

Nefnda- og greiningarsvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Smiðju við Tjarnargötu
101 Reykjavík

SENT Á UMSAGNAGÁTT

Reykjavík, 9. febrúar 2026

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál

Félag atvinnurekenda (FA) vísar til ofangreinds þingmáls, á þingskjali 463. Nefndin óskaði ekki eftir umsögn frá FA, en félagið lætur sig málið varða í ljósi augljóss mikilvægis samgönguinnviða fyrir samkeppni á flutningamarkaði og þróun flutningskostnaðar. Félagið vísar í því samhengi til áherzlna í þingsályktunartillögunni um verðmætasköpun með uppbyggingu innviða. FA hefur verulegar áhyggjur af forgangsröðun fjárveitinga til vegasamgangna og hafnarframkvæmda í Þorlákshöfn samkvæmt tillögunni, eins og rakið er hér að neðan.

I. Mikilvægi virkrar samkeppni í skipaflutningum

Félag atvinnurekenda hefur um árabíl barizt fyrir virkri samkeppni í skipaflutningum, til hagsbóta fyrir félagsmenn sína og allan almenning á Íslandi. Fákeppni hefur illu heilli einkennt skipaflutningamarkaðinn á Íslandi um áratugaskeið. Ónóg samkeppni, hátt flutningsverð og ógegnisæjar gjaldskrár stóru skipafélaganna, Eimskips og Samskipa, eru á meðal algengustu umkvörtunarefna félagsmanna FA, sem flestir hverjir stunda inn- eða útflutning í einhverjum mæli. Ekki þarf að fara mörgum orðum um mikilvægi þess að virk samkeppni sé í flutningastarfsemi í þágu lægra vöruverðs, en vegna legu Íslands er flutningskostnaður stærri áhrifapáttur í vöruverði en víðast í nágrannalöndunum. Það er því mikilvægt hlutverk stjórnvalda, út frá hagsmunum jafnt atvinnulífs sem neytenda, að tryggja aðstæður sem ýta undir virka samkeppni í flutningastarfsemi.

Eftir að uppvíst varð um stórfellt ólögmeitt samráð Eimskips og Samskipa, sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins (SKE) nr. 33/2023, beindi SKE með álit nr. 1/2023 tilmælum til stjórnvalda, m.a. innviðaráðuneytisins, um aðgerðir til að efla samkeppni á flutningamarkaði. Á meðal tilmæla SKE er að „stjórnvöld og opinberir aðilar skapi aðstæður fyrir virkari samkeppni á flutningamarkaði“. Telur SKE það til þess fallið að „lækka vöruverð á ólíkum sviðum atvinnulífsins og auka efnahagsþrótt, almenningi og atvinnulífi til hagsbóta.“ Einnig var mælt til þess að „stjórnvöld og hlutaðeigandi opinberir aðilar tryggi aðgengi nýrra og minni keppinauta í sjóflutningum að fullnægjandi hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu hér á landi.“

Félag atvinnurekenda fylgdi álit SKE eftir haustið 2023 með erindum til ýmissa þeirra stjórnvalda, sem tilmælunum var beint að, þar á meðal til innviðaráðuneytisins. Spurt var hvað ráðuneytið hygðist aðhafast til að mæta tilmælum samkeppnisyrivalda. Eftir ítrekanir kom svarbréf frá ráðuneytinu 5. apríl 2024, þar sem fram kom að ráðuneytið tæki alvarlega þau sjónarmið sem fram kæmu í erindi

SKE og leitaði leiða til að koma til móts við þau tilmæli sem beint væri til ráðherra. Hins vegar væri ekki tímabært að upplýsa endanlega viðbrögð ráðuneytisins vegna álits Samkeppniseftirlitsins, þar sem vinna væri enn yfirstandandi. „Í því ljósi verður einstaka spurningum sem fram koma í bréfi félagsins ekki svarað að svo stöddu. Þó er rétt að upplýsa að lagt er upp með að klára greiningu og stefnumótun vegna málsins fljótlega,“ sagði í bréfi ráðuneytisins.

