

Tillaga til þingsályktunar

um innviðaupbyggingu og markaðssetningu hafnarinnar í Þorlákshöfn.

Flm.: Ásmundur Friðriksson, Páll Magnússon, Vilhjálmur Árnason,
Silja Dögg Gunnarsdóttir, Ari Trausti Guðmundsson,
Karl Gauti Hjaltason, Oddný G. Harðardóttir, Birgir Þórarinsson.

Alþingi ályktar að fela samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að skipa starfshóp til að móta stefnu um hvernig standa megi að innviðaupbyggingu hafnarinnar í Þorlákshöfn svo að höfnin geti enn frekar vaxið sem inn- og útflutningshöfn.

Starfshópurinn geri tillögu um hvernig bæta megi og auka öryggi og dýpi í og við innsiglingu í höfnina. Starfshópurinn geri einnig tillögur um hvernig bestum árangri verði náð í markaðssetningu hafnarinnar innan lands og utan.

Lögð verði áhersla á staðsetningu hafnarinnar með tilliti til styttri siglingatíma milli Evrópu og Íslands fyrir farm- og farþegaflutninga og sem einstaklega áhugaverðan kost sem inn- og útflutningshöfn með nægt landrými í 40–60 mínútna akstursfjarlægð frá stærstu mörkuðum og þéttbýlustu svæðum landsins og alþjóðaflugvellingum í Keflavík.

Starfshópurinn skili skýrslu með tillögum til ráðherra eigi síðar en 1. maí 2020. Ráðherra kynni Alþingi niðurstöður starfshópsins.

Greinargerð.

Tillaga þessi var áður lögð fram á 149. löggjafarþingi (122. mál) og er nú endurflutt að mestu óbreytt. Markmið tillögunnar er að efla innviðaupbyggingu hafnarinnar í Þorlákshöfn.

Hægt er að stytta siglingatíma töluvert með því að sigla til Þorlákshafnar frá Evrópu í stað Reykjavíkur. Á siglingaleiðinni munar allt að 10 klukkustundum aðra leiðina. Ferð frá Þorlákshöfn landleiðina til Reykjavíkur tekur einungis rúmlega hálf klukkustund. Því fylgja þau jákvæðu áhrif að kolefnisspor vöruflutninga þessa sjóleið til landsins er mun minna en til áfangastaða við Faxaflóa eða þeirra hafna sem eru lengra frá stærstu mörkuðum landsins.

Ekki eru síður gullin tækifæri til farþegaflutninga um höfnina en í því sambandi má nefna skemmtiferðaskip og farþegaferjur. Helsti kostur þess að hafa viðkomu með farþega af skemmtiferðaskipum í Þorlákshöfn er nálægðin við mest sóttu ferðamannastaði á Íslandi.

Í apríl 2017 hóf færeyska félagið Smyril Line Cargo ferjuskipaflutninga, svokallaða Ro/Ro (e. Roll on – Roll off) vöruflutninga, með ferjunni Mykinesi á milli Rotterdam í Hollandi og Þorlákshafnar með viðkomu í Þórshöfn í Færeyjum á leiðinni til Íslands. Vörurnar eru fluttar í tengivögnum sem keyrðir eru um borð í skipin sem tryggir bæði vandaða og örugga vörumeðhöndlun. Strax á fyrsta ári voru tekjur hafnarinnar af inn- og útflutningi með Mykinesi langt umfram væntingar en þær breyta öllu í rekstri og afkomu hafnarinnar á komandi árum. Með tilkomu þessarar siglingaleiðar hafa farmgjöld til og frá landinu lækkað flutningskostnað einstaklinga og fyrirtækja um 40% en það er helsta ástæðan fyrir þeirri

velgengni sem Þorlákshöfn og Smyril Line Cargo hafa notið. Smyril Line, sveitarfélagið Ölfus og hafnaryfirvöld í Þorlákshöfn undirrituðu samning til sex ára 24. maí 2018 sem tryggir Þorlákshöfn meiri og öruggari tekjur en á reynsluárinu.

Ferskar sjávarafurðir og eldisfiskur sem fara vikulega með Mykinesi á föstudegi eru komnar til sölu á mörkuðum síðdegis á mánudegi í vestanverðri Evrópu en á þriðjudagsmorgni á Ítalíu, Spáni og Portúgal. Þessi nýja siglingaleið er styttri en aðrar og flutningsgjöld því lægri um sem nemur 40%. Það ætti að hafa áhrif til lækkunar á vöruverði á Íslandi og gera útflutningsgreinar samkeppnishæfari á erlendum mörkuðum.

Þær breytingar sem gerðar hafa verið á innviðum hafnarinnar í Þorlákshöfn á liðnum árum hafa tekist framúrskarandi vel og verið langt undir kostnaðaráætlun, en gjörbreytt aðstöðunni við höfnina og gert mögulegt að taka á móti stærstu skipum sem til landsins koma. Það liggur þó fyrir að hvass vindur að sunnan eða suðaustan gerir innsiglinguna varasama á stórum skipum með mikið vindfang. Þess vegna höfðu skipstjórnarmenn á Mykinesi æft inn- og útsiglinguna í Þorlákshöfn í siglingaherminni í alls um 200 skipti áður en vikulegar siglingar hófust. Þeir voru því við öllu búnir en í erfiðustu aðstæðunum, sem áður er getið, þarf skipið að sigla á töluverðum hraða, eða 10–12 sjómílna ferð, til að halda stefnu við þröngar og krefjandi aðstæður þar sem kröpp beygja á bakborða er tekin rétt áður en komið er inn á milli garða og þar þarf að nota allt vélaraflið skipsins til að stöðva það. Þessar aðstæður þarf að lagfæra og verður starfshópurinn að rýna alla möguleika til þess og koma með tillögur til úrbóta. Þá er mikilvægt til að bæta öryggi hafnarinnar og sjófarenda við suðurströndina að nýr og öflugri lóðsbátur en nú er verði fenginn að höfninni.

Tollsvæðið sem höfnin reisti í upphafi fyrir innflutning er löngu sprungið en flutningar um höfnina eru langt umfram væntingar. Til að mæta þessari auknu umferð um svæðið er nýtt 40.000 fermetra afgangur og upplýst tollsvæði norðan hafnarinnar komið í notkun. Frá Þorlákshöfn eru greiðar samgöngur við höfuðborgarsvæðið og Vesturland um Þrengsla- og Suðurlandsveg, um Óseyrarbrú á Selfoss og Suður- og Suðausturland, og um Suðurstrandarveg til Suðurnesja og alþjóðaflugvallarins í Keflavík.

Í markaðslegu tilliti má segja að höfnin sé staðsett í 50 km rás frá markaðssvæði þar sem $\frac{2}{3}$ hluti þjóðarinnar býr og starfar. Auk nálægðar við stærsta markaðinn eru helstu náttúru- og ferðamannaperlur landsins í innan við 2–3 klst. akstur frá höfninni í Þorlákshöfn.

Sveitarfélagið Ölfus er öflugt samfélag í mikilli sókn og hefur yfir sterkum innviðum að ráða auk nægs landrýmis til að takast á við aukin verkefni á sviði farm- og farþegaflutninga. Þar er hefð fyrir öflugri útgerð og fiskvinnslu, vikurútflutningur hefur farið um höfnina í áratugi og fiskeldi vex fiskur um hrygg í sveitarfélaginu. Í fárra kílómetra fjarlægð frá höfninni eru ein gjöfulestu vatnsverndarsvæði landsins sem og öflugt jarðhitasvæði sem eru óinnheimt tækifæri fyrir framtíðina.