%	129.240.065
Samtals 2018:	<u>530.257.681</u>		<u>351.240.065</u>
Síðar: Hafnarbakki A1 (álver og vatnsútflutningur)	916.700.000	60%	443.564.516
Hafnarsvæði og sprengingar	310.000.000	60%	150.000.000
Ótímasett: Greiðsla vegna fyrri áfanga við vegagerð	482.147.253	100%	388.828.430
Samtals síðar:	<u>1.398.847.253 kr.</u>		<u>832.392.946</u>
ALLS:	<u>4.279.579.106</u>	Alls:	<u>2.341.954.260</u>

Ofangreindar fjárhæðir eru með VSK

Ríkisstyrkur án VSK

Reykjaneshöfn og iðnaðarsvæðið í Helgúvík:

1) Stutt sögulegt yfirlit yfir þróun iðnaðarsvæðisins í Helgúvík m.a. hvers vegna var ákveðið að byggja upp iðnaðarsvæði í Helgúvík en ekki á öðru svæði og hvernig var sú ákvörðun tekin. Eru til greiningar um val á staðningu á Suðurnesjum undir iðnaðarstarfsemi m.a. út af orkunýtingu o.fl.? Einnig þarf að koma fram upplýsingar um aðkomu Reykjaneshafnar og Reykjanesbæjar um fyrirhugaða uppbyggingu álversins og staða málsins á því í dag.

Við ákvörðun Keflavíkurkaupstaðar árið 1983 var samþykkt að leigja ríkinu land og aðstöðu í Helgúvík fyrir oliubryggju, eftir að oliubryggja við Keflavíkurhöfn eyðilagðist í óveðri. Þá var strax ákveðið að bærinn gætti nýtt sér Helgúvík sem hafnarsvæði innan grjótnargarðs NATO. Oliubryggjan var tekin í notkun í desember 1989 og núverandi 150 m. viðlegukantur Reykjaneshafnar á árinu 1995. Reykjaneshöfn gerði samning um jarðvegsskipti á lóð Norðuráls að Stakksbraut 1 í Garði með efni sem sprengt var vestan við væntanlegan 360 m. viðlegukant sem mun m.a. nýtast álverinu. Einnig var undirritaður þann 27.4. 2006 hafnarsamningur milli Norðuráls og Reykjaneshafnar um hafnargjöld ofl., þar sem Reykjaneshöfn skuldbatt sig til að byggja 360 m. viðlegukant fyrir súráls- og gámaskip opinn öllum viðskiptavinum hafnarinnar. Viðlegukanturinn mun einnig nýtast öðrum fyrirtækjum í Helgúvík m.a. við gámaflutninga ofl. Síðan var undirritaður samningur um leyfisveitingar og gjaldtöku vegna fyrirhugaðs álvers Norðuráls ehf. á iðnaðarsvæðinu við Helgúvíkurhöfn milli Reykjanesbæjar, Sveitarfélagsins Garðs, Reykjaneshafnar og Norðuráls um skipulagsmál, gatnagerðargjöld, byggingarleyfisgjöld og fasteignaskatt þann 4.1. 2007.

2) Lýsingu á Helgúvíkursvæðinu eins og það er í dag, þ.e. hvaða starfsemi er nú þegar á svæðinu og hver er fyrirhuguð starfsemi. Einnig þarf að koma fram uppl. um ef Reykjaneshöfn er í viðræðum við e-h um úthlutun á lóð/lóðum undir atvinnustarfsemi. Sjá einnig greiningu í viðhengi, unnið af Sveini Þorgrímssyni.

Í Helgúvík eru nú starfandi eldsneytisbirgðastöð Nato rekin af Oliudreifingu ehf., fiskimjölsverksmiðja Sildarvinnslunnar hf., loðnuflokkun Helgúvíkurmjöls hf., sementsbirgðastöð Aalborg Portland ehf., sorpeyðingarstöðin Kalka, Hringrás ehf., Gámaþjónustan ehf., Steypustöðin ehf., Múrbúðin og fleiri smærri iðnaðarfyritækir og geymsluhúsnæði. Fyrirhugað er að reisa álver Norðuráls, kísilver United Silicon hf., kísilver Thorsil ehf., vatnsútflutningur Brúarfoss ehf, og endurvinnsla dekkja af G2 Partners ehf.

