

Ed.

485. Frumvarp til laga

[188. mál]

um landshöfn í Þorlákshöfn.

(Lagt fyrir Alþingi á 86. löggjafarþingi, 1965—66.)

1. gr.

Ríkisstjórninni skal heimilt að gera samning við eigendur hafnarmannvirkja í Þorlákshöfn um, að ríkissjóður taki við eignum og skuldbindingum hafnarsjóðs Þorlákshafnar, enda fylgi hæfilegt landrymi til reksturs hafnarinnar.

Ríkissjóður lætur síðan starfrækja og auka hafnarmannvirki í Þorlákshöfn, á sinn kostnað.

Takmörk hafnarinnar skulu ákveðin í reglugerð. Ráðherra ákveður gerð og fyrirkomulag hafnarinnar í samráði við vitamálastjóra. Til hafnarmannvirkja teljast: Hafnargarðar, hafskipa- og bátabryggjur, verbúðir, uppfyllingar, dráttarbrautir, vélar, sem notaðar eru við byggingu hafnarinnar eða til fermingar og affermingar í höfninni, lönd, sem höfninni eru nauðsynleg vegna byggingar mannvirkjanna, starfrækslu þeirra eða annars, er nauðsynlegt má teljast fyrir fjárhagsafkomu hafnarinnar, einnig allar nauðsynlegar leiðslur, svo sem vatns- og rafmagnsleiðslur, holræsi o. fl.

2. gr.

Til greiðslu kostnaðar, er leiðir af fyrirmælum í 1. gr., er ríkisstjórninni heimilt að taka lán fyrir hönd ríkissjóðs, allt að 100 millj. kr. Að öðru leyti greiðist kostnaðurinn úr ríkissjóði, eftir því sem fé er veitt til þess á fjárlögum. Skal miða hafnargjöld á hverjum tíma, eftir því sem fært þykir, við það, að tekjur hafnarinnar nægi til þess að greiða vexti og afborganir að $\frac{2}{3}$ hlutum stofnkostnaðarins, auk árlegs rekstrarkostnaðar.

3. gr.

Sérhver er skyldur til að láta af hendi til landshafnarinnar mannvirki, er þarf til að gera höfnina, og svo viðáttumikið land, sem hafnarstjórn og ráðherra telja, að þurfi til þess að geta veitt útvegsmönnum og öðrum aðstöðu til notkunar hafnarinnar og undir brautir og vegi í þarfir hennar, svo og leyfa, að tekið verði í landi hans, hvort heldur grjót, möl eða önnur jarðefni, og þola þær eignarkvaðir, óhaggræði eða takmörkun á afnotarétti, sem hafnargerðin hefur í för með sér, allt gegn því, að fullar bætur komi fyrir. Náist ekki samkomulag um bætur, skulu þær ákveðnar með mati tveggja dómkvaddra manna að tilkvöddum báðum málsaðilum. Kostnaður við matið greiðist úr sjóði hafnarinnar. Nú vill annar hvor málsaðilla ekki una mati, og getur hann krafizt yfirmats, en gera skal hann það innan 14 daga frá því er matsgerð er lokið. Yfirmatið skal framkvæmt á sama hátt af 4 dómkvöddum mönnum. Kostnaðinn við yfirmatið greiðir sá, er þess hefur krafizt, ef matsupphæðinni verður ekki breytt meira en sem nemur 10% af hinni ákveðnu endurgjaldsupphæð, ella greiðist kostnaðurinn úr sjóði hafnarinnar.

4. gr.

Í stjórn hafnarinnar eiga sæti fimm menn, kosnir af sameinuðu Alþingi. Ráðherra sá, sem fer með hafnarmál, skipar formann hafnarstjórnarinnar úr hópi stjórnarmanna.

5. gr.

