

FERÐSLUTRYGDARÆTLANFYRI KOMMUNALU- OG LANDSVEGURNAR Í SANDS KOMMUNU 2025 – 2029

Innihald

Inngangur?	2
Endamál og málsetningur	3
Málbólkur (borgarar, skúlabörn, ferðafólk o.a.)	3
Greining av verandi ferðsluviðurskiftum í Sands kommunu	5
Skúlavegir og trygd hjá børnum	5
Borgarar og mynduleikar	5
Ótryggu støð	5
Óhapp	7
Hámarksferð	9
Ferðsluteljingar og ferðmátingar	10
Uppskot til loysnir	14
Ljósviðurskifti á tí kommunala vegnum og landsvegnum	15
Kommunalir vegir	16
Við vegamóti Heimasandsvegur/Eystanvegur	17
Sands skúli	19
Undir Reynum - einvegis	21
Tvørgøtu - einvegis	23
Eldhús – Parkerinsavbjóðingar	23
Vegamóti Heimasandsvegur/Miðgøta	24
Økið frammanfyri Kirkjuna/kioskina á bakarínum	27
Ovari vegur frá Nípuvegi til Tvørgøtu	28
Landsvegir	29
Umstøður at ganga og súkkla fram við landsvegnum frá Meginskúlanum og til Sandslíð	29
Skeltan í svingunum inni í Vika	39
Innkoyring til Sands bygd	41
Við Meginskúlan	45
Fylgiskjal 1: 2 minus 1 veg	48
Fylgiskjal 3: Parkeringspláss	52
Fylgiskjal 4: Hevja flata og bungur	54
Fylgiskjal 5: Ferðtálmandi tiltøk	58
Fylgiskjal 6: Víkiskylda	59

Inngangur?

Endamál og málsetningur

Ferðslutrygdarættlanin fyrir Sands kommunu og Landsverk hefur sum hövuðsendamál at betra ferðslutrygdina, herundir at minka talið av ferðsluóhappum við fólkaskaða og skapa tryggari umstøður fyrri øll ferðandi í kommununi.

Ferðslutrygdarættlanini 2019-2027, sum Samferðslumálaráðið lat gera í 2019. hefur sum yvirskipað máli, at talið av ferðsluóhappum við fólkaskaða skal vera 30% lægri í 2027 í mun til 2018. Við stóði í 8 ymiskum fokusøkjum eru 70 ymisk tilmæli til, hvussu málið kann røkkast.

Málini fyrri ferðslutrygdarbeiðið í Sands kommunu og Landsverk samsvara við tey yvirskipaðu fokusøkini¹ og tilmælina í Ferðslutrygdarættlanin 2019-2027 og fevna um:

- At fyrirbyggja og avmarka vandar orsakað av ov høgari ferð (1. Ov nógv ferð)
- At betra um ferðslutrygdina hjá ábæru ferðsluna, serliga børnum, eldri og súkkulufólki (5. Bleyt ferðsla)
- At minka um óhapp í sambandi við mótiferðslu og stakóhapp (7. Mótíóhapp og stakóhapp)
- At tryggja ferðsluna fyrri bæði borgarum og vitjandi ferðafólki (8. Ferðafólk)

Við hesum málum sum karmi verður ferðslutrygdarættlanin fyrri Sands kommunu og Landsverki eitt amboð til at raðfesta og fremja ítøkilig tiltøk, ið kunnu skapa eina tryggari og meira vælvirkandi ferðslu.

Sands kommuna er ein lítil men vaksandi kommuna, har ferðsluviðurskiftini skulu tillagast nýggjar avbjóðingar. Kommunan hefur vegir, sum verða brúktir av bæði borgarum, skúlabørnum, ferðafólki og vinnulívi, og tað er avgerandi, at ferðslan er skipað á ein hátt, ið tekur hædd fyrri trygdini hjá øllum.

Í desember 2023 lat Sandoyartunnilin upp. Hetta hefur broytt ferðslumynstri á veganetinum nógv.

Tørvurin á eini ferðslutrygdarættlan stavar frá fleiri viðurskiftum, eitt nú:

- Ferðsluóhapp og næstanóhapp, serliga í samband við tað ábæru ferðsluna
- Økt ferðsla í sambandi við Sandoyartunnilin lat upp, ferðavinnu og vinnulív í oynni
- Tørvurin á betri skelting, gongubreytum og ferðtálmandi tiltøkum
- Trygdartrupulleikar á skúlavegunum og á leiðum við nógvum ferðslu

Við at skipa eina ferðslutrygdarættlan, sum tekur hædd fyrri hesum avbjóðingum, kann Sands kommuna og Landsverk tryggja, at borgarar og vitjandi ferðast á ein tryggan hátt.

Málbólkur (borgarar, skúlabørn, ferðafólk o.a.)

Ferðslutrygdarættlanin fevnir um allar ferðsluluttakarar í Sands kommunu og tekur serligt atlit til:

- **Børn og ung:** Skúlavegur og nærumhvørvi skulu vera trygg, og børn skulu fáa neyðuga ferðsluundirvísing.
- **Eldri borgarar:** Vegakervið skal skipast soleiðis, at tað er trygt hjá eldri at ganga og ferðast.
- **Súkkulufólk og gongufólk:** Tryggar súkklu- og gonguleiðir skulu stuðla burðardyggari ferðslu.

¹ Tey 8 fokusøkini í Ferðslutrygdarættlanin 2019-2027

- **Bilførarar og vinnulívsferðsla:** Skilagóð skelting og ferðslustýring skulu tryggja ein tryggja og vælskipaða ferðslu.
- **Ferðafólk:** Sands kommuna fær alsamt fleiri vitjandi, og tí er neyðugt við greiðari ferðsluviðurskiftum og trygdartiltøkum á økjum við nógvum ferðafólki.

Greining av verandi ferðsluviðurskiftum í Sands kommunu

Skúlavegir og trygd hjá børnum

Tryggin á skúlavegunum er avgerandi, tí børn og ung eru ein viðkvæmur ferðslubólkur. Í Sands kommunu eru fleiri viðurskifti, ið hava stóran týdning fyri trygdina hjá børnum og tí ábæru ferðsluni:

- Ongar gongubreytir eru, so neyðugt er hjá øllum ferðandi at verða á sjálvum vegnum
- Bilarnir koyra ov skjótt
- Skúlavegurin er ikki nóg væl skipaður við gongubreytum, skelting og ferðtálmandi tiltøkum.
- Børn, ið ganga ella súkkla í skúla, mugu ofta krossa vegir, har tað kann vera trupult hjá bilførarum at síggja tey.
- Vánalig ljósviðurskifti, serliga við skúlan og á høvuðsvegum.
- Manglandi ferðslumenning og kunning til børn og ung um tryggja ferðslu.

Í sambandi við ferðslutrygdarætlanina er ein skúlavegarkanning gjørd á Sands skúla. Í kanningini hava børnini teknað inn, hvørjar leiðir tey ferðast eftir, tá ið tey ganga í skúla. Eisini hava tey peikað á tey støð, sum tey uppliva sum ótrygg á leiðini. Hesi úrslit verða brúkt til at staðfesta avbjóðingar og gerða uppskot til loysnir, ið kunnu betra um trygdina hjá børnum í ferðsluni.

Borgarar og mynduleikar

Ein borgarafundur varð hildin á Sandi tann 5. november 2024, har borgararnir fingi høvi at greiða frá sínum royndum og sjónarmiðum um ferðsluviðurskiftini í bygdini. Fundurin var væl vitjaður, og fleiri peikaðu á staðbundnar avbjóðingar á veganetinum. Hesi innskot hava verið týðandi í arbeiðinum við at staðfesta ótrygg støð og eru nýtt sum grundarlag í víðari arbeiðinum við ferðslutrygdarætlanini.

Aftaná fundin hava eisini verið fleiri samrøður við borgarar og myndugleikar, sum hava greitt nærri frá, hvussu tey uppliva ferðslutrygdina í bygdini. Hetta hevur givið eitt enn greiðari innlit í tey støð, har fólk kenna seg ótrygg, og hevur styrkt grundarlagið fyri at menna viðkomandi uppskot til loysnir.

Ótryggu støð

Greiningin hevur víst á 14 støð har borgara og næmingar hava víst á ótryggleika á vegastrekkjum. Talan er um vegamót og vegastrekkir, sum gera, at borgarar og næmingar kenna seg ótrygg, tá ið tey ferðast í ferðsluni. Á mynd 1 síggjast støðini sum børn og vaksin hava peikað á sum ótrygg støð.



Mynd 1 skrásetingar av stöð har börn og vaksin föla seg ótrygg

Óhapp

Greining av ferðsluóhappum í Sands Kommunu

Ein greining er gjørd av teimum ferðsluóhappum, sum løgreglan hevur skrásett í Sands Kommunu. Vanliga eru tað størri óhapp, sum verða skrásett, meðan minni ferðsluóhapp ikki altíð verða tikin við. Talið av óskrásettum óhappum kann tí vera høgt. Í Danmark verður mett, at bert umleið 10–25 % av øllum ferðsluóhappum verða skrásett av løgregluni. Hvussu hetta lutfallið er í Føroyum, er ikki greitt, men møguligt er, at tað er øðrvísi.

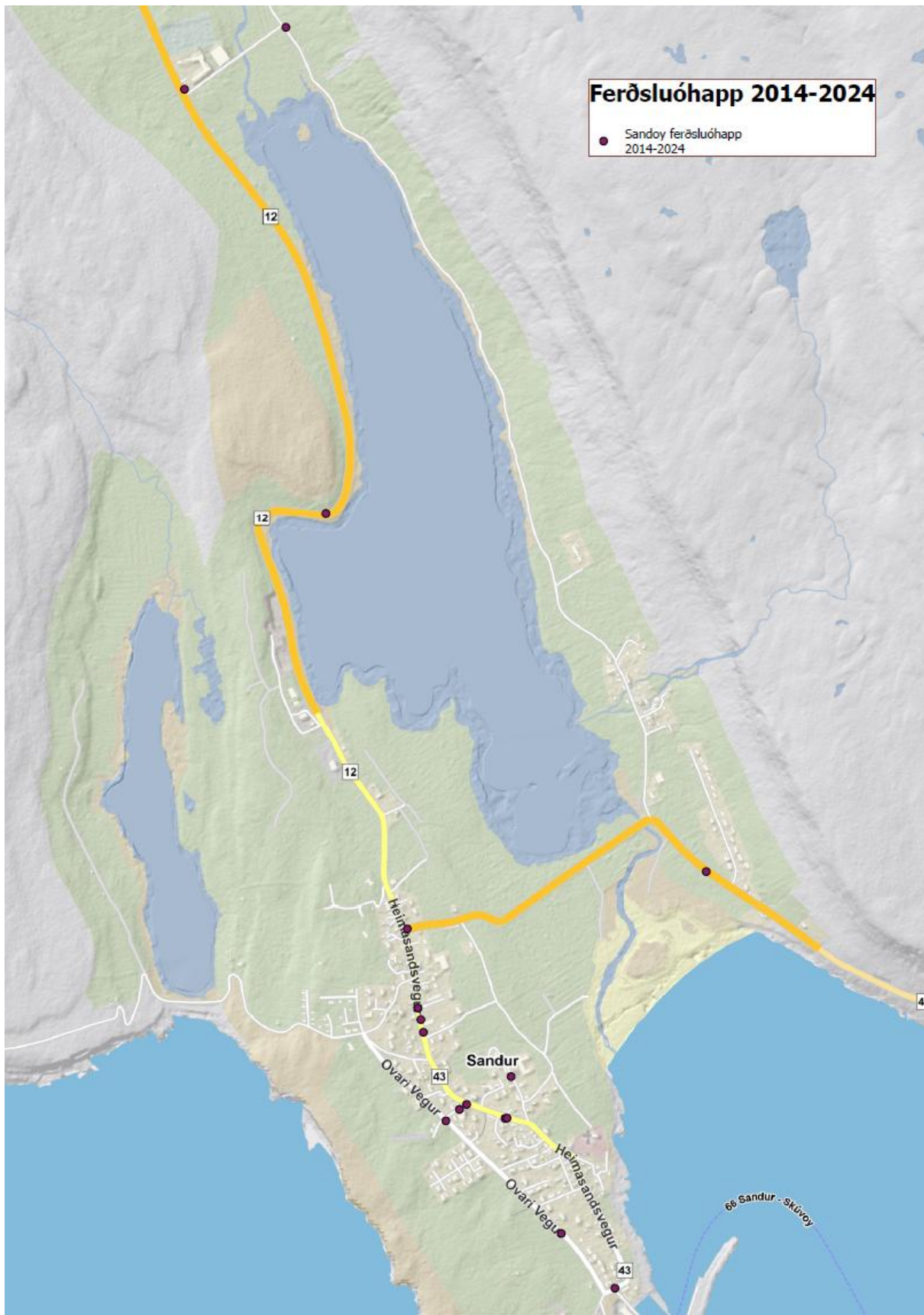
Í Sands Kommunu sveiggjar talið av ferðsluóhappum nógv frá ári til ár. Hetta ger tað trupult at staðfesta, um møguligar broytingar í talið stavar frá betri átøkum, tryggari akførum, broyttari ferðslu ella natúrligum tilvildarligum sveiggi. Hóast gongdin vísir á betri ferðslutrygd, henda framvegis ferðsluóhapp í kommununi, sum kunnu hava álvarsligar avleiðingar fyri bæði tey, sum eru involverað, og teirra avvarðandi.

Í tíðarskeiðinum 2014 til 2024 skrásetti løgreglan tilsamans 15 ferðsluóhapp í Sands Kommunu:

- 11 óhapp vóru á kommunalu vegunum
- 4 óhapp vóru á landsvegnum

Tað eru ikki staðfest nøkur serlig støð á veganetinum, har óhappini savnast, so nevndar "svartar blettir" eru ikki skrásettar. Lítil vitan er í óhappsfrágreiðingunum um, hví óhappini eru hend, hvørji partur vóru, og hvat fylgjurnar vóru.

Á mynd 2 sæst staðsetingin av ferðsluóhappunum í tíðarskeiðinum 2014–2024.



Mynd 2 Skráset óhapp á Sandi 2014-2024

Hámarksferð

Ferð og váði fyrri óhapp ella álvarsligar ólukkur hanga tætt saman, og serliga tá ið talan er um álvarslig óhapp.