3) Upplýsingar um stærð Helgúvíkursvæðisins og skiptingu á landinu, þ.e. hversu margir hektarar eru nýttir fyrir atvinnustarfsemi, hversu margir hektarar eru nýttir fyrir höfnina og hversu margir hektarar eru nýttir fyrir aðra starfsemi ef við á. Einnig þarf að koma fram upplýsingar um hversu margar lóðir eru nú þegar lausar til leiga og/eða áætlaðar til leigu undir atvinnustarfsemi ásamt stærð per lóðar. Best væri að fá þessar uppl. í excel skjali. Sjá einnig greiningu í viðhengi, unnið af Sveini Þorgrímssyni. Ef fyrirhugað er að selja lóð/lóðir þarf að tilgreina það sérstaklega með sama hætti og lýst er með leigu á lóðum.

Stærð atvinnusvæðisins í Helgúvík innan marka Reykjanesbæjar er 197,4 ha., þar af er hafnarsvæðið 30 ha. Atvinnusvæðið í Sveitarfélaginu Garði er 113,7 ha lóð Norðuráls að Stakksbraut 1 og oliubirgðastöð NATO 20,4 ha. samtals 134,1 ha. Óúthlutaðar lóðir í Helgúvík í dag eru 82,7 ha.

4) Uppl. um verðmæti lóða sem eru lausar fyrir atvinnustarfsemi ef þær liggja fyrir. Annars uppl. um áætlað verð þeirra ef hægt er og þá hvað forsendur liggja þar að baki.

Áætlað verðmæti óúthlutaðra lóða verður 1.406 mkr. og miðast það við 20 ára leigutekjur lóðanna (sem eru tæpar 1.700 kr. á ferm. í lóðarleigu yfir 20 ára tímabil). Það byggist á bókhalds- og reiknings-skilavenjum sveitarfélaganna og eru lóðir Reykjaneshafnar í efnahagsreikningi 2013 metnar á 512 mkr. eftir þeirri reikningsskilavenju.

Ef hins vegar eru reiknuð gatnagerðargjöld út frá gjaldskrá lóðagjalda Reykjaneshafnar að gefnum 30% afslátti á lóðir með ívilnunar samninga, þá er mat lóðanna 2.404 mkr., en eftir er að draga frá holræsa- og gatnagerðarkostnað þannig að áætlunin yrði mjög svipuð reikningsskilavenjunni.

5) Rök fyrir því hvers vegna nauðsynlegt sé að ráðast nú í framkv. sem um ræðir, þ.e. hafnar- og vegaf framkvæmdir? Hvers vegna er ekki hægt að nýta aðrar hafnir í eigu Reykjaneshafnar? Væri hægt að bíða með framkv. við Helgúvík þar til búið væri að rétta stöðu Reykjaneshafnar og/eða Reykjaneshafnar? Rök sem mæla gegn því?

Nauðsynlegt er að lengja núverandi 150 m. viðlegukantinn í Helgúvík um 100 m. í vestur vegna löndunarbúnaðar United Silicon, þar sem hráefnið fer með færriböndum beint inn á lóð fyrirtækisins norðan við viðlegukantinn. Sama gildir um 60 m. lengingu í austur fyrir löndunarbúna Thorsil ehf., þannig að hægt sé að taka á móti 2 skipum í einu fyrir þá starfsemi sem er í dag í Helgúvík og fyrr þessi nýju kísilver. Aðrar hafnir í eigu Reykjaneshafnar í Keflavík og Njarðvík eru of langt frá verksmiðjunum, sem fyrirtækin sætta sig ekki við. Samningar Reykjaneshafnar við kísilverin skuldbinda Reykjaneshöfn til að byggja viðlegukantana samhliða uppbyggingu kísilveranna.

6) Er Reykjaneshöfn í beinni samkeppni við aðrar hafnir í eigu annarra en Reykjaneshafnar, þ.e. ef tekið er mið af skilgr. atvinnusvæði sem er allt Suðurnesið og höfuðborgarsvæðið. Hvernig er aðstaða annarra hafna á svæðinu. Gætu flutningarnar ekki farið fram t.d. gegnum Straumsvík?