Með strandlengjunni umhverfis höfnina má ekki gera í sjó fram bryggjur eða önnur mannvirki, né fylla upp eða dýpka út frá landi nema samkvæmt leyfi stjórnar landshafnarinnar. Sá, sem vill gera eitthvert slíkt mannvirki, skal senda hafnarstjórn beiðni um það, og skal beiðninni fylgja lýsing á því, svo og uppdráttur, ef

með þykir þurfa, í tvennu lagi, og heldur hafnarstjórn öðru eintakinu. Sá, sem fengið hefur slíkt leyfi, skal skyldur að halda mannvirkinu svo við, að engin hættu stafi af því. Þessi ákvæði gilda einnig um þau mannvirki, er þegar hafa verið gerð á hafnarsvæðinu. Brot gegn þessari grein varða sektum frá 500—20 000 kr., og hafnarstjórn getur látið nema burt mannvirkið á kostnað eiganda.

6. gr.

Eignum og tekjum hafnarsjóðs má aðeins verja í þágu hafnarinnar, sbr. 1. og 2. gr. Ríkissjóður ábyrgist skuldbindingar hafnarinnar, og hafnarstjórn ber ábyrgð á eignum hennar.

7. gr.

Hafnarstjórn má ekki án leyfis ráðuneytisins selja eða veðsetja fasteignir hafnarinnar, né kaupa nokkrar nýjar fasteignir, taka stórlán til lengri tíma en svo, að þau verði borguð aftur af tekjum þess árs, sem í hönd fer, né endurnýja slík lán, eða fresta borgunartímanum og ekki heldur gera nein þau mannvirki við höfnina, sem eru svo stórvaxin, að árstekjurnar hrökkvi ekki til að koma þeim í framkvæmd.

8. gr.

Til þess að standa straum af kostnaði við byggingu og viðhald hafnarmannvirkja og til árlegs rekstrarkostnaðar hafnarinnar er heimilt að innheimta gjöld þau, er hér segir: 1. Árlegt gjald af bryggjum og öðrum mannvirkjum, sem gerð eru samkv. 5. gr. 2. Af skipum og bátum, er hafna sig á landshöfninni, og farmi þeirra: a) Skipagjald, ákveðið með tilliti til stærðar skipa þeirra, er hafna sig. b) Vörugjald. Undanskildar skulu þó vörur þær, er samkvæmt farmskrá skipsins eiga að fara til annarra hafna á landinu, ef þær eru ekki settar á land. c) Bryggjugjald af skipum, er leggjast við bryggjur hafnarinnar. d) Festargjald af skipum, sem nota festar hafnarinnar. e) Allt að 2% andvirði afla þeirra skipa og báta, sem leggjast á land innan hafnarsvæðisins eða hafa þar uppsátur. f) Leigu af verbúðum og öðrum mannvirkjum og af grunnum og lendum hafnarinnar. Gjöld þessi, sem og gjöld fyrir afnot af öðrum eignum hafnarinnar skulu ákveðin í reglugerð, sem ráðherra setur að fengnum tillögum hafnarstjórnar, og skal í henni ákveða, hver skuli greiða þau og innheimta. Herskip og skemmtiskip skulu undanþegin gjöldum til hafnarinnar samkv. tölulíð 2 a. Gjöld þessi má taka lögtaki.

9. gr.

Reikningsár hafnarinnar er almanaksárið.

10. gr.

Fyrir nóvemberlok hvers árs ber hafnarstjórn að leggja frumvarp til áætlunar um tekjur og gjöld hafnarinnar á komandi ári fyrir ráðherra til samþykktar ásamt nauðsynlegum skýringum á einstökum gjalda- og tekjuliðum.

Nú hefur hafnarstjórn í hyggju einhverjar þær ráðstafanir, er samþykki ráðherra þarf til, og skal hún þá senda ráðuneytinu sérstaka tillögu um það efni svo tímanlega, að samþykki ráðuneytisins geti komið til, áður en gengið er endanlega frá fjárhagsáætlun.

12. gr.

Komi það í ljós, þegar fram á árið líður, að óumflýjanlegt sé að sinna einhverjum framkvæmdum utan áætlunar eða fara fram úr áætluðum fjárhæðum, ber hafnarstjórn að tilkynna það ráðuneytinu í tæka tíð og leita samþykkis þess, til þess að vika megi frá áætluninni. Eigi má hefja verkið né stofna til umframgreiðslu, fyrr en samþykki ráðherra er fengið.

13. gr.

