

Ávegis til Nullhugsjónina



Álit um ferðslutrygdarpolitikk í Føroyum

Ritstjórnað hevur Petur Jacob Sigvardsen
í samstarvi við Jón Kragesteen



RÁÐIÐ FYRI FERÐSLUTRYGD 2003

0.0 Tilmæli til Føroya Løgting

Við stóði í hesum álitum heitir Ráðið fyri Ferðslutrygd við hesum á vinnuáráðharran at leggja soljóðandi uppskot um ferðslutrygdarpolitikk, og sum ber heitið, *Ávegis til Nullhugsjónina*, til samtyktar á Føroya Løgting:

”Miðað verður eftir í framtíðini,

- *at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein av ferðsluvánlukku í vegaflutningsskipanini,*
- *at alt virksemini, sum hevur við ferðslu at gera, skal vera í samljóði við hetta stavnhalðið.”*

Til tess at náa hesum máli verður sum skjótast farið undir at gera munagóðar og miðvísar ábøtur bæði á kommunalar vegir og landsvegir, so at teir alsamt verða tryggari.

Miðað eigur eisini framhaldandi at verða eftir, at akførini verða útgjørd við nýggjastu trygdarfyriskipanum, og at tey lúka fremstu trygdarkrøv.

Ferðslulógin má alsamt verða endurnýggjað, samstundis sum eftirlitið við ferðsluni verður styrkt.

Dentur eigur áhaldandi at vera lagdur á upplýsing og upplæring og at menna ein ferðslutryggan hugburð.

Ávegis stavnhalð komandi 10 árinum er:

- *at miðaltalið á teimum, sum doyggja ella verða álvarliga meidd í ferðsluni í Føroyum, skal lækka í minsta lagi 40% komandi 10 árinum.*



0.1 Ferðsluvandamál, ið eiga at verða raðfest fremst

Við stóði í teirri vitan, sum tey atkomuligu hagtølini og tær í kapitlunum 8, 9 og 10 umrøddu kanningar higartil hava veitt okkum, saman við royndunum í dagliga yrkinum, heldur Ráðið fyri Ferðslutrygd, at størstu vandamálini í ferðsluni her á landi eru:

- *Vanlukkur, ið standast av, at 18 – 19 ára gamlir dreingir við koyrikorti stytta sær stundir í bili saman við javnaldrum og serliga gentum niður í 14 – 15 ára aldur. Tær allarflestu av hesum vanlukkum standast av tí, at bilførararnir eru óroyndir, og at ferðin mangan er alt ov stór. Í nógvum førum hevur rúsdrekka eisini verið nýtt.*
- *Gongufólk, sum verða koyrd yvir. Serstakliga børn og eldri fólk.*
- *Vantandi nýtsla av bilbelti. Hetta er galdandi fyri allar aldursbólkar. Mangan sæst, at ungir bilførarar, ið hava látið lív ella eru vorðnir avlamnir í vanlukku, sótu ikki í bilbelti.*

Samanumtikið kann verða sagt um ferðsluvanlukkurnar í Føroyum, at tær tykjast at henda, tá ið fólk halda væl til standa, veðrið er gott, vegurin góður, bilurin góður – og so verður skyndilin trýstur í botn!



***Ferðsluvanlukkur kosta Føroyum í miðal slakar
200 milliónir kr. um árið***



Innihaldsvirlit

0.0 Tilmæli til Føroya Løgting

0.1 Ferðsluvandamál, ið eiga at verða raðfest fremst

1.0 Formæli

1.1. Ávegis til Nullhugsjónina

2.0 Vegakervið í søguligum høpi

2.1. Landsvegir/kommunalir vegir

2.2. Tunlar

3.0 Vegamyndugleikar

3.1. Føroya Løgting

3.2. Føroya Landsstýri

3.3. Vinnumálaráðið

3.4. Landsverkfrøðingsstovnurin

3.5. Kommunurnar

3.6. Privatir vegánarar

4.0 Eftirlit

4.1. Løgreglan

4.2. Bileftirlit Føroya

5.0 Ferðslutrygdarupplýsing

5.1. Ráðið fyri Ferðslutrygd

5.2. Mentamálaráðið

5.3. Fjølmiðlarnir

5.4. Undirvísingarstovnar

5.5. Koyrilærarar

5.6. Tryggingarfeløg

5.7. Bilasølur

5.8. Einstaklingar

6.0 Kostnaðurin av ferðsluni í 2001

I. Útreiðslur hjá tí almenna av allari ferðsluni

II. Útreiðslur borgaranna av ferðsluni

III. Inntøkur hjá tí almenna av ferðsluni: A-skattur, MVG o.o. gjøld

IV. Parturin hjá tí almenna av ferðslutrygdartiltøkum

V. Kostnaðurin av ferðsluvanlukkum (K33 til K38)

6.1. Kostnaðurin av ferðsluvanlukkum

6.1.1. Tær ítøkiligu fíggarligu avleiðingarnar

6.1.2. Búskaparlig meting av vælferðartapi

6.2. Føroysku ferðsluhagtølini

6.3. Árligi missurin býttur eftir økjum í landinum

6.4. Beinrakna meting landslæknans um ferðsluskadd

6.5. Samanumtøka

6.6. Tað kann lona seg væl at gera íløgur í ferðslutrygd

6.7. Hvussu kundi hesin peningur verið nýttur?

6.8. Dømi um, hvat ferðslutrygdarábøtur kosta

- 6.9. Til umhugsanar
- 6.10. Tilmæli

- 7.0 Akfør og ferðsluvanlukkan**
- 7.1. Bilurin – vinur og figgindi
- 7.2. Ferðslan fyri 1970
- 7.3. Ferðslan eftir 1970
- 7.4. Deyð í ferðsluni eftir fólkatáli í hvørjum árgangi sær

- 8.0 Gransking í ferðsluviðurskiftunum í Føroyum**
- 8.1. Ferðsluóhapp sum almanna fyribrigdi (sosialt fyribrigdi)
- 8.2. Ferðsludeyði í Føroyum og møguligar fyribyrgjandi atgerðir
- 8.3. Tilmæli

- 9.0 Frágreiðing um ferðslutrygd 1987 – 2001**
- 9.1. Gongdin í ferðslutrygdini 1987 - 2001
- 9.2. Hagtalsarbeiði í ferðslutrygdarhøpi
- 9.3. Sammeting við onnur Norðurlond

- 10.0 Hagtalslig lýsing av ferðsluóhappunum í tíðarskeiðinum 1988 – 1999**
- 10.1. Landsfrøðilig viðurskifti
- 10.2. Aldur
- 10.3. Nær henda óhappini?
- 10.4. Ferðsluóhapp bert við akfaraskaða
- 10.5. Hvørjar vikudagar, ferðsluóhappini hava verið
- 10.6. Nær á samdøgrinum ferðsluóhappini hava verið
- 10.7. Aldur og kyn
- 10.8. Skaddir fólkabólkar, býttir sundur í kyn og aldur
- 10.9. Nær á samdøgrinum hvør aldursbólkur var skaddur
- 10.10. Slag av óhappi
- 10.11. Niðurstøður
- 10.12. Gongdin í ferðslutrygdini
- 10.13. Lýsing av ferðsluóhappunum
- 10.14. Tilmæli

- 11.0 Vitan, sum er bygd á hagtøl og kanningar**
- 11.1. Tilmæli

- 12.0 Skaða-/eftirlitsnevnd**
- 12.1. Árligir hagtalsfundir við ítøkiligum niðurstøðum
- 12.2. Niðurstøða um vantandi ferðslutrygd í landinum
- 12.3. Tilmæli

- 13.0 Ferðslan og samfelagið**
- 13.1. Hugsanin um eitt ferðslutrygt samfelag
- 13.2. Ótryggleiki og ræðsla

- 14.0 Ávegis til Nullhugsjónina**
- 14.1. Hugsjónin um, at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í ferðsluni

- 14.2. Nullhugsjónin er grundað á vit og skil og manngóðan hugburð
- 14.3. Aðalhugsanin við Nullhugsjónini
- 14.3.1. Eitt mistak skal ekki verða revsað við deyðanum
- 14.3.2. Men verður tað ekki ógvuliga kostnaðarmikið?
- 14.3.3. Alt veldst um, hvat mannakroppurin tolir í ferðsluvanlukkum
- 14.3.4. Ferðslutrygd skapa vit í felag

15.0 Um ábyrgdarbýtið á vegakervinum

- 15.1. Hvussu við øðrum farleiðum og arbeiðsplássum?
- 15.2. Brúkarin einsamallur alla ábyrgdina

16.0 Um at krevja

- 16.1. At krevja av sær sjálvum
- 16.2. At krevja av øðrum
- 16.3. Eitt sindur um flutningsdygd
- 16.4. Svøvnur og bilkoyring
- 16.5. Um koyri- og hvílitíðir
- 16.6. Um blombur og ferðskivur
- 16.7. Tilmæli

17.0 Ferð og trygd

- 17.1. Minni ferðin er, longri verður tíðin at koyra
- 17.2. Hví undirmeta vit náttúrukreftirnar ?
- 17.3. Hví góðkenna vit ekki hámarksferðirnar?
- 17.4. Ferðmátingar hjá Landsverkfrøðingsstovninum
- 17.5. Ferðmátingar í bygdum øki
- 17.6. Órógvandi hugburður
- 17.7. Avleiðingar av ferðini
- 17.8. Mistøk í ferðsluni
- 17.9. Tilmæli

18.0 Alment um hámarksferðir í fjølbygðum øki

- 18.1. Ávirkanin millum ferð og vanlukku-/deyðaváða
- 18.2. Samanhangið millum ferð og deyðaváða
- 18.3. Um ferðtálmur og áseting av hámarksferðum í fjølbygðum øki
- 18.4. Tilmæli
- 18.5. Stevnumið

19.0 Rúsdrekka og ferðsla

- 19.1. Hvat siga hagtølini okkum?
- 19.2. Hvørjar rættarligar avleiðingar standast av promillu-/rúsdrekkakoyring?
- 19.3. Alkometur og alkolás
- 19.4. Promillumarkið
- 19.5. Tilmæli

20.0 Ungir bilførarar

- 20.1. Ungir bilførarar álvarsamasta vandamálið í ferðsluni

20.2. Royndarkoyrikort og stigaskipan

20.2.1. Viðurskipti, sum eiga at verða umhugsað í sambandi við kunngerð um royndarkoyrikort og stigaskipan

20.3. Ein varandi stigaskipan

20.4. Dagføring av koyrikorti

21.0 Størsti vandabólkurin í ferðsluni

21.1. Hví er støðan so vorðin?

21.2. Tilmæli

22.0 Eldri bilførarar

22.1. Eru eldri bilførarar ferðslutryggir?

22.2. Ferðslutrygdarskeið fyri eldri bilførarum

22.3. Tilmæli

23.0 Venjingarbreyt og ferðsluskeið

23.1. Hálkukoyring

23.2. Myrkakoyring

23.3. Verndarkoyring

23.4. Skeið fyri eldri bilførarar

23.5. Venjingarbreyt

23.6. Simulatorur

23.7. Niðurstøða

23.8. Tilmæli

24.0 Barnið í ferðsluni

24.1. Barnsins búning og menning

24.2. Skaða- og heilsuvandi

24.3. Førleiki barnsins í ferðsluni

24.4. Øll børn hava rætt til rørslufrælsi og luttøku

24.5. Hvat er til ráða at taka?

24.6. Tilmæli

25.0 Ferðsluupplýsing nú og í framtíðini

25.1. Hugburður

25.2. Fyrsta ferðsluupplýsingin

25.3. Hvussu bött kann verða um ferðsluupplýsingina?

25.4. Tilmæli

26.0 At síggjast í ferðsluni – endurskin

27.0 Seyður, neyt og ross á vegunum

27.1. At geva seyði við vegirnar

27.2. Seyður og stórdýr á vegnum í ringum sýni

27.3. Hvat er til ráða at taka?

27.4. Tilmæli

28.0 Akføraraútbúgvingin

28.1. Prutl og koyrikort

28.2. Bilur og koyrikort

28.3. Lesiætlan

28.4. Roynd

28.5. Alment um akføraraútbúgvingina

28.6. Tilmæli

29.0 Tú skalt vera eitt gott fyridømi

30.0 Betri bilar

30.1. EuroNCAP

30.2. Tyngd og stødd á bilum

30.3. Bremsur og dekk

30.4. Bilbeltið – týðningarmesti trygðarstaklutur

30.5. Børn og trygðarútbúnaður

30.6. Stoytkoddi

30.7. Nakkastuðul

30.8. Nýggj tøkni

30.9. Tilmæli

31.0 Súkklur

31.1. Súkklubreytir vanta

31.2. Loyvt at súkkla á gongubreyt

31.3. Smábørn á súkklu

31.4. At nýta súkkluhjál

31.5. Rulluskoytur, rullubretti o.a.

31.6. Tilmæli

31.7. Stevnumið

32.0 Prutl og motorsúkklur

32.1. Prutl

32.1.1. Lítið prutl

32.1.2. Stórt prutl

32.2. Lítil og stór motorsúkklur

32.3. Tilmæli

33.0 Tryggari ferðslumhvørvi

33.1. Vegaflutningskervið er gjørt til øll

33.2. Alt vegakervið til sakliga viðgerð og støðutakan

34.0 Tann tríbýtti ferðslumyndilin

34.1. Gongugøtan (túnið)

34.2. Bygðar-/býar-íbúðarvegir – 30 km/t vegir

34.3. Flutningsvegur

34.3.1. Vegir, sum binda býarpartar saman – 30/50 km/t vegir

34.3.2. Gjøgnumgangandi vegir

34.3.3. Vegir við oyggjum

34.4. Landsvegir

34.4.1. Fól

34.4.2. Skiftið millum landsveg og fjølbygd øki (frá 80 til 50 km/t)

34.5. Tilmæli

35.0 Vegamót

- 35.1. Vegamót á landsvegi

- 35.2. Rundkoyringar
- 35.3. Tilmæli
- 36.0 Ferðslutrygðararbeiði**
- 36.1. Vegakervið og –umhvørvið
- 36.2. Gjald og vald
- 36.3. EuroRAP
- 36.4. Trygd í tunlum í sambandi við eldváða
- 36.5. Nær, hvar og hvussu eigur at verða farið til verka?
- 36.6. Tilmæli
- 36.7. Stevnumið
- 37.0 Kommunal ferðslutrygðarætlan**
- 37.1. Viðvíkjandi skilaleysari náttarkoyring
- 37.2. Tilmæli
- 38.0 Bussflutningsskipan**
- 38.1. Broyttur ferðingarháttur
- 38.2. Náttarbussar
- 38.3. Tilmæli
- 39.0 **Ferðslutrygðarreglur fyri stovnar, fyritøkur og feløg**
- 40.0 Ítøkilig stevnumið fyri hvørt vandaekið sær**
- 40.1. Tilmæli
- 41.0 Bjarging og sjúkraviðgerð**
- 41.1. Fráboðan, fyrstahjálp og sjúkrahús
- 41.2. Tilmæli
- 42.0 Hátøkniligir ferðmátarar**
- 42.1. Fráboðanartól í bilum
- 42.2. Framtíðar ferðavmarkingar í bilum
- 42.3. Tilmæli
- 43.0 Løgreglan**
- 43.1. Tilmæli
- 44.0 **Bileftirlit Føroya**
- 45.0 **Samandráttur**
- 46.0 **Yvirlit yvir tilmæli og stevnumið**
- 47.0 Tilmæli hjá OECD**
- 48.0 Kelduávísingar**

1.0 Formæli

1.1 Ávegis til Nullhugsjónina

Á ársfundinum í Ráðnum fyri Ferðslutrygd í 1999 umrøddi formaðurin m.a. ta sonevndu *Nullhugsjónina*, sum er sprottin í Svøríki fyri nøkrum árum síðan. Stavnald hennara er, at borið skal verða so í bandið, *at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í ferðsluni*.

Tann 5. februar sama ár hevði RFF eitt væl eydnað skeið, har rættiliga gjølla var greitt frá hesi svensku Nullhugsjónini, sum nú fleiri og fleiri lond eru farin at nýta sum stevnumið og grundstøði í teirra ferðslutrygdarpolitikki. Á hesum skeiði vóru um 45 luttakarar, sum á ymiskan hátt høvdu ferðslu og ferðsluviðurskifti sum sítt málsøki.

Millum skeiðsluttakararnar var semja um at heita á politikararnar um: *”at borið verður so í bandi, at ein væl skipaður ferðslutrygdarpolitikkur verður samtyktur á Føroya Løgtingi í seinasta lagi ár 2000, og mælt verður til, at tey stevnumið, sum Nullhugsjónin hevur, skulu verða grundarlagið undir framtíðar ferðslupolitikki okkara”*.

Landsstýrismaðurin í vinnumálum, ið tá var, sýndi hesum máli stóran áhuga og var fegin um tað stig, sum RFF her hevði tikið, og hann segði, at hann tók undir við tí av heilum huga.

Landsstýrismaðurin gjørdi eisini greitt, at hann fór at seta ein arbeiðsbólk, ið skuldi gera eitt álit um framtíðar ferðslupolitikkk í Føroyum, har skeiðstílfarið við fyrilestrum, glærum v.m. skuldi verða sjálv beinagrindin í tí áliti, sum nevndi landsstýrismaður so hevði ætlanir um at hava sum grundarlag undir einum aðalorðaskifti í lögtinginum á heysti 1999 um framtíðar ferðslutrygdarpolitikkk í Føroyum.

Eftir hetta vóru fleiri fundir millum landsstýrismannin og RFF, arbeiðsbólkur varð settur við formanninum í Rff sum formanni, og tey formligu viðurskiftini vóru greið, so at farið kundi verða til verka. Men av ávísnum atvoldum kom stígur í hesar ítøkiligu ætlanir, og á fundi í Vinnumálastýrinum fekk starvsnevndin í RFF at vita, at tann setti arbeiðsbólkurin tó ikki kundi fara til arbeiðis.

Tað er einki dulsmál, at starvsnevndin í RFF, sum alla tíðina hevur verið kunnað um gongdina í hesum týðningarmikla máli, var bæði hørm og vónbrotin um ta lagnu, Nullhugsjónin sostatt fekk í Føroyum, tí RFF hevur nú í góðum samstarvi við Norðurlond í mong ár lagt stóru orku í Nullhugsjónina, innihald hennara og ta viðurkendu gransking, sum henda mannvirðiliga hugsjón er bygd á.

Í formansfrágreiðingini 2000-2001 varð sjálvandi eisini nomið við ta lagnu, sum Nullhugsjónin hevði fingið, og har varð sagt m.a.:

”Vit vóru so bláoygd at vóna, at Føroyar kundu verða fyrsta landið aftan á Svøríki. Men vit fingu annað at síggja, og úrslitið er, sum sagt, at vit standa við skommini, sum eitt av teimum fáu londum, ið als ongan ferðslutrygdarpolitikkk hava.

Á ferðslutrygdarpolitiska økinum ganga vit tí í blindum: vit hava einki endamál sett okkum, vit hava onga stevnu, einki sum helst stavnhalð, vit trilva okkum fram uttan mið og mál, og okkara einasta leiðarstjorna er ein gomul, pjøssað ferðslulóg.

Góðu ráðslimir. Ein slík støða er bæði óvirðilig og ábyrgdarleys, tí hvussu kann nakar her á landi gera eitt fullgott arbeiði í ferðslutrygdarhøpi uttan at vita, hvør tann politiski arbeiðssetningurin er, hvørjum endamáli miðað verður eftir at náa, og hvørjar ítøkiligar ætlanir eru gjørdar til tess at náa endamálinum? Tað er ómøguligt!

Men RFF hevur tó sett sær fyri ikki at gevast á hondum í hesum álvaramáli!

Starvsnevndin hevur tí havt fleiri fundir um Nullhugsjónina, og sagt skal verða, at spónur er settur í greytin, og miðað verður nú eftir at leggja úr hondum eitt álit, sum vónandi kann verða liðugt í hesum árinum. Innihaldið í hesum áliti fevnir serstakliga um Nullhugsjónina, lagað til føroysk viðurskifti”.

Á starvsnevndarfundi 14. november 2000 var einmælt samtykt, at Ráðið fyri Ferðslutrygd skuldi evna uppskot til eina ferðslutrygdarætlan fyri landið. Endamálið við hesum stigi var, at landsins evstu myndugleikar skuldu fáa eitt ítøkiligt ferðslutrygdaruppskot at taka støðu til.

Seinni varð gjørt av, at Petur Jacob Sigvardsen, formaður ráðsins, og Jón Kragestein, dagligi leiðari, skuldu taka sær av at orða ferðslutrygdarætlanina ella ferðslutrygdarálitið, sum tað seinni verður nevnt. Starvsnevndin skuldi so í felag viðgera tilfarið og taka støðu til endaligu orðingina.

Samstarvið er farið fram á tann hátt, at formaður ráðsins hevur skrivað meginpartin av tekstinum, og dagligi leiðarin hevur skrivað ávísar partar.

Dentur hevur verið lagdur á at nýta føroyskt hagtalstilfar og dátur og at skjalprógva tað mesta av innihaldinum, og tí hevur stórir partur av samstarvinum verið at leita eftir kelduupplýsingum, hagtølum o.ø.

Starvsnevndin er samd um, at heitið á hesum áliti skal verða: “*Ávegis til Nullhugsjónina*”.

Fyrsta orðið sigur okkum, at henda hugsjónin snýr seg um *vegin*. At vera *ávegis* merkir, at vit eru á veg, og at vit nú stevna ímóti einum ávísam máli, sum er *Nullhugsjónin*. Og tann, sum er *ávegis*, livir í vónini um støðugt at nærkast málinum.

Ráðið fyri Ferðslutrygd vónar, at hetta álitið tí eisini kann verða ein hjálp at nærkast hesum virðiliga máli, *at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í ferðsluni*.

Formansfrágreiðingin í 1999-2000 endaði við hesum ynski:

”Um tað nú veruliga fer at eydnast okkum á fyrsta sinni at fáa orðað og samtykt umrødda ferðslutrygdarpolitikk á Føroya Løgtingi, so hevur RFF saman við øllum teimum, ið varða av ferðslu og ferðslutrygd, fyri fyrstu ferð fingið ein lógarásettan karm at miða seg eftir í arbeiði sínum, og um hetta gerst veruleiki, so kann ferðslutrygdararbeiðið fara inn í 21. øld við einum felags, mannvirðiligum stavnhalði í eygsjón.

Nú eru vit so komin inn í 21. øld. Spurningurin er tí bert, hvat ið var føgur dreymasjón, og hvat ið verður veruleiki ?”

Ráðið fyri Ferðslutrygd er av teirri áskoðan, at sera nógvir føroyingar vilja taka undir við grundsjónarmiðunum í Nullhugsjónini, og at teir eru sinnaðir at fremja tey í verki.

Hetta kom týðiliga til sjóndar bæði á skeiðum, og tá ið RFF í sambandi við 25 ára virki sítt var í Trollhättan við fullsettum flogfari av føroyingum, sum á ein ella annan hátt høvdu við ferðsluviðurskifti at gera, og har høvi var at síggja eitt vegastrekki, sum á ymiskan hátt var gjørt so nógv ferðslutryggari. Samskiftið millum einstaklingar, stovnar, kommunalpolitikarar v.m. og RFF er eftirsíðan eisini vaksið munandi og er vorðið nógv ítøkiligari.

Ráðið fyri Ferðslutrygd er eisini vitandi um, at fleiri kommunur í landinum nú eru farnar at orða sín framtíðar ferðslutrygdarpolitikk, og at hann skal verða í samsvari við meginreglurnar í Nullhugsjónini.

Hetta eru góð tíðindi, og vónandi bera tey okkum eisini boð um, at ferðslutrygdin nú vónandi fer at batna bæði um gangandi fót og í akførum okkara.

Eyðvitað verður tað onkur lesari, ið fer at sakna ymisk viðurskifti, sum ikki er viðgjørd, og onkur annar fer helst at verða varigur við onnur lýti, sum eru í álitinum.

Men, um hugsað verður um ta lítlu arbeiðismegi, sum Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur, tann tíðaravmarkaða arbeiðskarmin, og at hetta er fyrsta álitid av hesum slagi, so er tað tó okkara vón, at borið verður yvir við teimum brekum, sum hetta álitid óivað hevur.

Í hesum viðfangi er vert at nevna, at tað er við vilja, at staðbundin, ítøkilig ferðslutrygdarvandamál mestsum ikki eru nevnd í álitinum, tí at mælt verður til, at bæði kommunur og Landsfrøðingsstovnurin eiga at gera ferðslutrygdartætlanir, og at ítøkilig stevnumið verða sett har fyri hvørt vandaøki sær (smbr. kap. 33, 34, 35, 36 og 37).

Hetta álitid, ið nú sær dagsins ljós, er tí ætlað at verða hin bótandi hondin og eitt sakligt uppskot um, hvussu vit kunnu gera ferðsluna tryggari.

Álitid er somuleiðis skrivað í tí treysti, at tað eisini kann verða nýtt sum grundarlag undir einum aðalorðaskifti í løgtinginum um framtíðar ferðslutrygdarpolitikk føroyinga, og at tað tilmælið, sum orðað er fremst í hesum álitid, eisini kann verða samtykt á Føroya Løgtingi.

Í 1997 legði felagsskapurin fyri fíggjarligum og menningarligum arbeiði, OECD, úr hondum eitt álit um, hvussu ferðslutrygdin í einum landi best kann verða skipað, og eru fleiri av tilmælum¹ teirra skrivað í ferhyrningar, so tey eru sjónskari at síggja. Harumframt eru tey eisini savnað aftast í álitinum.

Ráðið fyri Ferðslutrygd vil nýta høvið at takka svenska Vägverket og Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), ið hevur givið okkum loyvi at nýta tilfar teirra um Nullhugsjónina til fyrimyndar, og er tann parturin so vorðin lagaður til føroysk viðurskifti.

Somu tókkina eiga ferðslutrygdarfeløgini í hinum Norðurlondum, haðan tilfar um ferðslu og ferðslutrygd eisini er vorðið brúkt, so sum tað sæst av kelduávísingunum aftast í álitinum.

Ráðið fyri Ferðslutrygd vil somuleiðis takka øllum teimum mongu her á landi, sum á ymiskan hátt hava rætt eina hjálpanði hond við upplýsingum og leiðbeiningum.

Serstakliga vilja vit takka Niels Winther, cand. scient. pol., sum gevurhefur viðgjørt hagtalstílfarið og gjørt fakligar frágreiðingar og niðurstøður, Hans Paula Strøm, samfelagsfrøðingi, Poul Geert Hansen, búskaparfrøðingi og Snorra Fjallsbak, cand. scient., ið hava kannað taltílfarið og veitt okkum munagóða fakliga hjálp.

Ein serstøk tókk skal somuleiðis verða veitt Janusi Petersen, verkfrøðingi, sum fakliga hevur lýst við dómum, hvussu bøtt kann verða um ferðslutrygdina á vandamiklum vegastrekkjum.

Starvsnevndin í Ráðnum fyri Ferðslutrygd hevur á fleiri fundum viðgjørt álitid, gjørt viðmerkingar og góðkent tað í verandi líki.

Tórshavn 27. mars 2003

Vegna Ráðið fyri Ferðslutrygd

Høgni Djurhuus Hervør Hergudóttir Jákup N. Olsen. nfm.

Petur Jacob Sigvardsen, fm. Høgni í Stórustovu

Jón Kragesteen, dagl. leiðari

2.0 Vegakervið í søguligum høpi

2.1 Landsvegir/kommunalir vegir

Tá ið komið varð inn í 20. øld, var bara onkur hissini vegstubbi gjørdur í landinum. Hesir vegir vóru mest nýttir at lætta eitt sindur um hjá fólki at fáa tøðini út á bøin og hoyggj og grøði aftur til hús.

Um tað mundið vórðu eisini „torvvegir“ gjørdir, so torvið kundi verða fingið eitt sindur ómakaleysari heim av heiðini. Eitt gott dømi í so máta er Landavegurin í Havn.

Men um aldamótið kveiktist so áhugin at gera vegir í Føroyum, og í 1922, tá ið fyrsti bilurin kom higar til lands, kom so rættilig gongd ávegagerðina.



Vegurin millum Skopun og Sand, var liðugur við árslok 1916.

Í 1921 játtaðu ríkismyndugleikarnir 80% av útreiðslunum til hesar 5 vegagerðir, ið vóru 65 km til longdar: Úr Sørvági um Miðvág til Sandavágs, úr Havnini til Velbastaðar og Kirkjubøar, úr Søldarfirði um Gøturnar til Fuglafjarðar, úr Kollafirði til Kvívíkar, av Sandi til Skálavíkar og Húsavíkar.