II. Endurbætur á Þrengsla- og Þorlákshafnarvegi

Fjórtán mánuðum síðar höfðu enn engin svör borizt og sendi FA ráðuneytinu þá enn eina ítrekunina 4. júlí sl. (sjá fylgiskjal), þar sem félagið fór fram á svör. Um leið var athygli innviðaráðherra vakin á þeirri stöðu, sem nú er uppi í skipaflutningum, þar sem tveir helztu keppinautar stóru skipafélaganna, sem báðir eru félagsmenn FA, hafa komið sér upp starfsstöðvum í Þorlákshöfn. Sú staðsetning helgast að hluta til af því að hafnaryfirvöld í stærstu innflutningshöfn landsins, Sundahöfn, hafa ekki getað boðið keppinautum stóru skipafélaganna tveggja, sem þar ráða lögum og lofum, neina raunhæfa kosti varðandi hafnaraðstöðu og vöruafgreiðslu. Bæði fyrirtækin hafa nú fjárfest fyrir milljarða króna í ýmissi aðstöðu í Þorlákshöfn.

Smyril Line Cargo hefur starfað í Þorlákshöfn um nokkurt árabíl og heldur uppi áætlunarsiglingum milli Þorlákshafnar og Þórshafnar, Hirtshals og Rotterdam. Torcargó hóf á síðasta ári áætlunarsiglingar milli Rotterdam og Þorlákshafnar. Margir kostir eru við staðsetninguna í Þorlákshöfn, m.a. að siglingaleiðin er styttri og sótsporið minna. Hins vegar þurfa skipafélögin, sem þar starfa, að flytja vörur um lengri veg á landi til stærsta markaðarins á höfuðborgarsvæðinu en stóru skipafélögin, sem hafa aðstöðu í Sundahöfn.

FA hefur aflað upplýsinga hjá Vegagerðinni um Þrengslavegin, sem ásamt Þorlákshafnarvegi tengir Þorlákshöfn við Þjóðveg 1, Hringveg. Í svörum stofnunarinnar (sjá fylgiskjal) kemur m.a. eftirfarandi fram:

- Þrengslavegur er ekki í efsta flokki vetrarþjónustu, heldur þjónustuflokki 2 og er honum eingöngu sinnt hluta sólarhringsins, en ýmsar helztu leiðir aðrar á suðvesturhorni landsins eru í þjónustuflokki 1.
- Síðustu fjögur ár hefur Þrengslavegi verið lokað eða vegurinn verið ófær í 72 skipti, en á sama tíma var Hellisheiði lokað í 65 skipti.
- Samkvæmt vegaskrá er æskileg vegtegund fyrir Þrengslaveg C9, þ.e. tvær 3,5 metra akbrautir og metrabreiðar vegaxlir, samtals 9 metra breiður vegur. Þrengslavegurinn uppfyllir ekki þessar kröfur. Þar sem hann hefur verið styrktur og breikkaður á undanförunum árum, þ.e. frá Hringvegi að Raufarhólshelli, er hann í flokki C8, átta metra breiður. Sama á við um Þorlákshafnarveg frá hringtorgi við Þorlákshöfn að Þrengslavegi eftir síðustu endurbætur.
- Framkvæmdir við að bæta burðarþol vegarins á undanförunum árum hafa verið fjármagnaðar af viðhaldsfé en ekki sem verk á samgönguáætlun og var þess vegna ekki farið í C9-veg.
- Þrengslavegur frá Þorlákshafnarvegi að Raufarhólshelli er með skert burðarþol og á það sama við um kaflann á Þorlákshafnarvegi frá Eyrarbakkaavegi að hringtorgi við Þorlákshöfn.
- Á undanförunum fjórum árum hafa 10 tonna áspungatakmarkanir verið settar á Þrengslaveg í samtals 106 daga. Engar slíkar takmarkanir hafa verið settar á aðrar aðalleiðir á suðvesturhorninu á sama tíma.

Það gefur auga leið að eftir því sem keppinautar stóru skipafélaganna í Þorlákshöfn eflast, mun umferð vöruflutningabíla um Þrengslaveg og Þorlákshafnarveg aukast. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að einsskiptismæling á Þrengslavegi í janúar 2025 gefi til kynna að þungaumferð um veginn hafi þá þegar verið 10-17%. Sú mæling var gerð áður en Torcago hóf siglingar til Þorlákshafnar. Bæði skipafélögin hafa á undanfögnu ári fjárfest verulega í aukinni flutningsgetu og verður að teljast öruggt að hlutfall þungaflutninga sé nú mun hærra.