Reykjaneshöfn er ekki í beinni samkeppni við aðrar hafnir á Suðurnesjum og höfuðborgarsvæðinu með því að þjónusta kísil- og álver. Samkeppni við atvinnusvæðið á Grundartanga felst í dag fyrst og fremst gagnvart fyrirtækjum sem eru með léttan iðnað eins og nýjasta dæmið með Silicon Material sýnir.

7) Staðfesting frá Reykjaneshöfn að Helgúvíkurhöfnin sé opin fyrir alla og að þar njóti engin sérkjara, þ.e. umfram það sem er heimilt að veita gegnum opinbera gjaldskrá. Ef e-h njóta sérkjara umfram það sem getið er í gjaldskrá þurfum við að fá uppl. um hver hún sé og hver/hverjir njóta hennar.

Enginn viðskiptavinur Reykjaneshafnar nýtur sérkjara umfram opinbera gjaldskrá nema Norðurál, en hafnargjöldin sem þeir greiða eru hliðstæð öðrum álverum á Íslandi. Oliudreifning er með sér samning vörugjalda á innfluttu eldsneyti USD 1,- per tonn. En sá samningur er í raun óvirkur, þar sem allt eldsneyti sem er flutt inn er nýtt á Keflavíkurflugvelli og innheimtast þá vörugjöld beint til N1, OLÍS og Skeljungs skv. Gjaldskrá, og ODR fær sinn USD 1,- endurgreiddan. Ekki reynir á vörugjöld ODR fyrr en að oliubigðastóðin verður tankabú, og eldsneytið geymt og útflutt síðar, en ekki notað á Íslandi.

Síðan hafa þau fyrirtæki sem hafa fengið ívilnunarmaninga gagnvart ríki og sveitarfélaginu í Helgúvík fengið 30% afslátt á gatnagerðargjöldum, sbr. lóðargjaldskrá Reykjaneshafnar, þ.e. 30% af 60% lóðargjöldum, þar sem gatnagerðargjöldin eru 60% af lóðargjaldinu, en 40% lóðargjaldsins er fyrir jarðvegsskipti lóðar.

8) Upplýsingar um Reykjaneshöfn, kt. og heimilisfestu. Einnig upplýsingar um hver sé eigandi hafnarinnar, hvernig rekstri hennar sé háttað og hvaða hafnir heyra undir Reykjaneshöfn. Vinsamlega sendið gögn með þessum lið, sbr. lög/reglugerðir

Reykjaneshöfn er með kt. 410190-1099, að Víkurbraut 11, 230 Reykjaneshafnar. Reykjaneshafnar er 100% eignandi hafnarinnar og hún rekin sem B-hluta stofnun Reykjaneshafnar. Reykjaneshöfn rekur eftirtalin hafnarsvæði í Reykjaneshafnar: Helgúvíkurhöfn, smábátahöfnina í Gróf, Keflavíkurhöfn, Njarðvíkurhöfn og smábátabyggju í Höfnum. Reykjaneshöfn rekur atvinnusvæði við Njarðvíkurhöfn, Keflavíkurhöfn og Helgúvíkurhöfn og innheimtir lóðargjöld og lóðarleigu af þeim. Sjá meðf. Hafnarreglugerð.

9) Eftirfarandi upplýsingar úr ársreikningum Reykjaneshafnar sem og úr öðrum fjárhagsgögnum fyrir tímabilið 2011-2013 í excel skjölum:

a. Stöðu efnahagsreikninga fyrir tímabilið 2011-2013
Sjá meðf. excelskjöl

b. Tekjur vegna starfsemis í Helgúvík sundurliðað eftir eðli þeirra sbr. gjaldskrá hafnarinnar. Ef Helgúvík er ekki sérstakl. sundurliðað þurfum við að áætla hlutfallið eins og nefnt var á fundinum
Sjá meðf. excelskjöl

c. Magntölur um inn- og útflutning frá höfninni, skipt eftir eðli starfsems frá 2011-2014, ef við á
Sjá meðf. excelskjöl