Í 1928 varð studningur játtaður til 14 aðrar vegir, sum tilsamans vóru 75 km til longdar. Í miðjum 30-árunum vóru slakir 150 km av millumbygdavegum í landinum. Teir vóru í 14 eindum, og tann longesti var 25 km.

Í árunum 1935-40 var ein 5 ára sáttmáli gjørdur millum Danmark og Føroyar um vegagerð, og við støði í hesum sáttmála vórðu 8 vegaeindir framdar við tilsamans 90 km, tá ið heimsbardagin var lokin.

Í bardagaárunum og fyrstu árinum eftir bardagalok varð tøki peningurin lutaður sundur til eini 75 ymiskarbeiði hvørt árið, og eftir 1948 varð játtað til eini 30 vegagerðir hvørt árið. Hesin lítli játtingarháttur bar við sær, at eingi verulig framstig vórðu gjørd í vegabyggingini tey fyrstu 40 árinum.

Í árunum 1954-64-74 kom so verulig gongd á vegagerðina. Meiri peningur varð játtaður, nýggj amboð komu til landið, vegir, sum lógu í hálvum gekki, vórðu gjørdir lidnir, tunlagerðin byrjaði í Suðuroy og Norðoyggjum, og dentur varð lagdur á at binda tey vegastrekki, sum

vóru í teimum störru oyggjunum, saman í heildir og at gera vegir til tær bygdir, sum einki vegasamband hövdu.

Í 1974 vóru umleið 160 km at rokna sum hövuðsvegir. Av teimum vóru o.u. 70% tá asfelterað, byrjað varð at strípa vegirnar, og eini 25 km av bilverju vórðu tá settar upp.

Í 1974 kom brúgv um Streymin, í 1976 kom Norðskálatunnilin, og í teimum komandi árunum fór stórt vegarbeiði fram: gamlir vegir vórðu breiðkaðir og stundum umlagdir, og fleiri tunlar, byrgingar og nýggir, nútímans vegir sóu dagsins ljós.

Hesi seinastu nógvu árin er asfalt lagt á 35 % av øllum landsvegateininum, bilverjur eru settar upp ymsastaðni fram við vegnum, eins og strikur eru merktar á vegin.

Í 1999 var øll longdin á landsvegnum 463 kilometrar. Av teimum einbreytaðu vegunum eru 35% asfaltlagdir og 65% av teimum tvíbreytaðu.

Hildið verður, at alt vegakervið í landinum er umleið 1000 km, og av tí er o.u. helvtin landsvegir og helvtin kommunalir vegir.

2.2 Tunlar

Í sekstiárunum vórðu 4 teir fyrstu vegtunlarnir tiknir í nýtslu. Teir vóru: Hvalbiartunnilin (1963), Árnafjarðartunnilin (1965), Hvannasundstunnilin (1967) og Sandvíkartunnilin (1969).

Í sjevtiárunum vórðu so 3 nýggir tunlar afturat tiknir í nýtslu, í áttatiárunum 5 tunlar, í nítiárunum 2 tunlar, og 10. desember 2002 varð so koyrandi undir Vestmannasundi.² Tollaksmessudag 2002 varð skotið ígjøgnum til Gásadals, og alt røkist fyri, at sett verður á at bora millum Øravík og Hov í næstum.

Nú hevur so løgtingið eisini samtykt at gera tunnil úr Eysturoynni undir Leirvíksfjørð til Borðoyinna, og verður hesin tunnil ætlandi liðugur at taka í nýtslu í 2006.



3.0 Vegamyndugleikar

3.1 Føroya Løgting

Føroya Løgting er evsti vegamyndugleiki. Tað hevur lóggávuvald og samtykkir løgtingslógir, sum skulu galda í landinum, herímillum eisini ferðslulógina og móguligar broytingar í henni.

3.2 Føroya Landsstýri

Føroya Landsstýri er evsti fyrisitingarligi myndugleikin. Meginfyrisiting landsins er býtt sundur í ráðharrastovur, ið gildisseta og fyrisita tær lógir, sum lögtingið samtykkir, og landsstýrismenninir gildisseta og lýsa kunngerðir o.a.

3.3 Vinnumálaráðið

Í stýrisskipanarlógini er ásett, at landsstýrismenninir hava ráðharraábyrgd mótvegis teimum málsøkjum, teir fyrisita. Landsstýrismaðurin í vinnumálum fyrisitur m.a. samferðsluna og herímillum ferðslulógina.

3.4 Landsverkfrøðingsstovnurin

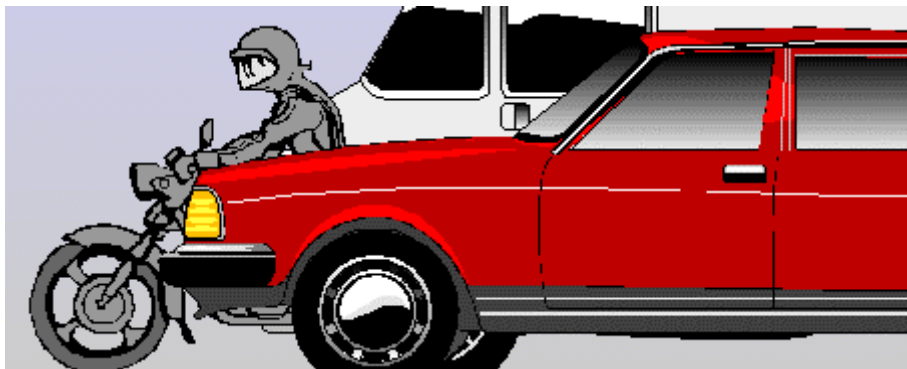
Landsverkfrøðingsstovnurin ger, mennir, umsitur, rekur, røkir og heldur landsvegakervi landsins.

3.5 Kommunurnar

Kommunurnar figgja teir kommunalu vegirnar, sum tekniska nevnd mælir til at gera, og sum bý-/bygdarráðið samtykkir. Tekniska nevnd umsitur vegirnar í kommununi.

3.6 Privatir vegánarar

Umframt landsvegir og kommunalar vegir eru eisini aðrir vegir, sum einstaklingar, feløg v.m. eiga og røkja. Tílikir vegir eru t.d. uppdyrkingarvegir, sum jarðareigarar hava gjørt, og nú eisini undirsjóvartunlar, sum partafelag hevur ræðisrættin á.



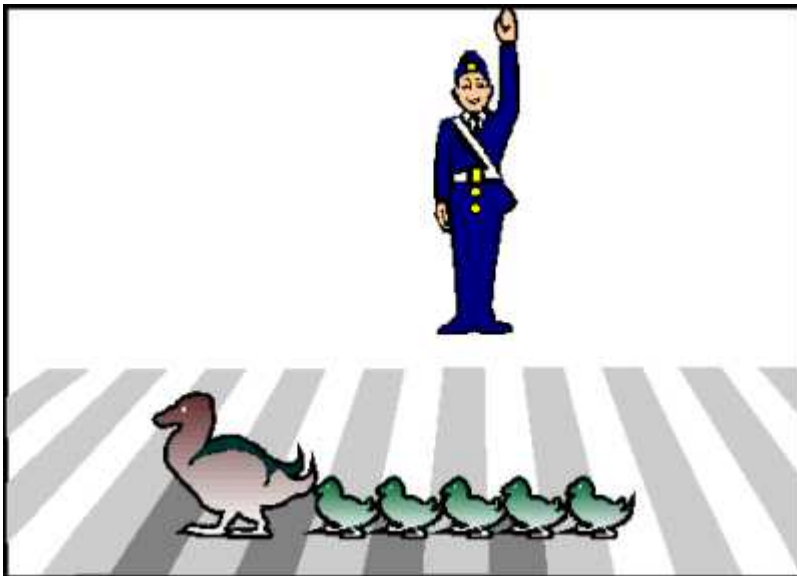
4.0 Eftirlit

4.1 Løgreglan

Løgreglan ansar eftir, at ferðslulóggávan verður hildin. Politiið ansar tí eftir ferðsluni á vegnum, hevur radareftirlit, gevur ávaringar, bøtur, tekur koyrikort o.s.fr. Tað ger eisini stakroyndir í sambandi við rúsdrekkakoyring, dekkslit, ljós o.a.

4.2 Bileftirlit Føroya

Bileftirlit Føroya hevur umsjón við tøkniligu støðu bilanna. Tað skipar fyri koyriroynd, flýggjar út og umsitur koyrikort. Tað góðkennir og hevur umsjón við fakliga førleika koyrilæraranna og undirvísingarligu viðurskiftum teirra. Bileftirlitið hevur eisini umsjón við bilverkstøðunum í landinum.



5.0 Ferðslutrygðarupplýsing

5.1 Ráðið fyrir Ferðslutrygd

Endamál ráðsins er at gera ferðsluna tryggari við:

- at betra ferðsluvanarnar við upplýsing og fjølbroyttum fyrítakssemi,
- at stuðla ferðsluundirvísingina og útvega tíðarhóskandi undirvísingarmiðlar í ferðslulæru,
- at skipa fyri skeiðvirksemi og trygðarfremjandi verkætlanum,
- at geva skaliga upplýsing um øll tey viðurskifti, sum eru til ampa fyri ferðslutrygdina,
- at samstarva í góðum stevi og hóskandi vavi við myndugleikar, stovnar og einstaklingar í ferðslutrygðarspurningum,
- at fáa støðugar og viðkomandi upplýsingar um ferðsluóhapp/-vanlukkur, skaðaorsakir o.a. at nýta í ferðslutrygðarspurningum, og
- at fáa regluligt fjølmiðlannivíst við ferðslutrygðarboðskapi landsins.

5.2 Mentamálaráðið

Mentamálaráðið fyrisitur ta kravdu undirvísingina í ferðslulæru, ferðslutrygd o.ø. Tað skipar fyri skeiðum fyri lærarar, petagokar, lögreglu, koyrilærarum o.ø. Tað fyrisitur eisini Landsmiðstøðina fyri Undirvísingarmiðlar.

5.3 Fjølmiðlarnir

Fjølmiðlarnir eru sum kunnugt mætastu tíðindaberar. Teir umrøða eisini ymis ferðsluviðurskifti.

5.4 Undirvísingarstovnar

Ferðsluupplýsing fer fram í barnagørðum, og ferðslulæra er kravt undirvísingarevni í fólkaskúlanum. Í øðrum skúlum verður eisini nomið við ferðsluupplýsing í sambandi við t.d. skeiðsvirksemi, tema-/evnisviku o.a. Heilsurøktarøkið ger eisini eitt týðningarmikið atbeiði viðvíkjandi fersluupplýsing.

5.5 Koyrilærarar

Ein sera týðningarmikil tåttur í ferðslutrygðarupplýsingini eru koyrilærararnir, sum hava fingið útbúgving sína á viðurkendum koyrilæraraskúlum, og sum geva øllum teimum, ið taka koyrikort, bæði ástøðiliga og verkliga frálæru.

5.6 Tryggingarfelög

Tryggingarfelögini leggja eisini dent á ferðslutrygðarupplýsing, sum tey fremja við t.d. upplýsandi faldarum, bóklingum, lýsingum og teimum treytum, ið verða settar tryggingartakarunum.

5.7 Bilasøtur

Bilasøtur kunna eisini um ferðslutrygd, tá ið t.d. verður lýst við bilasølum. Seinnu árin er tryggleiki í ferðsluni beinleiðis vorðin sølvøra, og tað er at fegnast um.

5.8 Einstaklingar

Tað er heldur eingin ivi um, at øll foreldur royna sum frægast at kunna og leiðbeina børn síni um, hvussu tey á skilabestan hátt eiga at bera seg at í ferðsluni. Tað er í hesum sambandi, at Ráðið fyri Ferðslutrygd sendir øllum børnum millum 3 og 7 ár Ferðsluring Barnanna at nýta í ferðsluupplýsingini.



6.0 Kostnaðurin av ferðsluni í 2001



Ferðslan er ein sera týðningarmikil tástur í nútíðarsamfelagnum, hóast torført er at greina allar tættir hennara til fulnar.

Í *talvu 6.a* er roynt at sundurgreina teir ymsu partarnar, sum øll vegافرðslan fevnir um, so at perspektivini verða so sjónlig, sum til ber.

Viðurskipti so sum eftirlønir, skeið uttanlands, tyrluflúgving og annar kostnaður, sum ikki beinleiðis eru at síggja, eru ikki tikin við í yvirlitið.

Í nógvum førum eru neyv hagtøl fingin til vega; men í øðrum førum hevur eisini verið neyðugt at gera skikkaðar metingar, ið eru grundaðar á stakroyndir og fyrispurningar. Sum heild kann sigast, at tøluni eru lágt sett, og í ivamálum eru tey rundað niðureftir.

Yvirlitið í *talvu 6.a* er grundað á tøl, sum fevna um tey 5 árin frá 1997 til 2001. Men so talvan skal verða lættari at skilja, er bert árið 2001 tikið fram.

Yvirlitið í *talvu 6.a* er býtt sundur í 5 partar, nevnliga:

- I Útreiðslur hjá tí almenna av allari ferðsluni (MVG og onnur avgjöld ikki íroknað).
- II Útreiðslur borgaranna av ferðsluni.
- III Inntøkur landskassans.
- IV Landskassans partur av beinleiðis ferðslutrygdartiltøkum.
- V Kostnaðurin av ferðsluvanlukkum.

Í kap. 6 verður greitt gjøllari frá, hvussu komið er fram til tøluni í yvirlitinum.

Talva 6.a

KOSTNAÐURIN AV FERÐSLUNI Í FØROYUM Í 2001		
I Útreiðslur hjá tí almenna av ferðsluni, ikki íroknað MVG og onnur avgjöld		(mið. kr.)
K1	Nýgerð, vegir og tunlar á landsvegi	60
K2	Vanligt hald og ábøtur av landsvegum	46
K3	Nýgerð av kommunalum vegum	26
K4	Viðlíkahald av kommunalum vegum	38
K5	Ferðsla um firðir og sund	132
K6	Ráðið fyri Ferðslutrygd	1
K7	Undirvísing um ferðslu í fólkaskúlanum	0,3
K8	Løgreglan, orkan, sum nýtt verður til ferðsluna	20
K9	Revsing - endurbúgving (ikki íroknað gjald til verjar)	4
K10	Beinleiðis útreiðslurnar vegna persónsskaðar av ferðsluvanlukkum	30
Útreiðslur hjá tí almenna av ferðsluni tilsamans (I)		355
II Útreiðslur borgaranna av ferðsluni		
K11	Innflutningur av akførum	161
K12	Innflutningur av arbeiðsakførum, eykalutum, tilfari o.a.	107
K13	Bilvirksemi (arb.lønir í samb. við viðlíkahald, sølu o.a.)	129
K14	Orkan at dríva akførini	81
K15	Trygging (íroknað veiting til RFF, men ikki íroknað skaðagjöld)	15
K16	Bileftirlitið	10
K17	Undirvísingin at taka koyrikort	7
K18	Gjald til verjar í sambandi við rættarviðgerð	1
K19	Ferðsla um firðir og sund	100
K20	MVG og skrásetingargjald av innfluttum akførum og arb.akfør, eykalutum, tilfari o.a.	197
K21	MVG og punktgjöld av orkunýtsluni	72
K22	MVG av undirvísingini at taka koyrikort	1
K23	Vegskattur, parturin sum fellur til Bileftirlitið ikki íroknaður	38
Útreiðslur borgaranna av ferðsluni tilsamans (II)		919
III Inntøkur hjá tí almenna av ferðsluni: A-skattur, MVG o.o. gjöld		
K24	MVG, tollur, vegskattur, skrásetingargjöld, toll (K19:K23)	308
K25	Partafelagsskattur og A-skattur hjá øllum, sum arbeiða við ferðslu	101
Inntøkur hjá tí almenna av ferðsluni: A-skattur, MVG o.o. gjöld tils. (III)		409
IV Parturin hjá tí almenna av beinleiðis ferðslutrygdartiltøkum tils.		
K26	Ferðslutrygdarábøtur á landsvegi	5
K27	Ferðslutrygdarábøtur á kommunalum vegi	3
K28	Ráðið fyri Ferðslutrygd	1
K29	Undirvísing um ferðslu í fólkaskúlanum	0,3
K30	Løgreglan, orkan, sum nýtt verður til ferðsluna	20
K31	Revsing - endurbúgving (ikki íroknað gjald til verjar)	4
Parturin hjá tí almenna av beinleiðis ferðslutrygdartiltøkum tils. (IV)		34
K32	Bileftirlitið	6
Parturin hjá tí almenna til beinleiðis ferðslutrygdartiltøk (íroknað Bileftirlitið)		40
V Kostnaðurin av ferðsluvanlukkum		
K33	Deyð	80
K34	Sera álvarsliga skadd	19
K35	Álvarsliga skadd	42
K36	Lættari skaði	31
K37	Einans matr.skaði	20
K38	Kostnaðurin av ferðsluvanlukkum (V)	193

I Útreiðslur hjá tí almenna av allari ferðsluni

K1 og K2: Nýgerð, vanligt hald og ábøtur av landsvegum

Tølini í talvuni eru sambært bóklínginum *Ferðslan*, sum Landsverkfrøðingsstovnurin gevur út á hvørjum ári, og sum í høvuðsheitum snýr seg um ferðslu og ferðsluviðurskifti á landsvegnum.³

K3 og K4: Nýgerð, viðlíkahald av kommunalum vegum

Tað áliggur kommunum at gera og viðlíkahalda vegir í kommunalu økjunum. Í løtuni finst einki yvirlit, sum sýnir, hvussu nógvan pening kommunurnar nýta á hesum øki. Tí eru 7 kommunur spurdar um hetta mál, og komið er eftir, at tær føroysku kommunurnar nýta í miðal, lágt mett, um leið 500 kr. fyri hvønn íbúgva til nýggjar vegir og 700 kr. fyri hvønn íbúgva til vanligt hald og ábøtur av vegunum. Við at falda hesi tøl við íbúgvatalinum er komið fram til tølini í *talvu 6.a.*⁴

K5: Ferðsla um firðir og sund

Í 2001 var játtanin á figgjarlógini til Strandfaraskip Landsins 68 mill. kr. + íløgur. Hetta árið vóru 20 mill. kr. settar av til Vágatunnilin og 30 mill. kr til Norðoyatunnilin. Allur kostnaðurin av Vágatunlinum er í 1999-prísi mettur at verða 240 mió kr. Tá eru byggirentur og figgingarútreiðslur tó ikki íroknaðar.

K6: Ráðið fyri Ferðslutrygd og upplýsing um ferðslu sum heild

Tølini eru sambært roknskapinum hjá Ráðnum fyri Ferðslutrygd: veiting frá Føroya Landsstýri 0,8 – 0,9 mill. og um 0,1 mill. í limagjaldi og sponsorveitingum. Aftur at hesum fær Ráðið fyri Ferðslutrygd eisini veiting frá tryggingarfeløgnum, sí K15.

Nevnt eigur at verða, at eitt ávíst upplýsingararbeiði um ferðslu verður gjørt í fjølmiðlunum. Men torført er at áseta, hvussu umfangandi hetta arbeiðið er, og tí er tað ikki tikið við í yvirlitið.

K7: Undirvísing um ferðslu í fólkkúlanum

Í § 8 í fólkkúlalógini er ásett, at ferðsla er kravt undirvísingarevni. Men óvist er, hvussu nógv ið verður undirvíst um ferðslu í skúlunum. Talið í yvirlitinum er grundað á eina meting um, at hvør næmingur verður í miðal undirvístur 2 tímar árliga um ferðslu.⁵

K8: Løgreglan, orkan, sum nýtt verður til ferðsluna

Sum kunnugt verður løgreglan goldin av danska statinum; men í yvirlitinum er valt at rokna henda part sum útreiðslu hjá landskassanum. Í sambandi við fyrireikingarnar at yvirtaka løgregluna verður mett, at hon kostar einar 60 - 65 milliúnir árliga at reka. Sambært løgregluleiðsluni er tann orkan, sum hon hevur av ferðsluni, mett at vera um leið ein triðing av øllum uppgávuunum hjá løgregluni. Samsvarandi hesum eru so snøggar 20 mill. kr. settir til hetta endamálið.

K9: Revsing - endurbúgving

Hesi tøl fevna um: dómsvaldið, sakførarar, arresthúsið og kriminalforsorgina, ið, sum kunnugt, verða goldin av danska statinum. Men á sama hátt sum í K8 er valt at rokna henda part sum útreiðslu hjá landskassanum. Tó er samsýning til verjar í sambandi við sakarmál ikki íroknað, tí at hesin kostnaður verður goldin av borgarunum.⁶

K10: Beinleiðis útreiðslurnar vegna persónsskaðar av ferðsluvánlukkum
Sambært leiðsluni á Landssjúkrahúsinum verður mett, at sjúkrahúsverkið nýtir árliga um 130 mió. kr til skurðeildirnar. Mett verður, at av hesum verða um 15% av orkuni nýtt til ferðsluskaðar, t.e. 20 mió. kr.

Aftur at hesum kemur so uppvenjing, aðrar útreiðslur og veitingar, ið eru mettar um 10 mió. kr.⁷

II Útreiðslur borgaranna av ferðsluni

K11 og K12: Innflutningur av akførum, arbeidsakførum, eykalutum, tilfari.

Tølini eru leys av føroyskum avgjöldum, og tey fevna um kostnað, íroknað flutningsgjöld og trygging.⁸

Sí eisini K19 og K20.

K13: Bilvirksemi (arbeiðslønir í sambandi við viðlíkahald, sølu o.a.)

Við at spyrja seg fyri hjá bilasølum og verkstøðum og at ráðføra seg við Hagstovu Føroya er komið fram á eina varliga meting um, at í Føroyum arbeiða 450 fólk í bilasølum, verkstøðum o.t., ið hava við bilar at gera. Við støði í eini mettari miðalbruttoárløn er komið fram til talið.⁹

Sí eisini K25.

K14: Orkan at reka akførini

Mett verður, at ein bilur í miðal koyrir 15.000 km um árið, at bilar við bensinmotori (61%) koyra í miðal 12 km upp á liturin, og at bilar við dieselmotori (39%) koyra 16 km upp á liturin.

Við støði í bilatalinum er so roknað, hvussu nógv orkan, uttan MVG og punktgjald, hevur kostað í krónum.¹⁰ Sí eisini K21.

K15: Trygging

Hetta er biltryggingargjaldið, sum bileigarar rinda tryggingarfeløgum. Tað, sum tryggingarfeløg rinda í endurgjaldi og til umvælingar, er drigið frá biltryggingargjaldinum. Tær upphæddirnar eru uppi í K11, K12 og K13¹¹.

Tryggingarfeløgini veita stuðul til Ráðið fyri Ferðslutrygd, og er hesin stuðul 1% av inntøkunum av teknaðu biltryggingunum.

K16: Bileftirlitið

Tølini eru sambært roknskapartølum landskassans og fevna um alt virkseimið hjá Bileftirlitinum, sum í høvuðsheitum er grundað á

brúkaragjöld, m.a. 250,- kr fyri hvønn bil, ið verður skoðaður.¹² Sí eisini K32.

K17: Undirvísingin at taka koyrikort

Við støði í upplýsingum frá Bileftirlitinum er kannað, hvussu nógvar koyriroyndir hava verið av teimum ymisku koyrikortasløgum: vanligum koyrikortum, motorsúkklukoyrikortum, lastbilakoyrikortum, koyrikortum umaftur.¹³ Sí eisini K22.

K18: Gjald til verjar í sambandi við rættarviðgerð.

Sum nevnt í K9, verður samsýningin til verjar í sambandi við sakarmál goldin av borgarunum.

K19: Ferðsla um firðir og sund

Upphæddin fevnir um gjöldini hjá borgarunum til Strandfaraskip Landsins.

K20: MVG og skrásetingargjald av innfluttum akførum og arb.akfør, eykalutum, tilfari o.a.

Henda upphædd er roknað við støði í tølunum í K12.¹⁴

K21: MVG og punktgjöld av orkunýtsluni.¹⁵

Talið er roknað við støði í K14.

K22: MVG av undirvísingini at taka koyrikort.¹⁶

Talið er roknað við støði í K17.

K23: Vegskattur. Parturin, sum fellur til Bileftirlitið, er ikki íroknaður

Talið er roknað við støði í K16.

III Inntøkur hjá tí almenna av ferðsluni: A-skattur, MVG og onnur gjöld

K24: MVG, vegskattur, skrásetingargjöld, punktgjöld.

Hetta er samløgan av K19 til K20.

K25: A-skattur hjá øllum, sum arbeiða við ferðslu.¹⁷

Sí K13.



IV Parturinn hjá tí almenna av ferðslutrygdartiltökum

K26: Ferðslutrygðarábøtur á landsvegi

Henda upphædd fevnir um tann pening, sum beinleiðis verður nýttur til ferðslutrygðarábøtur á verandi vegum.

Frá Landsverkfrøðingsstovninum er upplýst, at seinastu árin hava 5% av tí peningi, sum nýttur hevur verið til nýgerð og viðlíkahald, farin til ferðslutrygðarábøtur.¹⁸ Sí K1 og K2.

Her er tó at viðmerkja, at í roynd og veru verður meiri peningur nýttur til hetta endamálið, av tí at ferðslutrygðaratlit eru ”bygd inn” í sjálva vegagerðina, tá ið nýggir vegir verða gjørdir. Men av tí at hesi tøl er sera torfør at greina, eru tey ikki við í hesum yvirliti.

K27: Ferðslutrygðarábøtur á kommunalum vegi

Á sama hátt sum í I fevnir henda upphæddin um tann pening, sum beinleiðis verður nýttur til ferðslutrygðarábøtur á verandi kommunalum vegum. Men av tí at eingi tøl eru tøk, verður fyribils valt at nýta sama býtið, sum Landsverkfrøðingsstovnurin hevur nýtt.¹⁹ Sí K3 og K4.

Tað, sum er nevnt í seinna reglubrotinum í K26, er eisini galdandi fyri kommunalar vegir.

K28, K29, 30 og K31:

Hetta er alt tiltøk, sum beinleiðis eiga at verða mett sum ferðslutrygdartiltøk, og eru tøluni tey somu sum í I.

Sí K6, K7, K8 og K9.

K32: Bileftirlitið, mett orka til beinleiðis ferðslutrygdartiltøk

Virksemið hjá Bileftirlitinum verður gildið við brúkaragjaldi, og tí kunnu útreiðslutølini hjá stovninum ikki verða roknað upp í útreiðslurnar hjá tí almenna. Harafturímóti er hetta brúkaragjaldið lógarásett, og kann tað tí á ein hátt sigast at vera eitt slag av skatti.

Við fyrivarni verður tí virksemið hjá Bileftirlitinum, sum hevur beinleiðis við ferðslutrygd at gera, talt upp í landskassans part av beinleiðis ferðslutrygdartiltökum, so alt talið verður 38 mió. kr.

Virksemið hjá Bileftirlitinum, sum hevur beinleiðis við ferðslutrygd at gera, er: sýn, koyrikort, leiðsla og hjálparfunksiónir. Viðvíkjandi leiðslu og hjálparfunksiónum er mett, at helvtin av arbeidsorkuni fer til hetta endamál.²⁰

V Kostnaðurin av ferðsluavsluttum (K33 til K38)

Tølini í K33 til K38 eru grundað á ein ógvuliga samansettan útrokningarhátt, sum krevur eina gjøllari frágreiðing, smb. pkt. 6.1 og *talvu 6.b.*

6.1 Kostnaðurin av ferðsluvánlukkum

Granskað hevur verið í hesum evni í mong ár, og seinastu árin eru gjørdir roknihættir, sum betur og betur kunnu lýsa tær búskaparligu avleiðingarnar fyri samfelagið, sum ferðsluvánlukkur bera við sær.²¹

Útrokningarnar hava m.a. til endamáls at sammeta kostnaðin av tí fyrribyrgjandi arbeiðinum við kostnaðin á eini ferðsluvánlukku.

Kostnaðurin av ferðsluvánlukkum er saman lagda talið av hesum 5 viðurskiftunum:

1. Medisinski kostnaðurin (læknaviðgerð, sjúkrahúsuppihald, røkt o.s.fr.)
2. Mist framleiðsla (av mistari arbeiðsmegi hjá fólki, ið ikki eru arbeiðsfør meira. Er talan um deyð, verður mett við stóði í væntaðari framleiðslu til vanligan eftirlønaráldur).
3. Materielli kostnaðurin.
4. Umsitingarligi kostnaðurin (t.d. umsiting av trygging, lögglufrágreiðing o.a.).
5. Búskaparlig virðismeting av vælferðartapi.