Vegtenging við Þorlákshöfn, sem er síðri að gæðum en aðrar aðalleiðir á suðvesturhorninu, er samkeppnishindrun í vegi skipafélaganna sem starfa í Þorlákshöfn. FA beindi því til ráðherra að beita sér fyrir því að uppbygging Þrengslavegar – og eftir atvikum Þorlákshafnarvegar – þannig að vegurinn verði að fullu sambærilegur við aðrar aðalleiðir á svæðinu, verði sett á samgönguáætlun hið fyrsta. Slíkt væri ekki eingöngu samgöngubót og öryggismál, heldur ekki síður mikilvæg samkeppnisaðgerð í framhaldi af álit Samkeppniseftirlitsins.

Erindi FA var fylgt eftir á fundi framkvæmdastjóra félagsins og bæjarstjóra Sveitarfélagsins Ölfuss með ráðherra 18. nóvember sl., þar sem af hálfu ráðherra var lýst góðum skilningi á mikilvægi greiðra vegasamgangna við Þorlákshöfn fyrir samkeppni í flutningum. Það kemur FA því mjög á óvart að sjá að í tillögu ráðherra er ekki gert ráð fyrir neinum framkvæmdum við Þrengslaveg fyrr en á árunum 2029-2030. Að mati félagsins er brýnt að ráðið verði í framkvæmdir við veginn þegar í stað. Ekki er gert ráð fyrir neinum endurbótum á Þorlákshafnarvegi í framkvæmdaáætluninni.

III. Hafnarframkvæmdir í Þorlákshöfn

Á áðurnefndum fundi með innviðaráðherra var farið rækilega yfir mikilvægi þess að ljúka þeim endurbótum á höfninni í Þorlákshöfn sem fram hafa farið undanfarin ár, ekki sízt í því skyni að bregðast við áðurnefndum tilmælum Samkeppniseftirlitsins um að tryggt verði aðgengi nýrra og minni keppinauta í sjóflutningum að fullnægjandi hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu. Það kemur FA því stórlega á óvart að í tillögunni skuli gert ráð fyrir algerri stefnubreytingu frá fyrri samgönguáætlunum. Gert er ráð fyrir að framlögum til uppbyggingar hafnar í Þorlákshöfn sé frestað til 2029-2030 og að hlutdeild ríkisins í framkvæmdum verði auk þess skorin niður úr 60% í 40%.

Gangi þetta eftir, setur það í uppnám allar forsendur fyrir milljarðafjárfestingum Smyril Line, félagsmanns FA, í nýjum, stærri og umhverfisvænni skipum sem verða tilbúin á komandi sumri og eru sérhönnuð til að sigla á Þorlákshöfn. Núverandi hafnaraðstaða í Þorlákshöfn er ófullnægjandi út frá öryggissjónarmiðum og mun gera fyrirtækinu mjög erfitt fyrir að halda áætlun, sérstaklega yfir veturinn, jafnvel við eðlilegar veðuraðstæður. Fyrir liggur brýn þörf á að framlengja Skarfaskersbryggju þannig að nýju skipin geti lagzt þar að. Sú stefnubreyting, sem felst í tillögunni, brýtur með alvarlegum hætti gegn réttmætum væntingum fyrirtækisins um stuðning stjórnvalda við uppbyggingu fullnægjandi hafnaraðstöðu. Um þetta er innviðaráðuneytinu fullkunnugt, enda hefur það verið útlistað rækilega í erindi Smyril Line til ráðherra eftir að þingsályktunartillagan var gerð opinber.

IV. Að lokum

Ákvæði tillögunnar, sem varða forgangsöröðun bæði varðandi vegasamgöngur til Þorlákshafnar og hafnarframkvæmdir í sveitarfélaginu, ganga gegn tilmælum samkeppnisyfirvalda og ríkum hagsmunum atvinnulífs og almennings af virkri samkeppni í flutningum. Hér er um að ræða mál sem varðar miklu stærri hagsmuni en hag eins sveitarfélags eða eins eða tveggja fyrirtækja. Aðgerðaleyfi stjórnvalda í framhaldi af tilmælum Samkeppniseftirlitsins þjónar fyrst og fremst hagsmunum stóru skipafélaganna tveggja, sem uppvís urðu að ólögmetu samráði, og að því að viðhalda ægivaldi Faxaflóahafna á flutningamarkaðnum.