d. Ég fékk frá Reykjaneshöfn lista í excelskjali um leigugjöld af atvinnustarfsemi í Helgúvík vegna undirbúnings fyrir tilkynningu til ESA út af fjárfestingum Thorsil. Er sá listi tæmandi? Ef svo er þarf að eingöngu að bæta við uppl. um hver gjöldin voru á tímabilinu 2011-2013.
Sjá meðf. excelskjöl

e. Helstu kostnaðarliðir sundurliðað fyrir Helgúvík eða áætlun
Sjá meðf. excelskjöl

f. Ráðuneytið hefur gögn um áætlaðar tekjur (vörugjöld) vegna út- og innflutninga United Silicon og Thorsil. Frá fyrsta ári þar til verksmiðjurnar hafa náð fullum afköstum. *Ég mun senda tekjuáætlunina til ykkar til athugasemda ca. í lok næstu viku Hvað hafa margir einstaklingar notið fjárhagsaðstoðar hjá öðrum sveitarfélögum á Suðurnesjum á sama tímabili, eftir kyni? Sama þróun hefur verið í sveitarfélögunum í kringum okkur og hjá Reykjanesbæ hvað fjárhagsaðstoðina varðar. Ég er ekki með tölulegar upplýsingar frá hinum sveitarfélögunum en búin að biðja um þær og kem þeim áfram um leið og þær detta inn.*

18) Stutta lýsingu hvernig þróun hefur verið á fjárhagsaðstoðinni og sérstaklega áhrifin á síðustu árum, þ.e. eftir að einstaklingur hefur nýtt sér atvinnuleysisbætur að fullu.

10) Uppl. um hvaða möguleika Reykjaneshöfn hefur til að leggja fram eigið fé til framkvæmdanna og hver sú fjárhæð gæti orðið, þ.e. hvað ræður höfnin við og skiptingu fjárhæðar á framkv. tímanum. Reykjaneshöfn getur lagt fram hluta lóðagjaldatekna á móti framlagi ríkisins til hafnargerðarinnar. Bæði kísilverin hjá United Silicon og Thorsil ehf. munu greiða lóðagjöld á árinu 2015 og 2016. Síðar munu frekari lóðagjaldatekjur koma með nýjum fyrirtækjum sem Reykjaneshöfn mun semja við.

11) Rök og gögn sem sýna að Reykjaneshöfn sé ekki heimilt ef við á, að taka lán til að fjármagna ný verkefni.

Sjá meðfylgjandi samkomulag sem gert var við lánveitendur árið 2011, þar sem Reykjaneshöfn og Reykjanesbær skuldbundu sig gagnvart lánveitnedum við endurfjármögnun skulda hafnarinnar. Í útgáfulýsingu skuldabréfa sem skráð eru í opnum skuldabréfaflokkum Reykjaneshafnar í Kauphöll lið 2.2. eru ákvæði um að ekki sé heimilt að taka ný lán. Ef ákveðið er brotið eru gjaldfellingarheimildir lánveitenda heimilar.

12) Ef Reykjaneshöfn er heimilt að taka lán til framkv. við Helgúvík, hver gæti sú fjárhæð orðið? Yrði allt lánið greitt út í einu lagi eða á e-h tímabili? Hvar yrði lánið tekið? Væri það t.d. tekið að láni gegnum Lánasjóð sveitarfélaga? á hvaða kjörum má áætla að lánið yrði á og lengd lánsins

Reykjaneshöfn er ekki heimilt að taka lán til framkvæmda við Helgúvík, sbr. svar við spurningu nr. 11.

Reykjanesbær:

13) Stöðu efnahagsreikninga fyrir tímabilið 2011-2013
Sjá meðf. excelskjöl.

14) Uppl. um hvaða möguleika Reykjanesbær hefur til að leggja fram fjármagn/eigið fé til framkvæmdanna og hver sú fjárhæð gæti orðið, þ.e. hvað ræður bærinn við og þá skiptingu fjárhæðar á framkv. tímanum.
Andvirði fasteignaskatts í Helgúvík 50 mkr. á ári sem víkandi lán, og við sölu á skuldabréfum Magma 500 mkr. á árinu 2017, sem er 25% af söluverðinu, og er tilgreint í skuldbindingu RNB við lánveitendur Reykjaneshafnar frá árinu 2011.

