

Umsögn Sveitarfélagsins Ölfuss til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis
um þingskjal 1341 — 770. mál,
tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018.

Það er fagnaðarefni að endurbætur Þorlákshafnar séu hluti fjögurra ára samgönguáætlunar en verkefnið er mikilvægt hagsmunamál þar sem höfnin er stórt tækifæri til öflugrar atvinnuuppbyggingar á Suðurlandi. Í kafla 1.3 í tillögunni er fjallað um hafnarframkvæmdir og sjóvarnir en á bls. 11 eru listuð upp verkefni í Suðurlandsdæmi og er þar Þorlákshöfn tiltekin með dýpkun og stækkun 2015, dýpkun 2016-17 og endurbyggingu Svartaskersbryggju 2018. Heildarfjárhæðin sem áætluð er til verksins frá ríkinu á þessum fjórum árum er skv. tillögunni 255,3 m.kr. þar af 12,1 til endurbyggingar á Svartaskeri. Frumkostnaðaráætlun Vegagerðar frá árinu 2014 gerir ráð fyrir því að framkvæmdin kosti 1.900 m.kr og því ætti hlutur ríkis að vera á bilinu 1.200 – 1.400 m.kr.

Farið er fram á að auknu fjármagni verði veitt til verkefnisins, framkvæmdum við endurbyggingu Svartaskersbryggju verði flýtt og að bráðnauðsynleg endurbygging Suðurvararbryggju, þ.e. nýtt stálþil, verði sett á áætlun eins og frumáætlun Vegagerðarinnar gerir ráð fyrir. Þorlákshöfn gerir í sinni fjárhagsáætlun ráð fyrir að verkinu ljúki árið 2018 til samræmis við frumáætlun Vegagerðarinnar. Farið er fram á að greiðsluþátttaka ríkisins sé í samræmi við 7. gr. laga nr. 119/2014 um breytingu á hafnalögum, nr. 61/2003, þ.e. 85% vegna reglubundinnar viðhaldsdýpkunar, 75% vegna endurbóta og 60% vegna nýframkvæmda.

Greinargerð:

Byggðinni í Þorlákshöfn er valinn staður vegna náttúrulegrar hafnaraðstöðu. Landrými er auk þess mikið í umhverfis bæinn, samgöngur eru auðveldar og frekari uppbygging vegatenginga er fjárfesting. Miklir möguleikar eru á uppbyggingu á hafnaraðstöðu, en höfn á þessum stað hefur þá sérstöðu að sigling fram og til baka milli Evrópu og Íslands styttest um hátt í sólarhring ef siglt er í Þorlákshöfn í stað Reykjavíkur eða annarra hafna á Faxaflóasvæðinu.

Þorlákshafnarhöfn og Sveitarfélagið Ölfus hafa undanfarin misseri unnið að stefnumótun í atvinnumálum og skipulagsbreytingum við höfnina. Megin markmið verkefnisins er að byggt verði upp iðnaðarsvæði þar sem lögð er áhersla á að nýta þær auðlindir og landgæði sem til staðar eru, með áherslu á vistvæna starfsemi og að byggð verði upp hafnaraðstaða í Þorlákshöfn samkvæmt þeim kröfum sem gerðar eru til stórskipahafnar. Iðnaðarsvæðinu er ætlað að draga að vistvæna starfsemi sem nýtir aðstöðu og náttúruauðlindir staðarins og alls Suðurlands auk þess að nýta hafnaraðstöðuna fyrir bæði inn- og útflutning. Raunhæfur möguleiki er fyrir hendi á að siglingar gámaskipa til og frá landinu og hugsanlega aðrir vöruflutningar færast að einhverju leyti til Þorlákshafnar vegna landfræðilegrar legu hafnarinnar. Í þessu sambandi má nefna ferjusiglingar milli

Evrópu og Íslands sem verða raunhæfur kostur eftir endurbætur hafnarinnar og hafa töluvert verið ræddar.