Við lok hvers reikningsárs og eigi síðar en fyrir febrúarlok skal hafnarstjórn gera reikning yfir tekjur og gjöld hafnarinnar á hinu liðna ári og efnahagsreikning hennar. Reikningana skal endurskoða af tveim endurskoðendum, sem ráðherra skipar til 4 ára í senn. Hafnarstjórn sendir þá síðan til ráðherra til úrskurðar.

14. gr.

Að öðru leyti skal ákveða með reglugerð allt það, er lýtur að greiðri og hættulausri umferð um höfnina, góðri reglu og öðru höfninni viðkomandi, er við þykir eiga. Í reglugerðinni má ákveða sektir fyrir brot gegn henni, 200—10 000 kr. Sektir samkvæmt lögum þessum renna í hafnarsjóð.

15. gr.

Með mál, sem rísa út af brotum á lögum þessum og reglugerðum, sem settar verða samkvæmt þeim, skal fara að hætti opinberra mála.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Þorlákshöfn er forn verstöð og var útræði þaðan verulegt á tímum áraskipanna. Þar úti fyrir eru ein beztu fiskimið landsins og staðurinn liggur vel við til vöruflutninga á sjó. Þar er nú eina höfnin við suðurströnd landsins frá Grindavík til Hornafjarðar.

Með tilkomu vélbáta lagðist útræði frá Þorlákshöfn niður, þar sem hafnaraðstaða var þá ónóg.

Hafnargerð í Þorlákshöfn hefur verið til umræðu síðan um síðustu aldamót. Helzta tilraunin í framkvæmdaátt var tillaga N. P. Kirk, að höfn í Þorlákshöfn árið 1919, sem kosta skyldi 4.2 millj. kr. á verðlagi þess árs.

Eins og upphæðin sýnir, var tillaga N. P. Kirk stór í sniðum, enda gerði hún ráð fyrir 320 000 m² svæði innan garða, er samtals yrðu um 1600 m langir. Áætlanir þessar voru hinar merkustu, en kostnaður of mikill til að unnt þætti að hefjast handa um sinn. Það var ekki fyrr en 1929, að framkvæmdir hófust, og þá í smærri stíl en Kirk hafði gert ráð fyrir.

Árið 1946 tóku sýslunefndir Árness- og Rangárvallasýslna höndum saman til að hrinda í framkvæmd byggingu hafnar í Þorlákshöfn. Keypt var jörðin Þorlákshöfn, hafin vegagerð og endurbætur á þeim litlu mannvirkjum, sem fyrir voru á staðnum, en þar höfðu verið gerðir nokkrir skjólgarðar til að bæta lendingarskilyrðin í svokallaðri Norðurvör. Einnig var hafin smíði Suðurgarðsins.

Eftir að hafnarnefnd, kosin af sýslunefndunum, hafði tekið við stjórn framkvæmda, var áherzla lögð á að byggja öldubryót, er jafnframt skyldi vera báta- og hafskipabryggja og bátalægi í skjóli garðsins.

Alls munu þær framkvæmdir hafa kostað um 14 millj. króna, er lokið var við í árslok 1960. Urðu þá þáttaskil í byggingarsögu staðarins, þar sem ákveðið var að taka stórlán til nýs átaks í hafnargerðinni.

Þegar núverandi framkvæmdir hófust í Þorlákshöfn, var þar ein 140 m löng bátabryggja (Norðurgarður), með dýpi meira en 2 m á yztu 25 m og einnig brimbrjótur (Suðurgarður) um 200 m langur, með dýpi yfir 2 metra á yztu 85 m og var þar rúm fyrir eitt lítið flutningaskip.

Að undangengnum undirbúningsrannsóknum á vegum vitamálskrifstofunnar, var stækkun Þorlákshafnar boðin út árið 1961.

Samkvæmt útboði skyldi Suðurgarðurinn lengjast um 75 m með 12.5 m breiðum steinkeragarði og á honum vera 2 m hár skjólveggur. Norðurgarðurinn skyldi lengjast um 100 m og þvert á hann koma 88 m langur þvergarður til suðurs, og þannig myndast 1900 m² bátakví.