15) Rök ásamt gögnum um að Reykjanesbæ sé ekki heimilt að taka lán til að fjármagna ný verkefni.

Samkomulag við Eftirlitsnefnd sveitarfélaga sem gert var á árinu 2014.

16) Upplýsingar um hlutverk og aðkomu Reykjanesbæjar að rekstri hafnarinnar m.t.t. Helguvíkursvæðisins.

Reykjanesbær styður við alla uppbyggingu nýrra atvinnufyrirtækja sem munu skapa ný hálaunastörf sem sérstök þörf er á, þar sem meðallaun íbúa Reykjanesbæjar eru mjög lág á landsvísu. Auk þess er atvinnleysi í Reykjanesbæ mest á Íslandi.

Aðkoma RNB felst fyrst og frest í því að koma á mótis við ný fyrirtæki við gerð ívilnunar samninga með því að gefa tímabundið í 10 ár eftir 50% fasteignaskatts, sem mun koma til baka í hærra útsvari launþega, bæði við uppbyggingu og rekstur fyrirtækjanna.

Félags- og efnahagsleg staða íbúa í Reykjanesbæ

Það eru góðar greiningar um efnahags- og félagslega stöðu Suðurnesjar í Stöðugreiningu 2014 sem Byggðastofnun hefur birt. Við munum styðjast mikið við þær uppl. ásamt leita gagna hjá vinnumálastofnun. Það sem vantar inn í myndina eru eftirfarandi uppl.:

17) Hvað hafa margir einstaklingar notið fjárhagsaðstoðar hjá Reykjanesbæ og ef unnt væri að afla sömu uppl. hjá öðrum sveitarfélögum á Suðurnesjum á tímabilinu 2001-2014, sundurliðað eftir kyni. Ef erfitt reynist að afla gagna frá öðrum sveitarfélögum þá mun ég óska eftir aðstoð hagstofunnar en það getur orðið tímafrekari.

	Kk	Kvk	Samtals
2011	240	265	505
2012	258	278	536
2013	296	285	581
2014	265	275	540

Fækkunin sem við sjáum árið 2014 er í yngstu aldurshópnum, bæði hjá konum og körlum, þ.e. aldurshópnum undir 20 ára og 20 – 39 ára. Flest þau úrræði sem sett hafa verið á fót hafa verið til að mæta þessum aldurshópi.

Kynjahlutafallið öll árin er nokkuð jafnt í kringum 50%, konur ívið fleiri fyrir utan árið 2013.

Hvað hafa margir einstaklingar notið fjárhagsaðstoðar hjá öðrum sveitarfélögum á Suðurnesjum á sama tímabili, eftir kyni? Sama þróun hefur verið í sveitarfélögunum í kringum okkur og hjá Reykjanesbæ hvað fjárhagsaðstoðina varðar. Ég er ekki með tölulegar upplýsingar frá hinum sveitarfélögum en búin að biðja um þær og kem þeim áfram um leið og þær detta inn.

18) Stutta lýsingu hvernig þróunin hefur verið á fjárhagsaðstoðinni og sérstaklega áhrifin á síðustu árum, þ.e. eftir að einstaklingur hefur nýtt atvinnuleysisbæturnar að fullu.

Fjölgunar á fjárhagsaðstoð sveitarfélagsins fór að gæta strax 2008 og hefur farið vaxandi til ársins 2014, en það ár fækkaði einstaklingum á fjárhagsaðstoð aðeins á milli ára.

Í Reykjanesbæ var áætlað að 82 einstaklingar myndu fullnýta bótarétt sinn árið 2012, 146 árið 2013 og 139 árið 2014. Um síðustu áramót(2014/2015) gátu 26 manns með lögheimili í Reykjanesbæ fullnýtt bótarétt sinn hjá Vinnumálastofnun og 40 til viðbótar á fyrstu 6 mánuðum ársins 2015. Ekki hefur borist áætlun um fjölda einstaklinga sem gætu fullnýtt bótarétt sinn allt árið 2015.