Á mynd 3, sæst sambandi í millum ferð og vandan fyrri at doyggja, tá ið ein gangandi verður ákoyrdur av einum akfari. Á myndini sæst, at tá ið ferðin er 30 km/t, er ikki stór sannlíkindi fyrri, at ein doyir ella fær álvarsligt mein, um ein, sum er til gongu, verður árendur. Eisini sæst, at vandin økist nóg, tá ið ferðin økist. Um ferðin er 50 km/t, er 80% møguleiki fyrri at doyggja, um ein gangandi verður árendur av einum akfari.

At seta ferðina niður har, sum fólk ferðast á vegnum, er tí eitt týðningarmikið ferðslutrygdartiltak, tá ynski er, at fólk ikki skulu doyggja ella koma álvarsliga til skaða í ferðsluni.

Kanningar vísa, at um ein ynskir at fáa ferðina veruliga setta niður á einum vegastrekki, so er tað neyðugt at gera tað bæði við skelting og við fysiskum tiltøkum – til dømis við ferðtálmandi bungum – fyrri at tryggja, at ferðavmarkingin verður hildin í verki.

Á mynd 4 sæst, hvat frástøðan ímillum tiltøk skal verða, um man ynskir eina ávísa ferð:

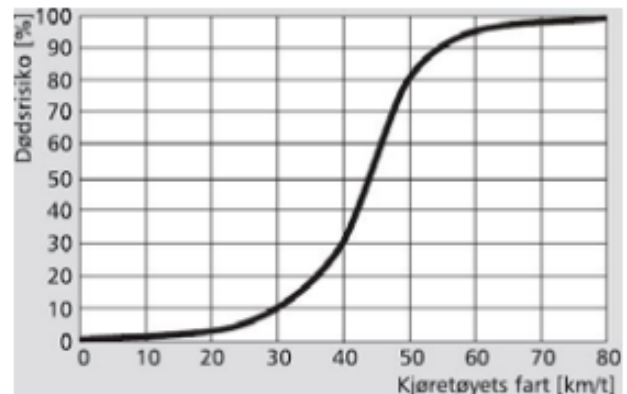
Hámarksferð	Frástøða ímillum fysisk tiltøk
30 km/t	ca. 75 m
40 km/t	100 m
50 km/t	150 m

Mynd 4 Talvan vísir tilmælda frástøðu millum ferðtálmandi tiltøk

Hámarksferðin á tí kommunala vegnum í Sands kommunu er 30 km/t. Eitt sonuskelti, sum vísir 30 km/t, er sett upp beint við innkoyringina til bygdina.

Á landsvegastrekkinum í bygðum øki er hámarksferðin 50 km/t og á vegastrekkinum millum bygdina og Meginskúlan er hámarksferðin 80 km/t.

Eingin gongubreyt ella súkklubreyt er á hesum vegastrekkinum og tann ábæra ferðslan ferðast á sjálvari vegabreytini.



Mynd 3 Myndin vísir eina principisici av vandanum fyrri at doyggja, tá ið ein, sum er til gongu, verður ákoyrdur av einum akfari



Ferðsluteljingar og ferðmátingar

10 ferðslu- og ferðmátingar eru gjörðar í økinum í októbur 2024. Allar teljingarnar eru gjörðar í sjei dagar. Hvør. 5 eru gjörðar á tí kommunala veganetinum og 5 á landsveganetinum. Støðini, har mátingarnar eru gjörðar, síggjast á mynd 5 og 6.

Á landsvegnum:

Á myndunum síggjast teljistøðini víst við numrum. Eisini sæst, hvat loyvda hámarksferðin er



nr	ÁFS	Hámarksferðin	85% fraktil	Taldir dagar
1	1438	80km/t	83 km/t	7
2	1448	80km/t	86 km/t	7
3	1516	50km/t	56 km/t	7
4	996	50km/t	56 km/t	7
5	826	50km/t	64 km/t	7

Mynd 5 Teljistøð á landsvegnum

Á kommunala vegnum:



nr	ÁFS	Hámarksferðin	85% fraktil	Taldir dagar
6	1297	30km/t	42 km/t	7
7	962	30km/t	38 km/t	7
8	434	30km/t	34 km/t	7
9	341	30km/t	44 km/t	7
10	826	30km/t	36 km/t	7

Mynd 6 Teljistøð á kommunala vegnum

Greining av kanningarúrslitum

Ferðin, sum koyrt verður við í fjølbygdum økjum, er sum heild ov høg samanborið við hámarksferðina á yvirskipaða veganetinum. Tá ferðmátingar verða gjørdar, verður 85%-fraktilurin ofta brúktur til at greina ferðslumynstrið. 85%-fraktilurin er tann ferðin, sum 85 % av bilførarum halda seg undir – tað vil siga, at 15 % av bilførarum koyra skjótari enn hesi ferð.

Málistøðir, har 85%-fraktilurin er hægri enn hámarksferðin + 10 %, verða mett týðandi frávik á hámarksferðina, og tá fraktilurin liggur + 20 % omanfyri hámarksferðina, verður hetta mett sum ein alvorligt frávik.

Á landsvegum liggur ferðin á 85%-fraktilinum millum 4–8 % yvir loyvdu ferðina, har hámarksferðin er 80 km/t. Har hámarksferðin er 50 km/t, er frávikið hægri – her liggur 85%-fraktilurin millum 12 og 28 % oman fyri hámarksferðina.

Á kommunalum vegum, har hámarksferðin vanliga er 30 km/t, liggur 85%-fraktilurin 20–30 % yvir hámarksferðina. Hetta er høgt, tá hugsað verður um, at øll ferðslan fer fram á somu vegabreyt – bæði gongufólk og súkklandi og akførini. Hetta er eisini galdandi í økjum við skúlum, frítíðarskúlum og barnagarðum, har børn og ung ferðast til og frá dagliga.

Hyggja vit samlað at teimum skrásetingum, sum eru gjørdar, sæst greiður samanhangur millum støð, har borgarar uppliva ferðsluna sum ótrygga, har ferðsluóhapp eru skrásett, og har ferðmátingarnar vísa, at bilarnir koyra skjótari enn loyvda ferðin. Hetta undirstrikar týðningin av at raðfesta átøk, sum minka um ferðina og økja ferðslutrygdina – serliga í økjum, har ábær ferðsla ferðast.

Hvat merkir tað, at 85 %-fraktilin er 56 km/t í einum øki við 50 km/t?

Tá 85 %-fraktilin er 56 km/t á einum vegi, har bæði børn og akfør ferðast, og har hámarksferðin er 50 km/t, er tað ein álvarslig støða í ferðsluhøpi. Hetta merkir, at 85 % av bilunum koyra upp til 56 km/t, meðan 15 % koyra enn skjótari. Tað vísir greitt, at ein partur av ferðsluni liggur yvir galdandi hámarkinum – og at ferðslureglur ikki verða virðar.

Hetta er serliga álvarsamt, tá børn ferðast á vegnum, tí børn eru ófyrirgileig í ferðsluni og hava trupult við at meta um ferð og frástøðu. Bara nakrar fáar km/t omanfyri hámarkið kunnu gera stóran mun – bæði fyri bremsulongd, og hvussu álvarslig ein møgulig ákoyring verður. Verður ein persónur raktur við 50 km/t, eru útlitini nógv betri enn við 56 km/t, har vandin fyri deyðafall økist munandi.

.

Arbeiðsætlanarlisti – raðfestar ferðslubetringartiltøk

Á næstu síðu sæst ein listi við tilmælum um átaksøki, ið skulu stuðla undir málini fyri ferðslutrygd á tí kommunala vegnum og landsvegnum á Sandi. Hann er ikki fullfíggaður – og kann tí víðkast við nýggjum verkætlanarmøguleikum og virksemini, sum stuðlar eini jalgari menning innan ferðslutrygd og kensluna av tryggleika.

Dentur verður lagdur á at betra um ferðslutrygdina og tryggleikakensluna, serliga á skúlavegum og hjá tí ábæra ferðandi. Harumframt verður eisini lagt dentur á at bøta um ferðslutrygdina á teimum støðum, har óhapp eru hend og har borgararnir føla ótryggleika.

Støð og teinar eru útvald grundað á ferðmátningar, óhappstøl, borgarafundi, samtalur við borgarar, fundir við skúlan á Sandi og skúlagreiningina frá barnaskúlanum.

Ein raðfesting er gjørd har dentur lagdur á:

- um fleiri hava ynskt verkætlanina,
- um tað kann forða fyri óhappum og økja um tryggleikakensluna,
- og um tað er ein verkætlan, sum gagnar børnunum á skúlavegi og tí ábærum ferðandi.

Tey støð, har fleiri hava víst á ótryggleika, og har óhapp eru skrásett, hava fingið hægstu raðfesting (1), tí størst gagn er av at bøta hesi. Síðani koma verkætlanir, sum serliga ábærum ferðandi, skúlavegum ella fleiri borgarum (raðfesting 2). Verkætlanir, har væntað nytta er lítil ella vandin fyri óhappi ella ótryggleika er lítil, eru raðfestar niðast (3).

Listin verður framdur í raðfylgjuni, sum raðfestingin vísir, og eftir tí at fígging verður tøk í fíggarætlanini. Tiltøkini eru deild í bólkar 1, 2 og 3, har 1 hevur hægstu raðfesting. Innan hvønn bólk eru tiltøkini sett í raðfylgju eftir kostnaði – tey biligastu fyrst. Soleiðis verður tryggjað, at so nógv tiltøk sum møguligt kunnu fremjast. Við hvørjum tiltaki er ein stutt frágreiðing um, hvørji atlit eru tikin við í raðfestingin

Ein nýggj raðfesting eigur at verða gjørd á hvørjum ári. Hetta skal tryggja, at nýggjar umstøður kunnu verða tiknar við í metingin. Í árligu raðfestinginini eigur ein at hyggja at væntaðu ávirkanini á óhapps, tryggleika og betran av skúlavegnum.

Kostnaðarmetingarnar eru grundaðar á almennar royndir við prísstøði, men tær fevna ikki um kostnaðin fyri projektering, uppmátning, eftirlit og møguliga keyp av øki. Tí skulu tær bert síggjast sum vegleiðandi, tí endalig projektering er ikki framd. Ymsir tættir, so sum geotekniskar umstøður, tilfarval og um arbeiðið verður gjørt av egnum ella uttanhýsis entreprenøri og annað, kann ávirka endaliga kostnaðin.

.

Uppskot til loysnir

Uppskotini til loysnir byggja á eina samlaða greining av ferðsluóhappum, ferðmátingum, skúlavegarkanningini, frágreiðingum frá borgarum, og eini fysiskari gjøgnumgongd av øllum veganetinum við atliti at ferðslutrygd.

Í tí, sum nú fylgir, verða einstøku støðini viðgjørd. Avbjóðingarnar verða lýstar, uppskot til loysnir verða sett fram, og ein leyslig kostnaðarmeting verður lýst fyri hvørja loysn.

Ljósviðurskipti á tí kommunala vegnum og landsvegnum

Verandi stöð

Bæði á tí kommunala vegnum og á Landsvegnum eru ljósmastrar á strekkinum, sum víst er við reyðum á mynd 7. Á hesum strekkjunum standa ljósmastrar við eina frástøðu á 38-45 metra ímillum, men á Sandarfløtti er eitt frávik við 90 metrum millum nøkur av ljósunum.

Hetta eru strekkir, sum børn og vaksin hava víst á eru myrk og følast ótrygg. Børnini hava eisini víst á, at parkeringsplássid frammanfyri skúlan er serliga myrkt.

Rætt gøtuljós á røttum stöðum er ein týðandi liður í ferðslutrygdini, serliga fyri gangandi og súkklandi í myrkri. Vandin er stórur, tá fólk fara tvørtur um vegin í regni og myrkri, har ljósið er vánaligt ella einki ljós er. Royndir vísa, at góð gøtuljós minka munandi um vandan fyri óhappum.

Íbúðarvegir eiga at hava gøtuljós, ikki bert fyri ferðslutrygd, men eisini fyri trivnað, atkomu, sosial tiltøk og trygd sum heild. Ljósið skal lýsa tað, sum skal síggjast, uttan at blenda ella lýsa inn til fólk.



Mynd 7 Ljósviðurskipti á lands- og kommunalavegnum

Norsk Vegvesen ásetur krøv til gøtuljós í Håndbok 124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning, har ljósstyrki, litið og staðseting verða tillagað eftir vegaflokki og ferðsluviðurskiptum.

Uppskot til loysn

Økir, sum skulu upplýsast serstakt eru Skúlavegir og -gøtur, gonguteigar og vegir við súkklu- og gongubreytum.

Mælt verður til at gera eitt serstakt ljósprojekt fyri bæði lands- og kommunalu veginar, har ljósið verður útroknað samsvarandi standardum í veganormalunum, við serligum atliti til inn- og útkoyringar, vegamót og økið við skúlan.

Verandi ljósmastrar kunnu allarhelst innganga í planin, møguliga við øðrum armaturum, sum spjaða ljósið øðrvísi.