Félag atvinnurekenda leggur eftirfarandi til:

1. Fjárveitingar vegna framkvæmda við breikkun Þrengslavegar um Skógarhlíðarbrekkur færist á árin 2026 og 2027.
2. Fjárveitingar vegna lengingar Skarfaskersbryggju í Þorlákshöfn færist á árið 2026 og hlutfall kostnaðarþátttöku ríkisins verði óskert.

FA áskilur sér rétt til að koma á framfæri frekari sjónarmiðum og athugasemdum á síðari stigum. Þá er félagið að sjálfsögðu reiðubúið að funda með þingnefndinni.

Virðingarfyllst,



Ólafur Stephensen
framkvæmdastjóri FA

Fylgiskjal: Erindi FA til innviðaráðherra 4. júlí 2025, ásamt svari Vegagerðarinnar við fyrirspurn FA, dags. 13. júní 2025

Innviðaráðuneytið
Eyjólfur Ármannsson ráðherra
Sölvhólsgötu 7
101 Reykjavík

Reykjavík, 4. júlí 2025

Efni: Álit Samkeppniseftirlitsins um leiðir til að efla samkeppni á flutningamarkaði – ítrekun og viðbót vegna samgangna við Þorlákshöfn

I. Ítrekun á fyrri erindum FA

Félag atvinnurekenda (FA) vísar til fyrri erinda félagsins til innviðaráðherra, dags. 18. október 2023 og 4. apríl 2024. Fyrri erindið var sent í framhaldi af álitum Samkeppniseftirlitsins (SE) nr. 1/2023, um leiðir til að efla samkeppni á flutningamarkaði, en álitinu var m.a. beint til innviðaráðherra í byrjun september 2023. Eins og fram kom í upphaflegu erindi FA, er í félaginu fjöldi inn- og útflutningsfyrirtækja, sem árum saman hafa kvartað undan ónógri samkeppni í flutningaþjónustu, hárrí verðlagningu stóru skipafélaganna tveggja og ógegnsæjum gjaldskráum. Það er mikið hagsmunamál félagsmanna FA að það takist að efla samkeppni í skipaflutningum og ekki síður hagsmunir neytenda, enda vegur flutningskostnaður þungt í vöruverði á Íslandi.

Í bréfinu voru settar fram spurningar um viðbrögð ráðherra og ráðuneytisins við álitum SE:

- 1) Til hvaða ráðstafana hefur ráðuneytið gripið í framhaldi af álitinu? Hefur einhver vinna verið sett í gang af hálfu ráðuneytisins?
- 2) Hver er stefna ráðherra varðandi skipulag og rekstur Sundahafnar með tilliti til samkeppnismála og aðgangs keppinauta stóru skipafélaganna að hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu?
- 3) Hver er stefna ráðherra varðandi aðgerðir til að efla samkeppni í landflutningum?
- 4) Hver er stefna ráðherra hvað varðar aukið aðhald gagnvart nýrri eða sértækri gjaldtöku á flutningamörkuðum?
- 5) Hver er tímarammi þeirra aðgerða sem ráðuneytið hyggst ráðast í?

Um leið og ráðherra var sent erindi haustið 2023 sendi FA sambærileg erindi á aðra aðila sem álit SE beindist að, þ.e. borgarstjórnin í Reykjavík og hafnarstjóra Faxaflóahafna. Bæði borgin og hafnaryfirvöld hafa brugðizt við bæði skriflega og með því að kalla fulltrúa FA til fundar um hvernig þessir aðilar geti komið til móts við álit SE. FA hefur fundað með borgarstjóra, borgarráði, stjórnarformanni og hafnarstjóra Faxaflóahafna.

Engin efnisleg svör hafa hins vegar borizt frá ráðuneytinu. Í svarbréfi ráðuneytisins 5. apríl 2024 kom fram að ráðuneytið teldi ekki tímabært að upplýsa endanlega viðbrögð sín vegna álits Samkeppniseftirlitsins, þar sem vinna væri enn yfirstandandi. „Í því ljósi verður einstaka spurningum sem fram koma í bréfi félagsins ekki svarað að svo stöddu. Þó er rétt að upplýsa að lagt er upp með að klára greiningu og stefnumótun vegna málsins fljótlega,“ sagði í bréfi ráðuneytisins.