Miðað við niðurstöðu könnunar Vinnumálastofnunar og Velferðarráðuneytisins sem unnin var af Maskínu í desember 2014, meðal þeirra sem fullnýtt höfðu bótarétt sinn frá ársbyrjun 2013 til haustsins 2014, má leiða af niðurstöðu þeirra könnunar að 41.3% þeirra sem fullnýta bótarétt sinn hjá Vinnumálastofnun eigi rétt á og fái fjárhagsaðstoð frá sínu sveitarfélagi á Suðurnesjum, á móti 27,1% þeirra sem fullnýtt hafa bótarétt sinn hjá Vinnumálastofnun í öðrum sveitarfélögum.

Samhliða því að fjárhagsaðstoðin hafi aukist hjá sveitarfélaginu þá hefur tímalengt einstaklinga á fjárhagsaðstoð lengst. Meðaltalsupphæð fjárhagsaðstoðar á einstaklinga hefur því aukist milli ára.

Börn á framfæri þeirra einstaklinga sem framfleyta sér á fjárhagsaðstoð sveitarfélagsins hafa á þessu tímabili verið á milli tvö og þrjú hundruð.

19) Er Umboðsmaður skuldara enn með sérstakt útibú á Suðurnesjunum?

Útibúinu á Suðurnesjum var lokað 1. September 2014.

Hefur Reykjanesbær upplýsingar um fjölda heimila sem hafa sótt um fjárhagsráðgjöf hjá umboðsmanni skuldara fyrir tímabilið 2011 – 2014? Og hversu margir hafa fengið samþykki fyrir greiðsluaðlögun sama tímabil?

Meðfylgjandi tafla sýnir fjölda umsókna þar sem umsækjendur eru búsettir á Suðurnesjum og hafa sótt um greiðsluerfiðleikaúrræði.

Á bak við hverja umsókn um fjárhagsaðstoð v/skiptakostnaðar er alltaf bara einn umsækjandi. En tveir geta sótt saman um greiðsluaðlögun eða ráðgjöf.

Fjárhagsaðstoð v/skiptakostnaðar	98
2014	92
2015	6
Greiðsluaðlögun	624
2010	156
2011	265
2012	75
2013	54
2014	67
2015	7
Ráðgjöf	489
2011	77
2012	179
2013	116
2014	108
2015	9
Grand Total	1.211

Alls hafa 517 umsóknir, þar sem umsækjendur eru búsettir á Suðurnesjum fengið samþykka umsókn og farið í greiðsluaðlögunarumleitanir. Að meðaltali er um 70% þeirra mála sem hafa farið í greiðsluaðlögunarumleitanir sem hafa endað með samningi eða nauðasamningi.