Kostnaðarmeting :

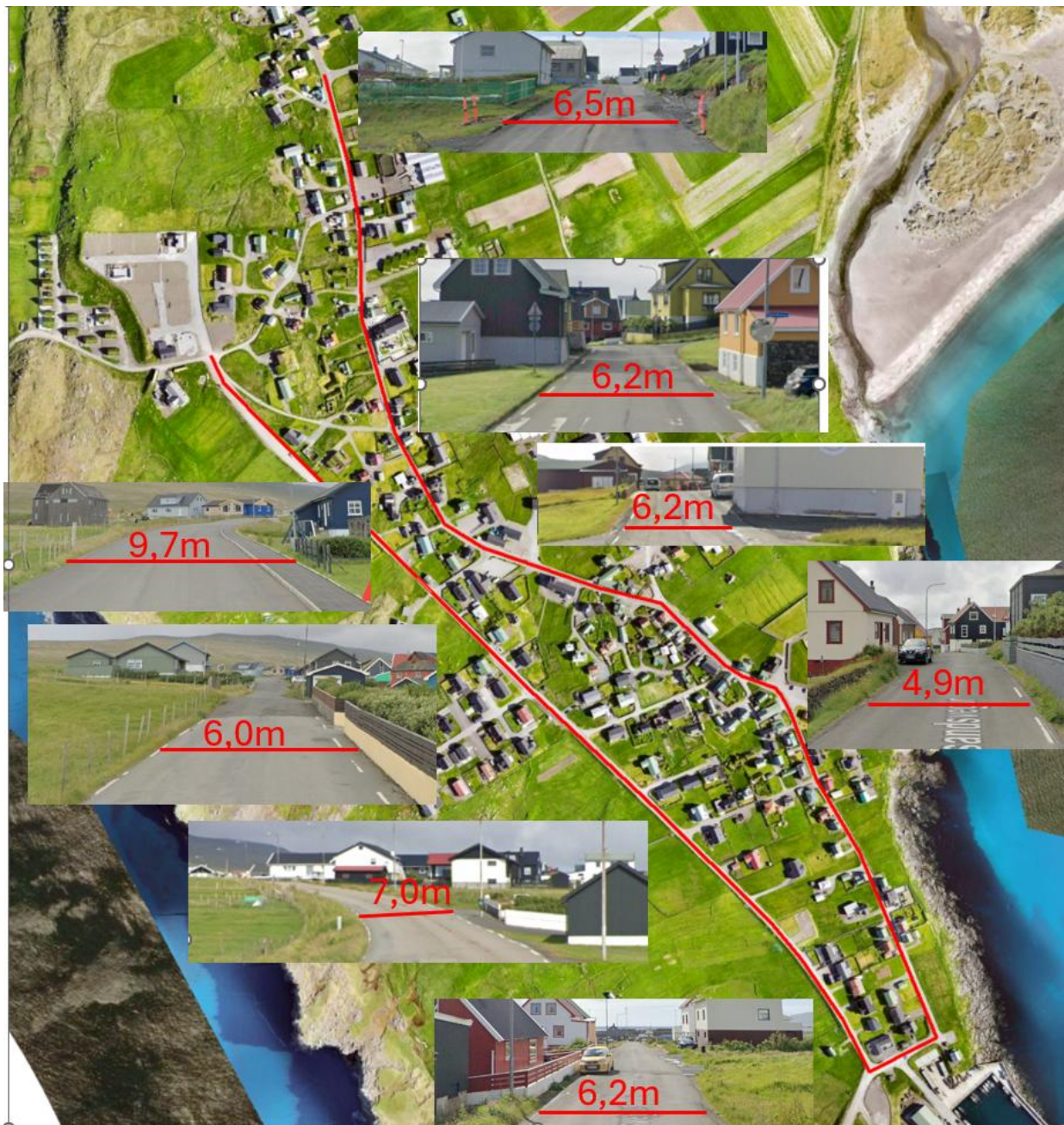
Kommunalir vegir

Verandi stöða

Vegurin, ið gongur gjøgnum Sandsbygd og er vístur við reyðum á mynd 8, hevur tvær vegabreytir, men ongar serligar breytir til gongdarfólk ella súkkur. Øll ferðsla fer sostatt fram á sjálvum vegnum. Hámarksferðin á øllum strekkjunum er sett til 30 km/t.

Breiddin á vegastrekkjunum (reyða økinum) liggur millum 4,9 og 9,7 metrar, sí mynd 8, men meginparturin av vegnum er 6–7 metrar breiður.

Á vegnum eru fleiri stöð, har sýni ikki er nøktandi – her bæði talan um horisontal og vertikal radius.



Mynd 8 Vegurin ígjøgnum Sands bygd við vegabreiddum

Uppskot til loysn

Við eini hámarksferð á 30 km/t skulu koyribreytirnar vera 2,75 metrar breiðar, tað vil siga ein samlað vegabreidd á 5,5 metrar – sí mynd 9. Gongubreytin skal vera minst 1,5 metrar breið.

Um gongubreyt verður lögð einans í aðrari síðuni, skal krúnubreiddin vera 7 metrar.

		normal breidd	Vegleiðandi minimumsbreidd
Vegabreyt	Hámarksferð 50 km/t	3,25m	3,0m
	Hámarksferð 30-40 km/t	2,75m	-
Súkkclubreyt fram við vegi	Einvegis súkkclubreyt	2,25m	1,8m
	Eivegis felagsbreyt	2,25m	1,8m
	Tvívegis súkkclubreyt	min.krav 2,5m	min. krav 2,5m
	Tvívegis felagsbreyt	min. krav 3,0m	min krav 3,0m
	Partur av deildari breyt	1,7m	1,5m
	Súkkclubani(incl merking)	1,5m	-
Gongubreyt	Normal gongubreyt	2,5m	1,5m
	Partur av deildari breyt	1,3m	1,0m

Mynd 9 Tabellin vísar vegatvørskurðabreiddir fyrri elementir fram við vegnum. Tabellin er úr 'Hondbog Tværprofiler i Byer', VD januar 2019

Heimasandsvegur hevur eina breidd á millum 4,9 og 6,5 metrar. Hetta merkir, at vegin er ov smalur til at rúma bæði tveimum koyribreytum og eini gongubreyt.

Ein møgulig alternativ loysn er at umleggja vegin til ein 2-1 veg, sum verður nærri lýstur í fylgiskjali 1. Ein 2-1 loysn hóskar væl til smalar vegir við lítlari ferðslu. Treytin er tó millum annað, at sýnið er gott, og at eingir bilar verða parkeraðir á vegabreytini.

Áðrenn avgjørt kann verða, hvussu ein 2-1 vegur kann gerast á Heimasandsvegi, er neyðugt at kanna møtisýnið nærri fyrri alt vegastrekið.



Við vegamóti Heimasandsvegur/Eystanvegur

Verandi stöða

Fleiri hava víst á, bæði á borgarafundinum og borgarar, sum búa framvið strekkinum, at bilarnir – serliga teir, sum koyra norðureftir – ofta koyra ov skjótt framvið vegamótinum.

Ein brekka er á hesum vegastrekki, sum kann gera sítt til, at bilarnir fáa meira ferð. Húsini liggja tætt við vegin, og talan er um ein skúlaveg, har fleiri børn dagliga ferðast til og frá skúlanum.

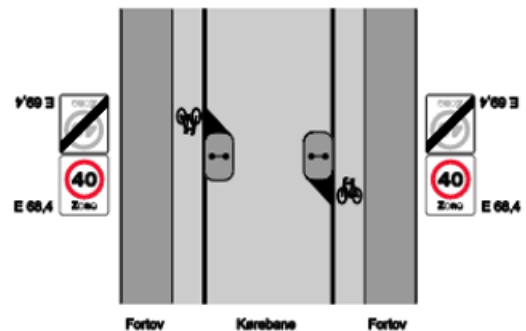
Uppskot til loysn

Fyri at betra um ferðslutrygdina á hesum vegastrekkinum, verður mælt til hesi tiltøk:

- At gera eitt sonevnt "portur" á veginum, sum víst á mynd 10.
- At seta Sonuskeltir við hámarksferðini á oyggjar, sum smalka vegin niður til eina breidd á 3,5 metrar.
- At bilarnir, sum koyra norðureftir, fáa víkjiskyldu, tá ið komi verður til portrið
- At loyva tí, ábæru ferðsluni, at ganga/koyra ótarnað uttan um portrið.



Mynd 10 Heimasandsvegur við vegamóti Eystanvegur



Við einum tílíkum portri verður ferðniðurstøringin sjónlig og greið, og tað verður klárt boðað frá, at nú verður farið inn í eitt øki við lægri hámarksferð.

Henda loysnin er nógv brúkt í Norðurlondunum og hevur víst seg at hava góð úrslit við at fáa ferðina niður og økja um ferðslutrygdina hjá bæði gangandi og koyrandi.

Um mett verður, at hesi tiltøk ikki eru nóg mikið til at fáa ferðina nóg nógv niður, kann eisini roynast við at gera eina bingu fyri at styrkja virknaðin.



Mynd 11 Dømi uppá portur við innkoyring til Sonu við hámarksferð 30 km/t

Kostnaðarmeting: 50.000 – 75.000 kr



Sands skúli

Verandi støða

Økið frammanfyri barnaskúlan á Sandi, sí mynd 12, er ikki nóg trygt hjá gangandi, súkklandi, bæði hjá børnum og øðrum ferðandi:

- Framman fyri skúlan er eitt øki við merktum parkeringsbásum, har bilførarar kunnu koyra inn og út á Heimasandsveg, yvir eitt umleið 22 metra langt strekki. Á mótsatta síðu eru tvær íbindingar og eitt busstegðipláss. Tað hendir nógv á hesum strekki, sum ger økið ótryggari hjá gangandi, súkklandi og øðrum ferðandi.
- Ljósviðurskiftini eru ikki nøktandi,
- Flestu næmingarnir verða koyrdir í skúla, og nógv foreldur velja at parkera beint framman fyri skúlan, meðan børnini bíða eftir, at skúlin letur upp.
- Næmingarnir úr Húsavík og Dali koma við bussi, sum koyrir inn á økið framman fyri skúlan at seta tey av.
- Børnini krossa parkeringsøkið, tá ið tey ganga ella súkkla í skúla

Í skúlakanningini hava øll børnini gjørt vart við, at tey føla økið ótrygt at ferðast á, og at økið er myrkt um veturin. Hetta var eisini nevnt á borgarafundinum

Tað, at tað er nógv ymiskt, sum hendur (fleiri óskipaðar íbindingar í Heimasandsvegin umframt eitt busstegðipláss, og at bilførarar kunnu koyra inn og út yvir eitt so langt strekki), ger økið ótrygt fyri børnunum at ferðast á.



Mynd 12 Umstøðurnar rundan um barnaskúlan á Sandi

Fyri at betra um ferðslutrygdina verður mælt til hesar loysnir, sí eisini mynd 13:

- Eitt portur verður gjørt, har gonguleiðin hjá børnini verður, víst við gráum á mynd 13.

An aerial photograph of a residential street intersection. A proposed road layout is overlaid on the image, consisting of a red rectangular area and a blue rectangular area. A blue arrow points left with the text 'Einvegis'. The surrounding area includes houses, green lawns, and a paved road.

20

Undir Reynum - einvegis

Verandi stöðja

Vegurin undir Reynum er einsporaður á stærsta parti av teininum, við einari breidd millum 2,9 og 3,3 metrar. Á strekkinum millum gamla skúlan og vegamótið við Heimasandsveg er vegurinn tó 5 metrar breiður.

Útsýnið frá vegnum Undir Reynum og út á Heimasandsveg er vánaligt, og hetta er serliga óheppið, tí börn dagliga ferðast millum skúlan og frítíðarskúlan, sum eru staðsett á hvør sínu síðu av Heimasandsvegi.

Uppskot til loysn

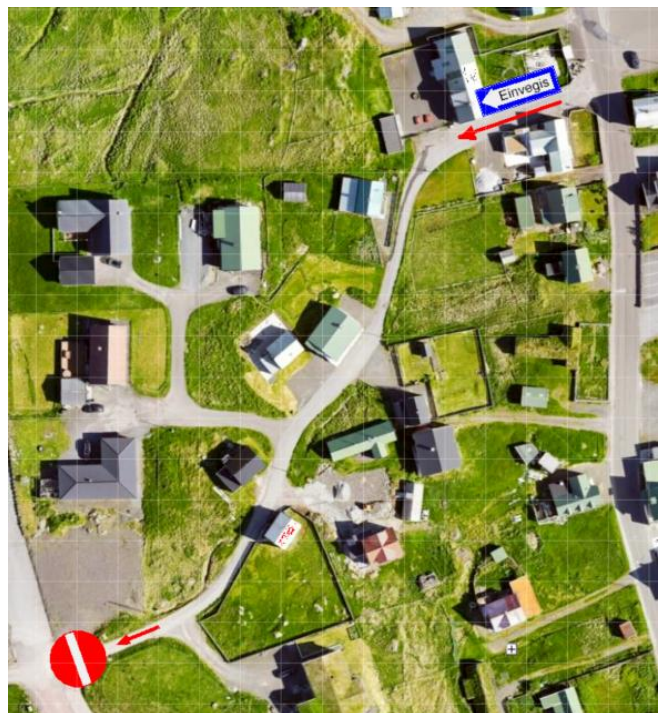
Eitt møguligt uppskot er at gera vegin undir Reynum einvegis niðureftir, sí mynd 14.

Nýggi vegurin, Krækjugøta, liggur 200m frá vegamótinum Ovarivegur/undir Reynum og Tvørgøta er 290m frá vegamótinum. Á báðum hesum vegum ber til at koyra oman á Heimasandsveg stutt frá og kann nýtast til at koyra rundan um økið.

Tvørgøta er eisini nær við, har eisini ber til at koyra oman á Heimasandsvegin. Hetta hevði verið ein hent loysn at minka um trupulleikarnar í vegamótinum við Heimasandsveg.

Um vegurin verður einvegis, kann hetta eisini lata upp fyri møguleikanum at skipa parkeringspláss fram við vegnum, á teininum millum gamla skúlan og vegamótið.

Kostnaðarmeting : 50.000 – 75.000 kr



Mynd 14 Undir Reynum einvegis

Í Koytu - einvegis /blindur vegur

Verandi stöð

Vegurin í Koytu er smalur; stærsti parturinn af honum er bert 2,8 til 3,2 metrar breiður. Tá ið komið verður til Heimasandsveg, hefur vegurinn eitt bratt hall.

Við vegamótið millum í Koytu og Heimasandsveg er sýni ekki næktandi, serliga tá ið koyrt verður norðureftir eftir Heimasandsvegi. Það er eisinn trupult at síggja, at ein íbinding er har.

Borgarar hava gjört vart við, at tey ikki kenna seg trygg á hesum vegastrekkinum.

Íbindingin í Ovaraveg er gjörd sum ein Y-íbinding í ein X kross.



Uppskot til loysn

Íbindingin í Ovaraveg verður stramma upp og gjörd í tráð við veginormalirnar sum ein 90-gradirs íbinding, sí mynd 15 og 16.

Vegurin verður lagdur sum ein blindur vegur við atgongd frá Ovara vegi, sí mynd 15.

Sum ein alternativ loysn kann vegurinn gerast einvegis frá Heimasandsvegi til Ovara veg, sí mynd 16.

Tann gamla íbindingin í Ovaraveg verður gjörd til gongu- og súkkluveg.



Mynd 15 Í Koytu blindur vegur



Mynd 16 Í Koytu einvegis

Kostnaðarmeting : 500.000 kr

Tvørgøtu - einvegis

Verandi støða

Fleiri hava gjørt vart við, at sýnið er sera avmarkað, tá koyrt verður niðaneftir Tvørgøtu og út á Ovaraveg. Hetta hevur ført til fleiri óhapp og nærúmóhapp, bæði í vegamótinum Ovaravegur/Tvørgøta og í vegamótinum Heimasandsvegur/innkoyringin til handilin hjá Róland Vidtfeldt. Vegamótið millum Tvørgøtu og Ovaraveg er eitt X-vegamót, har sýnið frá Tvørgøtu er ónøktandi.