Þrjú tilboð bárust, þar af eitt frá Efrafalli sf., er gerði ráð fyrir annarri gerð mannvirkja en þau, sem boðin voru. Var því tilboði tekið og á grundvelli þess gerður verksamningur, er undirritaður var í maí 1962, og hófust framkvæmdir skömmu síðar.

Með viðbótarsamningi, er undirritaður var 1963, var ákveðið að verksali skyldi hafa lokið Suðurgarði eigi síðar en 1. janúar 1965 og Norðurgarði eigi síðar en 1. janúar 1966. Af tæknilegum ástæðum var ákveðið að auka breidd Suðurgarðsins úr 12.5 m í 14.5 m strax í upphafi og síðar var legu Norður- og þvergarðanna breytt, breidd þeirra einnig aukin í 14.5 m og Norðurgarður lengdur í 115 m og þvergarður í 95 m, og hafnarsvæðið stækkað þannig um 2000 m². Var sú breyting gerð með tilliti til breytinga þeirra, er orðið hafa á bátafloata landsmanna hin seinustu ár.

Hafizt var handa um byggingu Suðurgarðsins, og var hann allur orðinn nothæfur fyrir skip 10. marz 1965 og fullfrágenginn á því sumri, og var síðan formlega afhentur hafnarstjórn 10. nóvember 1965.

Á því sumri var hafizt handa um byggingu Norðurgarðsins, og var ákveðið að framlenging á 1. áfanga skyldi vera 53 m.

Kostnaðurinn við framkvæmdir þær, sem hófust samkvæmt verksamningi í maí 1963, skiptist aðallega í tvennt: greiðslu til verksala, Efrafalls sf., og kostnað vitamálskrifstofunnar.

Byggingarkostnaður pr. 1. desember 1965 var sem hér segir:

Greitt Efrafalli	kr. 48 494 383.29
Kostnaður vitamálastjóra	— 3 482 510.83
	<hr/>
	Kr. 51 976 894.12
Til frádráttar selt efni	— 1 999 855.00
	<hr/>
	Kr. 49 977 039.12

Enn eru mikil verkefni óleyst við hafnarframkvæmdir í Þorlákshöfn og kostnaður við þær skiptir tugum milljóna króna. Að ljúka þeim áfanga, er boðinn var út 1961, telur vita- og hafnarmálastjóri kosta um 30 millj. kr. miðað við verðlag í dag.

Það hefur reynzt heimamönnum ofviða að standa undir greiðslum vaxta og afborgana af þeim lánum, sem tekin hafa verið til byggingarinnar. Þannig hafa verið greiddar af ríkisé afborganir og vextir vegna eldri framkvæmdanna, sem nema liðlega 10 millj. kr. og vegna síðari áfangans um 19.7 millj., ýmist með sérstökum fjárveitingum eða úr ríkisábyrgðasjóði. Eftirstöðvar þeirra lána, sem þegar hafa verið tekin, nema nú liðlega 32 millj. kr. og með vöxtum til greiðsludaga munu greiðslur þessar um 40 millj. kr. Eru þá ótalin þau lán, sem taka verður til að ljúka hafnargerðinni.

Af öllu þessu virðist ljóst, að byggingarmál Þorlákshafnar verða ekki leyst, nema fyrir atbeina og beina forgöngu ríkisvaldsins.

Það hefur því þótt rétt að leggja til að Þorlákshöfn verði gerð landshöfn, og er það tilgangur frumvarps þessa.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Á síðastliðnu ári fóru fram viðræður fulltrúa ríkisstjórnarinnar og hafnarnefndar Þorlákshafnar. Kom þar fram, að nefndin er því fylgjandi að afhenda eignir hafnarinnar til landshafnar að því marki, sem nauðsynlegt er, til starfrækslu og byggingar hafnargerðar, enda fari afhendingin fram í trausti þess að ríkisstjórnin sjá fyrir fjármagni til að ljúka þeim áfanga, sem nú er unnið að. Samþykkt sýslunefnda er að sjálfsögðu forsenda formlegrar afhendingar.

Hér er lagt til, að ríkisstjórninni verði veitt heimild til að semja við eigendur hafnarmannvirkja í Þorlákshöfn um að taka við eignum og skuldbindingum hafnarsjóðs Þorlákshafnar.

