

Tillaga til þingsályktunar

um undirbúning að hönnun og stækkun Þorlákshafnar.

Flm.: Unnur Brá Konráðsdóttir, Vilhjálmur Árnason, Silja Dögg Gunnarsdóttir,
Haraldur Einarsson, Oddný G. Harðardóttir,
Páll Valur Björnsson, Páll Jóhann Pálsson.

Alþingi ályktar að skora á innanríkisráðherra að fela Vegagerðinni að hefja nú þegar undirbúning að hönnun og stækkun Þorlákshafnar þannig að höfnin geti þjónustað skip í Panamax-flokki.

Greinargerð.

Tillaga þessi var áður flutt á 135., 136., 138., 139., 140., 141. og 143. löggjafarþingi.

Fyrirhuguð er mikil uppbygging í Þorlákshöfn á næstu árum á sviði iðnaðar, stóriðju og matvælaíðnaðar. Við uppbygginguna verður lögð áhersla á að nýta auðlindir og aðstöðu sem fyrir er með áherslu á iðnað sem vel fellur að umhverfinu. Samhliða er ráðgert að byggja upp hafnaraðstöðu samkvæmt þeim kröfum sem gerðar eru til stórskipahafnar. Auk þess að nýta hafnaraðstöðuna fyrir inn- og útflutning til landsins er höfninni ætlað að vera inn- og útflutningshöfn fyrir iðnaðarsvæðið ásamt því að gera það mögulegt að höfnin geti sinnt því að vera umskipunarhöfn fyrir vörur á leið milli Evrópu og Bandaríkjana.

Þorlákshöfn er eina þjónustuhöfnin fyrir allt Suðurlandsundirlendið og hafa Sunnlendingar staðið í sameiningu að uppbyggingu og framþróun hafnarinnar. Heimamenn hafa lengi haft uppi áform um að þróa höfnina þannig að hún geti talist stórskipahöfn en það er höfn sem getur tekið við skipum í Panamax-flokki. Panamax-skip eru allt að 290 metra löng og allt að 80 þúsund tonn að stærð. Þessi skip geta flutt allt að 12 þúsund TEU-gámaeiningar (Twenty-Foot Equivalent Unit). Mikilvægt er að íslensk stjórnvöld hafi á takteinum hugmyndir að stækkun og gerð hafnar á næstu missirum.

Það er þjóðhagslega mikilvægt að nýta þá sérstöðu sem Þorlákshöfn hefur til uppbyggingar enda styður slík uppbygging við fjölbreytni í atvinnuþróun og búsetukostum á Suðurlandi. Þorlákshöfn býr yfir mikilli sérstöðu. Upp af hafnarsvæðinu er mikið landrými sem byggja má upp sem umskipunar- og geymslurými fyrir gámahöfn, en vestan bæjarins hefur umfangsmikið svæði verið skilgreint sem iðnaðarsvæði. Í báðum tilvikum eru stækkunarmöguleikar verulegir. Á iðnaðarsvæðinu er aðgengi að miklu magni af hreinu vatni auk þess sem aðgangur að grænni raforku og heitu affallsvatni frá virkjunum er mögulegur.

Á Suðurlandi eru mikil tækifæri til frekari atvinnuuppbyggingar. Erlend stórfyrirtæki í ýmsum greinum stóriðju hafa staðið í viðræðum við bæjaryfirvöld í Ölfusi um uppbyggingu sem hefði mikla og jákvæða þýðingu fyrir Suðurland og landið allt. Því skiptir miklu máli að geta brugðist við eftirspurninni með stuttum fyrirvara og augljóst er að nauðsynlegir innviðir, svo sem hafnaraðstaða, þurfa að vera fyrir hendi.

Gerð var líkanprófun hjá Siglingastofnun fyrir stórskipahöfn í Þorlákshöfn fyrir um átta árum. Prófunin sýndi að gerð slíkrar hafnar væri vel möguleg. Á þeim tíma var áætlað að gerð slíkrar hafnar kostaði 5–7 milljarða kr. sem gæti samsvarað u.þ.b. 8–11 milljörðum kr. í dag.

Að öllum líkindum þrengir verulega að Sundahöfn á næstu árum og er sú þróun þegar hafin. Reykjavíkurborg hefur kynnt hugmynd um blandaða íbúðarbyggð á iðnaðarsvæðinu neðan við Sæbraut. Þá eru flutningsleiðir að og frá Sundahöfn orðnar vissum takmörkunum háðar. Með frekari þróun borgarinnar verða lóðir verðmeiri á svokölluðum „iðnaðarsvæðum“ sem eru orðin umlukin annarri byggð og þau víkja þá fyrir íbúðarbyggð eða verslun og þjónustu. Um þetta eru mýmörg dæmi, svo sem Borgartúnið, Skeifan og nú síðast Höfðarnir. Það sama mun að öllum líkindum gerast með athafnasvæðið við Sundahöfn. Þá leitar hafnarstarfsemin annað, hugsanlega í Þorlákshöfn sem hefur nægt landrými og liggur vel við siglingum. Auk þess er Árborgarsvæðið öflugt bakland með fjölpætri þjónustu og er aðeins í 50 km fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu.

Til að nýta sem best þá kosti sem Suðurland býður upp á með gnægð lands og hagstætt veðurfar væri hægt að opna fyrir þá möguleika sem svæðið býður upp á. Þess vegna er nauðsynlegt að byggja upp stórskipahöfn í Þorlákshöfn.