Í ljósi þess að liðnir eru rúmir fjórtán mánuðir frá því að það svar barst, leyfir FA sér að ítreka fyrri erindi sín og óskar svars við þeim spurningum, sem þar eru settar fram.

II. Greiðar samgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Þorlákshafnar eru samkeppnismál

FA leyfir sér ennfreður að vekja athygli ráðherra á þeirri stöðu, sem nú er uppi í skipaflutningum, þar sem tveir helztu keppinautar stóru skipafélaganna hafa komið sér upp starfsstöðvum í Þorlákshöfn. Smyril Line Cargo hefur starfað þar um nokkurt árabil og heldur uppi áætlunarsiglingum milli Þorlákshafnar og Þórshafnar, Hirtshals og Rotterdam. Torcargó hefur nýhafið áætlunarsiglingar milli Rotterdam og Þorlákshafnar. Margir kostir eru við staðsetninguna í Þorlákshöfn, m.a. að siglingaleiðin er styttri og sótsporið minna. Hins vegar þurfa skipafélögin, sem þar starfa, að flytja vörur um lengri veg á landi til stærsta markaðarins á höfuðborgarsvæðinu en stóru skipafélögin, sem hafa aðstöðu í Sundahöfn.

FA hefur aflað upplýsinga hjá Vegagerðinni um Þrengslavegin, sem ásamt Þorlákshafnarvegi tengir Þorlákshöfn við Þjóðveg 1, Hringveg. Í svörum stofnunarinnar (sjá fylgiskjal) kemur m.a. eftirfarandi fram:

- Þrengslavegur er ekki í efsta flokki vetrarþjónustu, heldur þjónustuflokki 2 og eingöngu sinnt hluta sólarhringsins, en ýmsar helztu leiðir aðrar á suðvesturhorni landsins eru í þjónustuflokki 1.
- Síðustu fjögur ár hefur Þrengslavegi verið lokað eða vegurinn verið ófær í 72 skipti, en á sama tíma var Hellisheiði lokað í 65 skipti.
- Samkvæmt vegaskrá er æskileg vegtegund fyrir Þrengslaveg C9, þ.e. tvær 3,5 metra akbrautir og metrabreiðar vegaxlir, samtals 9 metra breiður vegur. Þrengslavegurinn uppfyllir ekki þessar kröfur. Þar sem hann hefur verið styrktur og breikkaður á undanförunum árum, þ.e. frá Hringvegi að Raufarhólshelli, er hann í flokki C8, átta metra breiður. Sama á við um Þorlákshafnarveg frá hringtorgi við Þorlákshöfn að Þrengslavegi eftir að yfirstandandi framkvæmdum við hann lýkur í lok sumars.
- Framkvæmdir við að bæta burðarþol vegarins á undanförunum árum hafa verið fjármagnaðar af viðhaldsfé en ekki sem verk á samgönguáætlun og var þess vegna ekki farið í C9-veg.
- Þrengslavegur frá Þorlákshafnarvegi að Raufarhólshelli er með skert burðarþol og á það sama við um kaflann á Þorlákshafnarvegi frá Eyrarbakkaavegi að hringtorgi við Þorlákshöfn.
- Á undanförunum fjórum árum hafa 10 tonna áspungatakmarkanir verið settar á Þrengslaveg í samtals 106 daga. Engar slíkar takmarkanir hafa verið settar á aðrar aðalleiðir á suðvesturhorninu á sama tíma.

Það gefur auga leið að eftir því sem keppinautar stóru skipafélaganna í Þorlákshöfn eflast, mun umferð vöruflutningabíla um Þrengslaveg og Þorlákshafnarveg aukast. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að einsskiptismæling á Þrengslavegi í janúar síðastliðnum gefi til kynna að þungaumferð um veginn sé nú þegar 10-17%.

Vegtenging við Þorlákshöfn, sem er síðri að gæðum en aðrar aðalleiðir á suðvesturhorninu, er samkeppnishindrun í vegi skipafélaganna sem starfa í Þorlákshöfn. FA beinir því til ráðherra að beita sér fyrir því að uppbygging Þrengslavegar – og eftir atvikum Þorlákshafnarvegar – þannig að vegurinn verði að fullu sambærilegur við aðrar aðalleiðir á svæðinu, verði sett á samgönguáætlun hið fyrsta. Til

lengri tíma litið hlýtur að verða horft til 2+1-vegar líkt og á Hellisheiði. Slíkt væri ekki eingöngu samgöngubót og öryggismál, heldur ekki síður mikilvæg samkeppnisaðgerð í framhaldi af álitum Samkeppniseftirlitsins.