6.1.1 Tær ítøkiligu figgjjarligu avleiðingarnar

Tey fyrstu fyra av teimum omanfyri nevndu viðurskiftunum verða vanliga nevnd: *tær ítøkiligu figgjjarligu avleiðingarnar*, tí at til ber at finna fram aftur til teirra í ítøkiligum útgjaldingum til ferðslurakt ella í mistum inntøkum hjá ferðsluraktum.

6.1.2 Búskaparlig virðismeting av vælferðartapi

Búskaparlig virðismeting av vælferðartapi, sum er tað fimta av omanfyri nevndu viðurskiftum, er ikki so lætt at finna aftur í samfelagsbúskapinum.

Her er talan um menniskjansligu avleiðingarnar, ið, sum kunnugt, eru nógv og mangar svárar, og tær kunnu, satt at siga, sera illa metast í krónum og oyrum.

Men í Noregi var tó ein roynd gjørd í 1993 við einum útrokningarátti, har hugtakið *vælferðartap* verður nýtt.

Við hesum útrokningarátti verður roynt at vita, hvussu mikið vælferðin hjá einum menniskja minkar bæði mentalt og materielt av eini vánlukku.

Vælferðin er hildin at vera góð, tá ið eitt menniskja fær sín grundleggjandi tørv nøktaðan, samstundis sum tað livir væl kropsliga, sálarliga og sosialt. Í hesum viðfangi verður eisini hugsað um lønarinntøku, bústaðarviðurskipti o.a.t.

Her eigur tó at verða havt í huga, at heilsan kann vera so ymisk hjá menniskjum, og tí er hon sera ring at flokka. Heilsustøðan er versnað, um t.d. minnið er viknað ella farið, og um trupult er at vera saman við øðrum menniskjum.

Her eru nakrir bágar, sum ávirka vælferðina:

1. Pína er í kroppinum, og tú ert illa fyri.
2. Útsjónin er broytt av vanlukkuni, og kropsevnini eru viknað.
3. Møguleikarnir at arbeiða og at útbúgva seg eru versnaðir.
4. Evnini at nækta persónliga tørvin eru broytt.
5. Førlleikin at røkja húshaldið er broyttur.
6. Møguleikarnir at íðka frítíðarvirksemi eru broyttir.
7. Førlleikin at hava vanlig familjuviðurskipti og samskipti við onnur er broyttur.
8. Sárlarligir trupulleikar (broytt sinnisstøða, sorg o.s.fr.).



Talva 6.b

(Mió. kr. í 2001 prísnum)		Ítøkiligi figgjarl. kostn.	Væl- ferðartap	Tils.	Ferðslu- óhapp - vanlukkur í Føroyum 1991-2000	Real- figgjarligi kostnaður	Væl- ferðar- tap	Kostn. ferðslu- vanlukkur 1991 til 2000	Kostnaðurin av ferðslu- óhappum - vanlukkum um árið í miðal
K33	Deyð	3,74	14,95	18,69	43	161	643	804	80
K34	Sera álvarsliga skadd	6,28	6,53	12,81	15	94	98	192	19
K35	Álvarsliga skadd	2,11	2,11	4,22	100	211	211	422	42
K36	Lættari skaði	0,24	0,33	0,57	550	131	181	312	31
K37	Einans matr.skaði	0,02	-	0,02	11906	201	-	201	20
K38	Kostnaður fyri hvørt fólk				Tils.:	799	1133	1931	193
Kostnaður í mun til tal á fólk									
Árligi miðalkostnaðurin av ferðsluvánlukkum í Føroyum (mió kr. í 2001 prísnum):									193

Í talvu 6.b eru gjørdar útrokningar, sum lýsa kostnaðin av ferðsluvánlukkum við støði í omanfyri nevndu fyrirtreytum.

Frágreiðing um talvu 6.b við K33 sum dømi:

K33 sýnir tann ítøkiliga figgjarliga kostnaðin, ið stendst av, at eitt fólk doyri í ferðsluni (3,74 mió. kr.). Síðan sæst vælferðartapið (14,95 mió. kr.)

Hesi bæði tøluni eru til samans 18,69 mió. kr., ið er tann peningur, sum samfelagið missir, tá ið eitt fólk doyr av eini ferðsluvanlukkum.

Frá 1991 til 2000 doyðu 43 fólk av ferðsluvanlukkum í Føroyum. Verður hetta tal faldað við tí ítøkiliga figgjarliga kostnaðinum og vælferðartapinum fyri 1 fólk, so verður tann figgjarligi kostnaðurin 804 mió. kr., og er hetta tann samfelagsligi missurin, ið stóðst av, at 43 fólk doyðu í ferðsluni í nevnda tíðarskeiði. Tøluni uttast til høgru eru ársmiðaltøl.

Sami framferðarháttur verður nýttur til K34 til K37, og í K38 sæst so endaliga talið, at:

- árligi missurin av ferðsluóhappum og vanlukkum er 193 mió. kr!

Tøluni í *talvu 6.b* eru roknað út eftur norskum 2001-prísum og umroknaðir til danskar krónur (við kurs 0,90). Viðmerkjast skal, at Norðurlondum er mestsum tað sama, og tí er yvirlitið uttan iva sera leiðbeinandi fyri føroysk viðurskipti

Tá ið her verður tosað um vælferðartap, verður hugsað um tey fólk, sum beinleiðis hava verið partar í ferðsluvanlukkum. Men vit vita av royndum, at ferðsluvanlukkur eisini raka húsfólk, skyldfólk, vinir og kenningar.

Mong av hesum verða so mikið meint rakt sum t.d. foreldur, ið missa barn sítt í ferðsluni, at tað tekur teimum drúgva tíð at koma aftur á rættkjøl, og summi koma ongantíð fyri seg aftur. Tílíkt vælferðartap er av góðum grundum sera ilt at meta um, og tí er tað ikki við í yvirlitinum í *talvu 6.b*. Men givið er, at her er talan um stórar upphæddir.

Tað man tí verða einum og hvørjum greitt:

hví øll framkomin lond halda ferðsluvanlukkurnar verða størstu hóttanina ímóti framtíðar samfelagnum,

hví tey nú eru farin í hernað móti tí alt ov stóru líkasælu, sum í roynd og veru valdar á hesum øki, og

hví nógv meiri peningur nú verður nýttur í útlondum til fyribýrgjandi ferðslutrygdartiltøk.

Tað er úr hesum dapra og álvarliga veruleika, at *Nullhugsjónin* tí eisini er sprottin.

6.2 Føroysku ferðsluhagtøluni

Um føroysku ferðsluhagtøluni í *talvu 6.b* er at siga, at enn hevur ikki borið til at fáa til vega útgreinað føroysk tøl viðvíkjandi fólki, sum eru skadd í ferðsluni. Yvirlitið, sum er til taks, fevnir um øll skadd - frá einum brotnum fingri og til avlamni, tað ið eftir var/er av lívinum.

Til tess at gera útrokningarnar í *talvu 6.b* hevur tí verið neyðugt at nýta sama lutfall, sum Noreg hevur nýtt á hesum øki. Men tey føroysku

tøluni fyri deyð og skadd eru brúkt sum grundarlag undir sjálvari útrokningini.

6.3 Árligi missurin býttur eftir økjum í landinum

Í talvu 6.d sæst, hvussu býtið av vanlukkum hevur verið í mun til hvørt økið í tíðarskeiðinum 1988 til 2000, og hvussu miðalárskostnaðurin, grundaður á 2001 prísir, hevur verið sambært hesum. Eisini sæst, hvussu miðalkostnaðurin fyri hvørt fólkíð hevur verið.

6.d Talva

	Fólkaskaðar			Matr. skaðar			Tilsamans		
	Býtið av óhapp/vanl við fólkaskaða	Kostn fyri økið (mió)	Miðal-kostn. fyri hvønn íbúgva	Býtið av matr. skaðum	Kostn fyri økið (mió)	Miðal-kostn. fyri hvønn íbúgva	Býtið av ferðslu-óhapp/vanl. tils	Tils (mió)	Miðal-kostn. fyri hvønn íbúgva
Eysturoy	21%	36	3.811	19%	4	415	19%	40	4.225
Norðoyggjar	12%	21	3.650	14%	3	486	14%	23	4.136
Sandoy	2%	3	2.051	2%	0	315	2%	4	2.366
Streymoy	50%	86	4.497	51%	10	534	51%	97	5.032
Suðuroy	8%	15	2.856	9%	2	371	9%	16	3.227
Vágar	7%	13	4.919	4%	1	346	5%	14	5.265
Í alt	100%	173	3.986	100%	20	464	100%	193	4.451

1

6.4 Beinrakna meting landslæknans um ferðsluskadd

Satt at siga, so er merkisvert samsvar millum ferðsluhagtøluni fyri Føroyar í talvu 6.b og ta meting, sum landslæknin bar fram í fyrilestri sínum í februar í 1984.²²

Her varð nevnliga borið fram, at fyri hvønn tann, sum doyr í ferðsluni, verða 25 skadd - og av hesum 25 eru eini 10%, sum fáa varandi mein.

Um meting landslæknans verður borin saman við tíðarskeiðið 1991-2000, sæst, at 43 doyðu, og verður hetta tal faldað við 25, verður úrslitið, at 1075 fólk fingu skaða í ferðsluni. Av hesum fingu 10% varandi mein, t.e. 108 fólk.

Hagtalsliga mugu vit tí staðfesta, at hetta tal er ógvuliga nær við tey (100+15) = 115, ið bæði vóru álvarliga skadd og sera álvarliga skadd.

6.5 Samanumtøka

Í talvu 6a sæst, at ferðslan á vegunum í 2001 kostaði tí almenna 355 mió.kr. Men harafturímóti fingu almennu Føroyar 409 mió. kr. aftur í

¹ Talvan er grundað á, at talið á ferðsluóhappum/-vanlukkum 1988-2000 í teimum ymiskum økjum er býtt við fólkatalinum í økinum 31.12.95. Í tulkingini av talvuni eigur at verða hugsað um, at í summum økjum, t.d. í Norðurstreymoy og Eysturoy, er nógv gjøgnumgangandi ferðsla. Í mun til onnur øki kemur tað her tí oftari fyri, at fólk, sum koma úr øðrum økjum, eru uppi í ferðsluóhappum/ vanlukkum.

skatti og avgjöldum, so yvirskotið var 54 mió. kr. Tað er tí sjón fyri søgn, at ferðslan er ein góð ”fórrætning” hjá tí almenna!

Útreiðslurnar hjá tí almenna at gera beinleiðis ferðslutrygdartiltøk eru 34 mió kr. ella 40 mió kr., um gjöld borgaranna til Bileftirlitið verða íroknað, sí K32.

Vert er at leggja sær í geyma, at ”nettoinntøkurnar” hjá samfelagnum av ferðsluni eru næstan hálva aðru ferðirnar so stórar, sum ferðslutrygdartiltøk eru!

6.6 Tað kann lóna seg væl at gera ilógur í ferðslutrygd

Talva 6.ð

(Mió. kr. í 2001 prísnum)							
Roknidømi		Ítøkiligi figgjjarl. kostn. og vælferðar-tap tils.	Ferðslu-óhapp/vanl. 1991-2000	Ferðslu-óhapp minka í mun til verandi	Roknidømi yvir 10 ára skeið	Rokni-dømi yvir 10 ára skeið	Roknidømi um kostn. av ferðslu-óhappum -vanlukkum um árið í miðal
Deyð	18,69	43	75%	▶	32	603	60
Sera álvarsliga skadd	12,81	15	75%	▶	11	144	14
Álvarsliga skadd	4,22	100	90%	▶	90	380	38
Lættari skaði	0,57	550	90%	▶	495	281	28
Einans matr.skaði	0,02	11906	90%	▶	10715	181	18
		Kostnaður fyri hvørt fólk			Tils.:	1589	159
						Kostnaður í mun til tal á fólk	
K38	Verandi árligi miðalkostnaðurin av ferðsluvanlukkum í Føroyum (mió kr. í 2001 prísnum):						193,1
	Spardur peningur hjá samfelagnum (mió kr. í 2001 prísnum):						34,3
	Játtan til ferðslutrygdartiltøk økt við 75% úr: <input type="text" value="40"/> upp í <input type="text" value="70"/> (munur):						30,0
	Spardur peningur í mun til ilógur í ferðslutrygdartiltøk						4,3

Sum dømi kann verða nevnt, at um peningurin til ferðslutrygdartiltøk verður øktur við 75%: úr 40 mió. kr. til 70 mió. kr., ið svarar til 30 mió. kr. í meirilógum, og um ein ætlan verður lögð, og skipað verður so fyri, at henda meirjáttanin verður nýtt so mikið skilagott, at úrlitið kann verða á leið tað, sum talva 6.d sýnir, so sæst av hesum lítla roknidømi, hvussu væl tað kann lóna seg at gera meirilógur í ferðslutrygd, um tað á henda hátt hevði kunnað eydnast,

- at talið á deyðum og sera álvarliga skaddum lækkar við 25%,
- at talið á álvarliga skaddum og lættari skaddum lækkar við 10%, men at vanlukkur, har einans materiellur skaði er, ikki broytist.

Verður hetta gjørt, mega eyðvitað 30 mió. kr. verða játtaðar meira á figgjjarlógini. Men, um tað so samstundis eydnast at minka ferðsluvanlukkurnar samsvarandi tí, sum dømi sýnir, so sparir samfelagið 4,3 mió kr. vegna færri útreiðslur av ferðsluvanlukkum/-óhappum.

Niðurstøðan er tí tann, at hóast hesin peningur verður ”nýttur” til íløgur, so kann samfelagið spara einar 4,3 mió. kr. - bara eftir einum ári!

Í hesum sambandi kann verða nevnt, at í Japan verður allur ágóðin av bensin- og oljugjöldum frá mortorakførum nýttur til ferðslutrygdartiltøk.²³ Hetta hevði svarað til, at vit í Føroyum í 2001 nýttu 72 mió. kr. til hetta endamál. (sí K21)

6.7 Hvussu kundi hesin peningur verið nýttur?

Í talvu 6.e er skotið upp, hvussu hesin peningur kundi verið nýttur, um meirjáttanin hækkaði 75%.

Talva 6.e

(Mió. kr. í 2001 prísnum)			Játtan hækkað 75%
Dømi um hvussu vit kundu býtt íløguna øðrvísi:		2001	
K17	Undirvísingin at taka koyrikort	-	6,0
K26	Ferðslutrygdarábøtur á Landsvegi	5	10,0
K27	Ferðslutrygdarábøtur á kommunalum vegi	3	9,5
K28	Ráðið fyri Ferðslutrygd	1	1,5
K29	Undirvísing um ferðslu í fólaskúlanum	0,3	2,0
K30	Løggreglan, orkan, sum nýtt verður til ferðsluna	20	28,0
K31	Revsing - endurbúgving (ikki íroknað gjald til verjar)	4	4,0
	Landskassans partur av beinleiðis ferðslutrygdartiltøkum tils. (IV)	34	61,0
K32	Bileftirlitið	6	9,0
	Samfelagsins partur til beinleiðis ferðslutrygdartiltøk	40	70,0

Her skal ikki verða gjørt so nógv burturúr at greiða frá um tey einstøku økini. Men viðvíkjandi K17 – ”Undirvísingin at taka koyrikort” skal verða víst á, at væl meiri peningur enn nú eigur at verða játtaður at undirvísa og at útbúgva bilførarar. Henda meirjáttan eigur eyðsæð at koma aftur at tí, sum borgarin longu skal leggja á borðið, nevnliga 7 mió. kr. (Ósí K17 í talvu 6.a)

Til tess at náa teimum stóru málunum, sum nevnd eru í kapitl 17, er neyðugt, at koyrikortaundervísingin verður ein verulig útbúgving og ikki sum nú eitt skeið, sum skal fáast frá hondini skjótast gjørligt.



6.8 Dømi um, hvat ferðslutrygðarábøtur kosta

Til tess at geva eina hóming um, hvat ið ferðslutrygðarábøtur á veg um leið kunnu kosta, skulu nøkur dømi verða nevnd her:

Talva 6.f

Ferðslutrygðarábøtur (nøkur dømi)	Kostnaður
Oyggjar, ið býta vegin í tvær veghálvur, so at mótkoyrandi ferðsla verður skild sundur, so tað verður lættari hjá fólki at ganga yvir um vegin: (kostn. pr metur:)	1.500,- kr.
Vanligur ferðtálmi pr. stk: (bunga 5 m long, at seta ferðina t.d. niður á 30 km/t):	10.000,- kr.
Bilverja, kostn. fyri hvønn metur, (tilf.+ løn, u.mvg):	4 400,- kr.
Rundkoyringar (t.d. í Jónas Broncksgøtu)	500.000,- kr.
Rundkoyringar (t.d. í Runavík, R.C Effersøesgøta)	1-2 mill. kr.
Ferðtálmandi tøknilig tiltøk í bili, stýrd við GSM: Kostnaður fyri hvønn bilin:	4.000,- kr.
Lyktakanning (ikki íroknað lögregluarbeiði)	30.000,- kr.
Undirvísingardagur fyri øllum 9. fl. næmingum	150.000,- kr.
Endurskin til allar borgarar (uml. 15 kr. stk.)	675.000,- kr.

6.9 Til umhugsanar!

Av tí at tað serliga eru ung fólk, sum láta lív ella verða álvarliga skadd í ferðsluni – og tá lutfalsliga nógv fleiri ungfólk í Føroyum enn í hinum Norðurlondum, so eru ferðsluvánlukurnar settar at vera vandamesta farsóttin í øllum ídnaðarlondum og ein álvarlig hóttan móti fólkahæilsuni.

Tá ið so hugsað verður um, at ferðsluvánlukurnar kosta tí føroyska samfelagnum slakar 200 milliúnir um árið, er tað so ikki at undrast á,

- at Føroya Løgting enn ikki hevur orðað og samtykt ein ferðslutrygðarpolitikk, sum miðar eftir at steðga hesi hættisligu gongd, og

man tí nakar ivi vera um, at tað er ein sera skilagóð innlaga í framtíðina,

- at Føroya Løgting samtykkir sum skjótast ein ferðslutrygðarpolitikk, og

- at játtaður verður nógv meiri peningur til ferðslutrygðararbeiði?

6.10 Tilmæli:

Mælt verður til,

- at játtanin til ferðslutrygðararbeiðið verður hækkað munandi. Henda meirjáttanin kann t.d. verða tikin av inntøkum landskassans av skráseting av akførum, bensin- og oljuavgjöldum o.ø., og
- at væl meiri peningur verður játtaður at útbúgva bilførarar, prutl- og motorsúkklukoyrarar.

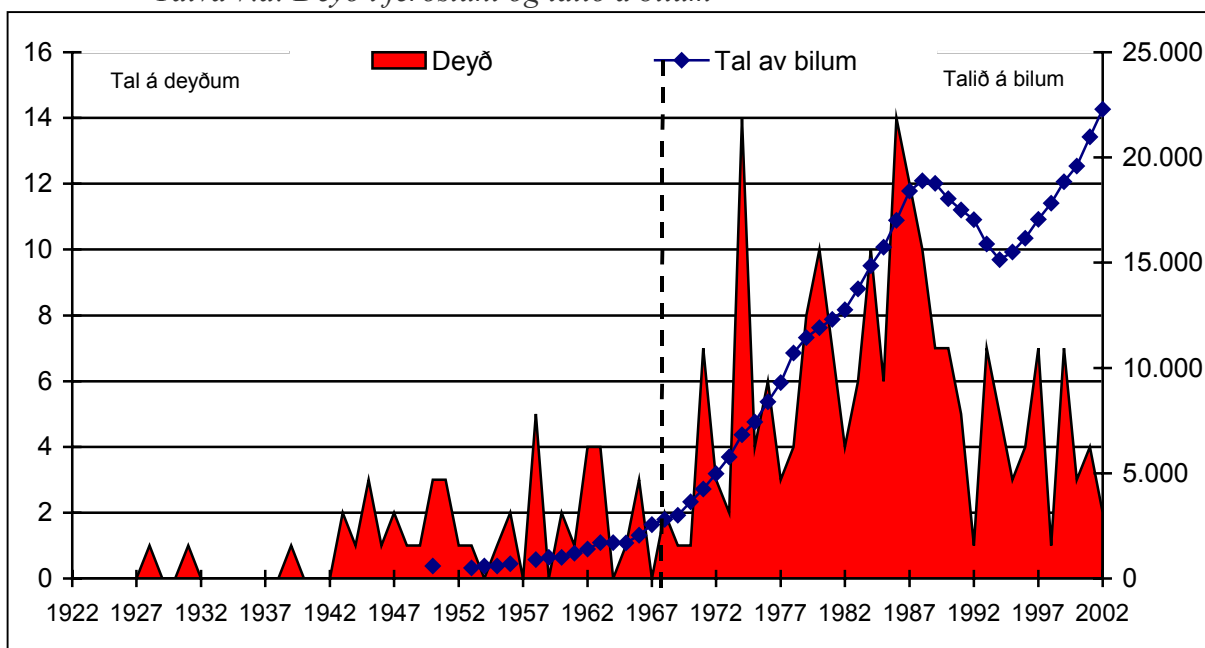
7.0 Akfør og ferðsluvánlukkur²

7.1 Bilurin – vinur og fíggindi

Í 1922 kom fyrsti bilurin til Føroya, og hann hevur eyðvitað verið okkum føroyingum hentur á sama hátt, sum hann hevur verið tað fyrri fólk í øðrum londum.

Men bilurin hevur eisini kravt síni offur og ger tað framvegis. Bara í Evropa doyggja fleiri enn 40.000 fólk hvørt ár av ferðsluvánlukku, og hóast nógv kríggj hava verið síðan Seinna heimsbardaga, so hevur bilaferðslan í sama tíðarskeiði tó kravt fleiri mannalív enn øll hesi kríggj tilsamans.

Talva 7.a: Deyð í ferðsluni og talið á bilum



Fyrsta ferðsluvánlukkan í Føroyum, sum kravdi mannalív, hendi í 1928, og til og við 2002 hava 245 fólk látið lív í ferðsluni í Føroyum.

Tað eru, sum nevnt³, ikki nóg góð tøl viðvíkjandi fólki, sum hava fingið skaða í ferðsluni, og hvussu álvarligir skaðarnir hava verið.

² Av tí at tey føroysku hagtølini enn ikki eru so neyv, at til hevur borið at greina, hvussu álvarligir fólkskaðarnir hava verið í hvørtjum einstøkum føri, so eigur hetta fyrivarnið at verða havt í huga, tá ið fólkskaði, ferðsluóhapp/-vánlukkur eru umrødd í hesum álit.

Í útlendskum hagtølum hesum viðvíkjandi er skilmerkingin henda:

Deyð: Tey, ið deyð eru fyrri 30 dagar, eftir at vanlukkan hendi.

Sera álvarliga skadd: Skaði, sum eitt tíðarbil hóttir lívið hjá viðkomandi, ella sum elvir til varandi mein við í minsta lagi 30% medisinskum avlammisstigi.

Álvarliga skadd: Stórur skaði, sum ikki er lívshóttandi, men sum treytar sjúkrahúslegu í minsta lagi 1 dag, og/ella sum elvir til í mesta lagi 30% medisinskt avlammisstig.

Meiðsl: Skaði, ið vanliga ikki tørvar sjúkrahúslegu, men sum ikki er týðningarleysur. (TØI, s. 685).

³ Smbr. kap. 6.2.2.

Men grundað á meting landslæknans, munnu o.u. 6075 fólk hava fingið skaða í ferðsluni, og av teimum hava 608 fingið varandi mein.

Um vit harafturímóti nýta tað norska býtið um, hvussu illa skadd fólk eru (sí eisini kap 6.2.2), so verður úrlitið, at 243 eru deyð, 85 sera álvarliga skadd, 565 álvarliga skadd, 3108 eru lættari skadd, og at 4001 fólk tilsamans eru vorðin skadd í ferðsluni.

7.2 Ferðslan fyri 1970

Ferðslan á vegunum í Føroyum frá tí, at fyrsti bilurin kom til landið og so upp í 60-árin, kann als ikki sammetast við ta ferðslu, sum vit kenna í dag. Bilarnir vóru sera fáir, og sama var við vegunum í bygd og bý. Heldur ikki vóru nógvir vegir millum bygda, og tað bar als ikki til at nýta bilin at ferðast úr einum enda á landinum í hin.

Við tað at ferðslan var lítil, vóru eisini fáar ferðsluvanlukkur í mun til fólkatálið. Men í mun til bilatalið og koyrdar km var ikki heilt einki av ferðsluvanlukkum.

Eitt, sum sermerkti ferðsluvanlukkurnar í hesum tíðarskeiðinum, var, at 50% av teimum, sum tá doyðu í ferðsluni, vóru børn, og av teimum vóru tey flestu yvirkoyrd.

Miðskeiðis í 60-árunum byrjar samferðslukervið í Føroyum at broytast í stórum. Størsta broytingin mundi verða, at í 1966 varð Oyggjarvegurin bundin saman, so til bar at koyra úr Havn til alla Norðurstreymoy.

7.3 Ferðslan eftir 1970

Tá ið komið varð í 70-árin, er føroyska samfelagið fyri stórum broytingum, og eftir fáum árum fekk tá tann vanligi føroyingurin væl meira av peningi um hendi í gerandisdegnum.

Hetta bar m.a. við sær, at bilatalið fór at vaksa í stórum. Í 1969 vóru 3001 bilar skrásettir í Føroyum, men bara 5 ár seinni er talið meira enn tvífaldað: í 1974 eru 6825 bilar skrásettir. Longu í 1981 fór bilatalið upp um 12.000, so tað varð ferdaldað eftir bara 12 árum.

Samstundis, sum hetta hendi, kom verulig gongd á at útbyggja vegasambandið: vit fáa brýr og tunlar, og bilaferjur fara at sigla millum oyggjarnar.



Hesi árin vaks vælstandurin her á landi í stórum mestsum á øllum økjum, og bilatalið helt fram at vaksa næstan upp í 19.000, áðrenn tað aftur fór at minka av kreppuni, sum byrjaði í 1989. Henda gongdin sást eisini aftur í ferðsluvánlukkunum, sum so at siga økjast í sama mun, sum bilatalið øktist, sí *talvu 7.a*.

Sannroynd

- Í 1950- og 1960-árunum doyðu í miðal um **5 fólk** um árið í Føroyum fyri hvørji 100.000 fólk.²⁴
- Í árunum 1970 -1979 vaks talið til **13** og frá 1980 -1989 til **19**.
- Í árunum 1990-2001 lækkaði miðaltalið niður í **10** deyð fyri hvørji 100.000 fólk.

Talið á ferðsluvánlukkum kom í hæddina í 1986, tá ið 14 fólk doyðu í ferðsluni. Síðan tá hevur talið verið fallandi.

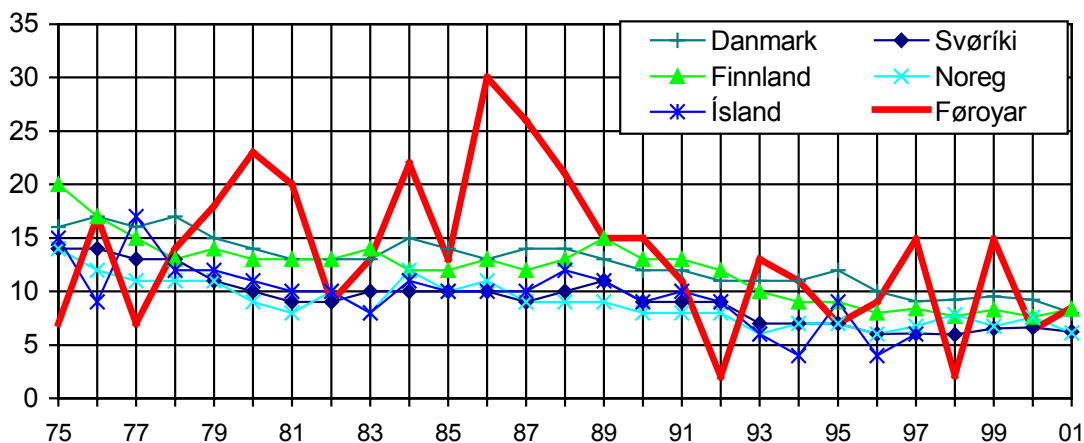
Her er vert at nevna, at í 1986 varð lóg um kravt bilbelti sett í gildi, og hevur henda lógaráseting uttan iva gjørt mun.

Henda gongd er ikki ókend í okkara grannalondum, tí tá ið hesi lond 10-15 ár frammanundan settu samsvarandi lógir í gildi, fór talið av deyðum í ferðsluni at minka ár um ár, tess meiri fólk vandu seg at nýta bilbeltið.²⁵

Tað tykist, sum at gongdin í ferðsluni í flestu londum er tann, at tað er samsvar millum økt bilatal og øktar ferðsluvánlukkur fyrstu árin eftir, at bilurin mestsum er vorðin hvørs mans ogn.