Uppskot til loysn

Tvørgøta verður gjørd til einvegis ferðslu oman móti Heimasandsvegi, sum víst á mynd 17 og 18.

Vegamótið Heimasandsvegur/Tvørgøta verður gjørt tryggari og meira skipað, sum eisini sæst á mynd 17.

Innkoyringin til handilin hjá Róland Vidtfeldt verður tillagað, so ferðslan verður høgra inn og høgra út.

Sum alternativ loysn kann inn- og útkoyring til handilin leggjast út á Heimasandsveg, sum eisini er víst á mynd 17.



Mynd 17 Tvørgøta verður einsrættað

Kostnaðarmeting : 50.000 – 75.000 kr



Mynd 18 Tvørgøta einvegis

Eldhús – Parkerinsavbjóðingar

Verandi stöða

Uttanfyri matvøruhandilin Eldhús eru bilar ofta parkeraðir óskipað á sjálvari vegabreytini. Hetta førir til, at einans ein køyribreyt er tøk, serliga tá nógv ferðsla er. Hetta skapar ótryggar umstøður á strekkinum og er ein ferðslutrygdar avbjóðing.

Uppskot til loysn

Eitt møguligt loysnaruppskot er at skipað parkeringina uttan fyri vegabreytina, sum víst á mynd 19, so ferðslan verður ótarnað.

Eitt annað uppskot er at innrætta eitt parkeringsøki eystan fyri Eldhús, har pláss verður fyri uml. 10 bilum. Frástøðan frá hesum øki til inngongdina hjá Eldhús er umleið 50 metrar.



Mynd 19 uppskot til parkering í samband við Eldhús

Vegamóti Heimasandsvegur/Miðgøta

Verandi støða

Vegamótið liggur í einum svingi, har sýnið er sera vánaligt. Bæði skúlabørn og vaksin hava gjørt vart við, at tey føla seg ótrygg á hesum økinum.



Uppskot til loysn

Vegamótini verða strammað upp fyri at økja um trygdina.

Ein hevjað flata verður gjørd á økinum, sum víst við reyðum á mynd 20.

Ein slík hevjað flata ger, at øll akfør mugu seta ferðina niður, tá tey nærkast.

Sum ein alternativ loysn kann gerast tvær bungur – ein har flatan byrjar, og ein har hon endar – sum er ein bíligari loysn.

Har Miðgøta kemur inn á Heimasandsveg, verður vegamótið strammað upp, soleiðis at bilførarar, sum koma til og frá Miðgøtu, verða noyddir at minka ferðina.



Mynd 20 Hevjað flata á Heimasandsvegi/Miðgøtu

Kostnaðarmeting :

50.000-100.000 kr

Í Soylu - einvegis

Verandi stöð

Vegurin í Soylu er smalur; stærsti parturin av vegnum er bert 3,5 metrar breiður og pláss er ikki fyri hjá 2 bilum at møtast. Í vegamótinum í Soylu/Heimasandsvegur er ikki nøktandi sýni út á Heimasandsveg, sí mynd 21. Eisini er trupult at síggja, at ein íbinding er har.

Í íbindingin í Ovaraveg er gott sýni út á Ovaraveg, sí mynd 22.

Vegurin er ídag stongdur fyri gjøgnumkoyrandi ferðslu.

Uppskot til loysn

Vegurin verður gjørdur einvegis frá Heimasandsvegi og útkoyringin verður úr á Ovaraveg, sí mynd 23
Íbindingin í Ovaraveg verður stramma upp, sí mynd xx.

Kostnaðarmeting : 50.000 kr



Mynd 21 Íbindingin í soylu/Heimasandsvegur



Mynd 22 Íbindingin í Soylu/Ovaravegur



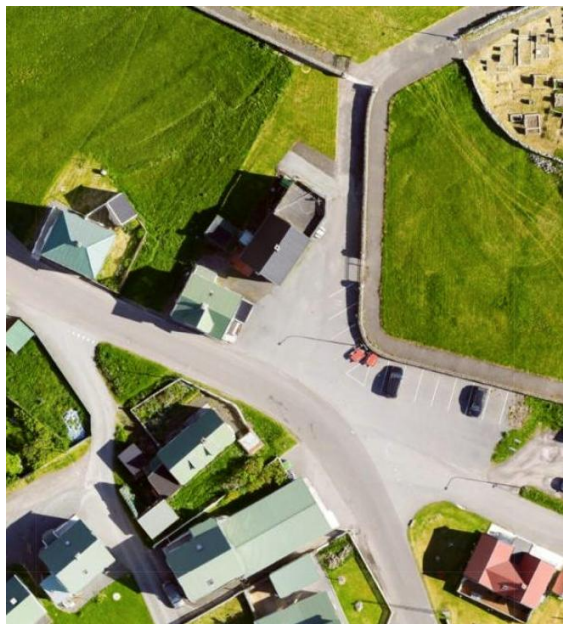
Mynd 23 Vegurin í Soylu verður einvegis

Økið frammanfyri Kirkjuna/kioskina á bakarínum

Verandi støða

Vegaøkið frammanfyri kirkjuna og framvið hjá Bakararum er nakað óskipað, hóast nógv ferðsla – bæði bil- og gongufólkaferðsla – fer fram her:

- Akfør koyra í báðar rætningar.
- Einkí 'mødesigt' er á Heimasandsvegi á hesum økið
- Bílar parkera við kirkjuna og bakka út á vegin.
- Bussar steðga fyri at seta ferðafólk av og taka ferðafólk uppí.
- Íbindingin frá Undir Gøtuni til Heimasandsveg er óskipað.
- Bílar parkera eisini beint framman fyri hjá Bakararum.
- Benkar eru settir upp á parkeringsøkinum, har fólk kunnu sita og njóta ein ís ella annað.



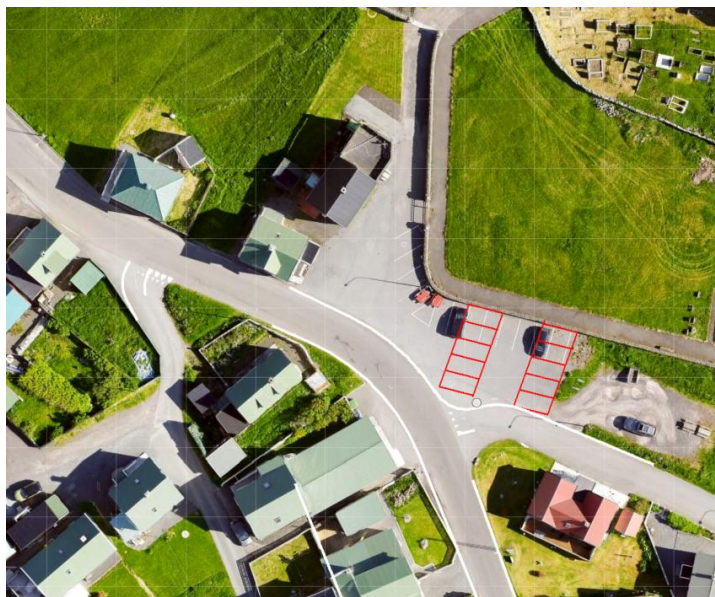
Bæði børn og vaksin hava gjørt vart við, at tey kenna seg ótrygg á økinum.

Uppskot til loysn

Vegurin eigur at verða skipaður betur, soleiðis at akførini hava greiða leiðbeining um, hvar tey skulu koyra.

Á mynd 24 er eitt uppskot til at umskipa vegaøkið og parkeringsplássini. Vegurin verður strammaður upp, og íbindingin frá Undir Gøtuni verður somuleiðis skipað betur.

Parkeringsøkið við kirkjuna verður skipað soleiðis, at bílar ikki longur bakka út á Heimasandsveg, men í staðin koyra út á Undir Gøtuna. Við hesi loysn eru 10 parkeringspláss, og parkeringspláss til rørslutarnað verða staðsett so tætt við kirkjuna sum møguligt.



Mynd 24 økið við kirkjuna

Skipanin tryggjar bæði nøktandi parkering og eitt hugnaligt øki frammanfyri kirkjuna, har fólk kunnu seta seg og njóta ein ís.

Eisini kann verða hugsað um at samstarva við ein landslagsarkitekt fyri at menna eitt væl skipað og innbjóðandi umhvørvi á økinum.

Kostnaðarmeting: 100.000 kr

Ovari vegur frá Nípuvegi til Tvørgøtu

Verandi støða

Vegurin er 7,0–7,5 m breiður og hevur onga gongubreyt. Sýnini fram við vegnum eru góð. Skúlabørn og aðrir borgarar hava gjørt vart við, at bilarnir koyra ov skjótt á hesum vegastrekkinum, og at tey ikki føla seg trygg, tá tey ferðast har.



Uppskot til loysn

Tá hámarksferðin er 30 km/t, skal vegabreiddin verða 5,5 m breiður fyri tvívegis ferðslu, sí mynd 25. Gongubreytin skal vera minst 1,5 m breið



Uppskotið er at varðveita tvívegis bilaferðslu og súkklum á vegbreytini. Á eystaru síðu verður skipað fyri eini gongubreyt til fótgangarar.

Hámarksferð	Breidd av vegabana
Høg (60–70 km/t)	3,5 m
Miðal (50 km/t)	3,00–3,25 m
Lág (30 km/t)	2,75 m
Sera lág (10–20 km/t)	2,5 m

At smalka vegabreiddina og gera gongubreyt er við til at seta ferðina niður, tó eiga ferðtálmandi tiltøk at verða gjørd fyri at minka ferðina.

Mynd 25 Krøv til Hámarksferð og breidd av vegabana

Mælt verður til, at gjørd verður ein hevjað flata í vegamótinum Ovaravegur/í Nesi. Eisini verður gjørd ein gonguteigur, har ferðast kann trygt tvørtur um vegin. Gonguteigurin verður skeltaður og upplýstur eftir galdandi reglum.



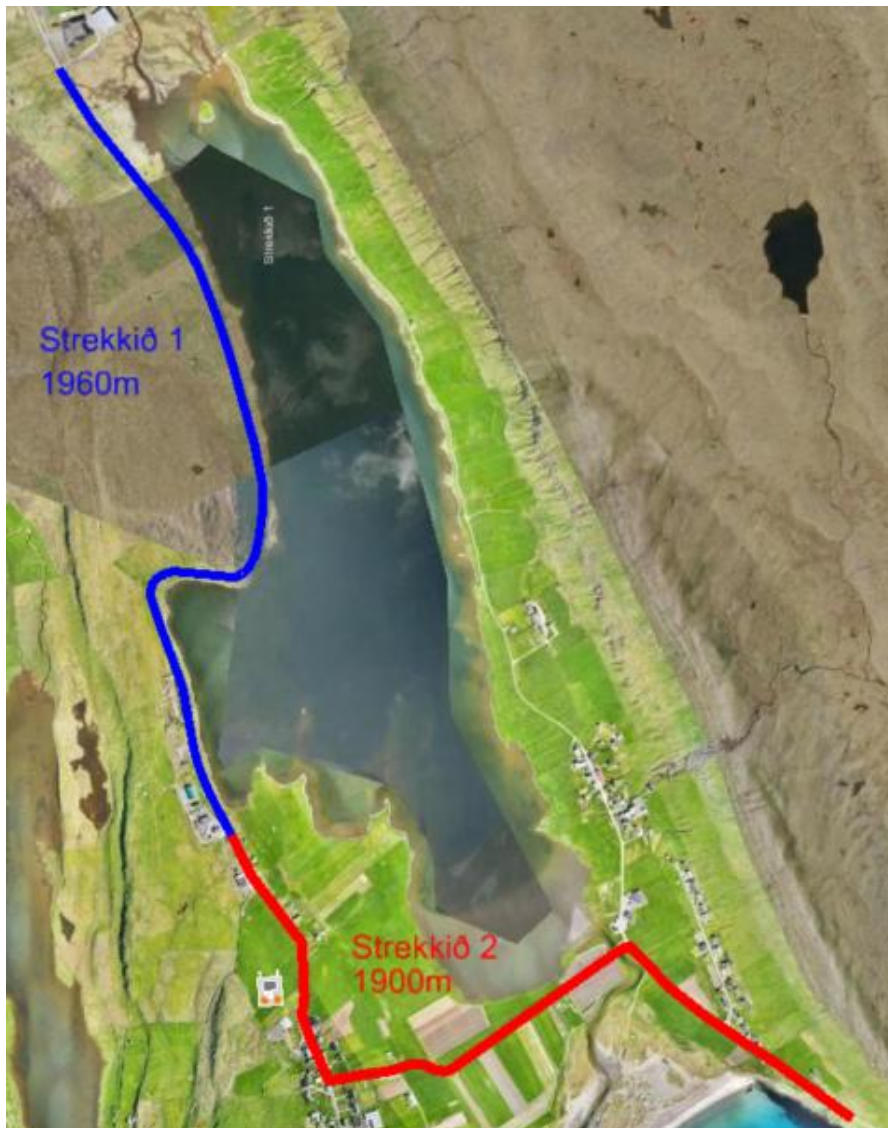
Kostnaðarmeting :

50.000-100.000 kr

Mynd 26 Hevjað flata í vegamótinum Ovari vegur/ í Nesi

Landsvegir

Umstøður at ganga og súkkla fram við landsvegnum frá Meginskúlanum og til Sandslíð



Mynd 27 Landsvegurin deildur í 2: bláa linjan er hámarksferðin 80 km/t og reyða linjan er hámarksferðin 50 km/t

Verandi støða

Ein avbjóðing fyri ábæru ferðsluna á strekkinum frá Meginskúlanum til Sandslíð er, at eingin serstøk farleið er til gangandi og súkklandi. Hetta tvingar tey at ferðast á sjálvum landsvegnum, har hámarksferðin bæði er 80 og 50 km/t.

Á mynd 27 sæst strekkið, deilt í 2, har tað bláa er hámarksferðin 80km/t og tað reyða er hámarksferðin 50 km/t

Strekkioð 1, er 1960 m langt við hámarksferð 80 km/t. Tann asfalteraða vegabreiddin er 6,7 m. Vegaðkslin er ekki egnaður hjá ábæru ferðsluni at ferðast á . Tí er neyðugt at ferðast vegnum, har bilar koyra við høgari ferð. Hetta skapar ótryggar umstøður, serliga fyri børn og ung á veg til og frá skúla og ítrótti, men eisini fyri onnur ferðandi.