III. Að lokum

Eins og fyrr lýsir FA sig reiðubúið til samtals og samstarfs við ráðuneytið um útfærslu aðgerða, sem geta orðið til þess að efla samkeppni á flutningamarkaðnum, til hagsbóta fyrir félagsmenn og í þágu lægri flutningskostnaðar og hagstæðara vöruverðs fyrir almenning.

FA leyfir sér að minna á það ítrekaða álit umboðsmanns Alþingis að það sé óskráð meginregla í íslenskum stjórnsýslurétti að hver sá sem ber upp skriflegt erindi við stjórnvald eigi rétt á að fá skriflegt svar nema erindið beri með sér að svars sé ekki vænt, en við setningu stjórnsýslulaga nr. 37/1993 hafi verið gengið út frá því að þessi regla gilti. Svares við erindi þessu er óskað hið fyrsta.

Virðingarfyllt,



Ólafur Stephensen
framkvæmdastjóri FA

Fylgiskjal: Svar Vegagerðarinnar við fyrirspurn FA, dags. 13. júní 2025

Þrengslavegur

Svar við fyrirspurn frá Ólafi Stephensen, framkvæmdastjóra Félags atvinnurekenda.



Ég velti fyrir mér hvort þú getir aðstoðað mig með upplýsingar um Þrengslaveg. Ástæða þess að ég spyr er að tveir félagsmenn í FA, Smyril Line og Torcargó, reka nú áætlunarsiglingar til og frá Þorlákshöfn. Þessi félög veita gömlu, stóru skipafélögunum, sem hafa aðstöðu í Sundahöfn, samkeppni en eru auðvitað í þeirri stöðu að þurfa að flytja allar vörur til og frá höfuðborgarsvæðinu talsvert lengri veg með flutningabílum en keppinautarnir. Góður vegur til Þorlákshafnar er þess vegna orðinn mikilvægt samkeppnismál.

Ég velti fyrir mér hvort Vegagerðin eigi hjá sér gögn sem svara spurningum eins og eftirfarandi:

Síða 1/3

1. Hvernig er vetrarþjónusta sinnt á Þrengslavegi í samanburði við aðrar stofnleiðir á suðvesturhorninu? Þá er ég að tala um svæðið milli Reykjavíkur og Selfoss/Borgarness/Þorlákshafnar/Reykjanesbæjar.

Í vetrarþjónustu er Þrengslavegur í þjónustuflokki 2 og sinnt alla daga frá kl. 06:30 til 21:30 virka daga en frá kl. 07:00 til 21:00 um helgar. Hringvegur um Hellisheiði er í þjónustuflokki 1 og sinnt allan sólarhringinn til Selfoss. Aðrir sambærilegir vegir á þessu svæði austan Hellisheiðar eru í þjónustuflokki 2 eins og Þrengslavegur.

Leiðir til þéttbýlisstaða á Reykjanesi eru í þjónustuflokki 1 með sólarhringsþjónustu.

Hringvegur í vestur að Hvalfjarðargöngum er þjónustaður allan sólarhringinn og er í þjónustuflokki 1 en Hringvegur áfram til Borgarness er í þjónustuflokki 2 og með sama þjónustutíma á virkum dögum eins og Þrengslavegur en háltíma lengri tíma um helgar.

Leiðin frá Hringvegi að Akranesi (norðan) er þjónustaður kl. 06:00 til miðnættis og er í þjónustuflokki 2.

Sjá nánar um þjónustuflokka [hér](#).

Vegagerðin

2. Hvernig er burðarþoli á Þrengslavegi háttað í samanburði við aðrar stofnbrautir á suðvesturhorninu?

Unnið hefur verið að því að bæta burðarþol vegarins á síðustu árum. Á árunum 2021 og 2023 var unnið við kafla frá Lambafellsnámu að Raufarhólshelli og voru þeir jafnframt breikkaðir í 8 m heildarbreidd á sama tíma. Áður var búið að styrkja og breikka kafla frá Hringvegi að Lambafellsnámu. Þessi verk voru framkvæmd fyrir viðhaldsfé en ekki sem verk á samgönguáætlun sem skýrir af hverju ekki var farið í C9 veg.