Þá skulu takmörk hafnarinnar ákveðin í reglugerð, svo sem almennt tíðkast, og skilgreint hvað teljist til hafnarmannvirkja.

Til þessa hefur Þorlákshöfn verið einasta höfn landsins í eigu sýslufélaga, en það er eignafyrirkomulag, sem ekki er gert ráð fyrir í núverandi lögum um hafnargerðir, en til þessa var stofnað vegna áhuga Sunnlendinga á hafnargerð og þar sem augljóst var, að viðkomandi sveitarfélög hefðu eigi bolmagn til svo kostnaðarsamra framkvæmda, enda Ölfushreppur þá eingöngu landbúnaðarhérað. Í landi hafnarinnar hefur nú myndast allblómlegur bæ, sem er í örum vexti. Íbúatala um síðustu áramót var um 450 manns.

Ljóst er, að næstu ár mun höfnin ekki hafa tekjur til að standa undir skuldbindingum sínum, auk þess sem núverandi mannvirki nýtast ekki fyrr en allfjárfrekum framkvæmdum er lokið.

Tekjur sýslusjóðanna eru einnig mjög takmarkaðar, þannig að þess er ekki að vænta, að þeir geti staðið undir hallanum af rekstrinum. Þá er þess heldur engin von, að sveitarfélagið geti, ásamt mjög hraðfara uppbyggingu í kauptúninu, verið aflögufært um fé til hafnarinnar svo neinu verulegu nemi.

Það eru því ekki líkur til að sýslufélögin eða Ölfushreppur muni geta staðið undir þeim lánum, sem þegar hafa verið tekin, og því síður þeim miklu viðbótarlánum, sem taka þarf til að ljúka verkinu.

Því er lagt til, að sú leið verði farin, að gera Þorlákshöfn að landshöfn, sem verði í eigu ríkissjóðs og byggð og rekin fyrir ríkisfé, á svipaðan hátt og landshafnirnar í Rífi og Keflavík/Njarðvík.

Um 2. gr.

Lagt er til, að ríkisstjórninni verði veitt heimild til lántöku, allt að 100 millj. kr., til greiðslu kostnaðar, er leiðir af 1. gr. Síðan verði árlega ákveðið í fjárlögum um fjárveitingar til hafnarinnar. Hafnarreglugerðin miðist við, að tekjur hafnarinnar nægi til að greiða vexti og afborganir að $\frac{2}{3}$ hlutum stofnkostnaðarins, ef unnt reynist, auk rekstrarkostnaðar.

Um 3. gr.

Hér er um að ræða eignarnámsheimild fyrir löndum og mannvirkjum, sem nauðsynleg eru til hafnarinnar, og eru þessi ákvæði hliðstæð hinum almennu eignarnámsákvæðum hafnarlaganna, þar á meðal um framkvæmd eignarnámsins.

Um 4. gr.

Lagt er til að stjórn landshafnarinnar sé skipuð 5 mönnum, kosnum af Alþingi, og skipi ráðherra formann stjórnarinnar úr hópi þeirra.

Um 5.—6. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 7. gr.

Grein þessi fjallar um takmarkanir á valdi hafnarstjórnar til ýmissa ráðstafana, svo sem til sölu, veðsetningar á eignum hafnarinnar, kaupum nýrra fasteigna eða töku lána til lengri tíma en svo, að þau verði borguð aftur af tekjum þess árs, sem í hönd fer o. fl., nema til komi samþykki ráðuneytisins.

Um 8. gr.

Hér er kveðið á um tekjustofna hafnarinnar, sem eru í samræmi við hafnarreglugerðir annarra hafna.

Um 9.—11. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 12. gr.

Hér er hafnarstjórn gert að skyldu að tilkynna ráðuneytinu í tæka tíð, ef óumflýjanlegt er að útgjöld hafnarinnar fari fram úr áætlun eða þau greiðist utan áætlunar. Er óheimilt að stofna til slíkra útgjalda, nema að fengnu leyfi ráðherra.

Um 13.—15. gr.

Þarfnast ekki skýringa.