Men so sæst, at, tá ið komið verður til ávíst menningarstig, veksur talið á ferðsluvánlukkum ikki eins nógv og talið á bilum. Í Føroyum og í hinum Norðurlondum fór henda broyting fram um tað mundið, tá ið lóg um bilbeltið varð sett í gildi.

Talva 7.b Deyð í ferðsluni í Norðurlondum pr. 100.000 fólk 1975-2001



Stóran týdning hevur tað uttan iva havt, at gjørdar vórðu broytingar í føroysku ferðslulógini í 1988, tá ið reglurnar um rúsdrekkakoyring vórðu herdar, og tá ið eisini varð ásett við lóg at missa koyrikortið, um koyrt varð 30 km skjótari, enn hámarksferðin loyvdi.

Seinapartin í 80-árunum, tá ið ringast stóð til, doyðu í miðal 11 fólk um árið í ferðsluni ella 23 fyri hvørji 100.000 fólk.

Sammett við onnur lond vóru ferðsluviðurskiptini í Føroyum tá millum tey ringastu í Evropa. Bara í Portugal og í Grikkalandi var tá verri statt enn her í oyggjunum.

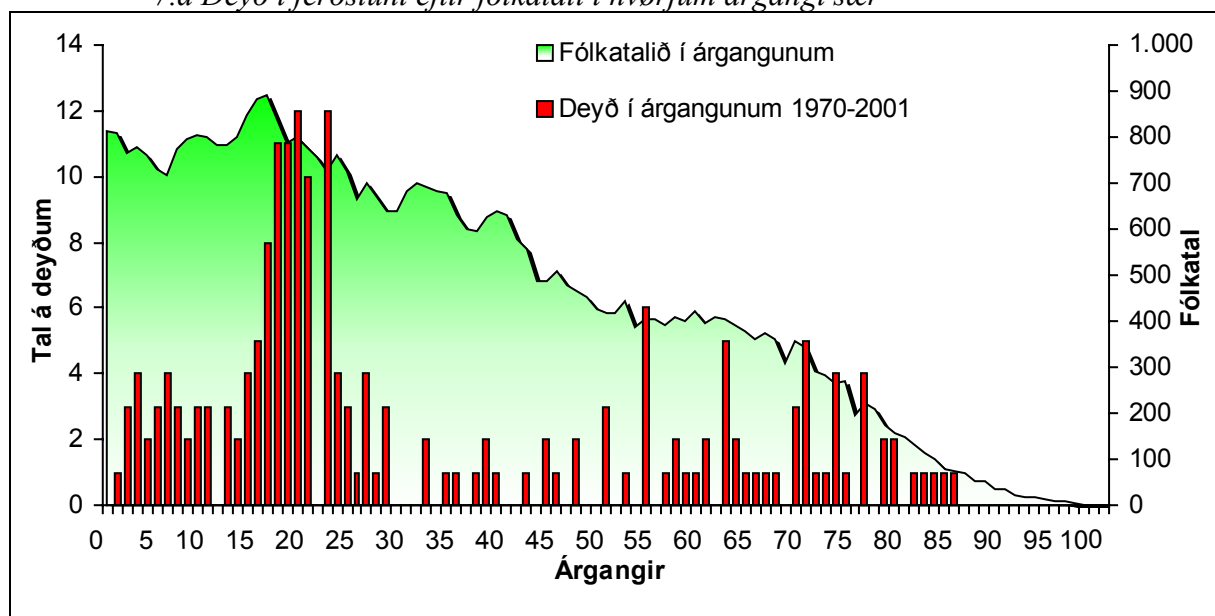
Men í 90- árunum kom títetur vend í, so talið lækkaði niður um helvtina, og 5 tey seinastu árinu er miðaltalið so farið niður í 4-5 deyð um árið ella 9 fyri hvørji 100.000.

Henda rætta gongdin hevur borið við sær, at Føroyar nú eru komnar ájavnt við Danmark og í hølunum á Noregi og Svøríki, ið, saman við Bretlandi, hava frægastu ferðsluviðurskipti í heiminum, nevnliga 6-7 deyð fyri hvørji 100.000 fólk.²⁶

Talva

Mynd 7.ð

7.d Deyð í ferðsluni eftir fólkatáli í hvørjum árgangi sær



Reyðu stabbarnir sýna tey, sum deyð eru í ferðsluni í hvørjum árgangi sær frá 1970 – 2002.

Aftast í *talvuni* sæst “fjallagrein”, sum sýnir fólkatálið eftir aldursbólum, roknað út eftir miðaltalinum 1980-89.

Tað sæst týðiliga, at tað serliga eru tey ungu millum 15 og 25 ár, sum eru í størsta vanda. Síðani koma børnini og tey, sum eru millum 25 og 30. Í hinum endanum sæst ein ábending um, at tey eldru frá umleið 50 ára aldri eru eitt vet betur umboðað enn tey, sum eru í aldursbólkinum 30 til 50.

Eisini eigur at verða havt í huga, at tey, sum eru oman fyri 50 ára aldur, eru væl minni partur av fólkatalinum enn tey, sum yngri eru, so lutfalsliga eru tey eldru meinari rakt, enn hagtølini í fyrstu atløgu benda á.

8.0 Gransking í ferðsluviðurskiftunum í Føroyum

Satt at siga, so hefur ikki nógv verið granskað í ferðsluviðurskiftunum í Føroyum. Men tvær frágreiðingar, ið hava verið almannakunngjörðar, eru tó skrivaðar, onnur í 1979 og hin í 1984.

Í hesum frágreiðingum eru fleiri niðurstøður gjørdar, og hóast tær nú eru ávikavist 23 og 18 ára gamlar og serliga viðgera viðurskifti, sum eru uppafstur eldri, so hefur tað tó týdning at meta um tær og vita, um tær framvegis eru viðkomandi fyri viðurskiftini nú á døgum.

Umframt hesar báðar frágreiðingarnar hefur ein kanning um ferðsluviðurskifti, sum Ráðið fyri Ferðslutrygd hefur skipað fyri, nú eisini sæð dagsins ljós, sí 8.3

8.1 Ferðsluóhapp sum almannafríbrigdi (sosialt fríbrigdi)

Í teirri frágreiðing, sum teir báðir læknarnir, August G. Wang og Jan Jespersen²⁷, skrivaðu í 1979, varð m.a. komið til hesar niðurstøður:

- Talið á ferðsluvanlukkum við fólkaskaða er javnt býtt alt árið, og ikki sum aðrastaðni størri um summarið.
- Lutfallið av skaðum millum mannfólk og konufólk er 2:1.
- Bæði í bilum og til gongu eru mannfólk oftari fyri ferðsluvanlukkum enn konufólk.
- Hægstu skaðatøl hava 15 - 19 ára gomul; helvtarbýtið er um 17 ára aldur.
- 40% av teimum skaddu eru skúlabørn ella yngri.
- Ungfólk og mannfólk eru í størri vandi enn onnur.
- Flestu óhapp henda seinnapartin á degnum.
- Tað er ikki so skillig samantrunking av ferðsluvanlukkum í vikuskiftinum, sum tað er í øðrum londum.
- 15,6% av øllum ferðsluskaðum henda av rúsdrekkaávum.
- Ov mikil ferð og háлка eru oftast nevnd sum skaðaorsøk.
- Lutfalsliga færri høvdaskaðar eru í Føroyum enn t.d. í Svøríki og í Danmark.
- Harafturímóti eru fleiri skaðar í gongulimirnar í Føroyum.
- Í 1978 skrásetti løgreglan um 100 fólk at verða skadd í ferðsluni, meðan sjúkrahúsverkið skrásetti sama ár um 300 fólk.
- Mett verður, at ferðsluskaðar kosta føroyska samfelagnum 14 mió. kr. í 1978. Men í hetta tal er ikki íroknað almannaveitingar, og heldur ikki er roknað við nøkrum avlomnum (ella vælferðartapi).

Nevndar atgerðir at fáa ferðsluna tryggari:

- At ymisk ferðsla verður skild frá aðrari: gongubreytir, súkklubreytir, prutlbreytir og bilbreytir fyri seg.
- Í ferðsluupplýsingini skal fyrst og fremst verða miðað eftir dreingjum og ungum monnum.

8.2 Ferðsludeyði í Føroyum og møguligar fyribyrgjandi atgerðir

Í fyrilestrum, sum Høgni Debes Joensen, landslækni, helt í 1983 og 1984²⁸, hevði hann m.a. hesar niðurstøður:

- Talið á ferðsludrápum er nógv økt í Føroyum frá 1960 til 70-árin. Hetta hevur samband við eina samsvarandi øking í talinum av motorakførum.
- 75% av ferðsluoffrunum vóru menn.
- Offrini vóru oftast í aldursbólkinum 0 -19 ár.
- Meginparturin av vanlukkunum hendi frá middegi til midnátt.
- Í aldursbólkinum 15 - 24 ár farast flest millum kl. 7 á kvøldi til kl. 6 á morgni.
- Ein lutfalsligur stórir partur av førarunum er í aldursbólkinum frá 19 - 24 ár.
- Yngri førarar brúka mest akfarið at stytta sær stundir við, tá ið vanlukkan hendi.
- Sløk 40% av offrunum vóru til gongu.
- 17% av offrunum druknaðu í sambandi við ferðsluvanlukkuna.
- Í minsta lagi 18% av førarunum, ið elvdu til vanlukkuna, vóru ávirkaðir av rúsdrekka.
- Óvard børn, ið spæla, verða mett sum vanligasta vanlukkuorsøk, og teimum á baki kemur nýtsla av motorakfari at stytta sær stundir við.

Ferðslutrygdatgerðir, ið verða nevndar:

- Neyðugt er, at tey ymisku ferðslusløgini verða býtt sundur sum mest.
- Ungir menn og børn, ið spæla, eru teir málbólkar, ið fyrst og fremst eigur at verða hugsað um, tá ið talan er um fyribyrgjandi atgerðir.
- Evnið, sum áherðsla eigur at verða lögð á í upplýsingini fyri ungar menn, er upplýsing um rúsdrekkavandan, um ov mikla ferð, koyring í hálfu o.s.fr.
- Útbúgvingin, áðrenn fólk taka koyrikort, átti at verið nágreiniligari.
- Fyri at elva ungfólki frá at nýta bilin at stytta sær stundir í við, mugu verða skaptir fleiri aðrir møguleikar, har ung kunnu vera um kvøldarnar, t.d.ungdómsklubbar.
- Kommunupolitikarar eiga at verða kunnaðir um, at íbúðarøki verða ráðlögð, so at tey eru ferðslutrygg, og serliga eigur at verða hugsað um børnini.
- Landspolitikarar skulu fáa somu upplýsing. Í roynd og veru hava politikararnir alt at siga, tá ið talan er um fyribyrging av ferðsluvanlukkum. Tað eru teir, sum hava avgerandi orðið at siga, tá ið ætlanir verða lagdar.
- Politikarar, sum hava við undirvísing og mentan at gera, hava eisini sín avgerandi leiklut.

- Eisini eiga politikarar, sum serliga fáast við fíggjarviðurskifti, at hava áhuga í ferðslutrygd, tí at samfelagið sparir beinleiðis pening, um til ber at skipa so fyri, at ferðsluvanlukkurnar lækka. Tá ið skipað verður fyri ferðslutrygdartiltøkum, eigur borgarin í mestan mun at verða tikin við.
- Foreldur eiga at hugsa um, at tey eru fyrimyndir hjá børnum sínum - eisini tá ið um ferðsluatburð ræður.
- Tá ið upplýst verður um ferðslutrygdarviðurskifti, eigur ikki at verða oyst út til høggu og vinstu, tí so hvørur boðskapurin í øllum tíðindameldrum, sum er í samfelagnum.
- Vandamálbólkar eru ofta slíkir, sum eru illa integreraðir í samfelagið. Um málbólkarnir eru á einum lágum integratiónstøði, er umráðandi, at teir so fyrst verða fluttir á eitt hægri støði. Upplýsingin eigur ikki at byrja á einum lágum integratiónstøði, tí tílík fólk eru líkasæl. Upplýsingin gagnar einki, fyrr enn málbólkurin er á einum rímliga høgum integratiónstøði.
- Ferðsluupplýsing eigur at verða givin av einum skikkaðum heilsuupplýsara.
- Tað eigur við rímliga stuttum millumbilum at verða kannað, hvussu ávirkanin av ferðslutrygdarupplýsingini hevur verið. Hetta eigur at verða gjørt av skikkaðum hagtalsfrøðingum.
- Hagtøl um øll ferðsluviðurskifti eiga at verða savnað, so at til ber at greina tey og koma við grundaðum niðurstøðum um ábøtur.
- Við spurnarbløðum og samrøðum (Gallup) eigur at verða kannað, hvørja støðu tey ungu hava til ferðslutrygdarspurningar.
- Hóast upplýsingin skuldi borið við sær, at ferðsluvanlukkurnar lækkaðu, so eigur ikki at verða hildið uppá við upplýsingini, tí royndir vísa, at upplýsingarnar hava bert ávirkan, um hildið verður fram við teimum.

8.3 Tilmæli:

Mælt verður til,

- at tær ferðslutrygdaratgerðir, sum hesar báðar frágreiðingarnar mæla til at fremja, verða tiknar við sum ein sjálvsagdur partur í tí fyribyrgjandi ferðslutrygdararbeiðinum.



9.0 Frágreiðing um ferðslutrygd 1987-2001

Tá ið Ráðið fyri Ferðslutrygd síðst í nítíárunum fekk atgongd til dátugrunn, sum er grundaður á lögglufráboðanir frá árinum 1987, vórðu nýggir móguleikar at kanna ferðsluviðurskiptini, sí eisini kap 11.

Við støði í hesum dátugrunni hevur RFF tí latið gera frágreiðing um ferðslutrygd í Føroyum 1987-2001.

Frágreiðingin er ætlað sum ískoyti til tað grundarlag, sum nýtt verður í arbeiðinum hjá teimum pørtum, ið varða av ferðslutrygdararbeiðinum, og verður partur úr hesi frágreiðing endurgivin her og í kapittul 10.

9.1 Gongdin í ferðslutrygdini 1987-2001

Gongdin í talinum á øllum ferðsluóhappum í hesum tíðarskeiði hevur sum heild verið positiv.

Talið á skrásettum ferðsluóhappum var í 1989 meira enn 2100, men í 2001 varð tað so komið niður á stívliga 1300.

Um hugt verður eftir gongdini hetta tíðarskeiðið, sæst, at talið á ferðsluóhappum lækkar nógv í árunum 1989-1994. Tað veksur so nakað aftur 1995-1998, og seinastu trý árinum í tíðarskeiðinum hevur nærum eingin broyting verið.

Ein atvold til hesa gongd er óivað tann, at meginpartin av 90-árunum var minni ferðsla á vegunum, og stóðst hetta av tí sera vánaligu búskaparligu støðuni, sum tá var í landinum.

Um hugt verður eftir gongdini í ferðsluarbeiðinum á landsvegum (t.e. eitt mát fyri strekkið, ið akfør koyra á landsvegum tilsamans), sæst, at talið á ferðsluóhappum minkar mest um tað mundið, tá ið stór minking er í ferðsluni.

Spurningurin er so, um minkaða ferðslan fyrst í 90-árunum er einasta atvoldin til, at ferðsluóhappini minka? Í talvu 9.a fæst ein ábending um, at hetta kortini ikki er so.

Um gongdin í talinum á skrásettum ferðsluóhappum verður sett í mun til ferðsluarbeiðið, sæst, at minking hevur verið í talinum á ferðsluóhappum fyri hvønn akfarskilometur frá 1987 og fram til dagin í dag. Tá verður roknað við, at gongdin í ferðsluni á kommunalum vegum fylgir gongdini á landsvegum, so um ferðslan økist á landsvegum, so økist hon eisini á kommunalu vegum.

Í talvu 9.a sæst, at hóast ferðslan í 2001 er størri enn í 1989, so er talið á ferðsluóhappum tó minkað við uml. 35 %. Verður hugt eftir gongdini sum heild, sæst eisini, at talan hevur verið um eina líðandi minking í títleikanum á ferðsluóhappum; men at hesin títleiki hevur fest seg í árunum eftir 1994.

Hetta merkir, at fyri hvønn kilometur, sum eitt tilvildarligt akfar koyrði í 2001, vórðu sannlíkindini at gerast partur í ferðsluóhappum

mestsum tey somu sum í 1997, men munandi minni enn seinast í 80-árunum.

Við stóði í hesum hagtølum ber tó ikki til at siga nakað um, hvør orsökkin til hesa gongd man vera.

Hví títteleikin á óhappum minkaði í árunum 1989-1994, kann bæði vera, at bilførarar eru vorðnir skynsamari, og at akførini eru vorðin betri (ABS-bremsur v.m.).

Men hóast ábøtur alla tíðina verða gjørdar á veganetið, tykist tað tó lítið sannlíkt, at veganetið er vorðið so nógv tryggari júst í árunum 1989-1994. Um nakað við vissu skal verða sagt um atvoldirnar til minkingina, so er neyðugt við hagtølum, ið eru munandi nágreiniligari.

9.2 Hagtalsarbeiði í ferðslutrygdarhøpi

Talva 9.a: Ferðsluóhapp og ferðsluarbeiði 1987-2001

Ár	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Skrásett ferðsluóhapp í alt	1860	1962	2128	1690	1516	1509	1230	1061	1104	1077	1036	1218	1323	1311	1314
Indeks fyri ferðsluóhapp í alt (1987=100)	100	105	114	91	82	81	66	57	59	58	56	65	71	70	71
Indeks fyri ferðsluarbeiðið ¹ (1987=100)	100	104	102	92	92	90	78	75	76	80	87	90	99	106	114
Ferðsluóhapp í mun til ferðsluarbeiðið (1987=100)	100	102	112	99	89	90	85	76	78	72	64	73	72	66	62

¹ Indeksíð er bert gjørt í mun til ferðsluarbeiðið á landsvegnum (mið. akfarskilometrar), av tí at fullfíggið hagtol ikki finnast fyri ferðsluarbeiðið á kommunalu vegnum eisini.

Yvirlit yvir gongdina í ferðsluóhappum við fólkaskaða eru at finna í talvu 9.b. Gongdin hevur verið rættiliga lík gongdini í øllum ferðsluóhappum yvirhøvdur.

Talið á óhappum við fólkaskaða er minkað niður í eina helvt frá 1987 til 1994, men er so líðandi vaksið nakað aftur.

Um gongdin í ferðsluóhappum við fólkaskaða verður sett í mun til gongdina í ferðsluni sæst, at eisini títteleikin av hesum óhappum er minkaður nógv í tíðarskeiðnum 1987-1994, men at minkingin hevur verið nakað minni frá 1995-2001.

Sannlíkindini at gerast partur av einum ferðsluóhappi við fólkaskaða vóru í 2001 bert umleið til helvtar av tí, tey vóru í 1987, um roknað verður í mun til hvønn koyrdan km.

Talva 9.b Ferðsluóhapp við fólkaskaða/ deyða og ferðsluarb.1987-2001

Ár	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ferðsluóhapp við fólkaskaða ella deyða í alt	104	97	106	78	74	71	55	52	51	56	62	68	68	49	64
Indeks fyri ferðsluóhapp við fólkaskaða/deyð (1987=100)	100	93	102	75	71	68	53	50	49	54	60	65	65	47	62
Indeks fyri ferðsluarbeiðið ¹ (1987=100)	100	104	102	92	92	90	78	75	76	80	87	90	99	106	114
Ferðsluóhapp við fólkaskaða ella deyða í mun til ferðsluarbeiðið (1987=100)	100	90	100	82	78	76	68	67	64	67	69	73	66	44	54

¹ Indeksíð er bert gjørt í mun til ferðsluarbeiðið á landsvegnum (mió. akfarskilometrur), av tí at fullfiggið hagtol ikki finnast fyri ferðsluarbeiðið á kommunalu vegnum eisini. 1987=100.

Ein gjøllari greining av hagtolunum vísir eisini, at tað tykist, sum minkingin í ferðsluóhappum við fólkaskaða hevur verið jøvn fyri øll sløg av óhappum.

Ferðsluóhappini við fólkaskaða eru í hagtalsgrunninum bólkað í 10 ymiskar óhapsbólkar (fótgangaraóhapp, einaóhapp við akfari o.s.fr.). Tað tykist ikki, at nakar av hesum bólkom er minkaður munandi meira enn aðrir. Hagtolini geva harumframt onga ábending um, at minking hevur verið í ferðsluóhappum hjá ávísnum aldursbólkom.

Heldur ikki er munur á gongdini í óhappum í bygdum og óbygdum øki. Umleið $\frac{3}{4}$ av øllum óhappum henda í bygdum øki, og er eingin stórvegis broyting í hesum býti í árunum 1987 - 2001.

9.3 Sammeting við onnur Norðurlond

Tá ið sammetingar verða gjørdar um landamørk, er neyðugt at vera serliga varin, tí óvist er, um viðurskiftini eru sambærilig. Ymiskir skrásetingarhættir kunnu verða nýttir, og munur kann vera á øðrum viðurskiftum eisini.

Sammetingar við onnur lond kunnu tó vera hentar til tess at fáa eina ábending um, hvussu støðan í Føroyum er í mun til aðrastaðni.

Sammett verður serliga við Svøríki, av tí at hildið verður, at Svøríki saman við Noregi er eitt tað fremsta landið innan ferðslutrygd, og tí at har verður dentur lagdur á at fremja ein miðvísar, virknan ferðslutrygdarpolitikk.

Tann fyrsti spurningurin, ið stingur seg upp, og sum støða eigur at verða tikin til, er, hvørji mót, sum eiga at verða nýtt í sammetingunum. Spurt kann verða, um tað er talið á deyðum fólkom, álvarliga skaddum

fólkum ella á øllum skaddum fólkum í ferðsluni, ið eigur at verða nýtt sum mát fyri ferðslutrygdini?

Tá ið eitt ella fleiri mát fyri ferðslutrygd eru vald, verður næsti spurningurin, hvat ið hesi mát so skulu verða sett í mun til?

Hóast talið á skaddum fólkum í Svøríki tilsamans er lutfalsliga nógv størri enn í Føroyum, so merkir tað kortini ikki, at ferðslutrygdin í Føroyum eisini er betri, so sum tað eisini er greitt frá omanfyri.

Í talvu 9.ð og talvu 9.d eru samanberingar gjørdar av øllum talinum á skaddum og deyðum í ferðsluni í mun til talið á bilum og í mun til hvørjar 100.000 m³ av seldum bensini. Onnur mát kundu eisini verið viðkomandi, t.d. sammetingar av talinum á fólkum, sum doyggja í ferðsluni, og/ella á teimum, ið vera álvarliga skadd.

Men orsøkin til, at sammetingar ikki verða gjørdar av hesum tølum, er í fyrsta lagi, at talið á deyðum í ferðsluni er so ymiskt hvørt árið í Føroyum, og í øðrum lagi, at talið á skaddum í ferðsluni í Føroyum verður ikki býtt sundur í álvarligar og minni álvarligar skaðar, so sum tað vanliga verður gjørt í grannalondum okkara.

Sum áður nevnt, verður sammett við Svøríki, av tí at hetta landið saman við Noregi verður hildið at vera millum tey fremstu londini, tá ið tað snýr seg um ferðslutrygd.

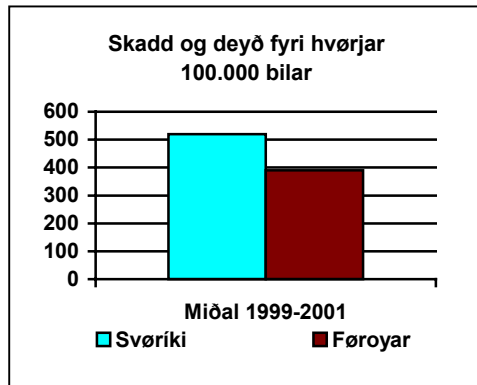
Í talvu 9.d sæst, at roknað í mun til hvørji 100.000 akfør í landinum, so er talið á skaddum og deyðum fólkum í Føroyum á leið tað sama sum í Svøríki. Sama er galdandi, um hetta talið verður sett í mun til nøgdirnar av seldum bensini. (*Talva 9.ð*).

Nøgdin á seldum bensini kann geva eina ábending um, hvussu nógvir akfarskilometrar koyrdur verða í báðum londunum, og vísir samanberingin tí á leið, hvussu stór sannlíkindini hava verið fyri at verða skaddur ella at doyggja í ferðsluni fyri hvønn kilometur, sum er koyrdur í tíðarskeiðinum 1997-1999.

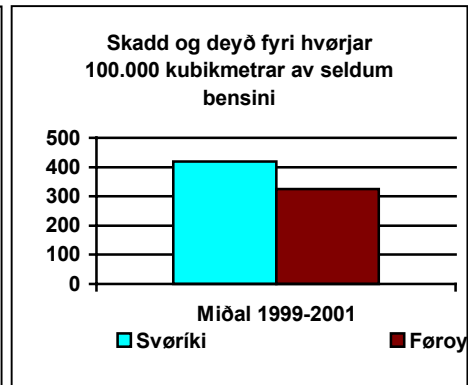
Men atvoldin til, at tølini ikki kunnu verða sammett heilt neyvt, er, at vegna tey landafrøðiligu viðurskiftini er bensinnýtslan í Føroyum helst eitt vet størri fyri hvønn kilometur, ið verður koyrdur, enn hon er í Svøríki.

Ynskiligt hevði tí verið at sammett talið á óhappum í mun til alt ferðsluarbeiðið í báðum londunum, men eingi hagtøl eru tøk fyri alt ferðsluarbeiðið á kommunalu vegunum í Føroyum, og til tess at sammeta er tí neyðugt at nýta alla bensinnýtsluna sum mát.

Talva 9.d



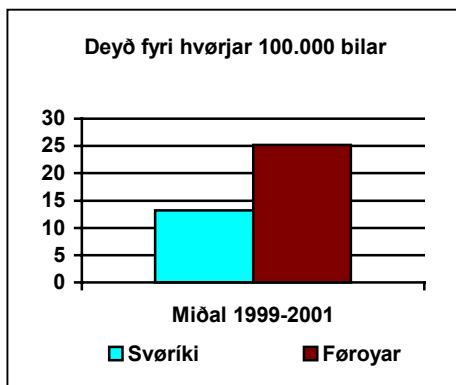
Talva 9.ð



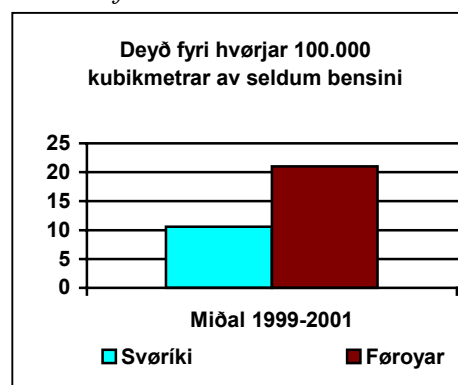
Verri er at sammeta talið á deyðum í ferðsluni, tí tøluni í Føroyum eru so mikið smá, at tilvildin verður størri. Lutfalsliga stórar broytingar kunnu verða í talinum á fólki, sum doyggja í ferðsluóhappi í Føroyum hvørt árið. Um eitt miðaltal fyri fleiri ár verður nýtt, minskar tað tó nakað um óvissuna á sammetingini.

Úrslitið av sammetingini er at finna í talvu 9.e og 9.f. Talvurnar sýna, at lutfalsliga fleiri fólk doyðu í ferðsluni í Føroyum. Hóast talið á fólki, sum doyggja í ferðsluni her, er rættiliga ymiskt hvørt árið, so er munurin tó so mikið stórir millum føroysku og svensku tøluni, at til ber at staðfesta við rættiliga stórarri vissu, at sannlíkindini fyri at verða dripin í ferðsluni fyri hvønn koyrdan akfarskilometur, eru størri í Føroyum enn í Svøríki.