HELGUVÍK





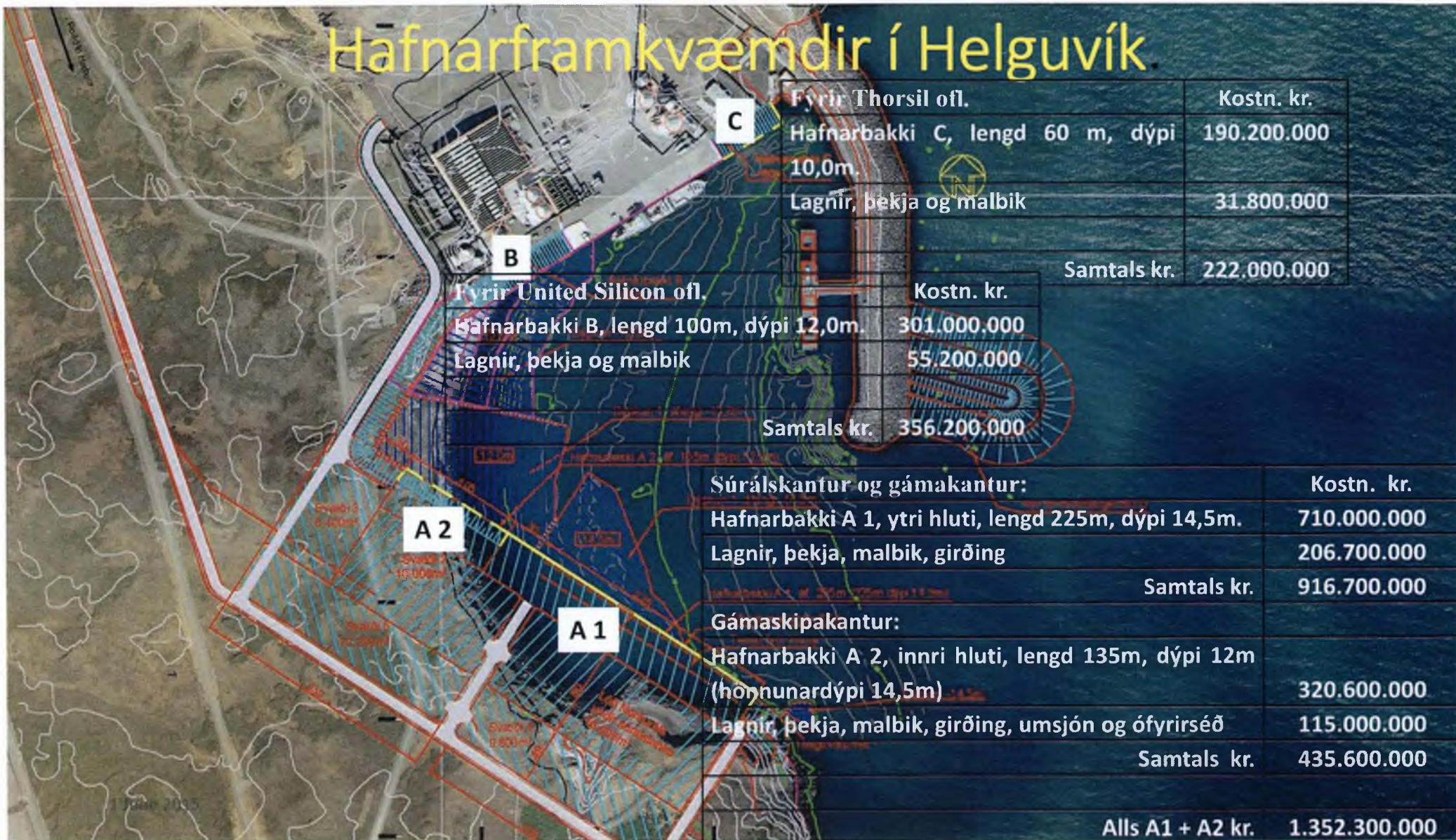
HELGUVÍK

180 ha svæði með 1.760 ha upplandi (Ásbrú Norður)

1 June 2015



Hafnarframkvæmdir í Helguvík



Fyrir Thorsil ofl.		Kostn. kr.
Hafnarbakki C, lengd 60 m, dýpi 10,0m.		190.200.000
Lagnir, þekja og malbik		31.800.000
Samtals kr.		222.000.000


Fyrir United Silicon ofl.		Kostn. kr.
Hafnarbakki B, lengd 100m, dýpi 12,0m.		301.000.000
Lagnir, þekja og malbik		55.200.000
Samtals kr.		356.200.000

Súrálskantur og gámaskipakantur:		Kostn. kr.
Hafnarbakki A 1, ytri hluti, lengd 225m, dýpi 14,5m.		710.000.000
Lagnir, þekja, malbik, girðing		206.700.000
Samtals kr.		916.700.000

Gámaskipakantur:		Kostn. kr.
Hafnarbakki A 2, innri hluti, lengd 135m, dýpi 12m (hönnunardýpi 14,5m)		320.600.000
Lagnir, þekja, malbik, girðing, umsjón og ófyrirséð		115.000.000
Samtals kr.		435.600.000

Alls A1 + A2 kr. 1.352.300.000





 HELGUVÍK

 SMÍÐI OG VÆGJAFI

 SMÍÐI, VÆGJAFI, HVERFJÓR

 SMÍÐI, VÆGJAFI, HVERFJÓR

 SMÍÐI, VÆGJAFI, HVERFJÓR

 SMÍÐI, VÆGJAFI, HVERFJÓR



Hæðarbakki C +0,20m
Dýpi 10,0 m

Hæðarbakki 1,50m
Dýpi 10,0 m

Hæðarbakki B +1,00m
Dýpi 12,0 m

Hæðarbakki A 1, 1,25m
Dýpi 12,0 m

Hæðarbakki A 1, 2,50m
Dýpi 14,5 m

Lög Norðurlens
 undir uppstillingu
 18.000m²