Eftir at Sandoyartunnilin lat upp, er ferðslan vaksin munandi, og koyrimynstrið er nógv broytt. Fleiri hava gjørt vart við, at bilførarar koyra meira ágangandi og vísa minni varsemi, sum økir um vandan fyri óhepnum, og ger vegin enn ótryggari fyri ábæru ferðsluna.

Strekkioð 2 er 1900m langt, hámarksferðin er 50m/t.

Tann asfalteraða vegabreiddin er 5,8-6.2m. Ein smøl gongubreyt (1,5 m) er á 152 m av strekkinum, men annars noyðast gangandi og súkklandi út á sjálvan vegin. Hetta er skúlaleið hjá børnum í 1.-4. Flokki.

Í skúlagreiningini hava børnini víst á ótryggileikar, tá ið ferðast verður á hesum vegastrekkið, har neyðugt er at ferðast á vegnum saman við bilum, sum til tíðir koyra ov skjótt. Serliga trupult er í tí myrku tíðina, tí ljósið fram við vegnum er ikki nøktandi.

Á borgarafundinum var eisini sagt frá, at vegurin millum býlingarnar føldist ótryggur, tá neyðugt er at ferðast á vegnum, og at bilarnir koyra skjótt. Fleiri høvdu ynski um, at ein gøta bleiv gjørd fram við vatninum, sum ger farleiðina tryggja fyri tí ábæru ferðsluna.



Uppskot til loysn

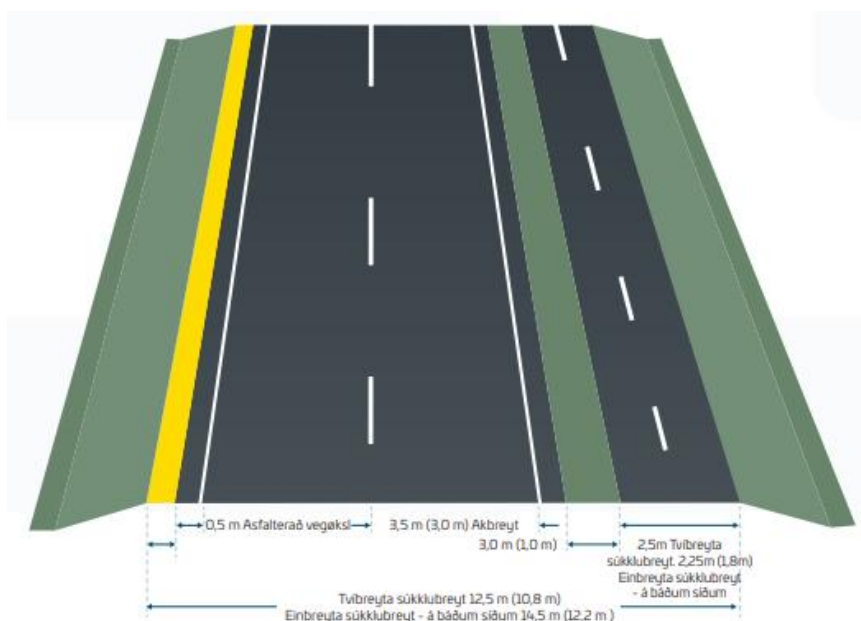
Uppskot 1: Tvívegis Felagsbreyt Fram við Landsvegnum ²

Mælt verður til at gera eina tvívegis felagsbreyt fram við landsvegnum, sum lýst í Vegaprofil 3 í temablaðnum Ábær ferðsla hjá Landsverk, sí mynd 28.

Sambært temablaðnum Ábær ferðsla og norska veganormalinum Håndbok N100 er tryggin hjá gongufólki og súkkclarum – serliga børnum og ungum – best, tá ið frástøðan millum landsvegin og felagsbreytina er fylgjandi:

Hámarksferð (km/t)	Frástøða millum vegkant og gongu- og súkkclubreytakant (m)
50, 60	1,5
70, 80	3

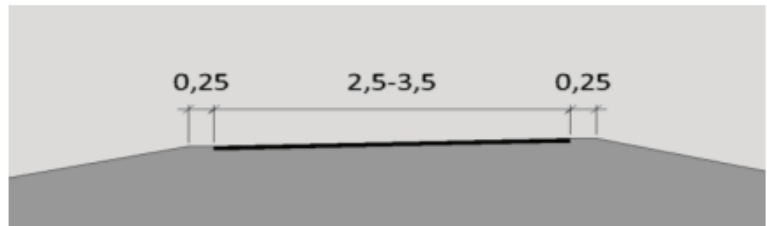
Um frástøðan er minni enn 1,5 m, er neyðugt við serligum tiltøkum fyri at verja ábæru ferðsluna. Hetta kann gerast við til dømis at seta upp kantstein, bilverju, eyka kantpelar ella líknandi.



Mynd 28 Vegaprofilur 3, Temahæfti Ábær ferðsla

² Tilmæli 31, 36 í 'Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar 2019-2027, Samferðslumálaráðið

Ein tvívegis felagsbreyt skal hava fasta yvirfaltu sum til dømis asfalt og skal hava eitt tvørskurð, sum sæst á myndini 29.



Mynd 29 Tvørskurður til felagsbreyt

Staðseting av Felagsbreytini

Felagsbreytin verður lögð í eystaru síðu av landsvegnum frá Meginskúlanum til Sandabrekkuna. Hetta økið hevur fá vegamót og lítið virksema móti veginum, sum ger loysnina skynsama.

Ein avbjóðing kann vera at finna bestu loysnina inni í Vika, sum er víst við einum hvítum sirkli á mynd 30 og 32. Her er trøngt, samstundis sum ynskiligt er ikki at koma ov tætt at rættini hjá Kálva lítla.

Tí er neyðugt at hugsa um, hvussu felagsbreytin kann leggjast og samstundis skaða náttúruna minst.

Ein møguleiki er at kanna um til ber at seta hámarksferðina niður og skelta 40km/t á hesum strekkið og samstundis leggja eina gongu og súkkklubreyt nærri veginum, og seta kantstein, kantpelar ella líknandi ímillum vegabreytina og felagsbreytina.



Mynd 30 Staðseting av felagsbreyt

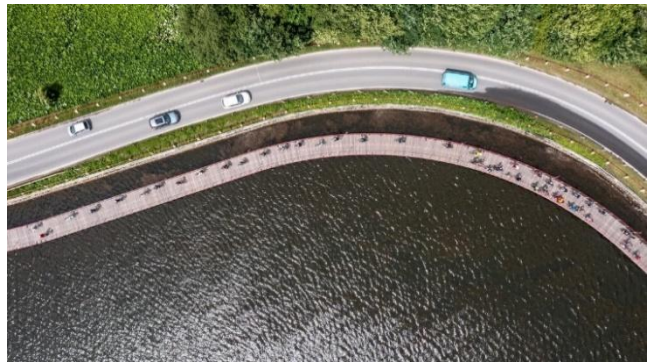


Mynd 31 Avbjóðingar við felagsbreyt í Vika

Eitt alternativ er at gera eina gongu- og súkklubrúgv/felagsbreyt tvørtur um vatnið, líknandi sum brúgvín við Hvidkilde á Fjón (sí myndir niðanfyri).



Mynd 32 Súkklubrúgv við Hvidkilde á Fjón

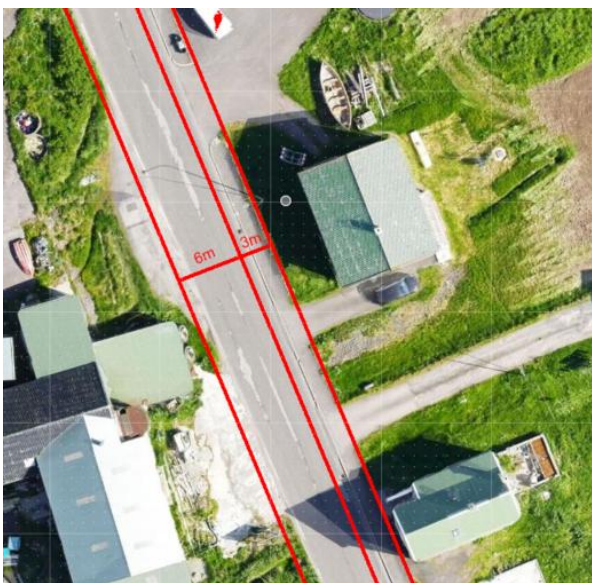


Ein onnur avbjóðing er har, sum tann hvíti sirkulin á mynd 33 er. Hetta strekki er 135 metrar langt og húsini standa tætt við vegin. Á onkrum strekki er ikki pláss fyri bæði einum 6 metra breiðum vegi og eina 3 metra breiða felagsbreyt, sí mynd 34.

Ein møgulig loysn er at seta hámarksferðina niður til 40 km/t og samstundis smalka bæði vegabreytina og felagsbreytina á hesum strekkinum.



Mynd 33 Vegin er ov smalur til 6m veg og 3m breið felagsbreyt



Mynd 34 Avbjóðandi at fáa pláss fyri 6m vegabreyt og 3m felagsbreyt

Eftir Sandaflóttina verður felagsbreytin lögð eftir gomlu brúnni og krossar vegin niðan í Traðir, har vegamótið verður tillagað soleiðis, at bilførarar seta ferðina niður, sí mynd 35.

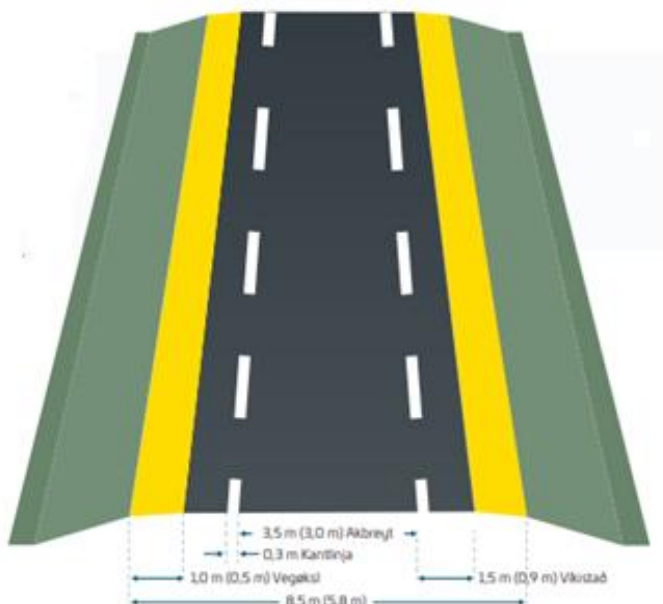


Mynd 35 Felagsbreyt eftir Sandaflótti eftir gomlu brúnni

Kostnaðarmeting: 40-60 mio kr

Uppskot 2: 2 minus 1 veg 3

Ein alternativ loysn er at umbyggja vegastrekkið til ein 2-minus-1 veg, sambært Vegaprofil 5 í temablaðnum "Ábær Ferðsla", sí mynd 37 og 38. Hetta er serliga væl egnað á smølum vegum ella har pláss og fígging eru avmarkað.



Mynd 37 Vegaprofilur 5 – 2-minus-1 vegir



Mynd 36 Dømi um ein 2-1 veg

Vegbreytin er markerað við breiðum, stiplaðum linjum í báðum síðum, og tá tveir bilar mótast, fara teir útum linjurnar. Teir hava tá víkiskyldu fyri súkkul, sum koyra í kantbananum millum breiðu strípuna og Vegøkslina/ gongubreytina. 4

Góðar royndir eru gjørdar við hesum vegum bæði í Danmark og Hollandi. Ofta verða hesir vegir brúktir á smærri vegum uttan fyri býki. Silkeborg kommuna er eitt dømi um, hvussu 2 minus 1 vegir eru brúktir í stóran mun – uml. 30 km av vegum er gjørt um til 2-1veg.

Ein treyt er, at hámarksferðin er 60 km/t ella minni, og tað bert standa fáir bilar parkeraðir fram við vegnum. Profilurin kann eisini gerast har, sum tað frammanundan er gongubreyt, um profilurin annars lýkur krøvini niðanfyr viðvíkjandi koyribreyt og víkiplássi

Staðseting 2-1 vegi

Ein tílík loysn kundi verið at gjørt alt vegastrekkið frá Meginskúlanum og til Sandslíð um til ein 2-minus-1 veg. Stutt norðanfyr Meginskúlan verður ferðin skeltað niður til 60 km/t. Beint eftir C55-skelt við 60 km/t verður vegurin strikaður sum ein 2-minus-1 vegur.

Vegabreiddin á strekkinum liggur innanfyri kravið á 5,8 til 6,5 metrar, og tí er hetta væl egnað til slíka vegaloysn.

³ Tilmæli 28 í 'Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar 2019-2027, Samferðslumálaráðið

⁴ Krøv til ein 2-1 veg eru nærri lýst í Fylgiskjal 1

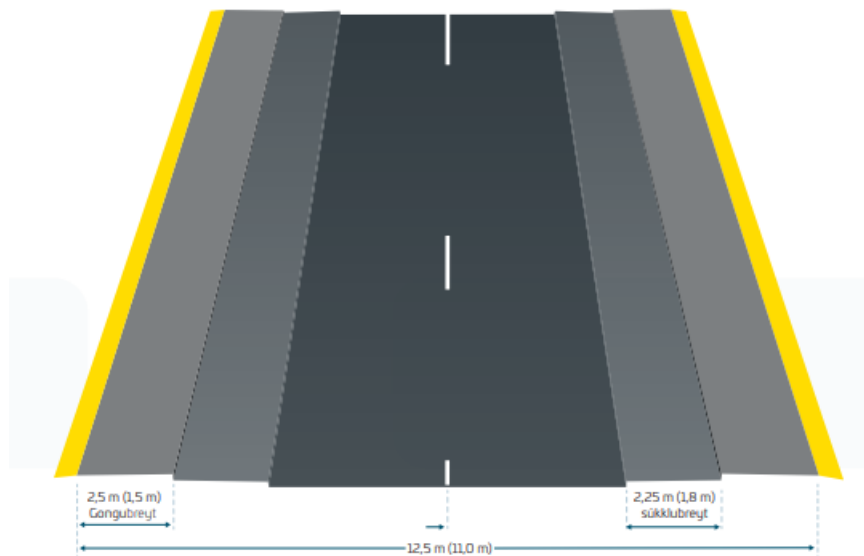
Á mynd 38 sæst ein hvítur sirkul. Á hesum strekki er sýni ikki nøktandi, samstundis sum ein brekka er her, og tí er neyðugt at gera súkklu- og gonguleið uttanfyri vegkassan.