Talva 9.e



Talva 9.f

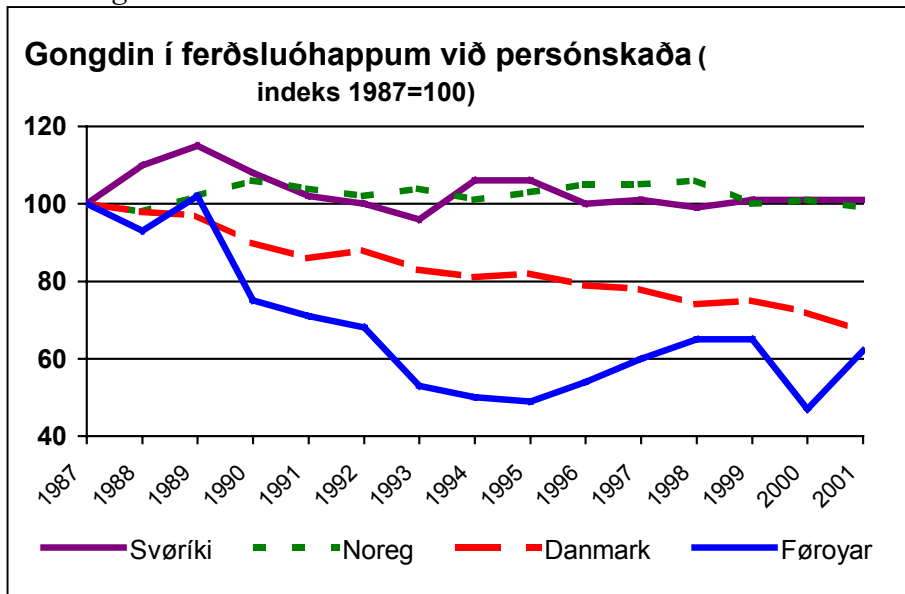


Niðurstøðan er sostatt, at hóast talið á øllum skaddum og deyðum fólki í mun til ferðsluna er nakað tað sama í Føroyum og í Svøríki, so benda hagtøluni á, at sannlíkindini at doyggja í ferðsluni eru størri í Føroyum enn í Svøríki.

Verður hugt at gongdini í tølunum á ferðsluóhappum við fólkaða, sæst, at talið á óhappum er minkað lutfalsliga mest í Føroyum í

tíðarskeiðinum 1987-2001 (*talva 9.e*). Í Noregi og Svøríki hefur talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða staðið mestsum í stað. Men í Danmark er tað minkað so líðandi.

Talva 9.g



Tá ið tílíkar sammetingar verða gjørdar, er tó vert at geva gætur, at ferðslan í Føroyum er minkað nógv í parti av kannaða tíðarskeiðinum, og nústaðni í 1999 er hon komin upp aftur á sama stæðið sum í 1987. Harafturímóti er ferðslan í grannalondunum alsamt vaksin, og fortreytirnar at betra um ferðslutrygdina hava tí ikki verið tær somu.

Eisini er vert at geva gætur, at hóast talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða ella deyða hefur staðið í stað í Noregi og Svøríki, so er talið av álvarligum ferðsluvanlukkum sum heild minkað.

Sambært 0-hugsjónini, sum flestu grannalondini hava nýtt sum grundarlag undir ferðslutrygdarpolitikkinum, er tað fyrst og fremst endamálið, at eingin skal doyggja ella fáa álvarligan skaða í ferðsluni, meðan tað at minka um talið á fólkaskaðum ikki verður raðfest líka høgt.

Við verandi hagtølum ber tó ikki til at sammeta gongdina í álvarligastu ferðsluvanlukkunum, tí eingi slík hagtøl eru tøk í Føroyum.

10.0 Hagtalslig lýsing av ferðsluóhappunum í tíðarskeiðinum 1988-1999

10.1 Landsfrøðilig viðurskipti

Í talvu 10A er eitt yvirlit, sum sýnir, hvar í landinum ferðsluóhappini henda. Av yvirlitinum sæst, at umleið helvtin av øllum óhappum vóru í Streymoynni. Eingin munur er í so máta á øllum ferðsluóhappum og ferðsluóhappunum við fólkaskaða.

Talva 10.a : Ferðsluóhapp bytt á øki

Øki	Norðoyggjar	Eysturoy	Streymoy	Vágar	Sandoy	Suðuroy
Øll ferðsluóhapp	14 %	19 %	51 %	5 %	2 %	9 %
Óhapp v. fólkaskaða	12 %	20 %	50 %	7 %	2 %	8 %

Talva 10.b Skadd + deyð, bytt eftir øki, fólkatáli og ferðsluarbeiði

Øki	Norðoyggjar	Eysturoy	Streymoy	Vágar	Sandoy	Suðuroy
Fólkatál bytt í øki (31/12-1995)	5632	9364	19189	2602	1513	5093
Býtið á skaddum	118	228	497	79	21	87
%býtið av skaddum	11%	22%	48%	8%	2%	8%
Øll skadd fyri hvørji 1.000 fólk.	21	24	26	30	14	17
Koyrdir mió km á landsvegi (Ferðsluarb.u.f.bygt øki)	67	542	706	113	41	159
% býtið av koyrdum km á landsvegi (Ferðsluarbeiði)	4%	33%	43%	7%	3%	10%
Skadd uttan fyri bygt øki pr.10 mió koyrdar km	3,6	2,3	2,8	3,1	2,7	2,6

¹ Indeksíð er bert gjørt í mun til ferðsluarbeiðið á landsvegunum (mió. akfarskilometrar), av tí at fullfígjað hagtøl ikki eru tøk fyri ferðsluarbeiðið á kommunalu vegunum.

Verður hugt at tølunum yvir skadd + deyð í tíðarskeiðinum, so sæst, at lutfallið er rættiliga líkt tí fyri ferðsluóhapp og ferðsluóhapp við fólkaskaða. Men um sammett verður í mun til fólkatálið (pr.1.000 íbúgvar), so eru flest skadd í Vágum. Síðan koma Streymoy og Eysturoy.

Viðvíkjandi hesum seinast nevndu oyggjum, og serliga Streymoynni, er tó at siga, at har er nógv ferðsla av bilum, sum koma úr øðrum oyggjum. Í Vágum er líknandi ferðsla í sambandi við flogvøllin; men higartil hava tað mest verið bussar, ið koyrt hava ferðafólkini.

Av %-býtinum á ferðsluarbeiðinum¹ eftir øki, sæst, at mesta ferðsluarbeiðið í høvuðsheitum eisini er, har flestu skaddu eru.

Verður hugt eftir skaddum fólkum í mun til ferðsluarbeiði¹ uttan fyri bygt øki, sæst eitt rættiliga javnt býti, nevnliga:

at 3,6 skadd fólk vóru pr. 10 mió. koyrdar km í Norðuroyggjum, har tað var mest, og

at 2,3 skadd fólk vóru pr. 10 mió. koyrdar km í Eysturoy, har tað var minst.

Av landsfrøðiligum fortreytum eigur tó at verða havt í huga, at í summum økjum, sum t.d. í Eysturoy, er gerandiskoyring á vegum uttan fyri bygt øki flættað saman við “býarkoyring”.

Av hesum ávum verður málða ferðsluarbeiði á landsvegnum í Eysturoynni lutfalsliga størri enn t.d. í Klaksvík, har bilar ikki hava áneyðir at fara út um bygt øki, tá ið talan er um gerandis “býarkoyring”. Og jú størri málða ferðsluarbeiðið er, tess færri skadd fólk verða so eisini pr. koyrdan km.

10.2 Aldur

Eisini er kannað, um munur er á aldursbýtinum á teimum fólki, sum vóru fyri óhappum í teimum ymisku økjum. Hagtalsgreiningin bendir ikki á, at nakar munur er (sí eisini undirgreininina um aldursbýtið).

10.3 Nær henda óhappini?

Í talvu 10.d sæst, at fólkaskaðaóhappini eru javnt býtt alt árið.

Serstakliga áhugavert er at síggja, at ferðsluóhapp við fólkaskaða vóru ikki fleiri um veturin, tá ið dagarnir eru styttri og koyrilíkindini ofta verri enn aðrar tíðir á árinum.

Ein orsök til hetta kann vera, at nakað minni ferðsla er um veturin, so hóast títleikin á óhappunum kann vera størri, verður alt talið av skaddum persónum tó ikki hægri enn aðrar tíðir á árinum.

Ein onnur orsök kann eisini vera, at fólk koyra eftir umstøðunum, so hóast líkindini eru verri, hendu ikki fleiri óhapp við fólkaskaða.

Talva 10.d: Yvirlit yvir, nær fólkaskaðar eru hendir

	Vár (mar-mai)	Summar (jun-aug)	Heyst (sep-nov)	Vetur (des-feb)
Partur av fólkaskaðum	27 %	25 %	24 %	24 %

Kannað er eisini, um ávís sløg av fólkaskaðaóhappum eru oftari ávísar tíðir á árinum. Men hagtalsgreiningin sýnir, at lítil munur er á býtinum millum ymisku sløginu ymsar tíðir á árinum, og grundir eru tí ikki at halda, at ávís sløg av óhappum eru vanligari ávísar tíðar á árinum.

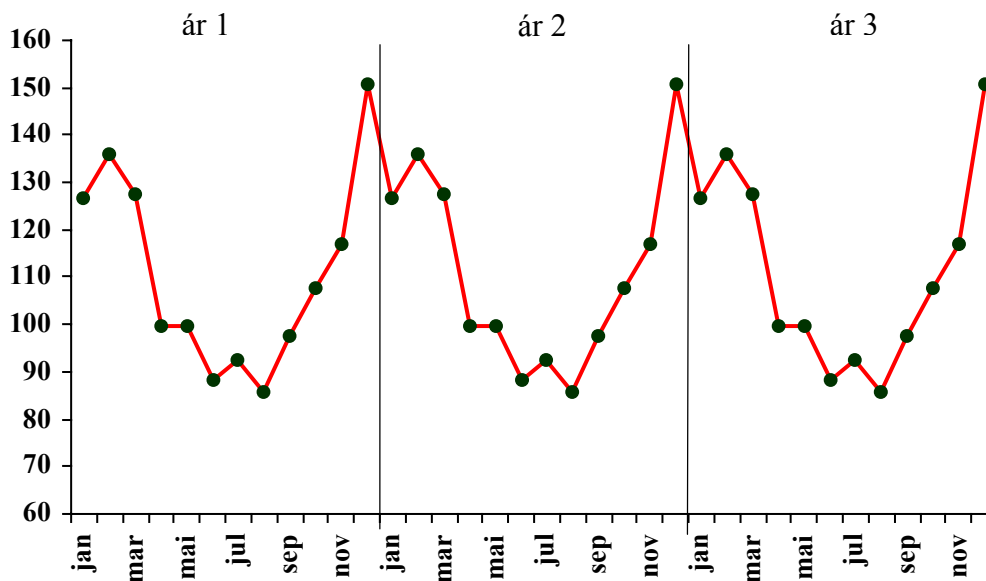
Tað kann kanska tykjast eitt sindur óvæntað, at ikki fleiri fótgangaraóhapp eru um veturin, tá ið dagurin er styttri og líkindini ofta verri. Orsøkin kann vera, at fólk ansa betur eftir, og at fleiri nýta endurskin.

10.4 Ferðsluóhapp bert við akfaraskaða

Harafturímóti er eitt týðiligt mynstur at síggja í sambandi við ferðsluóhapp bert við akfaraskaða.

Tílik óhapp økjast javnan frá august og til árslok, tá ið komið er í hæddina. Eitt frávik er tó í januar. Men í februar eru so aftur fleiri óhapp, og so minka tey so líðandi til juni mánað, tá ið ein lítil vøkstur so aftur er at hóma í juli mánaði.

Talva 10.ð sýnir, hvussu ferðsluóhapp við bert akfarsskaða eru býtt eftir mánaðum yvir eitt trý ára skeið. Talvan er grundað á miðaltøl fyri árin 1988-2000.



Samanumtikið kann verða sagt, at lutfalsliga fleiri ferðsluóhapp bert við akfaraskaða eru í vetrarhálvuni enn í summarhálvuni.

Við hesum hagtølunum sum grundarlagi ber tó ikki beinleiðis til at siga, hvør orsøkin er, men óhugsandi er ikki, at samband er millum vind, háلكu, myrkur og tey óhapp, ið standast av hesum umstøðum.

At munur er á ferðsluvanlukkum við fólkaskaða og óhappum bert við akfaraskaða kann væl vera av tí, at bilførarar minka um ferðina í t.d. háلكu, vindi, ringum sýni, og at tað tí ikki hendir so ofta tann stóra vanlukkan, men bara akfaraskaði. Tí vit vita, sum er, at tað er tann nógva ferðin, ið drepur.

10.5 Hværjar vikudagar, ferðsluóhappini hava verið

Í talvu 10.e er eitt yvirlit yvir hvønn vikudag, ferðsluóhappini hendu. Í ovara raðnum sæst býtið á øllum ferðsluóhappum, ið hava verið, og í niðara raðnum sæst býtið á ferðsluóhappum við fólkaskaða.

Av yvirlitinum sæst, at sera lítil munur er á hesum báðum bólkom, og at ferðsluóhappini eru rættiliga javnt býtt allar vikudagar. Tó hava óhappini verið eitt vet fleiri í vikuskiftinum.

Talva 10.e: Vikudagur, tá ið ferðsluóhappini hava verið

	Mán	Týs	Mik	Hós	Frí	Ley	Sun	Í alt
Øll ferðsluóhapp	14 %	14 %	11 %	13 %	14 %	17 %	17 %	100 %
Óhapp við fólkaskaða	14 %	13 %	10 %	13 %	14 %	17 %	19 %	100 %

10.6 Nær á samdøgrinum ferðsluóhapp við fólkaskaða hava verið

Í talvu 10.e. sæst, nær á samdøgrinum ferðsluóhapp við fólkaskaða hava verið. Talvan sýnir, at flestu ferðsluóhappini við fólkaskaða hava verið um dagin, men at skaðarnir annars hava verið alt samdøgríð.

Eisini eru skaðarnir í talvu 10.a býttir á hvønn vikudag fyri at vita, um nakar munur er á, nær óhapp við fólkaskaða hava verið.

Hagtølini sýna, at serliga sunnu- og mánadagar hava nógv óhapp verið um náttina. Hesar dagar hava o.u. 4 av 10 óhappum verið um náttina. Hagfrøðiliga grundarlagið er tó so mikið soltið, at økti títtleikin kann vera tilvildarligur.



Talva 10.f: Tíð á samdøgrinum, tá ið ferðsluóhapp við fólkkaskaða hava verið (1988-99)

	Nátt (24-06)	Morgun (06-12)	Dagur (12-18)	Kvøld (18-24)	Tils.
Øll	22 %	18 %	36 %	24 %	100 %
Mánadag	40 %	13 %	26 %	22 %	100 %
Týsdag	12 %	23 %	38 %	28 %	100 %
Mikudag	21 %	25 %	34 %	21 %	100 %
Hósdag	12 %	24 %	41 %	23 %	100 %
Fríggjadag	11 %	20 %	45 %	25 %	100 %
Leygardag	10 %	15 %	45 %	30 %	100 %
Sunnudag	41 %	13 %	27 %	19 %	100 %

10.7 Aldur og kyn

Nógv kjak hevur verið um ungfólk og ferðslu, og serstakliga hevur verið havt á munn, at ungir bilførarar ofta eru fyri álvarligum ferðsluvánlukkum.

Tí er eisini vorðið kannað, hvussu alt talið av skaddum og deyðum fólki í ferðsluni er býtt sundur á ymiskar aldursbólkar.

Talva 10.g sýnir, at av teimum, sum vórðu skadd ella doyðu í ferðsluni í árunum 1987-1999, vórðu umleið 1/3 í aldursbólkinum 18-26 ár.

Í hesum aldursbólki eru samstundis bert 12 % av øllum fólkatálinum, so tað er eyðsæð, at hesin aldursbólkur hevur ein nógv størri títleika av ferðsluóhappum enn aðrir aldursbólkar.

Ivasamt er tó, um tað er heilt rætt at sammeta talið á skaddum ella deyðum við demografiska býtið av Føroya fólki annars, tí ávísir aldursbólkar eru meira í ferðsluni enn aðrir, og tí hava tilíkir aldursbólkar størri sannlíkindi at verða fyri óhappi.

Serliga tey fyrstu árinum í lívinum man tað verða avmarkað, hvussu nógv børnini ferðast í ferðsluni og so als ikki sum førarar av akfari. Tí er tað kanska serliga týðningarmikið at tulka tøluni fyri henda bólkin varliga. Meira um hetta niðanfyri.

Eisini er kannað, um munur er á aldursbýtinum í ferðsluóhappum hjá mannfólki og konufólki, og talva 10.h og 10.i sýnir, at munurin er eyðsýndur.

Um bert verður hugt eftir teimum skaddu ella deyðu monnunum í ferðsluni, sæst, at samfull 40 % av teimum eru í aldursbólkinum 18-26 ár, meðan kvinnurnar “bert” standa fyri 19 %.

Harafturímóti sæst eisini, at lutfalsliga fleiri kvinnur í aldursbólkinum 9-17 ár verða skaddar ella doyggja í ferðsluni. Umleið fjórða hvør skadd ella deyð kvinna er at finna í hesum aldursbólki.

Talva 10.g: Öll skadd ella deyð og demografiska býtið av aldursbólum

	0-8 ár	9-17 ár	18-26 ár	27-35 ár	36-44 ár	45-53 ár	54-62 ár	63-71 ár	+72 ár	Í alt
Skadd ella deyð 1988-99 ¹	11 %	21 %	34 %	9 %	6 %	5 %	5 %	4 %	5 %	100 %
Demografiskt býti 1999	14 %	14 %	12 %	12 %	12 %	11 %	9 %	7 %	8 %	100 %
Munur í %	- 3 %	+ 7 %	+ 22 %	- 3 %	- 6 %	- 6 %	- 4 %	- 3 %	- 3 %	0 %
Deyð 1988-99 ²	11 %	16 %	34 %	9 %	2 %	8 %	5 %	7 %	8 %	100 %

¹ N=1014

² N=91

Talva 10.h: Bert kallkyn

	0-8 ár	9-17 ár	18-26 ár	27-35 ár	36-44 ár	45-53 ár	54-62 ár	63-71 ár	+72 ár	Í alt
Skadd ella deyð 1988-1999 ¹	10 %	19 %	40 %	9 %	5 %	5 %	5 %	3 %	4 %	100 %
Demografiskt býti 1999	14 %	14 %	12 %	13 %	12 %	12 %	9 %	7 %	7 %	100 %
Munur í %	- 4 %	+ 5 %	+28 %	- 4 %	- 7 %	- 7 %	- 4 %	- 4 %	- 3 %	0 %
Deyð 1988-99 ²	8 %	14 %	46 %	10 %	0 %	7 %	5 %	5 %	5 %	100 %

¹ N=714

² N=59

Talva 10.i: Bert kvennkyn

	0-8 ár	9-17 ár	18-26 ár	27-35 ár	36-44 ár	45-53 ár	54-62 ár	63-71 ár	+72 ár	Í alt
Skadd ella deyð 1988-1999	14 %	24 %	19 %	10 %	8 %	7 %	5 %	5 %	8 %	100 %
Demografiskt býti 1999	14 %	14 %	11 %	12 %	12 %	11 %	9 %	7 %	10 %	100 %
Munur í %	0 %	+ 10 %	+ 8 %	- 2 %	- 4 %	- 4 %	- 4 %	- 2 %	- 2 %	0 %
Deyð 1988-99	16 %	22 %	13 %	6 %	6 %	9 %	6 %	9 %	13 %	100 %

¹ N=300

² N=32

10.8 Skaddir fólkabólkar, býttir sundur í aldur og kyn

Hóast talvurnar omanfyri geva nakrar ábendingar um, at tað serliga eru ungfólk, ið eru fyri óhappi við fólkkaskaða, fæst eitt munandi nágreiniligari yvirlit í talvu 10.j yvir, hvat slag av óhappi ymisku aldursbólkarir hava verið fyri.

Í hesari talvuni sæst, at av teimum bilførarum, sum vórðu skaddir í ferðsluni, vóru meira enn helvtin í aldursbólkinum 18-26 ár. Harafturímóti var bert umleið 7. hvørt ferðsluóhapp við fólkkaskaða at finna í aldursbólkinum 27-35 ár, hóast hesin bólkurin telur umleið líka nógv fólk sum aldursbólkurin 18-26 ár.

Sløk helvtin av øllum bilførarum, sum eru skaddir í ferðsluóhappi, eru menn í aldursbólkinum 18-26 ár!

Tað hevði verið ynskiligt eisini at fingið hagtølini fyri kyn og aldur á teimum, ið koyrdu akfarið, tá ið tað var fyri ferðsluóhappi, har fólkkaskaði stóðst av óhappinum. Men hesi hagtøl eru tíverri ikki tøk.

Tá ið tað snýr seg um ferðafólk í bili, eru tað serliga tey ungu, sum er vorðin skadd. Umleið 70% av øllum teimum skaddu bilferðafólkunum eru í aldursbólkinum 9-26 ár.

Harafturímóti er mynstrið nakað broytt, tá ið tað snýr seg um fótgangaraóhapp.

Teir fótgangarar, sum hava fingið skaða í ferðsluóhappi, eru serliga børn og ung undir 18 ár. Umleið ein triðingur av øllum ferðsluóhappum, sum fótgangarar hava verið fyri, vóru í aldursbólkinum 0-8 ár.

Hóast hetta í sjálvum sær er stórur partur av øllum ferðsluvanlukkunum, so er eisini vert at geva gætur, at partur av hesum aldursbólki dugir ikki at ganga, og tí neyvan er at skilja sum gongufólk í ferðsluni.

Í veruleikanum er tí talan um ein størri títteleika fyri henda aldursbólki, enn tøluni vísa.

Tá ið tað snýr seg um motorsúkklúóhapp, eru teir skaddu persónarnir einamest í aldursbólkinum 18-26 ár. Stívliga helvtin av øllum teimum, ið vórðu skadd ella deyð, eru í hesum aldri.

Aldursbólkurin 9-17 ár eigur eisini sín part av ferðsluóhappunum við fólkkaskaða, hóast hesir ungdómar ikki hava koyrikort til motorsúkklú.

Vert er tó at geva gætur, at talan bert er um 36 ferðsluóhapp við fólkkaskaða, tá ið koyrt varð við motorsúkklú, og at tøluni tí skulu tulkast við fyrivarni. Eisini er møguligt, at partur av teimum skaddu persónunum í hesum aldursbólki vórðu ferðafólk á motorsúkkluni.

Tá ið tað snýr seg um prutl, var størsti parturin (sløkt 60 %) av teimum skaddu í aldursbólkinum 9-17 ár. Hetta var væntandi, tí stórur partur av teimum, ið koyra á prutli, eru 16-18 ára gomul.

Óhappini við fólkkaskaða hjá fólki á súkklu vórðu einamest í teimum yngru aldursbólkunum, sum helst eisini eru tey, ið súkkla mest. Parturin av skaddum og deyðum í ferðsluvanlukkum á súkklum var í

aldursbólkunum undir 18 ár tilsamans umleið 70 % av øllum talinum á fólki, ið skadd vórðu á súkkla.

Gevið gætur, at hagtalsgrunnurinn eisini fevnir um einaóhapp, har politifrágreiðing verður skrivað.

Talva 10.j : Bólkar av skaddum fólki í mun til aldur

	Bilførari			Bilferðafólk			Fótgangari			Motorsúkkla			Prutl			Súkkla		
	k	m	í alt	k	m	í alt	k	m	í alt	k	m	í alt	k	m	í alt	k	m	í alt
0-8 ár	0%	0%	0 %	10%	8%	9 %	29%	34%	32 %	0%	0%	0 %	0%	0%	0 %	29%	33%	32 %
9-17 ár	1%	4%	3 %	35%	28%	31 %	27%	16%	21 %	67%	24%	28 %	80%	58%	59 %	36%	39%	38 %
18-26 ár	31 %	58%	52 %	27%	46%	38 %	4%	13%	9 %	0%	61%	56 %	20%	18%	18 %	7%	7%	7 %
27-35 ár	27 %	11%	14 %	5%	10%	8 %	2%	4%	3 %	33%	12%	14 %	0%	3%	3 %	7%	11%	10 %
36-44 ár	14 %	7%	8 %	9%	2%	5 %	1%	6%	4 %	0%	3%	3 %	0%	3%	3 %	14%	4%	7 %
45-53 ár	14 %	9%	10 %	3%	1%	2 %	6%	3%	4 %	0%	0%	0 %	0%	0%	0 %	0%	4%	3 %
54-62 ár	7%	5%	6 %	3%	1%	2 %	5%	10%	8 %	0%	0%	0 %	0%	9%	9 %	0%	0%	0 %
63-71 ár	2%	2%	2 %	3%	2%	3 %	9%	7%	8 %	0%	0%	0 %	0%	4%	4 %	7%	0%	2 %
+72 ár	2%	4%	4 %	5%	2%	4 %	18%	6%	12 %	0%	0%	0 %	0%	5%	5 %	0%	2%	2 %
Tilsaman	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N=	83	311	394	94	125	219	101	125	226	3	33	36	5	74	79	14	46	60

10.9 Nær á samdøgrinum hvør aldersbólkur var skaddur

Í almenna kjakinum um ferðslu hevur verið havt á munni, at ein serligur trupulleiki er skilaleys koyring hjá ungdómum um náttina. Tí varð kannað, nær ferðsluóhappini við fólkaskaða vóru í teimum ymisku aldersbólkunum (*talva 10.k*). Viðmerkjast skal, at vórðu fleiri fólk skadd í óhappinum, vigar tað tyngri. Vórðu t.d. trý fólk skadd í einum óhappi um náttina, telur hetta sum trý einstøk óhapp.

Yvirlitið sýnir, at í aldersbólkinum 18-26 ár vórðu fleiri skadd um náttina enn nakra aðra tíð á samdøgrinum. Sum heild kann sigast, at parturin av ferðsluóhappum við fólkaskaða, sum henda um náttina, er størri hjá ungum fólki enn hjá meira tilkomnum fólki.

Av tí at eingi hagtøl eru tøk, sum lýsa, hvussu stórir partur av teimum, sum koyra um náttina, eru ungdómar, ber tó ikki til at siga, um tittleikin á ferðsluóhappum um náttina er størri enn hjá øðrum aldersbólki. Orsøkin kann eisini verða tann einfalda, at ung fólk koyra meira um náttina enn meira tilkomin fólk.

Annars sýnir *talva 10.k* eisini, at børn 8 ár ella yngri vórðu einamest skadd um dagin, millum kl. 12 og 18. Hetta er tann tíðin, tá ið tey vanliga eru úti og spæla, og tá ið tey 7-8 ára gomlu koma úr skúla v.m.

Talva 10.k: Tíð á samdöggrinum, tá ið ferðsluóhappið við fólkaskaða hendi, býtt á aldursbólkar

	Morgun (06-12)	Dagur (12-18)	Kvöld (18-24)	Nátt (00-06)	Tils.
Øll	18 %	36 %	24 %	22 %	100 %
Aldursbólkar					
0-8 ár	15 %	63 %	23 %	0 %	100 %
9-17 ár	13 %	32 %	31 %	25 %	100 %
18-26 ár	18 %	20 %	24 %	37 %	100 %
27-35 ár	17 %	41 %	17 %	24 %	100 %
36-44 ár	19 %	50 %	21 %	10 %	100 %
45-53 ár	29 %	36 %	22 %	13 %	100 %
54-62 ár	27 %	45 %	22 %	6 %	100 %
63-71 ár	32 %	38 %	27 %	3 %	100 %
+72 ár	15 %	67 %	17 %	2 %	100 %

Sjónligt er, at 37% av fólkaskaðunum hjá teimum ungu millum 18 og 26 ár henda um náttina milum kl. 00 og 06. Verður hugt eftir vikuskiftinum fyri seg, nærkast hetta talið teimum 60%!

Um tey, ið skadd vórðu sum bilførarar, verða viðgjørð fyri seg, so verður úrslitið, at í ¾ av færunum eru tað bilførarar millum 18 og 26 ár, ið vórðu skaddir um náttina.

Vert er eisini at geva sær far um, at stívliga 90% av hesum bilførarunum, sum vórðu skaddir millum midnátt og kl. 6 um morgunin, eru mannfólk.

10.10 Slag av óhappi

Í talvu 10.l er eitt yvirlit yvir, hvat slag av óhappi, talan hevur verið um, tá ið fólkaskaði hevur staðist av óhappinum. Yvirlitið fevnir um tíðarskeiðið 1988-1999.

Í yvirlitinum sæst, at í stívliga 1/3 av ferðsluóhappunum við fólkaskaða hevur verið talan um einstaklings óhapp, har bert ein partur hevur verið uppi í óhappinum. Dømi um hetta er, tá ið akfer koyrir út av vegnum, ella tá ið fólk dettur á súkklu.

Umleið fjórða hvørt ferðsluóhapp við fólkaskaða hevur verið fótgangaraóhapp.