Það er þjóðhagslega hagkvæmt að nýta þá sérstöðu sem Þorlákshöfn hefur til uppbyggingar. Uppbygging þar, á þeim forsendum sem til staðar eru í dag, styður við fjölbreytni í atvinnuþróun og bætir búsetuskilyrði. Til að sú framtíðarsýn verði að veruleika þarf uppbyggingu hafnarinnar samhliða uppbyggingu iðnaðarsvæðisins. Nauðsynlegt er að byggja upp hafnaraðstöðu, löndunarrými og geymslusvæði þannig að það nýtist flutningaskipum af þeirri stærð sem mest eru notuð til flutninga til og frá landinu. Sveitarfélagið hefur þegar skipulagt um 500 ha. lands, vestur af byggðinni í Þorlákshöfn, fyrir uppbyggingu við höfnina sem styrkja mun rekstrargrundvöll hennar.

Til áréttingar er um 60% af heildarkostnaði framkvæmdarinnar tímabært og óumflúið viðhald viðlegukanta á Suðurvarargarði og Svartakeri. Allar líkur eru á því að hagkvæmari hafnarframkvæmd sé ekki að finna hér á landi. Með þessari framkvæmd skapast aukin tækifæri til verðmætaaukningar fyrir þjóðarbúið. Eins og áður hefur verið vikið að styttist siglingarleiðin með slíkri aðstöðu verulega milli Íslands og Evrópu sem opnar möguleika á auknum ferskvöruútflutningi, t.d. á sjávarafurðum, fiskeldisafurðum, landbúnaðarafurðum, fersku vatni og hverskonar drykkjarvöru. Þar sem Þorlákshöfn er í nálægð við stærsta markaðssvæði landsins getur hún leitt til verulegs fjárhagslegs sparnaðar í inn- og útflutningi auk þess sem líta má á hana sem vistvæna þar sem hún kemur til með að draga úr eldsneytisnotkun og þar með útblæstri skipa sem sigla til Þorlákshafnar í stað þess að sigla inn á Faxaflóa á ferð milli Íslands og Evrópu.

Framtíðarsýnin er stórskipahöfn í Þorlákshöfn en ákaflega mikilvægt er að fullklára núverandi höfn áður en hugað verður að slíkri framkvæmd. Eftir endurbætur verður hægt að taka á móti mun stærri skipum en mögulegt er í dag. Það er ekki nokkur vafi á því að viðskiptatækifærum á eftir að fjölga mikið með þessum endurbótum og margir áhugasamir aðilar hafa komið að máli við forsvarsmenn sveitarfélagsins vegna slíkra tækifæra. Í þessu sambandi má nefna stóran fóðurframleiðanda, aðila sem eru að vinna að vatnsútflutningi og drykkjarvöruframleiðendur sem hyggja á stórfelldan útflutning. Suðurland er stærsta landbúnaðarhérað landsins og Suðurland og Suðurnes eru þau svæði sem stærst eru í landeldi á fiski. Það er sérstaklega hagkvæmt að fóðurverksmiðja sé staðsett nærri slíkri starfsemi til að lágmarka flutningskostnað en landflutningur langar leiðir með fóður er ákaflega dýr.

Flestar þær hugmyndir sem nú er unnið með, varðandi aukna uppbyggingu og aukin umsvif á Suðurlandi, hafa komið upp eftir að umræður um endurbætur á Þorlákshöfn urðu opinberar. Það er sammerkt með öllum þessum verkefnum að endurbætur hafnarinnar í allra næstu framtíð eru forsenda þess að af þeim verði. Samfélagið má ekki við því að dráttur verði á framkvæmdunum og er það okkar von og trú að umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis tryggi fjármagn til þessarar mjög svo arðbæru framkvæmdar.

*Gunnsteinn R. Ómarsson, bæjarstjóri
Hjörtur B. Jónsson, hafnarstjóri*