Mynd 38 2-1 vegur frá Meginskúlanum og til Líðina

Mælt verður til, at á strekkinum verður súkklu- og gonguleið gjörd á báðum síðum sambært

Vegaprofili 9 - Súkklubreytir/gongubreytir - skeltað ferð ≤ 50 km/ sum lýst í temablaðnum *Ábær Ferðsla*.



Fyri at tálma ferðina í bygðum øki, har hámarksferðin er 50 km/t, verða gjörd ferðtálmandi tiltøk. Mælt verður til, at tiltøkini verða staðsett, sum víst við hvítum sirkulum á myndini. Frástøðan millum ferðtálmandi tiltøkini verður 150 metrar, sum samsvarar við hámarksferðina 50 km/t. Eitt gott hugskot er at seta víkjiligar 'stelar upp', sum víst á mynd 39.



Mynd 39 Hvítu sirkularnir vísa staðseting av ferðtálmandi tiltøkum við eftirgeviligum stólpum

Ferðtálming við eftirgeviligum stólpum á 2-1 vegi

Ein loysn, sum verður brúkt á nøkrum 2-1 vegum á býarvegastrekkum, er at seta eftirgeviligar stólpar fram við vegin – vanliga við 150 metra frástøði og onkuntíð settir settir skiftandi á báðum síðum. Hetta smalkar sjónliga og fysisk koyribreytina niður til eitt spor og verjir samstundis tey ferðandi, sí mynd 40.

Tiltakið virkar ferðtálmandi og hevur víst seg at geva góða trygdarávirkan. Eftirmetingar vísa, at talið av vanlukkum er minkað við 86 % á vegum, har stólpar eru partur av umleggingini til 2 minus 1 vegir, samanborið við einans 20 % minkinguttan stólpar. Eisini er vanlukkevanda lægri, har stólpar eru (0,27), enn har teir ikki eru (0,35), hóast munurin er minni týðiligur.



Mynd 40 Vegastrekið við stólpum

Kostnaðarmeting: 4.0 mio kr

Skeltan í svingunum inni í Vika⁵

Verandi støða

Inni í vika eru 2 hárnálsving har horisontalkurvaradius á ávikavist 48m og 58 m, sí mynd 41.

Bæði vegmiðja og kantlinja eru ‘profilerað’. Í vegareglunum krevst minsti horisontalradius at verða 60m um hámarksferðin skal verða 50km/t, sí mynd 42-43.



Mynd 41 Hárnálsving inni í Vika

	Fartsgrense ≤ 40 km/t	Fartsgrense 50 km/t	Fartsgrense 60 km/t
Minste horisontalkurveradius	40	60	125
Minste vertikalkurveradius	150	400	600

Mynd 42 Geometrisk krøv í samband við minsta horisonalkurvaradius, Vegvesen.no



Mynd 43 Verandi skelting inni í Vika

⁵ Tilmæli 24 í ‘Ferðslutrygdarættan fyri Føroyar 2019-2027, Samferðslumálaráðið

		A	B	C	D	E	
							
							
							
							
		Alm. kant- og midterlinje	Alm. kant- og midterlinje	Alm. kant- og midterlinje	Profileret kant- og midterlinje	Profileret kant- og midterlinje	
		Kurveradius (m)					
		0 - 100	101 - 150	151 - 200	201 - 300	301 - 400	401 - 500
Kurvelængde (m)	0 - 100	D	C	C	B	A	A
	101 - 200		D	C	C	B	A
	> 200		D	D	C	C	B

Mynd 44 Koncept býti í vandabólkar og tiltøk, umframt talvu fyri býti í vandabólkar í mun til longd og radius . (Vejregler.dk)

Uppskot til loysn

Vegamóti skal skeltast eftir Vandabólki D, sum sæst á mynd 44 og hámarksferðin á UA 41 verður sett til 40 km/t, áðrenn komi verður til svingini.

Kostnaðarmeting: 50.000 kr

Innkoyring til Sands bygd⁶⁷

Ferðslutrygðin, tá ið koyrt verður úr landi og inn í bý frá 80km/t til 50km/t

Tá ein bilførari koyrir á landsvegnum og inn í fjølbygt økið, broytast umstøðurnar skjótt. Ferðin skal minka úr 80 niður í 50 km/t, og ferðslan gerst meira samansett, har súkkli, gongufólk og børn eisini ferðast á vegnum. Ein vanlig avbjóðing er, at ferðin ikki verður lagað niður í tíð, og tað økir vandan fyri vanlukkum – serliga í økjum, har fleiri ferðandi eru, og eingin serstøk farbreyt er til tí ábæru ferðsluna, og neyðugt er, at børn og vaksin ferðast á sjálvum vegnum.

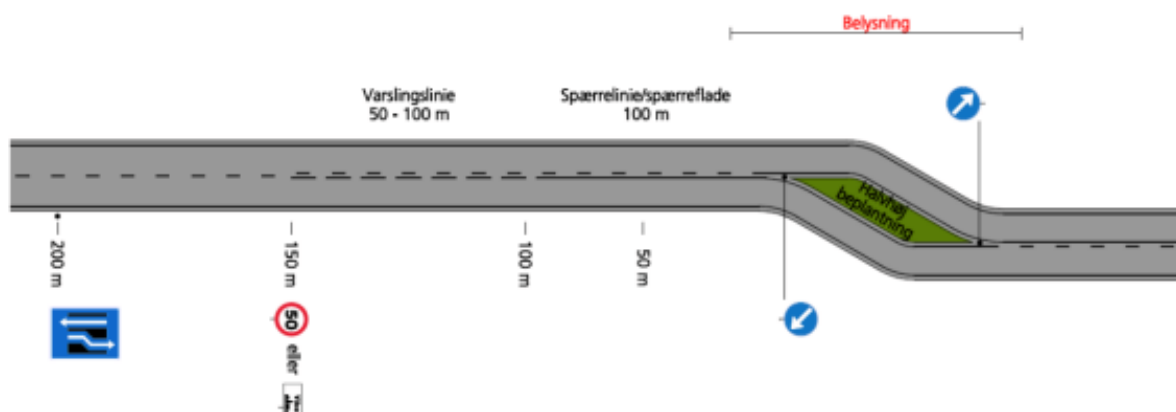
Skiftið frá landi til bý krevur tí bæði varsemi og skjótan hugburðsbroyting. Um bilførarin ikki lagar seg til nýggju umstøðurnar, kann tað fáa álvarsligar avleiðingar.

Hetta er ikki ein avbjóðing, sum bert sæst í Føroyum. Í Danmark og øðrum londum verða ymisk tiltøk nýtt – sum byarportur, ferðsluförðingar, ferðgáar og sjónlig vegmerking, sí mynd 45 og 46, – fyri at fáa bilførarar at minka ferðina rættstundis.



Mynd 45 Dæmi uppá byarportur

Tað er tí av stórum týðningi, at vegurin longu áðrenn býarskiltið 'E55 fjølbygt øki' gevur greið tekin um, at ferðin skal lækka. Tað ger ferðsluna tryggari og betri lagaða til umstøðurnar.



Mynd 46 Dæmi um tillagin av vegøki í samband við skiftið frá landi til bý/bygd. (Vejregler.dk)

⁶ Tilmæli 17,18, 30, 36 í 'Ferðslutrygðarætlan fyri Føroyar 2019-2027, Samferðslumálaráðið

⁷ [https://vejregler.dk/h/7e0fba84-06dd-483b-898a-](https://vejregler.dk/h/7e0fba84-06dd-483b-898a-c7b3e3affaa1/e309eec0e89c4cdca1abcb72412f6b9b?showExact=true#page=61&dest=XYZ,82,756,0)

[c7b3e3affaa1/e309eec0e89c4cdca1abcb72412f6b9b?showExact=true#page=61&dest=XYZ,82,756,0](https://vejregler.dk/h/7e0fba84-06dd-483b-898a-c7b3e3affaa1/e309eec0e89c4cdca1abcb72412f6b9b?showExact=true#page=61&dest=XYZ,82,756,0)

Á Sondum

Verandi stöð

Skeltið E55 – fjölbyggt øki, er staðsett umleið 200 metrar frá býlinginum á Sondum, sí mynd 47. Vegurinn hefur eitt hall á 7 % oman frá hesum skeltnum, og tað eru 300 metrarnar frá E 55 skeltnum áðrenn komi verður oman har halli á vegnum er undir 3%.



Á borgarafundinum var greitt frá, at bilarnir koyra *Mynd 47 Innkoyringin til Sandsbygd frá Líðini* ov skjótt í brekkuni og

seta fyrst ferðina niður, tá ið komi verið oman á slætt. Hetta er galdandi bæði fyri privatbilar og lastbilar.

Fleiri borgarar gjørdur eisini vart við, at næstan dagliga síggjast bilar, sum koyra eystureftir og yvirhála beint við vegamótið til Sandabrekkuna. Hetta skapar vandamiklar stöður – serliga tá ið onkur skal svinga til vinstri, samstundis sum onnur royna at yvirhála.

Ferðsluteljingar gjørdar beint, tá ið komið verður oman á slætt, vísa, at 85 % av bilunum koyra 64 km/t ella minni á hesum staði. Hóast tað víst er á, at nógv seta ferðina niður í brekkuna, er 85 % fraktilurin framvegis alt ov høgur í mun til galdandi hámarksferð á 50 km/t – serliga á einum vegi uttan gongubreyt, har bæði fólk og akfør ferðast á sama strekki.

Tá ið ferðslan nærkast bygdini, er tað av stórum týðningi fyri ferðslutrygdina, at bilførarar fáa greiða ábending um at minka ferðina í góðari tíð, so ferðslan verður trygg og hóskaði til umstøðurnar.

Uppskot til loysn

Mælt verður til hesi tiltøk, sí mynd 48:

1. Stigvís niðurseting av hámarksferðini við skelting:
Hámarksferðin verður skeltað niður **úr 80 km/t → 60 km/t → 50 km/t**, so bilførarar fáa greið boð um at minka ferðina.
2. Flutningur av E55-skeltnum:
Skeltið fyri ‘fjölbyggt øki’ (E55) verður flutt 100 metrar nærri býlinginum, sum víst verður á mynd 44
3. Skelting í báðum vegjaðum:
Øll skelting verður sett upp í báðum síðum av vegnum, fyri at økja um sjónligheitina.
4. Ferðgái:
Skjótt eftir bygdarskeltið verður ein ferðgái settur upp fyri at hjálpa við at tálma ferðini og tryggja betri atgongd til gongufólk.

5. Bremsioyggj / forseting:

Ein forseting (bremsioyggj) verður gjørd fyri at tvinga ferðina niður, í samband við innkoyring til bygdina, áðrenn komið verður inn í bygdina. Kanningar hava víst, at hetta er eitt vælvirkandi og tryggingarfremjandi tiltak.

Alternativt, og nokk ein bíligari loysn, kundi ein 'mini rundkoyring' verður gjørd í vegamótinum Sandabrekka og Eystanvegur. Ein tilík vildu umframt tað, at bilar ikku kunnu yvirhála, havt ein ferðtálmandi leiklut. Oyggjin verður upplýst og skeltað eftir vegnormalunum. Staðseting av bremsuoyggj og minirundkoyring er víst við hvítum sirkli á mynd 48.



Mynd 48 Broytt skelting og bremsuoyggj við innkoyring til Sands

Kostnaðarmeting: 4 mio kr

Við Todnes

Verandi stöða

Skeltið E55 – fjölbyggt øki er staðsett umleið 500 metrar frá býlinginum á Kletti, sí mynd 50. Á teininum frá E55-skelti og til fyrsta býling eru fjórir bústaðir, har frástøðan millum húsini er millum 50 og 100 metrar.



Mynd 50 Innkoyring til Sandsbygd frá Todnesi

Á borgarafundinum varð greitt frá, at bilførarar koyra ov skjótt á hesum vegastrekkinum, har bæði børn og vaksin ferðast á sjálvum vegnum. Ferðateljingar vísa, at 85%-fraktilurin var 56 km/t – tað vil siga, at 85% av øllum bilum koyrdu við eini ferð upp til 56 km/t og 15% skjótari en 56 km/t.

Frá svingunum inni í Vika og fram til skeltið E55 er strekkið umleið 350-400 metrar langt. Á hesum teini eru trýggjar smærri íbindingar og avkoyringar beint áðrenn E55-skeltið, og ein beint aftaná, sí mynd 51.

Við atliti at ferðslutrygdini í økinum verður mælt til at seta eitt 60 km/t skelti upp beint áðrenn Grótbrotið. Skeltið veður set upp beint við skeltið, sum ávarar um svingi í Vika, sí mynd 51 og 52.



Mynd 52 Staðseting av 60km skelti



Mynd 51 3 smærri íbindingar og avkoyringar áðrenn komi verður til E55 skelti

Uppskot til loysn

Mælt verður til hesi tiltøk, sí mynd 53:

1. Stigvís niðurseting av hámarksferðini við skelting:
Hámarksferðin verður skeltað niður úr 80 km/t → 60 km/t → 50 km/t, so bilførarar fáa greið boð um at minka ferðina.
2. Skelting í báðum vegjaðum:
Øll skelting verður sett upp í báðum síðum av vegnum, fyri at økja um sjónligheitina.
3. Bremsioyggj / forseting:
Ein forseting (bremsioyggj) verður gjørd fyri at tvinga ferðina niður, í samband við innkoyring til bygdina, víst við einum hvítum sirkli . Kanningar hava víst, at hetta er eitt vælverkandi og tryggingarfremjandi tiltak. Oyggjin verður upplýst og skeltað eftir vegnormalunum.
4. Ferðgái:
Skjótt eftir bygdarskiltið verður ein ferðgái settur upp fyri at hjálpa við at tálma ferðini og tryggja betri atgongd til gongufólk.