Verður bert hugt eftir teimum óhappum, har persónur er deyður, vísir tað seg, at í umleið helvtini av færunum hevur talan verið um einstaklings óhapp, og í umleið einum triðingi av færunum er persónurin deyður í fótgangaraóhappi.

Hetta merkir, at av hvørjum 10, sum doyðu í ferðsluni, doyðu millum 8 og 9 í einstaklings óhappum ella í fótgangaraóhappum.

Gevið gætur, at bert eitt ferðsluóhapp við deyða hefur verið við einum akfari á krossvegi í tíðarskeiðinum, hóast fleiri eru vorðin skadd í óhappum á krossvegi.

Atvoldin er helst tann, at fólk tálma ferðini, tá ið tey nærkast einum krossvegi, og tí verða óhappini ikki so álvarlig.

Talva 10.1: Slag av óhappi (v. fólkaskaða/deyða)

Slag av óhappi	Øll fólkaskaða-óhapp	Bert óhapp við deyða
1. Einaóhapp við akfari Ferðsluóhapp, har talan einans er um eitt akfar, og at akfarið ikki rennir á nakað annað akfar ella lut á vegnum. Dømi um hetta er, tá ið bilur koyrir út av vegnum.	36 %	51 %
2. Fótgangaraóhapp Ferðsluóhapp, har fótgangari verður skaddur.	25 %	33 %
3. Beint fram, somu kós Ferðsluóhapp við í minsta lagi tveimum akførum, har tey koyra somu kós á einum beinum vegastrekki.	4 %	0 %
4. Beint fram, hvør sína kós Ferðsluóhapp við í minsta lagi tveimum akførum, har tey koyra móti hvørjum øðrum á beinum vegastrekki.	7 %	6 %
5. Sneiðing, somu kós Ferðsluóhapp við í minsta lagi tveimum akførum, har tey koyra somu kós á einum vegastrekki, ið sneiðir.	0 %	0 %
6. Sneiðing, hvør sína kós Ferðsluóhapp við í minsta lagi tveimum akførum, har tey koyra móti hvørjum øðrum á einum vegastrekki, ið sneiðir.	3 %	1 %
7. Krossur, sneiðing Ferðsluóhapp í vegakrossi við minst tveimum akførum, har í minsta lagi annað akfarið sneiðir til høggru ella vinstru	11 %	0 %
8. Krossur, ikki sneiðing Ferðsluóhapp í vegakrossi við minst tveimum akførum, har øll akførini koyra beint fram.	2 %	1 %
9. Parkerað akfar Ferðsluóhapp, har akfar rennir á parkerað akfar.	3 %	0 %
10. Fastur lutur, djór o.a. Ferðsluóhapp, har akfar rennir á fastan lut, djór o.a. á vegnum. Fevnir ikki um óhapp, har óhappið stendst av t.d. seyði á vegnum.	2 %	0 %
11. Ikki upplýst/annað Um neyðugu upplýsingar ikki eru til taks um óhappið, ella um tað ikki ber til at skráseta óhappið í ávisan ból.	8 %	7 %
Tilsamans	100 %	100 %
Tal av óhappum í alt	N=942	N=67

Landsverkfrøðingsstovnurin hefur við støði í lögreglufrágreiðingini eisini mett um, hvør høvuðsatvoldin er til, at eitt óhapp er hent, sí *talvu*

10.m. Men henda talva eigur tó at verða lisin við stórum fyrivarni, av tí at atvoldirnar til eitt ferðsluóhapp eyðsæð kunnu vera fleiri.

Talva 10.m: Høvuðsatvold til óhappið (1988-1999)

	Øll óhapp við fólkskaða	Bert óhapp við deyða
Rúsdrekka ⁴	22 %	27 %
Fólk á vegnum	17 %	18 %
Óansni	14 %	10 %
Víkiskylda	7 %	1 %
Ferð	7 %	13 %
Hálka	6 %	3 %
Seyður á vegnum	2 %	0 %
Mjørki	1 %	0 %
Vindur	1 %	1 %
Annað/Ikki upplýst	23 %	25 %
Tilsamans	100 %	100 %
Tal av óhappum í alt	N=942	N=67

10.11 Niðurstøður

Í hesari frágreiðingini eru tvey viðurskifti viðgjørd. Í fyrsta lagi ein uppgerð, ið sýnir, hvussu gongdin í ferðslutrygdini í Føroyum hefur verið, eisini í mun til grannalondini, og í øðrum lagi eru útgreiningar gjørdar, ið neyvari lýsa ferðsluóhappini.

10.12 Gongdin í ferðslutrygdini

Gongdin á ferðslutrygdarøkinum í Føroyum hefur í árunum 1987-2001 sum heild verið positiv, bæði tá ið hugt verður eftir talinum á øllum skrásettum ferðsluóhappum við fólkskaða og í mun til alla ferðsluna.

Fyri hvønn koyrdan akfarskilometur var talið á ferðsluóhappum í mun til ferðsluna í 2001 umleið 60% av tí, sum tað var í 1987. Tað ber ikki til at vísa á, at ávís sløg av óhappum eru minkað meira enn onnur.

⁴ Í tíðarskeiðinum hefur verið rættiliga stór broyting - til tað betra - viðvíkjandi ferðsluóhappum við fólkskaða, har rúsdrekka er mett at vera fremsta orsök. Fyri at kanna viðurskiftini nærri, er tíðarskeiðið býtt sundur í trý:

1987-1990: 29 %

1991-1994: 25 %

1995-1999: 12 %

Her er týðiligt, at stór broyting er hend, serliga eftir 1995. Miðaltalið 22% fyri alt tíðarskeiðið má tí sigast vera illa umboðandi veruleikan í dag. Hvør orsøkin til gongdina man vera, ilt at siga, av tí at ongar kanningar eru gjørdar. Men í øllum førum kann verða staðfest, at rúsdrekka er munandi broytt í umrødda tíðarskeiði, og at eftirsíðan er hend tann broyting, at nú ber til at keypa rúsandi lög í matstovum o.t. Eisini kann verða nevnt, at revsingin at koyra ávirkaður var herd í 1988.

Tó tykist tað, sum um alt talið á ferðsluóhappum hevur lyndi til at vaksa nakað aftur, og er atvoldin helst tann, at ferðslan er økt nógv aftur seinastu árin.

Til tess at fáa eina hóming um, hvussu gongdin í ferðslutrygdini í Føroyum hevur verið í mun til hini Norðurlondini, er ein sammeting gjørd av gongdini í talinum á øllum skaddum og deyðum í Føroyum, Danmark, Noregi og Svøríki.

Sammetingin sýnir, at minkingin hevur lutfalsliga verið mest í Føroyum.

Tað hevur tó ikki borið til at sammett gongdina í teimum álvarligu óhappunum við fólkaskaða, av tí at hagtøl um álvarligar fólkaskaðar í ferðsluni í Føroyum eru ikki tøk.

Ynskiligt hevði tí verið at fingið uppgerðir um álvarligar og minni álvarligar fólkaskaðar í sambandi við ferðsluóhapp.

Til tess at fáa eina hóming um, hvussu ferðslutrygdin í Føroyum er í mun til eitt av fremstu londunum í heiminum ferðslutrygd, er tí eisini roynt at gera eina støðmynd av ferðslutrygdini í Føroyum í mun til Svøríki.

Hóast hagtalsstiltfarið er nakað soltið, benda úrslitini tó á, at talið á øllum skaddum og deyðum í mun til ferðsluna er lutfalsliga á leið á sama støði í Svøríki sum í Føroyum, men at lutfalsliga fleiri fólk doyggja í ferðsluni her á landi.

Sostatt er niðurstøðan, at gongdin í tíðarskeiðinum 1987-2001 hevur verið positiv, hóast langt er eftir á mál. Talið á øllum skaddum og deyðum hevur nærkast svenska støðinum, men álvarligastu vanlukkuhendringarnar tykjast verða lutfalsliga fleiri í Føroyum enn í Svøríki.

10.13 Lýsing av ferðsluóhappunum

Næsti partur í frágreiðingini snúði seg um at lýsa ávís viðurskifti, sum kunnu hava týðning fyri, hvørji tiltøk eiga at verða gjørd til tess at minka um talið á skaddum og deyðum í ferðsluni.

Kannað varð, um summir persónbólkar ella sløg av óhappum eru vanligari enn onnur. Hagtalsgreiningin sýndi, at í ávísimum persónbólkkum er títleikin av ferðsluskaðum nógv størri enn í øðrum, og tí ber til at bøta nógv um ferðslutrygdina, um eitt miðvíst arbeiði verður gjørt, so at títleikin í hesum bólkkum nærkast støðinum í øðrum bólkkum.

Tað eru serliga tveir bólkar, sum í hesum sambandi eiga at hava áhuga, tá ið tað snýr seg um at betra um ferðslutrygdina.

Tann fyrsti bólkurin er børn til gongu.

Hagtalsgreiningin sýndi, at 1/3 av teimum fólkkum, sum verða skadd í fótgangaraóhappum, eru børn undir 8 ár.

Tá ið hugsað verður um, at ein partur av hesum aldursbólki ikki dugir at ganga, er títleikin helst enn størri.

Eisini er vert at geva gætur, at ein triðingur av teimum, sum eru deyð í ferðsluni í hesum tíðarskeiði, hava verið fólk til gongu.

Hóast Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur gjørt átøk til tess at betra um ferðslutrygdina fyri júst henda bólkin, so er einki, sum bendir á, at ferðslutrygdin er betrað meira her enn fyri aðrar ferðslubólkar.

Næsti bólkurin, ið ljós eigur at verða varpað á, er ungir (serliga mannligr) bilførarar.

Meira enn helvtin av øllum teimum bilførarum, sum verða skaddir í ferðsluni, eru at finna í aldursbólkinum 18-26 ár. Harumframt eru umleið $\frac{3}{4}$ av øllum teimum bilførarum, sum verða skaddir um náttina, eisini at finna í hesum aldursbólki, og næstan allir (stívliga 90 %!) eru mannligr bilførarar.

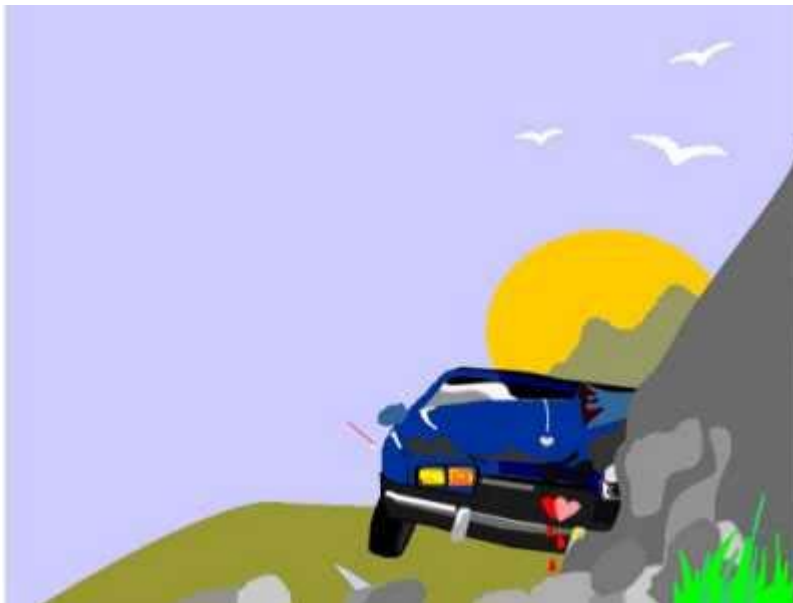
Av tí at tað er sannlíkt, at stórir partur av teimum bilførarum, ið koyra um náttina, eru ungir menn, er torført at meta um, í hvønn mun hesir eru oftari fyri óhappi enn onnur, ið koyra um náttina.

Ein nágreiniligari lýsing eigur at verða gjørd av teimum óhappum, sum hesir bólkar eru fyri, til tess at kunna málrætta átøkini, ið gjørd verða.

Tað eigur t.d. at verða kannað, um fótgangararóhappini, sum børnini eru fyri, serliga henda, tá ið tey skulu yvir um vegin, tá ið tey ganga fram við vegnum, tá ið tey brádliga renna út á vegin o.s.fr.

10.14 Tilmæli:

- at gjørd verður ein gjøllari lýsing av teimum óhappum, sum gongufólki og ungum bilførarum hava verið fyri.



11.0 Vitan, sum er bygd á hagtøl og kanningar

Tá ið Ráðið fyri Ferðslutrygd varð sett á stovn í 1976, komu beinanvegin ynski um at fáa neyv hagtøl um ferðsluna í Føroyum.

Tað var sjálvandi ikki so lætt tá sum nú at arbeiða við hagtølum, av tí at ongar teldur vóru, og at tað tí t.d. ikki bar so væl til at viðgera hagtalstílfarið, so sum nú er møguligt.

Løgreglan hevur altíð skrásett virki sítt og sjálvsagt eisini tað, sum farið er fram í ferðsluni. Men um hesar løgreglufrágreiðingar skulu verða nýttar í einum nýtiligum hagtalstílfari, so er hetta ein drúgvur vegur at ganga.

Í aðramáta hevur lítið og einki hagtalstílfar verið tøkt uttan tað, sum landslæknin hevur havt í ársfrágreiðingum sínum og fyrilestrum, og onkrar ritgerðir við hagtølum, sum gjørdar eru í sambandi við t.d. útbúgving hjá læknum.



Síðan fyrst í 80-árunum hevur Landsverkfrøðingsstovnurin (LV) givið út á hvørjum ári bóklingin við heitinum *Ferðslan*.⁵

Hóast endamálið við bóklinginum var at lýsa virkseimið og onnur viðurskifti hjá LV, so eru har eisini nógv virðismikil hagtøl, sum lýsa ymisk ferðsluviðurskifti.

Tey fyrstu árin vóru tað bert landsvegir, ið vóru umrøddir. Men seinni er bóklingurin vorðin víðkaður, so hann nú eisini viðger ferðsluna í kommunalum øki.

Men hesin frálíki bóklingur hevur tó sínar avmarkingar, við tað at tað hagtalstílfarið, sum LV fær frá løgregluni, ikki hevur upplýsingar um aldur og kyn, sum er umráðandi hjá RFF at fáa nágreiniligar upplýsingar um.

Miðskeiðis í 90-árunum byrjaði Ráðið fyri Ferðslutrygd tí miðvíst at arbeiða við hagtølum. Eftir at hava kannað, hvat ið gjørt varð á hesum øki í Føroyum, varð ásannað, at ongar ítøkiligar ætlanir vóru í landinum um at fáa samskipað hagtøl í bræði.

⁵ Frá 1987 hevur Landsverkfrøðingsstovnurin eisini givið út frágreiðingina *Veturin*, sum m.a. greiðir frá teimum ymisku tiltøkunum innan vetrarhaldið seinasta veturin

RFF fór tí til verka at kanna hesi viðurskifti. Tosað varð m.a. við Landsverkfrøðingsstovnin, lögregluna, Tryggingarfelagið Føroyar (tá Tryggingarsambandið Føroyar) og lækna á Landssjúkrahúsinum.

Úrslitið av hesum var, at lögreglan gav Ráðnum fyri Ferðslutrygd loyvi at fáa teldutøk avrit av øllum teimum atkomuligu hagtølunum, sum LV hevði fingið frá teimum.

Hetta snúði seg um ein teldugrunn við hagtølum um alt, sum lögreglan hevur skrásett um ferðsluviðurskifti líka frá 1987.

Seinni kom í lag, at RFF fekk loyvi at síggja allar frágreiðingar hjá politinum í hesum sama tíðarskeiði við tí endamáli at fáa upplýsingar um kyn og aldur.

Tá ið hetta savnaða hagtalstilfarið var fingið til vega, varð hugsað um, hvussu henda vitanin skuldi verða borin fram. Møguleikarnir vóru nógvir at velja ímillum, og skjótt er at taka skeivar avgerðir.

Fyribils hevur verið arbeitt við at skriva eina ferðsluhagtalsbók, og í fyrsta umfari varð valt at nýta eina íslenska hagtalsbók sum fyrimynd.²⁹

Seinni eru tó ymiskar tillagingar gjørdar. Men enn er kortini ikki komið so langt við hesari ferðsluhagtalsbók, at hon er búgvín at geva út. Miðað verður tó eftir, at hon skal verða eitt av amboðunum hjá luttakarunum á teimum ætlaðu árliku ferðsluhagtalsfundunum (sí kapitl 12.1).

Harafurímóti eru fleiri av talvunum og myndunum, sum ætlaðar eru at hava í ferðsluhagtalsbókini, nýttar í hesum álit.

Sum tað sæst av tí, her er greitt frá, so hevur eingin samskipað innsavning av hagtølum verið. Av hesum hevur tí eisini verið torført at koma fram at hagtølum, ið viðvíkja ferðsluviðurskiftum.

Men verri er, at tað so meira enn hendir, at tað koma fram ymisk hagtøl um somu viðurskifti.

11.1 Tilmæli

Mælt verður til,

- at Ferðsluhagtalsbókin verður givin út og lögð á heimasíðu, og
- at øll hagtal og vitan annars um ferðslu í framtíðini verða samskipað og savnað á einum staði.

12.0 Skaða-/eftirlitsnevnd

Umráðandi er, at ein Skaða-/eftirlitsnevnd verður sett.

Hövuðsuppgáva nevndarinnar verður

- at kanna øll ferðsluóhapp/-vanlukkur, har fólk hava fingið mein/álvarlig mein, eru vorðin avlamin ella hava látið lív, og
- at skriva eina frágreiðing, ið latin verður teimum viðkomandi myndugleikunum, um hvørja einstaka ferðsluvanlukku.

Í Skaða-/eftirlitsnevndini eiga at vera limir, ið hava serkunnleika um vegakervið/-umhvørvið, akfør, menniskjaligar/sálarligar fortreytir, lögfrøði og eftirlit.

Í hesum álit er, sum kunnugt, mælt til ymisk tiltøk, sum eiga at verða sett í verk til tess at bøta um ferðslutrygdina í landinum. Tað er tí eyðsæð, at skal vissa verða fingin um, hvørt tey tiltøk, sum her eru mæld til at fremja, verða framd ella ikki, so er neyðugt, at henda Skaða-/eftirlitsnevndin eisini eigur at hava um hendi eftirlitið við hesum týðningarmikla arbeiðssetningi.

Hildið verður hóskaði, at Skaða-/eftirlitsnevndin gevur øllum viðkomandi pørtum eina árliga frágreiðing um skaða- og eftirlitsarbeiði sítt, og at ársfrágreiðing nevndarinnar sostatt kann verða ein týðningarmikil partur av tí tilfari, sum viðgjørt verður á tí árliga hagtalsfundinum (sí 12.1).

Við hesum í huga verður tað tí eisini ein av aðaluppgávuni hjá Skaða-/eftirlitsnevndini at fylgja við og meta um, hvussu tað gongst við at fremja tilmælini í verki.

Undir heitinum, *Ávegis til Nullhugsjónina*, eigur Skaða-/eftirlitsnevndin tí eisini at almannakunngera nevndu ársfrágreiðing, ið samanumtikið skal fevna um arbeiðssetning nevndarinnar, so almenningurin fær høvi at síggja eina holla frágreiðing og meting um gongdina á ferðslutrygdarøkinum.





12.1 Árligir hagtalsfundir við ítøkiligum niðurstøðum

Hagtøl eru, sum sagt, alneyðug, um vit skulu fáa eina ábending um, hvar teir størstu trupulleikarnir eru í ferðsluni.

Sum nevnt, hava t.d. lögreglan, sjúkrahúsverkið, landsverkfrøðingsstovnurin, kommunurnar, bileftirlitið, tryggingarfeløgini o.o. ymisk hagtøl, ið viðvíkja arbeiðsøki teirra.

Men hóast so er, ber enn ikki til at siga, at Føroyar hava eitt nóg gott grundarlag at gera haldgóðar niðurstøður um, hvørji størstu vandamálini eru í ferðsluni.

Tað er eyðsæð, at okkurt eigur at verða gjørt við hesi viðurskifti, so henda spjadda vitanin kann koma øllum tí føroyska samfelagnum til gagns.

Mælt verður tí til, at øll hagtalsvitan, ið snýr seg um ferðslu og ferðsluviðurskifti, verður samskipað og savnað á einum staði.

Á henda hátt ber t.d. til at gera álítandi niðurstøður um tey mongu vandamál, ið hótta ferðslutrygdina, og um tær atgerðir, ið eiga at verða gjørdar, og um onnur viðurskifti, ið møguliga kunnu vera til ampa fyri ferðsluna.

Ráðið fyri Ferðslutrygd miðar tí eftir, at borið verður so í bandið, at alt viðkomandi hagtalsstílfar frá undanfarnu árum verður savnað, viðgjørt og greinað, og at skipað verður so fyri, at allir teir partar, ið varða av ferðslutrygdini, síðan hittast á einum regluligum ársfundi.

Á hesum fundi eigur viðkomandi tilfar, sum lýsir ferðsluviðurskiftini í farna ári, at verða lagt fram og gjølla viðgjørt og herímillum umrødda ársfrágreiðingin frá Skaða-/eftirlitsnevndini.

Á hesum grundarlagi verður so væl, sum til ber, gjørdar niðurstøður um tey størstu vandamálini í ferðsluni, og miðað verður so eftir at koma ásamt um, hvussu hesi vandamál eiga at verða loyst á skynsamasta hátt.

Mælt verður til, at niðurstøðurnar verða almannakunngjørdar eftir fundin, og umhugsað eigur at verða, um hesar niðurstøður - saman við frágreiðingin hjá Skaða-/eftirlitsnevndini – ikki eiga at verða savnaðar í eina ársfrágreiðing, sum á einfaldan hátt lýsir ferðslustøðuna í landinum tað árið.

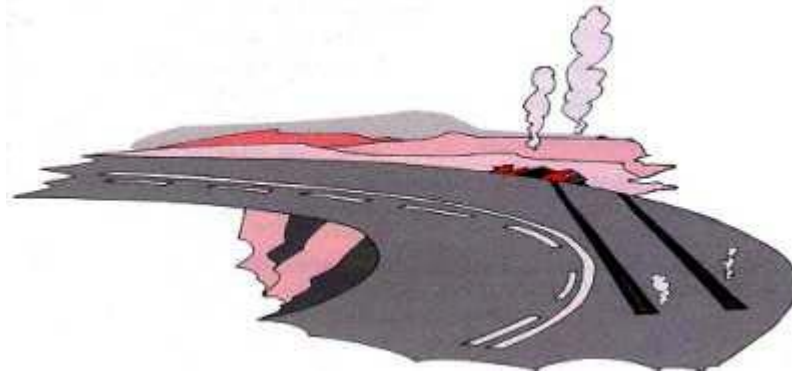
12.2 Niðurstøða um vantandi ferðslutrygd í landinum

Tað er tíverri sjón fyri søgn, at vit hava ikki ráð at bíða eftir eini samskipaðari, fullkonnari hagtalsvitan og eini Skaða-/eftirlitsnevnd, tí vit vita øll somul, hvussu ómetaliga nógv ferðslan kostar bæði einstaklingum og hesum litla samfelagi hvørt einasta ár.

Við støði í teirri vitan, sum tey atkomuligu hagtølini og tær í kapitlunum 8, 9 og 10 umrøddu kanningar higartil hava veitt okkum, saman við royndunum í dagliga yrkinum, heldur Ráðið fyri Ferðslutrygd, at størstu vandamálini í ferðsluni her á landi eru:

- Vanlukkur, ið standast av, at 18 – 19 ára gamlir dreingir við koyrikorti stytta sær stundir í bili saman við javnaldrum og serliga gentum niður í 14 – 15 ára aldur. Tær allarflestu av hesum vanlukkum standast av tí, at bilførararnir eru óroyndir, og at ferðin mangan er alt ov stór. Í nógvum førum hevur rúsdrekka eisini verið nýtt.
- Gongufólk, sum verða koyrd yvir. Serstakliga børn og eldri fólk.
- Vantandi nýtsla av bilbelti. Hetta er galdandi fyri allar aldursbólkar. Mangan sæst, at ungir bilførarar, ið hava látið lív ella eru vorðnir avlammir í vanlukku, sótu ikki í bilbelti.

Samanumtikið kann verða sagt um ferðsluvanlukkurnar í Føroyum, at tær tykjast at henda, tá ið fólk halda væl til standa, veðrið er gott, vegurin góður, bilurin góður – og so verður skyndilin trýstur í botn!



Vandamestu vegastrekkini tykjast at vera slættir, góðir vegir, har útsýnið er av tí besta, men mark er fyri, hvussu skjótt tað ber til at koyra - forsvarliga!

12.3 Tilmæli

Mælt verður til,

- at ein Skaða-/eftirlitsnevnd⁶ verður sett at kanna m.a. øll ferðsluóhapp og allar ferðsluvanlukkur, har fólk hava fingið mein/álvarlig mein, eru vorðin avlamin ella látið lív. Í Skaða-/eftirlitsnevndini eiga at vera limir, ið hava serkunnleika um vegakervið/-umhvørvið, akfør, menniskjaligar/sálarligar fortreytir, lögfrøði og eftirlit,
- at Skaða-/eftirlitsnevndin eisini eigur at hava um hendi eftirlitið við teimum tiltøkum, sum hon hevur mælt til at fremja,
- at Skaða-/eftirlitsnevndin ger eina ársfrágreiðing um skaða- og eftirlitsarbeiði sítt,
- at alt viðkomandi hagtalstilfar frá undanfarnu árum – og herímillum ársfrágreiðingin frá Skaða-/eftirlitsnevndini, verður savnað, viðgjørt og greinað,
- at skipað verður so fyri, at allir teir partar, ið varða av ferðslutrygdini, síðan hittast á einum regluligum ársfundi, har ferðsluviðurskiftini í árinum verða gjølla viðgjørd, og har ítøkiligar niðurstøður verða gjørdar um, hvørji tey vandamestu ferðslumálini eru, og hvørji tiltøk tí eiga at verða sett í verk, og
- at hesar niðurstøður saman við frágreiðingini hjá Skaða-/eftirlitsnevndini síðan verður samskipað í eina felags ársfrágreiðing, sum lýsir ferðslustøðuna í landinum.



⁶ Si eisini undir 8.11.

13.0 Ferðslan og samfelagið

Føroyar eiga at hava ein ferðslupolitikk, sum hevur til endamáls at bjóða landsins borgarum og vinnulívi tíðarhóskandi flutningsmøguleikar, ið bæði eru tryggir, og sum fara væl við umhvørvinum.

Ferðslan eigur at verða soleiðis skipað, at hon er so ódýr, sum til ber fyri samfelagið. Umráðandi er tí at gera og hava eina flutningsskipan, sum brúkar og umsitur okkara tilfeingi á skilabesta hátt, og sum lýkur tey hægstu trygdarkrøvini, ið sett verða.

Hagtølini sýna greitt, hvussu talið á akførum økist dag undan degi. 31. des 2002 vóru 22.294 akfør í landinum. Hetta eru 3.400 fleiri, enn tað vóru í 1988, áðrenn kreppan fór at merkjast, og 7.000 fleiri enn í nítiárunum, tá ið hon leikaði hardest á. Í 1988 vóru 2,5 fólk fyri hvørt akfarið, í 1994 vóru 2,9 nú eru 2,1 fólk um bilin.

Mangt bendir á, at hesin bráði vøkstur heldur fram í komandi árum, um so verður, at tær góðu tíðir, sum nú eru, halda fram.



Talið á persónbilum er nú meir enn 18.000, og hesin ógvisligi bilavøkstur er sjónskur at síggja í miðstaðarøkinum, har stór bilafylgi serliga eru á morgni, og tá ið farið verður aftur til hús seinnapart á degi.

Ein onnur broyting er so tann, at hóast talið á lastvognum er nøkulunda tað sama, sum tað var fyri 10 árum síðan, so eru bilarnir tó vorðnir nógv størri nú.

Her verður serliga hugsað um teir longu viðfestis-bilarnar (treylarar), ið nú eru vorðnir ein týðningarmikil flutningsháttur hjá vinnulívinum, og tí eru teir vorðnir sjónskari at síggja millum túsundtals onnur akfør, sum dagliga koyra her í oyggjunum.

Av hagtølunum sæst, at nógv tann mesta ferðslan á landsvegnum er um Hoydalar, og at ferðslan, við fáum undantøkum, annars er vaksin munandi hesi 3-4 árinum um alt landið.³⁰ Lagt kann tó verða afturat, at mátingar sýna, at mesta ferðsla í Føroyum er eftir R.C. Effersøesgøtu í Havn.

Avleiðingarnar av hesi ferðsluøking er longu sera sjónsk at síggja í høvuðsstaðarøkinum, har fjartstøðan millum bilarnar verður minni og minni, og har halin av bilum á morgni og seinnapartar verður longri og longri hvørt árið.