3. Eru einhverjir hlutar Þrengslavegar með ófullnægjandi eða skert burðarþol að mati Vegagerðarinnar? Ef svo er, eru úrbætur fyrirhugaðar og þá hvenær?

Kaflinn frá Þorlákshafnarvegi að Raufarhólshelli er með skert burðarþol. Sama á við um kaflann á Þorlákshafnarvegi frá Eyrarbakkaavegi að hringtorgi við Þorlákshöfn. Sbr. svar í 8. lið er unnið í sumar að styrkingu og breikkun á Þorlákshafnarvegi frá Eyrarbakkaavegi að hringtorgi við Þorlákshöfn.

4. Samkvæmt vegaskrá er æskileg vegtegund fyrir Þrengslavegin C9, þ.e. tvær 3,5 metra akbrautir og metrabreiðar vegaxlir, samtals 9 metra breiður vegur. Er allur vegurinn af þessum gæðum?

Nei, þar sem vegur hefur verið styrktur og breikkaður þ.e. frá Hringvegi að Raufarhólshelli er hann 8 m breiður þ.e. uppfyllir C8. Sem þýðir 3,5 m breiðar akbrautir og 0,5 m breiðar axlir. Sama á við um Þorlákshafnarveg frá hringtorgi við Þorlákshöfn að Þrengslavegi eftir að framkvæmdum lýkur í lok sumars.

5. Hversu oft á undanförunum árum hefur þurft að loka Þrengslavegi, í samanburði við veginn yfir Hellisheiði og aðra stofnvegi á suðvesturhorninu?

Síðustu 4 ár hefur Þrengslavegi verið lokað eða vegurinn verið ófær í 72 skipti, í alls 521.1 klst. (Meðaltal 18 skipti/ár; 130 klst/ár).

Hellisheiði hefur að sama skapi lokað í 65 skipti í alls 491.5 klst (meðaltal 16 skipti/ár; 123 klst/ár).

Á sömu 4 árum hefur vegurinn milli Hveragerðis og Selfoss lokað í alls 9 skipti í alls 74.6 klst (meðaltal 2 skipti/ár; 18 klst/ár). Taka skal fram að sá vegur flokkast sem láglendisvegur og því ekki að fullu sambærilegur vegunum um Þrengslin eða Hellisheiðina hvað varðar færð og veðurskilyrði.

6. Hvernig hefur umferð stærri flutningabíla um Þrengslaveg þróast undanfarin ár?

Vegagerðin hefur ekki verið með fastan umferðargreini á Þrengslavegi og þar af leiðandi eru ekki til áreiðanleg gögn um þróun þungaumferðar. Í janúar var framkvæmd einskiptis mæling og sú mæling gefur til kynna að þungaumferð geti verið á bilinu 10 til 17 prósent.

7. Hversu oft hefur þurft að grípa til þungatakmarkana á Þrengslavegi undanfarin 3 ár í samanburði við t.d. stofnbrautir á svæðinu milli Reykjavíkur og Selfoss/Borgarness/Þorlákshafnar/Reykjanesbæjar?

10 tonna áspungatakmarkanir hafa verið settar á Þrengslavegi í 106 daga á síðustu 4 árum (meðaltal 26,5/ár). Aðrar leiðir sem nefndar eru í samanburði hafa ekki verið takmarkaðar í þunga á þessu tímabili.

8. Í hvaða framkvæmdir hefur verið farið á Þrengslavegi undanfarin þrjú ár og hvaða framkvæmdir eru fyrirhugaðar á næstu 3-5 árum?

Sjá svar við lið 2.

Í sumar er unnið við að styrkja og breikka kaflann frá Eyrarbakkaavegi að hringtorgi í Þorlákshöfn. Verður hann þá 8 m breiður. Í tillögu að samgönguáætlun sem birt var á sl. ári en ekki samþykkt var gert ráð fyrir breikkun og uppbyggingu Þrengslavegar á kaflanum frá Þorlákshafnarvegi að Raufarhólshelli. Er gert ráð fyrir að byggja klifurrein utan á veginn upp Skógarhlíðabrekku.

Síða 2/3

Vegagerðin

Tilvísun 2025060012

13. júní 2025

Síða 3/3

Vegagerðin