Kostnaðarmeting: 4 mio kr



Mynd 53 Broytt skelting og bremsuoyggj við innkoyringina til Sand

Við Meginskúlan

Verandi stöð

Meginskúlin liggur fram við landsvegnum, har hámarksferðin er 80 km/t, sí mynd 54. Fleiri, sum dagliga ferðast eftir hesum vegastrekkinum, hava greitt frá, at ferðslan er nógv broytt, síðani Sandoyartunnin varð latin upp. Talan er bæði um fleiri bilar, men eisini um, at bilarnir koyra skjótari enn áður. Hetta ger, at tað nú kennist vandamikið at ganga ella súkkla eftir landsvegnum millum Sand og Meginskúlan. Tá bilar skulu koyra út frá Meginskúlanum út á landsvegin, er tað fleiri ferðir verið nærum óhapp, tí bilarnir á landsvegnum koyra so skjótt.



Mynd 54 Meginskúlin og ítróttarhøllin inni í Dal

Uppskot til loysn

Vegaskelti C55 við 60 km/t

Við vegamótið, verður hámarksferðin 60 km/t. Eitt C55 skelti verður sett á leið 160 m frá vegamótinum báðummegin vegamóti, sí mynd 55. Hetta bætir um trygdina, serliga nú ferðslan og ferðin er økt. Eitt slíkt skelti gerð bilførarar varugar við, at teir fara inn í eitt øki har koyrast skal varligari.

Dynamiskt ferðsluskelti við 60 km/t

Eitt alternativ til vanlig C55 skelti kundi verið eitt dynamiskt vegaskelti, sum bert lýsir 60 km/t tá ið ein bilur stendur í vegamótinum og skal út á landsveg. Skeltið verður tá tendrað av sensorum, sum skráseta, tá ein bilur bíðar er við útkoyringina. Hetta hevði givið eitt munandi betri trygdartiltak – uttan at órógva ferðsluna óneyðugt, tá eingin bilur er har.

Slík snild vegaskelti verða nógv nýtt í øðrum londum, og tey kunnu vera serliga hent har ferðin er høg, og útkoyringin er trupul ella ótrygg.



Mynd 55 Skelting av Hámarksferð 60 km/t

Kostnaðarmeting: 20.000-200.000kr

Bilverjan fram við parkeringsplássinum við Meginskúlan

Verandi stöð

Fleiri hava víst á, at bilverjan (vegverjan) sum stendur framvið parkeringsplássinum við skúlan, stendur ov tætt við landsvegin. Hetta skapar ótryggleika hjá bilførarum, tí tað kennist trongt og ótrygt at koyra framvið, sí mynd 56.

Framsíðan av bilverjuni er áleið 25–30 cm frá kantstrikuni. Hetta er minni enn tað minstakravið, ið vegnormalar vanliga áseta.



Mynd 56 Bilverja fram við parkeringsplássinum við Meginskúlan

Krøv og vegleiðingar:

Sambært Statens vegvesen vegnormal N101 ("Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr") er treytin fyri staðseting av bilverjuni:

"Rekkverk skal plasseres slik at rekkverkets frontside følger vegkantens linjeføring og, så langt som mulig, flukter med skulderkant i en avstand fra kjørebane kant på minimum 0,5 meter."

Uppskot til loysn:

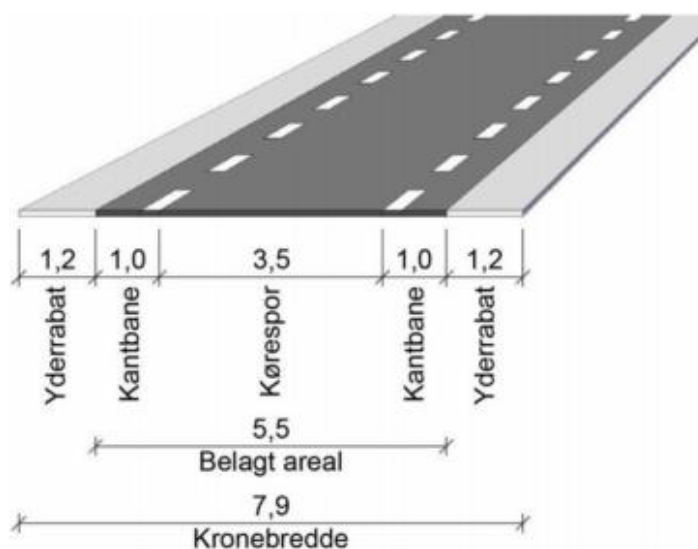
Mælt verður til at flyta bilverjuna so at framsíðan er minst 0,5 m frá kantstrikuni, í samsvari við vegleiðing.

Fylgiskjal 1: 2 minus 1 veg

Ein slíkur vegur hefur visuelt bert eina koyribreyt, men ferðsla er í báðar rætningar. Uttanfyri avmerkingina til bilar er pláss til súkkur og gangandi.

Endamálið við 2 minus 1 vegum er, bæði at betra umstøðurnar hjá súkkur og fótgangarum og at betra ferðslutrygdina, við at fáa ferðina niður.

Vegbreytin er markerað við breiðum, stiplaðum linjum á báðum síðum, sí mynd 58, og tá tveir bilar mótast, fara teir útum linjurnar. Teir hava tá víkiskyldu fyri súkkur, sum koyra í kantbananum millum breiðu strípuna og kantsteinin til gongubreytina.



Mynd 58 Prinsippskitsa fyri 2 minus 1 veg



Mynd 57 Dømi ein 2-1 vegur

Krøv til ein 2 minus 1 veg eru:

- Ferðin má í mesta lagið vera 60 km/t uttanfyri bygt økið og í mesta lagi 50 km/t í bygðum øki.
- Vegabreytin (millum kantstrípurnar) skal vera 3,0-3,5 metrar.
- Kantbanin, har sum súkkla verður, skal vera í minsta lagi 0,9 metrar íroknað strípurnar.
- Tað skal vera sýni at mótast (møtisikt), fyri at tey ferðandi skulu kunna víkja fyri hvørjum øðrum.

Samanumtikið kunnu 2 minus 1 gerast á smølum vegum við lítlari ferðslu og har sýnið er gott.

Harafturat verður mælt til:

- at kantbanin ikki er breiðari enn 1,5 metrar, fyri at bilar ikki fara at koyra á kantbananum,
- at ferðslan ikki er meira enn 3.000 akfør um samdøgrið, og max tímin ikki hægri enn 300 akfør um tíman,
- at ferðtálmandi tiltøk verða gjørd við ávísam millumbilum. Á kommunala vegnum á Sandi er talan um hámarksferðina 30 km/t og frástøðan millum tiltøkini skulu vera áleið 75 – 100 metrar. Harafturat er skilagott at byrja 2 minus 1 vegin við einum ferðtálmandi tiltaki.

- at merkingin á vegbreytini verður gjörd við máling og at hon verður væl viðlíkahildin,
- at kunningarátøk verða gjörd fyrri at kunna um, hvussu vegurin skal nýttast, serliga tá vegurin er nýggjur,
- 2 minus 1 vegir eiga ikki at vera gjørdir, har parkeringstørvurin framvið vegnum er stórur,
- at busssteðgistað verða gjörd sum einbreytaðir trongar við kantsteinum, har súkkur og fótgangarar leiðastuttanum. Slík steðgistað kunnu gerast har ferðin er í mesta lagið 40 km/t.

Kanningar av 2 minus 1 vegum aðrastaðni (Danmark og Holland) vísa, at talið av ferðsluóhappum minkar eini 25%. Harafturat vísa ferðkanningar, at miðalferðin á flestu 2 minus 1 vegum minkar 2-5 km/t, serliga har ferðtálmandi tiltøk vera gjörd eisini. Fleiri kanningar vísa eisini, at bílar og súkkur koyra framvið hvørjum øðrum við minni frástøðu á einum umbygðum 2 minus 1 vegi enn áðrenn, hetta kann gera tað ótryggari. Fleiri súkkur á kantbananum kunnu eisini økja vandan fyrri konfliktstøðum. Ein annar vandi við 2 minus 1 vegum er, at fólk ikki skilja vegin og avmerkingina og tí ikki bera seg at, sum ætlað.

Nakrar kanningar vísa, at súkkulufólk kenna seg meira trygg á einum 2 minus 1 vegi, har súkkurnar eru uttanfyri breiðu kantlinjuna. Minkaða ferðin gjörði eisini, at fólk á súkklu kendu seg tryggari í ferðsluni. Aðrar kanningar vísa, at súkkurnar ikki kenna seg tryggari, men heldur kenna seg kroystar av vegnum við vegforðingar, og tá bílar mætast. Hetta kann vera orsakað av ferðslunøgdini, soleiðis skilt, at súkkulufólk kenna seg trygg, har bílferðslan er lítil, meðan tey kenna seg meira ótrygg, tá fleiri bílar eru.

Fyrirminir: Tálmar ferðina og betrar ferðslutrygdina. Lætt at seta í verk til ein rímiligan kostnað. Betri umstøður til fólk á súkklu. Møguleiki at fáa grøn og fríðkað økir í býarmyndina.

Vansar: Krevur nakað av upplýsing, so vegurin verður brúktur rætt. Kann virka ótrygt, serliga fyrri súkkur um ov nógv bílaferðsla er.

Ferðtálming á 2-1 vegi

Kanningar⁸ hava víst at slagi av ferðdempandi tiltøkum á 2 minus 1-veg eiga at verða raðfest eftir hesum:

Bungur og/ella hevjaðar flátur.

Ymisk sløg av ferðtálmandi tiltøkum verða nýtt.

Ongin ferðtálming

Forsetingar.

Ferðdemping við elastiskum stelum, sum eru sett fram við kantlinjurnar fram við 2 minus 1-vegum, vísir eisini góða trygdarávirkan. Kanningar vísa eina sera stóra minking í talið av óhappum við umbygging til 2 minus 1-vegir, har stelar samstundis verða settir upp (-86 %), meðan ávirkanin er minni, men tó positiv, uttan stelar fram við vegnum (-20 %). Eisini er óhappsváðin lægri á teinum við stelar fram við vegnum (0,27) enn uttan stelar (0,35). Munurin er tó minni eyðsýndur.

⁸ [Evaluering af 2 minus 1-veje](#)



Figur 3. Udklip fra Google Streetview, som viser to eksempler på bystrækninger med steler langs vej.

Fylgiskjal 2: Skelti 'Tín Ferð'

Skeltini 'Tín ferð' geva bilfórarunum kunning sum koyra skjótari enn hámarksferðina og gera bilfórarán meira tilvitaðan um hvussu koyrt verður. Kanningar higartil hava víst seg, at hesi skelti hava eina ferðtálmandi ávirkan. Tað kann eisini verða týðningarmikið at styrkja átakið við øðrum tiltøkum fyri at bøta um hugburðin og atburðin hjá tí ferðandi. Skeltini 'Tín ferð' hava eisini eina jaligu ávirkan, við tað at bilfórarar fáa afturmelding um ferðina, uttan at hetta beinleiðis hevur samband við eina møguliga ferðslubót.

Ferðin hjá akførum verður mátað antin einum radara ella við spolum í vegbananum. Málða ferðin hjá akfárinum verður víst á skermin á skeltinum 'Vís ferð'. Um ferðin er eitt sindur omanfyri loyvdu ferðina, verður veruliga ferðin víst.

Nýtsla av skeltum 'Tín ferð'

Vanliga verða skeltini 'tín ferð' nýtt á støðum, har ferðin er ov høg í mun til umstøðurnar, og har tørvur er á ferðtálmandi tiltøkum fyri ferðslutrygd. Skeltini verða serliga brúkt í nærhendis skúlum og stovnum ella í bygdum økjum, sum til dømis tá komi verður til bygdina/býin.

Høg ferð í sambandi við arbeiði á vegnum er ein avbjóðing. Kanningar hava víst at flytbarir Flytíbarar ferðmátíngarstøðir kunnu skapa eitt tryggari arbeiðsumhvørvi og minka um óhappini á teinum, har vegarbeiðið er.

Ávirkan

Skeltini 'Tín Ferð' økja talið av bilfórarum, sum halda seg innan loyvda hámarksferð. Royndir vísa, at miðalferðin minkar við 2–4 km/t. Hetta svarar til áleið somu ávirkan, sum ein hámarksferðlækking við 10 km/t hevði havt.

Ein norsk kanning hevur víst ferðamíking á 7 km/t, ella millum 10–15%.

Winnett og Wheeler (2002) funnu eina miðalferðmíking á 11%.

Grundað á úrslitini verður mett, at áminningarskipanir og fartsmátíngarstøðir minka miðalferðina við 3% á einum 1 km langari strekki.

Ávirkan á trygd og burðardyggleika:

Kanningar hava víst, at ferðsmátíngarstøðir ikki hava stóra ávirkan á miðalferðina, men tó økja talið á teimum, sum halda ferðmarkið. Ávirkanin er avmarkað til staðbundin øki og minkar ikki yvir tíð.

Góð ráð

Áðrenn skelti verður sett upp, verða gjórdar ferðkanníngar og metíng av ferðsluóhappum, sum verða grundarlagið undir avgerðini at seta upp skelti 'tín ferð'. Skeltini hava innbyggt útgerð, ið telur akfør og skrásetir ferð, so ein kann fylgja við virkseminum av tiltakínum.

Fylgiskjal 3: Parkeringspláss

Normkrøv fyri parkering tikið úr Håndbok N100 Veg-og gateutformning Statens vegvesen 2021

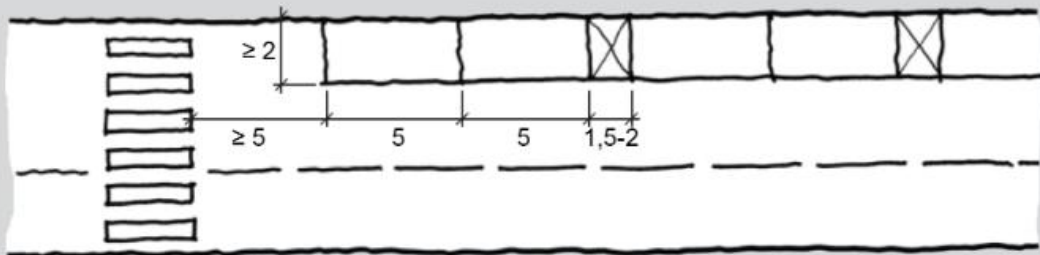
Parkering fram við vegi:

KRAV 4.7.1.1—1 **SKAL**

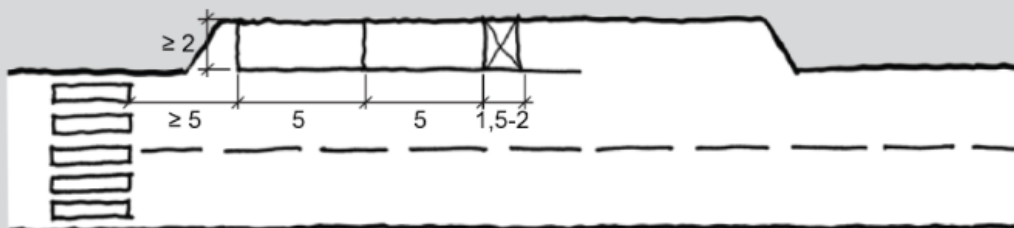
GJELDENE FRA 06.10.2023

Langsgående kantparkering skal utformes som vist i [Figur 4.7.1.1—1](#) eller [Figur 4.7.1.1—2](#). Hvis det er mer enn 3 plasser, skal det settes av 1,5 - 2 m til manøvreringsareal for annenhver plass.