Hildið verður, at øll vegalongdin í landinum er umleið 1000 kilometrar. Av hesum sæst, at um øll akfør landsins koyrdu samstundis, so var miðalfjarstøðan teirra millum bert um leið 40 m!

Hagtalsliga er tí alt, sum bendir á, at við teirri so skjótt vaksandi ferðsluni fara ferðsluóhappini og ferðsluvanlukkurnar væntandi at vaksa munandi komandi árinum, um ikki munagóð ferðslutrygdartiltøk verða framd á øllum vegakervinum.

Bæði lands- og kommunupolitikarar eiga tí sum skjótast at raðfesta og samtykkja ógvuliga frammarlaga ein skilagóðan ferðslutrygdarpolitikk, ið gevur bæði borgarum og vinnulívi tíðarhóskandi og umhvorvisvinarligar flutningsmøguleikar eftir vegakervi okkara, og at miðað verður eftir, *at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í ferðsluni!*

Hetta álit, sum Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur skrivað, hevur tí til endamáls at verða einum og hvørjum feroyingi bæði ein leiðbeining og ein bótandi hond í so máta.

Ferðsluvanlukkurnar eru ein stórir heilsutrupulleiki

Ferðsluvanlukkurnar eru vandamesta farsóttin í øllum ídnaðarlondum. Tað fara fleiri liviár fyri skeyti av ferðsluvanlukkum enn av blóðtøppi í hjartanum, sum er vanligasta deyðaatvoldin um okkara leiðir, tí av blóðtøppi doyggja samanumtikið munandi eldri fólk enn tey, sum láta lív í ferðsluni.

13.1 Hugsanin um eitt ferðslutrygt samfelag

Ferðsluskaðar í vegaflytningkervinum eru ein av okkara størstu trupulleikum. Mong menniskju verða plágað av pínu, rørslubágum ella minkaðum sálarligum førleika, av tí at tey eru vorðin skadd í ferðsluni.

Mong foreldur hava í teimum árum, farin eru, mist sítt barn. Nógv børn hava mist faðir og/ella móður, og sera nógv hava mist onkran annan, sum tey vóru so góð við.

Um lítið verður aftur um bak, so eru 242 fólk deyð í ferðsluni í Føroyum, og nógv fleiri eru vorðin skadd og avlamin, síðan akførini komu til landið. Sambært teimum hagtølum, sum eru til taks, so eru 66 fólk deyð í ferðsluvanlukkum seinastu 13 árinum, og eini 1030 fólk eru vorðin skadd í sama tíðarskeiði.

Samsvarandi almennum hagtølum í t.d. Svøríki, so eru í roynd og veru bara 40% av teimum, ið skadd eru, sum verða skrásett í hagtalshøpi, hvørjar so atvoldirnar til tess kunnu vera. Men av tí at Føroyar eru eitt lítið samfelag, so er sannlíkt, at tey føroysku hagtølini kanska eru betur eftirfarandi í so máta enn tey útlendsku.

Seinastu 10 árin, frá 1992 til 2001, eru 41 fólk deyð í ferðsluni í Føroyum, og sambært upplýsing landslæknans eru tí eini 1035 fólk vorðin skadd í hesum sama tíðarskeiði.

Í áður nevnda fyrilestri helt hann tað tí vera undranarvert, at ein so álvarligur trupulleiki, sum ferðsluvanlukkurnar í roynd og veru eru, ikki vekur størri ans, enn hann ger. Áskoðan hansara er tí eyðsæð, at *sum samfelagstrupulleiki má hetta evnið metast øgiliga høgt*!³¹

Men sambært hagtølunum hjá lögregluni eru „bert“ 577 fólk vorðin skadd, so við støði í nevndu upplýsingum eru tí bert eini 56% av øllum teimum, sum vera skadd í ferðsluni her á landi, vorðin skrásett hjá lögregluni.⁷

Tað eigur at verða okkum øllum greitt, at her ber ikki longur til bert at yppa øksl og látast sum einki, tí veruleikin er tann, *at við tí vaksandi ferðsluni og avleiðingum hennara hava Føroyar fingið eitt stórt vandamál, ja, ein veruligan fólkaheilsutrupulleika at berjast við!*

Tað er sjálvandi ein stórus sorgarleikur við álvarligum avleiðingum, hvørja ferð eitt menniskja doyir av ferðsluávum. Fyrst og fremst eru tað næstringar, vinir, kenningar og arbeiðsfelagar, ið kenna sorg og sákn.

Men ein ferðsluvanlukka ávirkar ikki bert viðurskiftini millum manna, tí við henni hvørvur eisini arbeiðsmegi, og tí hevur hon eisini figgjarligar avleiðingar við sær.

Tann kensluligi og figgjarligi kostnaðurin í sambandi við ferðsluólukkur er alt ov stórus, og tí er ferðslan ein bági fyri fólkaheilsuna. Í hesum føri verður ikki bert hugsað um tey, sum doyggja av ferðsluávum. Eisini tey, sum vórðu skadd og avlamin, eru og verða ein enn størri bági fyri fólkaheilsuna.

Nógvir skaðar volda pínu í liðum og limum í mong ár, so neyðugt verður hjá hesum fólki bæði at taka heilivág og at verða tengd at heilsuverkinum, og kostar alt hetta nógvan pening bæði fyri tann einstaka borgaran og fyri alt samfelagið.

Ofra verður bæði sagt og skrivað í fjølmiðlunum um ferðsluóhapp, har lagt verður afturat, at eingin tó fekk álvarligt mein. Men aftan fyri slík tíðindi fjalir seg tó mangan tann veruleiki, at bæði hesin og handa fingur størri og minni snuddir, fleiri mistu ein part av sínum førleika, og at onkur varð avlamin tað, ið eftir var av lívinum.

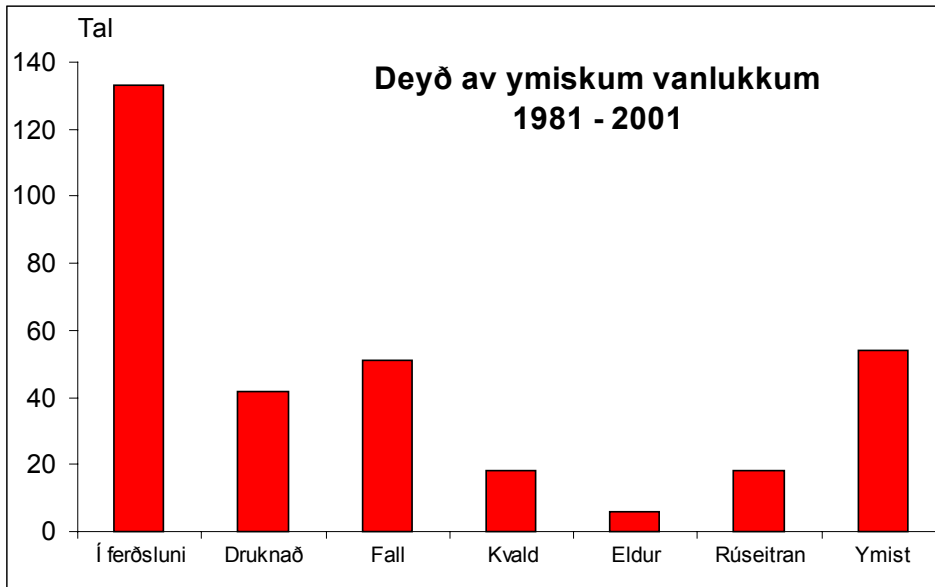
Í eini læknaligari ritgerð í 1979, sum teir føroysku læknarnir Jan Jespersen og August Vang skrivaðu, varð sagt, *at ferðsluvanlukkurnar kunnu lýsast sum ein av farsóttunum í idnaðarlondunum*. Sí eisini kap **8.1 og 8.2**.

Landslæknin er samdur við teir í hesi lýsing; men í áður nevnda fyrilestri sínum, sum hann helt 4 ár seinni, skoytti hann tó uppí, *”at ferðsluvanlukkurnar helst eru hin vandamesta farsóttin í idnaðarlondunum yvirhøvur. Tað fara fleiri liviár fyri skeyti orsakað av ferðsluvanlukkum enn av sjúkuni blóðtøppi í hjartanum*”.³²

⁷ Í frágreiðingini: ”Ferðsluóhapp sum almanna fyribrigdi (sosialt fyribrigdi) Jan Jespersen og August G. Wang 1979 stendur á s. 16 ” Taka vit tøluni hjá lögreglunini, liggja tey fyri tey seinastu árin um 100, tøluni hjá Landssjúkrahúsinum fyri 1978 er 213 (munurin millum hesi tøl er vanligur aðrastaðni)

Tað skuldi tí verið okkum øllum greitt, at her eigur at verða lagt á annan bógv!³³

Talva 13.a



Frágreiðing til talvu 13.a.: Í tíðarskeiðinum 1981 til 2001 doyðu 322 fólk av vanlukku í Føroyum. Av teimum doyðu 133 fólk, t.e. stívliga 41% av ferðsluvanlukku, so tað er sjón fyri søgn, at ferðslan er nógv tann størsta einstaka atvoldin til deyða, ið stóðst av vanlukku.

13.2 Ótryggleiki og ræðsla

Mong menniskju eru tí bæði ótrygg og óttafull, tá ið tey eru úti í ferðsluni. Tað eru serliga børn, foreldur og eldri fólk, ið hava henda óttan á sær.

Fleiri børn koma í nýtt og ókent umhvørvi, tá ið tey fara í skúla á fyrsta sinni. Tey skulu ganga eftir vegum og fara yvir um vegir, sum eru teimum fremmandir og tí ókendir. Og nú bráðliga skulu tey ganga leiðir, sum áður varð sýtt teimum at fara.

Bæði foreldur, dagstovnafólk og lærarar royna hvør í sínum lagi at ávara og leiðbeina børnini um teir ferðsluvandar, sum eru á skúlavegi teirra. Góðviljaðar ávaringar frá foreldrum og lærarum kunnu gera børnini ótrygg, so tey fara at ivast um, hvat ið er loyvt ella ikki. Harumframt eru smábørn ikki før fyri at meta um t.d. ferð og fjarstöðu.

Samanumtikið kunnu hesi viðurskifti og dagligu spurningar foreldra volda, at børnini verða ógvuliga ótrygg, og at tey fara at ræðast ferðsluna.

Tey eldru hava ótta á sær bæði sum gongufólk, tá ið tey t.d. skulu fara yvir um vegin, og sum bilførarar, tí tey kenna á sær, at nú er viðbragdstíðin vorðin so nógv longri, og at tey eisini hava so ilt við at fylgja við í ferðsluni.

Hesin ótryggleiki og ótti kann lættliga hava ringa ávirkan á bæði børn og eldri fólk, tá ið tey eru í ferðsluni.³⁴

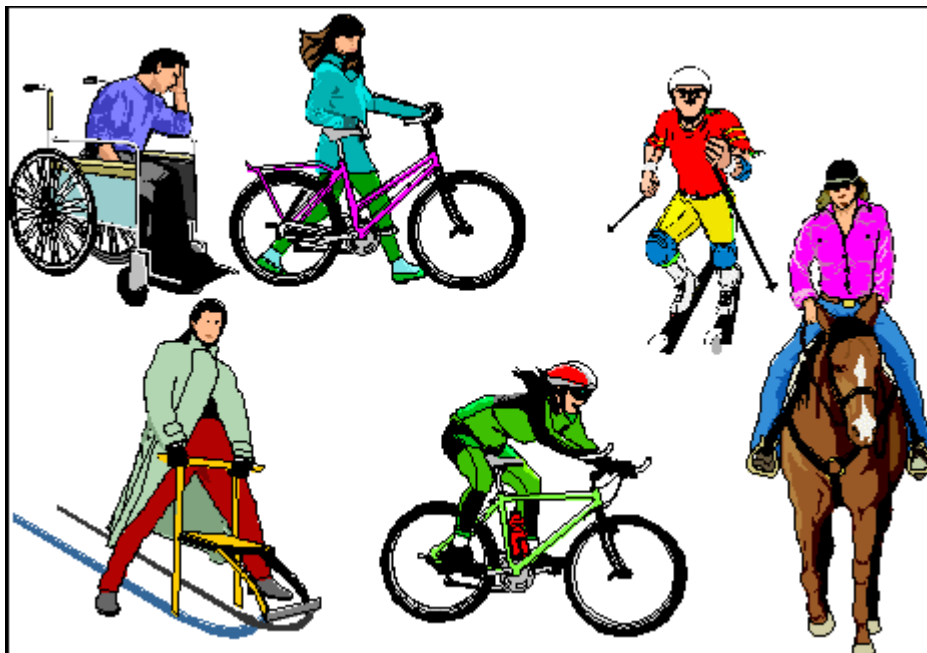


Í 2002 vóru 702 børn fødd í Føroyum.

Men hvat siga hagtølini okkum, tá ið hugsað verður um ferðsluóhapp og – vanlukkur?

Jú:

- at um leið helvtin av hesum børnum verða fyrr ella seinni skadd í ferðsluni,
- at 1 av hvørjum 5 børnum, tað eru um 140, verða skadd meir enn eina ferð í ferðsluni,
- at o.u. 6 av teimum fara at doyggja í ferðsluni,
- at 3 - 4 av teimum 6 fara at doyggja í ferðsluni, áðrenn tey eru tilkomin, og
- at um leið 14 av teimum 702 verða avlamin av eini ferðsluvanlukku.



14.0 Ávegis til Nullhugsjónina

Í ferðsluni eru tað serliga ungfólk, sum láta lív ella verða álvarliga skadd, og tí er vegaf lutningskervið vorðið ein so nógv álvarligari hóttan móti fólkaheilsuna enn t.d. krabbavøkstur, æðra-/hjartasjúkur v.m., ið serliga ráma tilkomin og eldri fólk.

Claes Tingval, sum er svii, var millum teirra, ið ógvaðist um øll hesi høpisleysu mannalív, sum dagliga vórðu týnd av ferðsluávum. Við hesum í huga fór so tað svenska vegaverkið, har Claes Tingval er stjóri, í 1995 at orða og greina ta nú so viðgitnu 0-hugsjónina um: *at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í ferðsluni!*

Tað svenska vegaverkið setti av álvara fram spurningin, um nakar kann góðkenna: *at menniskju - kanska okkara kær, vinir og kenningar, skulu váða lívið ella verða skadd, bara tí tey skulu koyra ella ganga á vegnum ella á einari gøtu?*

Og um endamálið ikki skal verða, at eingin skal doyggja ella fáa álvarligan skaða í ferðsluni, ja, so má næsti spurningur verða, sigur vegaverkið: *Hvussu nógv deyð og álvarliga skadd verður so hildið hóskandi ????*

Svarið á síðsta spurningin munnu vit øll hava í okkara egna barmi, tí í roynd og veru hava vit jú øll okkara egnu, privatu Null-hugsjón!

Vit hava, ið hvussu so er, hesa hugsjón, tá ið tað ræður um okkara egnu húsfolk og vinir okkara.

Siga vit ikki øll við okkara kær, tá ið farið verður avstað: *”Koyr nú so varisliga“* – ella: *„Ring, tá ið tú ert komin?“*

Hesar ávaringar bera boð um, at vit eru eitt sindur óttafull, og at vit hava umsorgan fyri teimum, vit eru góð við.

Men Nullhugsjónin avmarkar seg ikki bert til okkara kær! Munurin er tí bert tann, at nú førka og ota vit umsorgan okkara út um hesi markaskjøl til samborgarar okkara, so hon nú verður galdandi fyri okkum øll.

Við Nullhugsjónini verður strembað eftir, at vit øll í felag kunnu fáa eitt ferðslutrygt samfelag at liva og virka í.

14.1 Hugsjónin um, at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í ferðsluni

Nullhugsjónin ber m.a. í sær, at í ferðsluni skulu menniskjuni verða so mikið væl vard, at tey bert kunnu fáa smásnuddir, um tey t.d. renna á, verða árend, fara út av vegnum o.a.

Nógv smiltust við og hildu tá fyri, at hetta var ein føgur hugsjón, men at hon tívveri var veruleikafjar og ómøgulig at fremja í verki. Men nú á døgum hevur hugsanin um Nullhugsjónina fest røtur hjá øllum teimum, sum starvast við framkomna ferðslutrygd.

Henda hugsjónin stendur nú meir og meir sum tað sjálvsagda stavnhalðið, miðað eigur at verða eftir, og kjakið nú á døgum snýr seg av álvara mest um, hvussu Nullhugsjónin skal verða handfarin og framd í verki.

Nullhugsjónin breiðir seg við miklari ferð til fleiri og fleiri lond, sum nú eru farin at laga og skipa sína ferðslutrygd samsvarandi henni og

grundsjónarmiðum hennara. Munurinn er so bert tann, at hon hefur fingið ymisk heiti í teimum ymsu londunum, hóast innihaldið er tað sama⁸.



Leggið eisini til merkis, at 0-tekinið er teknað sum eitt fostur, sum er væl vart í móðurlívi. Hetta er teknað soleiðis av ráddum huga til tess at sýna tann manngóða hugburðin, henda hugsjón hefur.³⁵

Svøríki var, sum áður nevnt, fyrsta landið, ið miðvíst setti sær Null-hugsjónina sum mál. Loyvi er fingið frá teimum at nýta teirra búmerki, sum nú eisini hefur fingið ein føroyskan dóm.

⁸ í Danmark: "Hver ulykke er én for meget".
í Íslandi: "Örugg umferð fyrir alla".
í Finnlandi: "Livsvisionen".
í Noregi: Nullvisjonen.

14.2 Nullhugsjónin er grundað á vit og skil og manngóðan hugburð

Tá um ferðsluskaðar er at røða, so er tað í roynd og veru ikki sjálv vanlukkan, sum er trupulleikin, men heldur tann *skaði*, ið stendst av henni. Tá ið vit hava fatað hetta til fulnar, læra vit eisini, at tað eru loysnir at finna á hesum trupulleika.

Ein sera týðningarmikil loysn í so máta er at avmarka styrkina á teirri megi, sum kann ráma tað einstaka menniskjað í ferðsluni.

Tað er ógvuliga torført at siga frammanundan, nær ella hvar ein vanlukka kann henda. Tí er tað eisini so sera trupult at byrgja fyri henni.

Harafturímóti er rættiliga lætt at siga frammanundan, hvussu stórir skaðin verður, um og tá ið ein vanlukka rámar. Atvoldirnar til vanlukkuna kunnu vera óteljandi. Men tað eru tveir virkistættir (faktorar), ið gera av, hvussu stórir skaðin verður, tá ið vanlukkan rámar, nevnliga:

- hvussu mikil tann megin er, ið rámar menniskjað, og
- hvussu stóra mótstöðukraft tað menniskjað so hevur, ið verður rámað av hesi megi.

Tað verður eisini so nógv lættari at handfara ferðslu-trygdarspurningin, um vit fáa innlit í hesar báðar virkistættirnar.

Claes Tingvall sigur um Nullhugsjónina, at hon er sum eitt putlispæl, har umráðandi er, at allir smálutir verða savnaðir saman í eina heild.

Hann viðgongur, at hesir smálutir eru mangir, og at tað helst verður ein løta at fáa teir lagdar á rætta plássið. Men hann er tó ikki í iva um, at tað fer at eydnast umsíðir.

Tað eru so nakrir av hesum "smálutum", ið fyrst skulu verða umrøddir, tí hvør tann einasti teirra er týðningarmikil at hava í huga og at taka støðu til á leiðini til Nullhugsjónina.

14.3 Aðalhugsanin við Nullhugsjónini

Nullhugsjónin er ein nýggjur hugsanarháttur í sambandi við ferðslu-trygd. Grundarlagið undir honum eru m.a. hesar tríggjar aðalhugsanir:

1	2	3
Tað eru ikki neyðturviliga vanlukkurnar, ið skulu verða beindar burtur; men tað eru avleiðingarnar av teimum, ið skulu minkast. "Eitt mistak skal ikki verða revsað við deyðanum".	Mannakroppurin tolir ein ávísan løst. Landsverkfrøðingsstovnurin, kommunur, bilframleiðarar og lóggávvaldið skulu bera so í bandið, at vegaflutningskervið verður lagað eftir tí, sum mannakroppurin tolir av løstum uttanífrá – uttan at verða álvarliga skaddur. Serligt fyrilit skal verða sýnt teimum, sum ringast eru vard.	Vegamyndugleikar, bilaframleiðarar og – keyparar eiga at hava størri ábyrgd av ferðslu-trygdini. Hetta merkir, at tú og eg, sum nýta vegakervið, hava rætt at seta fram krøv. Men vit mega eisini fylgja galdandi reglum, og sum góðir samfelagsborgarar mega vit eisini tola ávísar avmarkingar. Ferðslu-trygd skapa vit í felag!

Her skal gjöllari verða greitt frá, hvat ið henda aðalhugsanin í roynd og veru ber við sær.

14.3.1 Eitt mistak skal ikki verða revsað við deyðanum

Vit vita, at einki menniskja er lýtaleynt. Tað eru heldur ongar lýtaleytsar maskinur. Vegirnir eru eisini mangan háilir á vetri. Seyður er á vegnum. Gáloysnir, bráðræsnir og vánaligir bilførarar, vánaligir bilar, mjørki, ringt sýni, skitnir rútar, rúsdrekkakoyrarar. Eitt gamalt fólk, ið fer yvir um vegin o.s.fr. Tilíkir tilburðir, ið eingin kann vara seg fyri, eru í hundraðtali.

Alt hetta er tvinnað saman í eina heild. Tað verður sagt, at tað er sum at telva við hin versta sjálvan. Tað er tí ikki sannlíkt, at vit kunnu forða fyri, at vanlukkur henda. Men harafturímóti eigur alt at verða gjørt, sum gerast kann, til tess *at minka um avleiðingarnar av eini vanlukku!*

Til umhugsanar.....

Tað er eitt vátlígt kvøld við mjørka og ringum sýni í november. Tú koyrir, sum tú plagar heim til hús, nú arbeiðsdagurin er lokin. Tú heldur hámarksferðina 80 km/t. Alt gongst væl, og tú nærkast bygdini.

Lurtað verður eftir tónleiki í bilinum, og bráðliga hoyrir tú eitt lag, sum tær dámar væl. Tú toyggir teg eitt sindur til útvarpið, so tú betur kanst hoyra orðini, sleppir aðrari hondini, - og nøkur fá sekund hugsar tú ikki nú væl um koyringina.

Tú veitst ikki av, fyrr enn tú fert sendandi oman av vegnum – og vanlukkan er ein veruleiki! Tú liggur har og veitst, at tú hevur fingið skaða, og at tú sleppur ikki sjálv/ur út úr bilinum. Tú hugsar: ”Hvussu álvarligan skaða man eg hava fingið? Skal eg sita í einum koyristóli tað, ið eftir er av lívinum....?”

Latum okkum nú hava hesa hending í huga og vita, hvat ið kundi verið gjørt til tess at minka um avleiðingarnar av hesi vanlukku, sum stóðst av einum vanligum mistaki.

Møguligar atgerðir	Ávirkanin av atgerðini	Meinbogar
Miðteigur/girðing	Forðar bilinum at fara yvir í hina síðuna á vegnum. Eitt fyriryrgjandi skaða-tiltak.	Vegirnir mega helst breiðkast. Kostnaðurin.
Bilverjur	Forða bilum at koyra út av vegnum. Eitt fyriryrgjandi tiltak.	Kostnaðurin.
At lækka hámarksferðirnar	Minkar um megina í einum samanbrest. Betri stundir at hugsa seg um og at stýra úr einum vanda. Eitt fyriryrgjandi skaða-tiltak.	Avmarkar tað persónliga frælsið.
Betri gøtuljós	Betri móguleikar at síggja onnur í ferðsluni. Tálmar vanluksum.	Kostnaðurin.
Avvegisøkið við vegin verður gjørt størri	Um bilurin fer út av vegnum, skal hann ikki renna á t.d. klettur, breytir, steinar, steyrar v.m.	Kostnaðurin og náttúruspell.
Steyrar verða gjørdar linari	Steyrarnir hokna niður ella brotna, um bilur rennur á teir.	Kostnaðurin.

Nullhugsjónin er samtykt við framtíðini í huga. Men longu nú vita

fleiri framkomin lond, hvørjar atgerðir skulu verða gjørdar, til tess at hon kann verða veruleiki. *Nullhugsjónin er fyrst og fremst ein spurningur um vilja, og at góðtikið verður, at tað persónliga frælsið skal verða skert eitt sindur.*

Vit mega ásanna, at til ber við ymsum atgerðum at minka um tær avleiðingar, ið standast av eini vanlukku. Men hvat er tað so, ið forðar okkum at fremja hesar atgerðir í verki? Kostnaðurin?

14.3.2 Men verður tað ikki ógvuliga kostnaðarmikið?

Jú, tað kostar nógvan pening t.d. at breiðka vegirnar, so til ber at gera oyggar/miðteigar/girðingar, so at bilarnir kunna ikki renna saman, og at taka burtur allar forðingar í vegaumhvørvinum. Men av tí at ferðsluskaðarnir í Føroyum kosta okkum árliga slakar 200 milliúnir, so er eisini her nógvur peningur at spara! Og skjótt kann tann likamliga líðingin viga meira enn peningur.

Nullhugsjónin er tí ein framtíðarløga!

14.3.3 Alt veldst um, hvat mannakroppurin tolir (løstamarkið) í ferðsluvanlukkum

Við støði í Nullhugsjónini verður umsorganin fyri heilsu manna og lívi eitt grundleggjandi krav, sum fyrst og fremst skal verða havt í huga, tá ið vegir, brýr og tunlar verða ráðlögð, gjørd og nýtt.

Umráðandi er tí at hava menniskjunnar avmarkaðu kropsligu fortreytir í huga, t.e. *løstamarkið*, so at vegaflutningskervið verður gjørt og lagað eftir hesum fortreytum.

Spurt kann tí kanska verða, um øll ferðsla so ikki átti at verið bannað?

Nei, sjálvandi ikki. Men til ber at gera vegakervið so mikið trygt, *at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í eini ferðsluvanlukku.*

Eitt frálíkt dømi um, at *"alt veldst um løstamark manna"*, er prátið um 30 ella 50 kilometra hámarksferð í fjølbygdum øki.

Sera neyvar kanningar hava sýnt, at 6 av 10 gongufólkum, sum verða ákoyrd við 50 km/t, doyggja. Men er ferðin 30 km/t, so doyr "bara" 1 av 10.

Hesin munur stendst av avmarkaðu kropsligu fortreytum manna. Mannakroppurin tolir so dánt at verða ákoyrdur við 30 km/t. Men at verða ákoyrd við 50 km/t, tola vit ikki, uttan vit vórðu gjørd av stáli í orðsins veruliga týðningi.

Harumframt eigur at verða havt í huga, at tað er nógv minni vandi hjá bilum, sum koyra 30 km/t, at koyra á fólk, enn um koyrd verður 50 km/t. Atvoldin til tess er tann, at bilførari, ið koyrir 30 km/t, megnar betur at steðga, áður enn skaðin er hendur.

Tað er tað minst varda menniskjað, sum er í mesta vanda at verða álvarliga skatt í ferðsluni, og tað er tí tað óvarda menniskjað, ið ásetur, hvussu ferðslukervið skal verða gjørt.

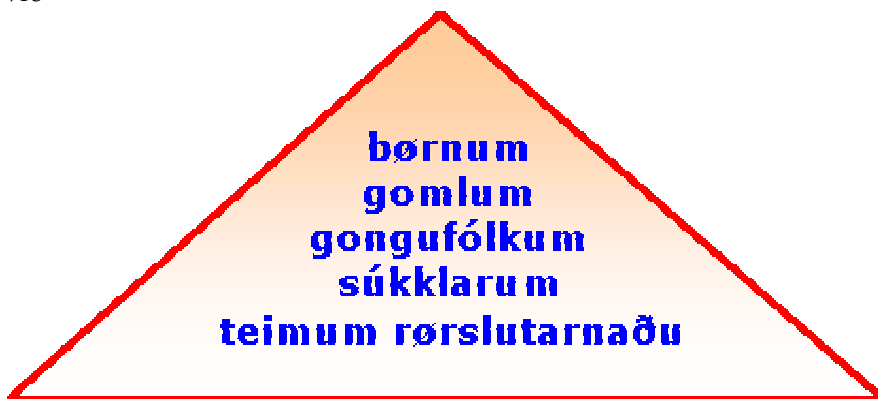
Við hesum í huga eigur støða at verða tikin til eitt nú hámarksferðir,

súkkclubreytir, vegir í fjölbygðum øki, gongubreytir - saman við mongum øðrum, sum neyðugt verður at fremja til tess at náa Nullhugsjónini.