 Figur 4.7.1.1—1 — Langsgående parkering (mål i m).



 Figur 4.7.1.1—2 — Parkeringslomme (mål i m).



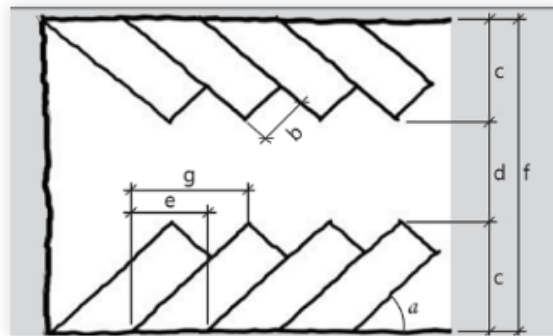
Parkeringspláss

KRAV 4.7.1.2—1 **SKAL**

GJELDENDE FRA 06.10.2023

Bredden på parkeringsfelt for personbil skal være minst 2,5 m når kjøretøy parkerer ved siden av hverandre. Lengden på feltet skal være minst 5 m.

Parkeringsplasser anbefales dimensjonert som det fremgår av [Figur 4.7.1.2—1](#) og [Tabell 4.7.1.2—1](#).



Figur 4.7.1.2—1 — Dimensjoner for tverrstilt parkering ved ulike vinkler.

Tabell 4.7.1.2—1 — Dimensjoner for tverrstilt parkering ved ulike vinkler.

a (°)	b (m)	c (m)	d (m)	e (m)	f (m)	g (m)	Areal per plass når 10 plasser anlegges (m ²)	Areal per plass når 100 plasser anlegges (m ²)
45	2,5	5,3	2,8	3,5	13,4	5,3	30,6	24,3
60	2,5	5,6	3,5	2,9	14,7	3,2	25,8	21,6
90	2,5	5,0	6,0	2,5	16,0	2,5	20,0	20,0

<https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859984/nb#id-c5869b2e-d143-4aaf-bf42-3af7eb252af4>

Fylgiskjal 4: Hevja flata og bungur

Hevjaðu flata

Hæddin á tí hevjaðu flatuni er 10 cm. Ein bunga kann verða 3-10 long. Tá ið ein bunga er longri enn 10m, verður hon nevnd 'hevja flata'

Ferðin hjá tungum akførum sum bussum, lastbilum o.l. verður áleið 20 km/t lægri enn hámarksferðin, tá ið koyrt verður um tí hevjaðu flatuna.



Fyri at gera hevjaðu flátuna meira sjónliga er eitt gott hugskot at brúka reytt asphalt ella reyða liting sí myndini .

<https://www.geveko-markings.com/products/paints-plural-components/plural-components>.

Tá ið hámarksferðin er 30 km/t, er ikki krav neyðugt at nýta S 32



Men fyri at sjónliggera hevjaðu flátuna kann tað vera eitt hugskot at nýta S32.

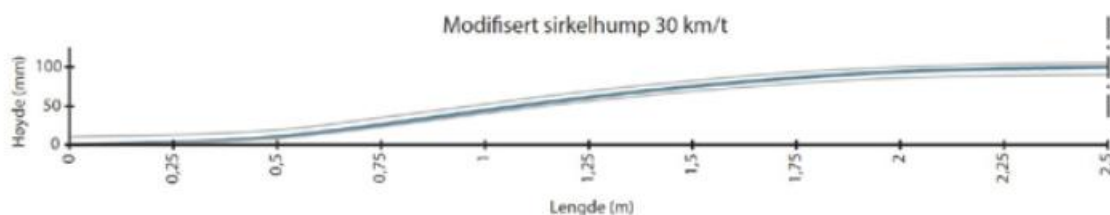
Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 186:

S 32 skal anvendes ved bump, men kan dog udelades i områder afmærket med E 49 Gågade, E 51 Opholds- og legeområde, E 53 Område med fartdæmpning, hvis den anbefalede hastighed er 30 km/h eller lavere, eller E 68 med C 55 Lokal hastighedsbegrænsning, hvor hastighedsgrænsen er 30 km/h eller derunder. S 32 består af to eller tre rækker af kvadratiske felter.

Kilde: BEK nr. 801 af 04/07/2012

Mælt verður til, at rampurnar á 'hevjaðu flatuni' verða gjørdar sum 'modificeret sirkelbump, sí myndina niðanfyri.

Modifisert sirkelhump ved fartsgrense 30 km/t - Fartsnivå tunge kjøretøy ca. 15 km/t



Pos./Neg. toleranse: maks. avvik høyere/lavere enn teoretisk høyde

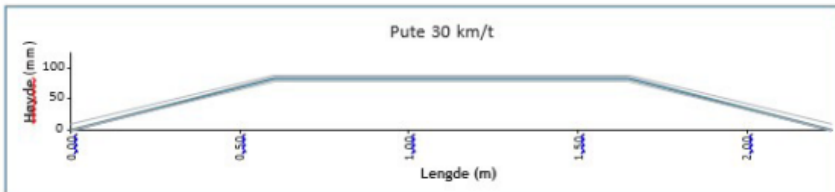
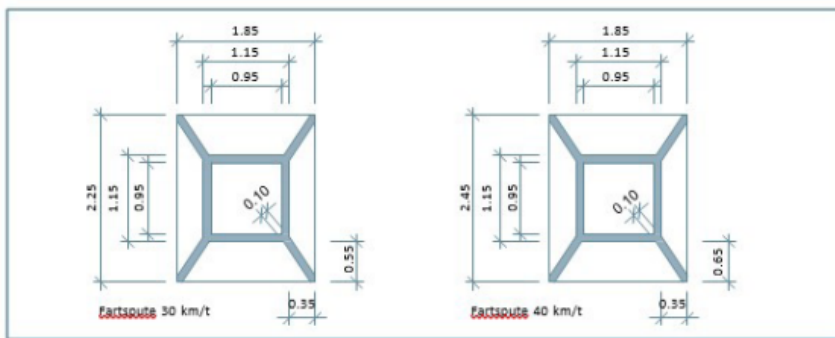
Pútu bungur

'Fartsputer lages i betong som freses ned i asfalten. Kantene avfases med 10 cm for å unngå at de blir for skarpe. Dersom det legges fartsputer i veger med fartsgrense 50 km/t, anbefales det å justere utformingen slik at høyden ikke overstiger 7 cm og rampenes lengde forlenges til 90 cm. Toppflatens lengde kan beholdes. Fartsreduksjonen ved puter synes å være noe mindre sikker enn for andre humper. De fører også til en del praktiske utfordringer, herunder problemer med at de lett blir skadet ved vinterdrift. Hovedanbefalingen er derfor modifiserte sirkelhumper.

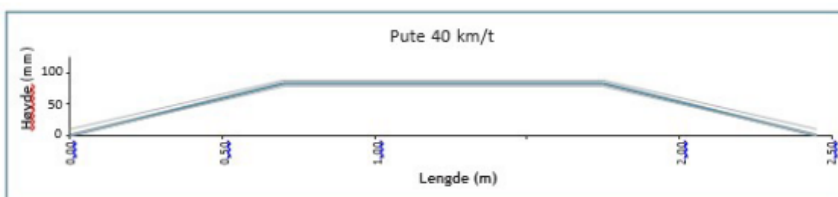
Fartsputer kan utføres i asfalt, men de er krevende å legge nøyaktig og vanskelige å få til å beholde sin form over tid på veger med stor trafikk. Det anbefales derfor å anlegge fartsputer av betong.

Prefabrikkerte puter i betong, enten i ett stykke eller som flere elementer, er bestandige. Lagt riktig kan de beholde sine egenskaper over lang tid. Avfasing av kantene med 10 cm anbefales for å unngå for skarpe kanter. Utførelse ved humpens start og avslutning i overgangen mellom veg og hump kan det bli setninger på grunn av vertikalbevegelsen til tunge kjøretøy. Det er viktig å sikre at vegen har tilstrekkelig bæreevne i overgangen mellom veg og hump.

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v128fartsdempende-tiltak.pdf>



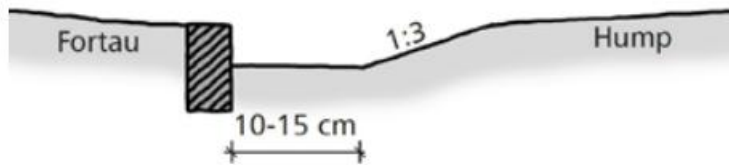
Humplengde (m)	0,00	0,60	1,00	1,65	2,25
Humphøyde (mm)	0	83	83	83	0
Pos. toleranse (mm)	+10	+5	+5	+5	+10
Neg. toleranse (mm)	0	-5	-5	-5	0



Humplengde (m)	0,00	0,70	1,10	1,75	2,45
Humphøyde (mm)	0	83	83	83	0
Pos. toleranse (mm)	+10	+5	+5	+5	+10
Neg. toleranse (mm)	0	-5	-5	-5	0

Pos./Neg. toleranse: maks. avvik høyere/lavere enn teoretisk høyde. Profilene viser teoretisk forløp av putene. Ved bruk av prefabrikerte betongelementer anbefales 0,10 m avfasing av kantene som vist på planskissen.

Avbjóðingar við frárensluvatni, tá ið bungur/hevjaðar flátur verða gjørdar



Figur 4.2 Sideveis avslutning av hump mot kantstein

Frástøða millum bingu og kantstein

Tað verður mælt til, at frástøðan millum bingu og kantstein er 10–15 cm, fyri at tryggja, at vatn kann renna framvið bunguni – sí figur 4.2.

Breiddin kann í ávísum førum økjast upp til 40 cm.

Breiddin á hesi gjøgnumrenning hevur eisini týdning fyri, hvussu viðkvømt hon er fyri at verða fyllt við sandi ella grúsi – tí tað kann elva til, at vatn savnast við bunguna.

Tó kann tað vera torført at halda rennuna reina fyri kava og ís, og hetta kann elva til vatnsavnan við bunguna, serliga tá veðrið skiftir.

Tað er tí ynskiligt, at rennan millum bingu og kantstein verður hildin opin.

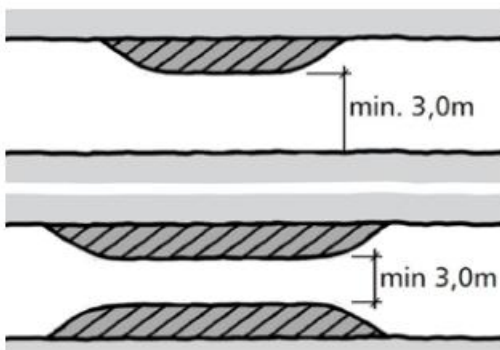
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v128fartsdempende-tiltak.pdf>

Fylgiskjal 5: Ferðtálmandi tiltøk

Dømir til ferðtálmandi tiltøk



Anlegg av innsnevring av tofeltsveg til ett kjørefelt



Figur 3.23 Prinsippskisser for innsnevring av tofeltsveg til ett kjørefelt





Fylgiskjal 6: Víkiskylda

Normkrøv tikin úr Hondbog Afmærkning på kørebanen, Tværmærkning, Vejdirrektoratet, 2020



Bekendtgørelse om vejafmærkning § 55, S 11 Vigelinje:

Linje bestående af en række trekanter på tværs af kørselsretningen. Den angiver, at kørende fra den side, trekanternes spids vender mod, har ubetinget vigepligt.

Kilde: BEK nr. 1632 af 20. december 2017

Om de nærmere regler for ubetinget vigepligt henvises til håndbog om Vigepligtstavler. Vigelinje udføres med de dimensioner og den udformning, som er vist i håndbog om Dimensioner.

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 186:

Ved vejindmundinger, hvor der etableres ubetinget vigepligt for den kørende efter reglen i færdselslovens § 26, stk. 2, skal der afmærkes med *S 11 Vigelinje*. Den ubetingede vigepligt kan dog tilkendegives alene med tavle *B 11 Ubetinget vigepligt*, hvor vejbelægningen umuliggør en tydelig og holdbar afmærkning med vigelinje, fx ved vejarbejde.

Stk. 2. Vigelinje skal placeres i passende kort afstand fra den nærmeste gennemgående vognbanes eller cykelstis kant på den mere betydende vej, men kan placeres i vognbane- eller cykelstikant, specielt ved lavere hastigheder inden for tættere bebygget område.

Stk. 3. Hvor den ubetingede vigepligt følger af bestemmelsen i færdselslovens § 26, stk. 3, men særlige forhold gør afmærkning nødvendig, finder bestemmelserne om afmærkning af ubetinget vigepligt efter færdselslovens § 26, stk. 2, tilsvarende anvendelse. I de tilfælde, hvor ubetinget vigepligt efter færdselslovens § 26, stk. 3, afmærkes med vigelinje, skal denne placeres før fortov eller gangsti.

Kilde: BEK nr. 1633 af 20. december 2017

Vigelinje bør normalt placeres i en afstand af 0 - 1,5 m fra den mere betydende vejs vognbane- eller cykelstikant. Se også eksempelsamling om Afmærkning på kørebanen.

Hvor der på smalle veje ikke er tilstrækkelig plads til midterafmærkning, skal vigelinjen placeres i hele vejens bredde.

Vigelinje bør placeres parallelt med den mere betydende vejs vognbanekant. I vejtilslutninger, der er udført under en meget stump eller spids vinkel med den mere betydende vej, kan det dog være hensigtsmæssigt at udføre vigelinjen med knæk eller vinkelret på den mindre betydende vejs linjeføring.