Neyðugt verður at lækka hámarksferðina á teimum strekkjum, har gongufólk, súkkkur og bilar ferðast hvørt um annað, uttan so er, at til ber at skilja hesar partar sundur í ferðsluni.

Eitt vita vit, at minkar ferðin, so minkar somuleiðis vanlukku- og skaðavandin.

Løstamarkið er somuleiðis treytað av, hvussu væl vit verja okkum við



t.d. bilbelti, súkkkluhjálmi, og hvussu sjálvur bilurin er útgjørdur.

Til tess at náa Nullhugsjónini eigur serligt fyrilit at verða sýnt hesum borgarum:

Tá ið ein vegaflutningsskipan verður gjørd, eiga m.a. hesir týðningarmiklu tættir at verða havdir í huga:

- Hvørji skulu nýta vegin?
- Hvørji heilsutap verða viðurkend?
- Hvørji eru verst vard? Tað eru tey, ið áseta løstamarkið.
- Hvørji mistøk eru "loyvd" at gera innan fyri løstamarkið? Tað eru tey, ið áseta løstamarkið.

14.3.4 Ferðslutrygd skapa vit í felag

Ferðslan á vegnum er sera fjølbroytt og fløkt. Í vegakervinum skulu hesi fólk og hesir felagsskapir samvirka:

- Tey, sum nýta vegakervið.
- Bilaframleiðarar.
- Teir, ið gera vegir og ferðsluumhvørvið, t.e. vegamyndugleikar.
- Løgtingið, meginfyrisingin og lögreglan.
- Marknaðurin.

Flutningsskipanin er gjørd til okkum øll. *Men ferðslutrygd skapa vit í felag*, og tí hava allir teir partar, sum her eru nevndir, sína ábyrgd: teir, sum gera vegakervið, nýta vegakervið, bilaframleiðarar, lóggávu- og politivaldið og bilasølar.

Men tað er ábyrgdin hjá tí ferðandi at halda galdandi ferðslureglur, at sýna fyrilit, vit og skil og ábyrgd.

15.0 Um ábyrgdarbýtið á vegakervinum

Í lötuni er stærsta ábyrgdin av ferðslutrygdini lögð á herðarar á tí, sum nýtir vegakervið, so sum galdandi ferðslulóg er eitt gott dømi um:

”Vegfarandi skulu hava fyrilit og vera ansin, so ikki øðrum gerst vandi, skaði ella ónáðir, og so ferðslan verður ikki tarnað ella órógvað meira enn neyðugt er. Fyrilit skal eisini havast yvirfyri teim, sum búgva ella eru stødd við veg.”³⁶

Men sambært Nullhugsjónini er ábyrgdin nú býtt sundur millum teirra, sum nýta vegakervið, og teirra, sum hava gjørt tað, soleiðis at skilja, at tað er ábyrgd teirra, ið gjørt hava vegakervið (sum t.d. Landsverkfrøðingsstovnurin/kommunurnar), at forða fyri ferðsluskaða og at kanna, hví onkur doyir ella fær álvarligt mein í ferðsluni.

Tá ið atvoldin er vorðin staðfest, skal tann, ið hevur ábyrgdina av hesum ávísa vegastrekki, kanna og taka støðu til møguligar tørvandi ábøtur, so at skaðin ikki endurtekur seg.

Besta loysnin á ferðslutrygdartrupulleikum er grundað á fólk, sum bæði tora og vilja taka avgerðir, og á samborgarar, ið eru medvitandi, virknir, samstarvshugaðir um t.d. at halda galdandi ferðslureglur, sum tora at seta krøv til teirra, ið gera vegirnar, sum raðfesta trygdina fremst, tá ið avgerðir verða tiknar um vegaflutningskervið, og sum seta trygdarkrøv, tá ið akfør verða keypt.

Vert er at geva sær far um, at vegamyndugleikarnir fylgja ávísimum normum, tá ið vegir o.a. verða gjørd, uttan at tað tó er nøkur serstøk lóggáva galdandi á hesum øki.

Tann gamla uppfatanin, ið varð hildin at vera so týðningarmikil fyri ferðslutrygdina, var grundað á hesi sjónarmið:

- *at øll tey, sum nýttu vegakervið, skuldu laga seg eftir tí - og ikki, at vegakervið skuldi verða gjørt og lagað til fortreytir teirra, sum nýttu tað!*

15.1 Hvussu við øðrum farleiðum og arbeiðsplássum?

Vit vita, sum kunnugt, at í øllum framkomnum londum er nágreinilig lóggáva galdandi bæði um útbúnað, trygdarviðurskifti, arbeiðaravernd o.a., tá ið tað snýr seg um aðrar flutningsleiðir á sjónum, í luftini, um verkstaðir, virki og onnur arbeiðspláss, og er tað skylda arbeiðsgevaranna at bera so í bandið, at tey ymisku arbeiðsplássini til fulnar lúka hesar lógarásettu reglur.³⁷

Vit vita somuleiðis, at tað eru arbeiðseftirlit, ið gjølla fylgja við, at trygdarviðurskiftini eru í lagi, og hendir ein vanlukku - og henni sleppa vit tíverri helst ongantíð undan - so verða eisini skaðaatvoldirnar gjølla kannaðar í hvørjum einstøkum føri.

Í tilíkkum førum eru tað ikki minst trygdarviðurskiftini á hesum arbeiðsplássum - og tá serliga vantandi trygdarviðurskifti, ið tá verða sera gjølla kannað. Og verður so niðurstøða teirra tann, at trygdarviðurskiftini ikki vóru samsvarandi lóggávuni um arbeiðaravernd v.m., ja, so er eisini ásett í somu lóggávu, hvørjar avleiðingarnar tá kunnu verða.³⁸

Men vit mega staðfesta, at tilíkk lógarásett trygdarkrøv eru ongastaðni

at síggja, tá ið tað snýr seg um vegakervi okkara. Har er tað enn tann einstaki ferðandi, ið einsamallur hevur ábyrgdina, og har er heldur eingin, ið ábyrgist vegna møguligan vantandi trygdarútbúnað/-útgerð.

Í vegaf lutningskervinum doyggja flest menniskju, og har verða eisini nógv mest álvarliga skadd. Ein orsökkin til hetta er tann, at har ferðast nógv mest menniskju um dagarnar. Men ein onnur orsök er so tann, at aðrar farleiðir hava sett sær sum stavnhalð, at eingin vanlukka við álvarligum fólkaða ella deyða skal verða. Men hóast hetta so doyggja sjálvandi eisini menniskju bæði á sjónum og í luftini, men hagfrøðiliga eru hesi tøl rættiliga lítil.

Samsvarandi teimum sera hørðu reglum, sum galda fólkaflutningi bæði á sjónum og í luftini, so hoyra vit javnan í fjølmiðlunum, um ivi stingur seg upp um t.d. vantandi útbúnað, eftirlit v.m. Á sama hátt ansa arbeiðseftirlit eftir, at trygdarviðurskiftini á teimum ymisku arbeiðsplássunum eru í lagi og lúka tær lógarásetingar, sum galdandi eru hesum viðvíkjandi.

15.2 Brúkarin einsamallur alla ábyrgdina

Men løgið kortini: á mætastu farleið og størsta og vandamesta ”arbeiðspláss” okkara – vegakervinum - galda eingi trygdarkrøv um ”arbeiðsplássid”, har eru ongar lógarásetingar um trygdarviðurskiftini á ”arbeiðsplássinum”, har er einki ”arbeiðseftirlit”, ið kemur á staðið at ábyrgja nakran ”arbeiðsgevara”, og tí hevur tann einstaki brúkarin einsamallur alla ábyrgdina!

Avleiðingarnar av hesum veruleika eru tí m.a. tær, at vit næstan bert sita líkasæl hvør í sínum lagi og lesa og hoyra mestsum dagliga um eitt ferðsluóhapp fyri og annað eftir.

Vit ressast kanska við í stólinum eina løtu, tá ið vit so hoyra um eina ferðsluvanlukku, sum kravdi mannalív, so sum fjølmiðlarnir plaga at málbera seg, og fregnast vit so kanska eisini, um vit munnu kenna henda og handa, sum deyður er, ella næstrafólk teirra.

Og hóast nógv arheiðtanir, skulu vanlig fleiri fólk láta lív á sama staði, áður enn hugsað verður um at gera ábøtur, og dømi eru eisini um, at tílíkar ábøtur kortini ikki verða gjørdar, og at vegur og/ella vegaumhvørvi als ikki verður broytt.

Tílík líkasæla, vantandi vilji, ivasamt ábyrgdarbýti v.m. eru í beinleiðis andsøgn til henda týðningarmikla partin í Nullhugsjónini, ið beinleiðis ásetur, at *øll vandamikil støð, har ferðsluvanlukkur henda í vegakervinum, skulu miðvíst verða kannað og umvæld.*

16.0 Um at krevja

Tað eru vit, sum eru í ferðsluni – tú og eg - sum kenna vandarnar, og tí vita vit eisini best, hvat vit skulu krevja av kommununi, so at hon fer at raðfesta ferðslutrygdina nógv fremri, enn hon áður hevur gjørt.

Standa vit borgarar saman, kunnu vit fáa betri og nógv ferðslutryggari býir og bygdir at liva í bæði fyri okkum sjálv, børn okkara og barnabørn.

Nullhugsjónin ber við sær, at tað er lagamanni at krevja.

- *Nullhugsjónin verður bert veruleiki, um ferðslutrygd verður ein sterk fólkarørsla av virknum føroyingum, ið krevja tað sama av sær sjálvum, sum teir krevja av øðrum,*
- *um allir ónýttir móguleikar og øll trygdarfremjandi tiltøk verða útint á skilabesta hátt, og*
- *um ferðslutrygd verður eitt týðningarmikið mál, sum politikarar av álvara vilja fremja í verki.*



16.1 At krevja av sær sjálvum

Hvat man verða betur hóskandi enn fyrst at krevja av tær sjálvum, áður enn tú krevur av øðrum?

Um tað skal eydnast okkum at fáa eitt ferðslutrygt samfelag í Føroyum, har eingin doyr ella fær álvarligan skaða, so eru her nøkur dømi um, hvat tú sjálv/ur kanst gera:

- Virð hámarksferðirnar.
- Nýt bilbelti á øllum setrum í bilinum.
- Koyr ongantið, um tú hevur rúsrekka og/ella annað drøgg í kroppinum.
- Keypt ein tryggan bil.
- Spyr, um stoytkoddar, belaspenni og nakkastuðul eru í bilinum.
- Legg dent á, at børn tíni, tíni næstu og tú sjálv/ur velja tryggan flutning.

- Sýn ábyrgd og lat ongtíð börn tíni koyra við akfari, sum tey ikki hava aldur at koyra.
- Ver sera ansin og hugsa teg væl um, áðrenn tú keypir/lænir unga barni tínum (- og serliga soni!) ein bil til náttarkoyring.

16.2 At krevja av øðrum

Tað er bæði rætt og rímligt at krevja av sær sjálvum. Men tað er eisini rætt at krevja av t.d. kommunu, lögtingi, Landsverkfrøðingsstovni o.ø.

Tú kanst t.d. krevja av kommununi og/ella Landsfrøðingsstovninum:

- at vegir/gøtur verða gjørd ferðslutryggari,
- at verandi vegir/gøtur verða broytt, so at gongufólk og súkkklarar ferðast ikki millum bilarnar,
- at ferðin verður lækkað í tínum bústaðarøki.
- at barn títt fær eitt trygt umhvørvi.

Latið mestu ábyrgdina vera á staðnum!

Tað er ofta skilabetri, biligari og lættari at fremja frálík tiltøk í verki beinleiðis á staðnum – enn at nýta mikla orku til landsumfatandi tiltøk.

Kommunur, býlingar og eigarafeløg eiga tí at fáa litið upp í hendi, at ferðsluviðurskiftini ymsastaðni í bygdini/býnum verða so góð, sum til ber.

(OECD tilmæli)

16.3 Eitt sindur um flutningsdygd

Ein av leiðunum at náa Nullhugsjónini er *at dygdartryggja allan vinnuligan flutning*. Hetta kann verða gjørt á tann hátt, at tú setur fram krøv til tann, ið skipar fyri flutninginum, og at allar fyrítøkur, feløg o.o. gera nágreiniligar ferðslutrygdarreglur um, hvussu fram eigur at verða farið í ferðsluni, sí eisini kap. 39.

Í øllum samráðingum skulu krøv verða sett bæði viðvíkjandi umhvørvi og ferðslutrygd. Krøvini eiga at verða galdandi bæði fyri vøru- og fólkaflutning og uttan mun til, hvørji akfør, ið nýtt verða.³⁹

Í hesum høpi eru egin eftirlit og støðugar ábøtur týðningarmesta hugtakið.

16.4 Svøvnur og bilkoyring

Kanningar, sum nýliga eru gjørdar í Finnlandi, eru komnar til ta niðurstøðu, at 15 % av øllum ferðsluvanlukkunum standast av tí, at bilførarin er sovnaður, meðan hann koyrir.

Í USA verður hildið, at sovandi bilførarar eru atvoldin til flestu ferðsluvanlukkurnar.

Í Svøríki hevur svøvnur og bilkoyring í mong ár verið eitt granskingarevni. Men danir eru á einum máli um, at ov lítið hevur verið hugsað um hetta vandamálið, og at eingi hagtøl tí eru tøk á hesum øki.

Danska lögreljan er samd um, at trupulleikin við sovandi bilførarum er størri, enn hildið verður, og ein danskur yvirlækni er av teirri

áskoðan, at trupulleikin við sovandi bilførarum er í roynd og veru størri en rúsdrekkakoyringin.

Danska ferðslutrygdarráðið heldur somuleiðis, at meira átti at verið gjørt við hetta vandamálið, ið helst fer at vinda upp á seg, av tí at talið á ungum og eldri bilførarum væntandi fer at økjast í framtíðini.

Tað man vera mangur bilførari, ið veit um tær latur, tá ið møðin av álvara gjørði vart við seg, so ilt var at hava eyguni opin, meðan koyrt varð.

Roynt varð so kanska at fáa kalda luft inn í bilin ella at syngja, so tú skuldi ikki sovna. Men køld luft økir ikki um heilavirksemið. Hyggjuráðini eru harafturímóti at fara úr ferðsluni, seta bilin á eitt trygt stað og fáa sær ein lítlan blund. Gott er eisini at fáa sær ein kaffimunn ella onkran annan drykk við søtevni.

Bilførari, ið vil sova, hevur ikki loyvi at koyra bil. Í ferðslulógini er ov lítil svøvnur javnmettur við tann, sum er ávirkaður av heilivági.

Í Føroyum eru heldur eingi hagtøl, sum gjølla kunnu siga okkum í hvønn mun, ferðsluvánlukkur hava staðist av tí, at bilførarin var sovnaður, meðan koyrt var. Men tað man vera lítið hugsandi, at ikki fleiri ferðsluvánlukkur hava staðist júst av hesum ávum, hóast tað mangan man vera ilt at prógva, tí tað man vera so fáur, ið sjálvboðin viðgongur, at hann sat og svav í bilinum, meðan koyrt var.

Her á landi kunnu fólk sjálvandi verða ovvekrað bæði av arbeiði, gamni og sjúku. Vit vita t.d. um útróðrarmenn, sum sovna í bátinum, og hvussu lættliga kunnu teir so ikki sovna, tá ið teir eftir langa náttarvøku seta seg í ein heitan bil?

Ella hugsa um ungdómin, ið mangan stuttleikar sær alla náttina, og sum so ovvekraður og kanska eisini ávirkaður av rúsdrekka fer móti morgni at koyra aftur heim til húsa?

Munnu ikki vantandi svøvnur og ovurvøka hava verið høvuðsatvoldin til mangar av teimum ferðsluvánlukkum, ið so dyggiliga hava rámað henda aldursbólkin?

Vit vita tað ikki.

Svøvngranskarar halda, at ferðsluvánlukkur, ið tykjast at vera óskiljandi, kunnu standast av bilførarum, sum eru plágaðir av svøvnórógvinum ”søvnapnø”. Henda sjúkan elvir til svøvnleysar nætur, og sjúklingurin roynir sum frægast at berja dagin av sær, hóast megin er lítil, og hann hevur besta hugin at fáa sær eina hvíld.

Hildið verður, at vandin hjá tílíkum sjúklingum at koma sær í eina ferðsluvánlukku er 5 – 6 ferðir so stórur hjá hesum fólki sum hjá teimu, ið ikki hava henda trupulleikan við svøvnórógvi.

Ráðið fyri Ferðslutrygd heldur, at tey nýggju, útlendsku granskningarúrslitini eiga at verða tikið í størsta álvara, og at nógv størri dentur enn higartil eigur at verða lagdur á holla og fjølbroytta upplýsing um hetta sera álvarsama ferðsluvandamálið.

16.5 Um koyri- og hvílitíðir

Í føroysku ferðslulógini eru ongar ásetingar um, hvussu leingi bilførarar hava loyvi at koyra uttan at fáa nakra hvíld.

Í donsku ferðslulógini er harafturímóti heimilað ferðslumálaráðharranum at *”fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletider inden for vejtransport”*.⁴⁰

Tað er eyðsæð, at tørvur er á líknandi føroyskari lóggávu, ið heimilar viðkomandi landsstýrismanni at áseta reglur um koyri- og hvílitíðir v.m. í sambandi við flutning eftir vegakervinum.



Endamálið við tílíkari áseting er at minka um ferðsluóhapp/vanlukkur í sambandi við vinnuligan flutning við at forða fyri, at bilførarar koyra ov leingi uttan steðg og hvíld. Sí meira um hetta evnið í „Regulering av kjøre- og hviletid“.⁴¹

516.6 Um blombur og ferðskivur

Í grannalondum okkara er lógarásett, at bussar og lastbilar skulu hava ferðskivur, og mælt verður til, at tílík lógaráseting eisini verður sett í gildi her á landi.

Í Danmark eru bussar og lastbilar blombaðir, so teir kunnu ikki koyra skjótari enn ta ásettu hámarksferðina, sum er 90 km/t. Men tá ið hesir bilar so koma higar til lands, eru teir framvegis blombaðir til 90 km/t, hóast hámarksferð teirra í Føroyum bert er 70 km/t.

Ráðið fyri Ferðslutrygd mælir tí til, at hesin spurningur eigur at verða tikin upp til viðgerðar, og at borið verður so í bandið, at samsvar eisini verður í Føroyum millum loyvdu hámarksferð hjá bilum og bussum, og hvussu teir eru/verða blombaðir, tí tað er sjón fyri søgn, at bæði bussar og lastbilar koyra skjótari, enn loyvt er.

Fleiri dømi eru um vinnulig koyrikort, ið fingin eru fyri fleiri árum síðan, og sum kortini hava verið ónýtt. Men, sum árinu eru liðin, og tey

persónligu viðurskiptini verða broytt, verður so ofta bráðliga brúk fyri einum vinnuligum koyrikorti í sambandi við t.d. eitt nýtt arbeiði.

Hóast hesi koyrikort hava ikki verið nýtt í eitt styttri elle longri tíðarskeið, so er tó einki, ið forðar einum tílíkum bilførara at koyra vinnuligan flutning og kanska við einum nógv størri bili/bussi, enn hann lærði seg at koyra við, tá ið hann á sinni tók sítt vinnuliga koyrikort.

Tað er eyðsæð, at ein tílíkur bilførari kann vera sera illa fyri, um hann ikki frammanundan hevur endurnýggjað bæði sína ástøðiligu vitan og sín koyriførleika, og at hann tí lættliga kann koma bæði sær sjálvum og øðrum í stóran vanda, tá ið hann fer út í ferðsluna.

Mælt verður tí til, at eitt vinnuligt koyrikort, sum ikki hevur verið nýtt til sítt endamál eitt ávíst tíðarskeið, skal verða fyrnað, og at nýtt vinnuligt koyrikort skal verða tikið, áður enn farið kann verða undir vinnuligan flutning eftir vegakervinum.

16.7 Tilmæli:

Mælt verður til,

- at lógarbroyting verður gjørd, ið heimilar viðkomandi landsstýrismanni at áseta reglur um koyri- og hvílitíðir v.m. í sambandi við flutning eftir vegakervinum,
- at borið verður so í bandið, at samsvar verður millum loyvdu hámarksferð hjá bilum og bussum, og hvussu teir eru/verða blombaðir, og
- at vinnuligt koyrikort, sum ikki hevur verið nýtt til sítt endamál eitt ávíst tíðarskeið, skal verða fyrnað, og at nýtt vinnuligt koyrikort skal verða tikið, áður enn farið kann verða aftur undir vinnuligan flutning eftir vegakervinum.



17.0 Ferð og trygd

Vit ásanna, at ferðslan er ein stórir bági fyri fólkaheilsuna. Útlenskar kanningar sýna, at lívsævi okkara við góðari heilsu hevði verið longd við 4 árum í miðal, hendu ongar ferðsluvanlukkur, og ongar grundir eru at halda, at hesar kanningar eru ikki eisini galdandi fyri føroyingar.

Samanhangið millum ferð og vanlukkur er sera væl skjálprógvað. Vandin fyri vanlukkum veksur, tess størri ferðin verður, og hendir so vanlukkan, fáa tess fleiri fólk eisini álvarligan skaða.

Royndir vísa, at um miðalferðin verður lækkað 5%, so verða tað millum 10 og 15 % færri fólk, ið fáa álvarligan skaða í ferðsluni, og talið á teimum, ið láta lívið, lækkar tá við meira enn 20 prosentum.

Grundreglan í allari akferðslu er tann,

- *at altíð skal verða koyrt eftir umstøðunum, og*
- *at tær lógarásettu hámarksferðirnar skulu verða virdar.*

Kanningar vísa, at helvtin av ferðsluóhappum/-vanlukkum standast av ov nógvari ferð.

Um ferðin verður lækkað, verða ikki bert færri vanlukkur, men umhvørvið verður betri, vegaslitið minni, oljunýtslan minkar, dekkini vara longri, og bilskaðarnir verða færri og minni.

Minni ferðin er, minni verða motorur, bremsur, motorakslar, fjaðrar og stoytdoyvarar o.a. slitin.

Nógvar kanningar hava somuleiðis sýnt, at jøvn ferð skapar bestu trygdina, og at teir bilførarar, ið halda seg longest frá miðalferðini, og sum tí annaðhvørt koyra ov skjótt ella ov spakuliga, volda tær flestu ferðsluvanlukkurnar.

Tað eru eingi viðurskifti í ferðslutrygdargranskingini, ið eru so væl skjálprógvað sum sambandið millum ferð og vanlukkutíðfæri (-frekvens).

17.1 Men minni ferðin er, longri verður tíðin at koyra

Satt er tað, at í hesi tvístøðu eru mong, sum dagliga koyra til og úr arbeiði, og sum so kanska eisini skulu náa einum ferðaskipi til ásetta tíð.

Ferðkanningarnar sýna, at sera nógvir bilførarar velja tí heldur:

- *at koyra nógv ov skjótt, og*
- *at váða lívið hjá sær sjálvum og øðrum,*

bert tí teir ætla at stytta framkomuna nakrar heilt fáar minuttir – og ofta einki!

Hetta evnið verður gjøllari umrøtt seinni, og tí skal bara verða gjørt vart við í hesum viðfangi, at her á landi eru vegastrekkini nógvastaðni so stutt, og fjarstøðan er mangan so ógvuliga stutt millum bilarnar, at í flestu førum koma teir bilar, ið koyra lógliga og við javnari ferð, líka skjótt vegin fram, sum hinir vandamiklu bilarnir, ið mestsum kappkoyra eftir veginum.

Orsökkin til tess er sjálvandi tann, at so nógvar forðingar eru á veginum bæði av veðri, ringum sýni, háلكu, vegasneiðingum, bilrøðum

o.ð., at bilarnir við tí jövnunni eru ofta líka skjóttir á mál, tá ið saman um kemur.

Samanumtikið eru tí hyggiráðini hjá øllum bilførarum:

- at fara eitt lítið sindur fyrr frá húsum,
- at koyra við javnari ferð, og
- at fylgjast við teimum, sum virða hámarksferðina,⁴²

tí eisini í ferðsluni eru tey góðu, gomlu ráðini galdandi, *at fram kemur tann, ið hóvliga fer!*

Ferðin er tann ferðslupartur, sum mest er tengdur at deyða, mannskaða og ognarmissi.

At lækka hámarksferðina er tí einsamalt tann týðningarmesta atgerðin til tess at náa Nullhugsjónini.

Í mongum førum ber ikki so væl til at broyta ferðsluumhvørvið, og tá er einasta loysnin - at lækka hámarksferðina.

17.2 Hví undirmeta vit nátturukreftirnar?

Men hóast so er háttað, so er tó tann dagliga virðingin fyri hámarksferðum ein trupulleiki, sum er finna í øllum londum.

Í einum heitum, ljóðdoyvdum, mjúkum bili er so freistandi lætt at undirmeta ta álvarligu hótandi styrki, sum tann nógva ferðin ber í sær, um og tá ið vanlukkan rámar!

Tað er kanska lætt at fata, hví vit undirmeta, at vanlukka kann standast av bilkoyringini, tí tað er jú lítil vandi fyri at verða skaddur ella at doyggja hjá tí einstaka bilføraranum, sum koyrir frá A til B. Men hesin trupulleiki verður harafturímóti stórur, tá ið hugsað verður um allar íbúgvar landsins.

Tað er eisini ilt at siga, hví vit meta framkomuna úr einum staði í annað hægri enn "bilumhvørvið" og "bilpengar". Atvoldirnar til tess kunnu vera so nógvar, og ofta er tað ein spurningur um ókunnleika ella skeiva upplýsing.



Løgið kortini, at vit dagliga tora at undirmeta ta øgiligu "fallstyrki", sum fjald er í einum bili, ið bert koyrir 50 km/t!

Um vit nú sammeta hesa megi í einum samanbresti, so samsvarar hon júst við, at tú dettur út av 3. hædd í hesum húsum og niður á asfaltið!

Jú, vit munnu øll øtast - bert við hugsanina!

Men hóast henda "fallstyrkin", ið er fleiri ferðir størri við tí nógvu ferðini, sum dagliga liggur mestsum og lúrir í bilinum, tá ið vit koyra, so eru tað tó mong, ið tora at sita enntá við ongum bilbelti í bilinum!

Vitskapligar kanningar hava eisini staðfest, at avleiðingarnar av eini ferðsluvanlukku verða "bert" til helvtar hjá tí, sum sat í bilbelti!

17.3 Hví góðkenna vit ikki hámarksferðirnar?

Teir, ið gjørt hava vegirnar í Føroyum, eru á einum máli um, at teir eru soleiðis gjørdir, at mest loyvda hámarksferðin uttan fyri fjølbygd øki eigur at vera 80 km/t, og at tað tí kann verða lívshættisligt – bæði fyri ein sjálvan og onnur, at koyrt verður skjótari.⁴³

Tað er tó ein veruleiki, at sera nógvir bilførarar í Føroyum virða als ikki tær ásettu hámarksferðirnar – hvørki á landsvegunum ella í fjølbygdum økjum, og er hetta sjálvsagt til stóran ampa fyri ferðslutrygdina.

Sagt verður, at *fyrmyndin er besti uppalari!*

Foreldur og onnur, ið varða av børnum sínum, og sum koyra skjótari, enn loyvt er, áttu tí at hugsað seg eitt sindur betur um, tí tað er at vænta, at tey smáu barnaeygu, sum dagliga líta at ferðmátaranum í bilinum, so seinni eisini fara "at stíga í sporum foreldra", tá um koyriskjótaleika ræður.

Latum okkum tí vera ein góð fyrmynd hjá børnum okkara – eisini í ferðsluni!

Tað er ein sannroynd, at fleiri einstakir bilførarar yvirhála bæði í ringum sýni og í vegasneiðingum, og at teir við skilaleysu atferð síni skúgva bæði vegamerkingar og ferðslureglur til vikis, og at teir við ábyrgdarleysu atferð síni tí eru lívshættisligir fyri ferðslutrygdina.

Summi halda, at ein av orsökunum til ta nógvu ferðina er tann nýggja og framkomna trygdarútgerðin, sum komin er í teir nýggjastu bilarnar, og at tað er hesin útbúnaðurin, ið ger, at bilførarar nú tora at koyra skjótari, enn teir annars høvdu gjørt.

Um hald er í hesum gitingum, so er greitt, at slíkur hugburður máar burtur teir fyrimunir, sum tann nýggja trygdarútgerðin í nýggjum bilum annars hevur.

Onnur vilja vera við, at hentleikarnir í nýggjum bilum kunnu hava tær fylgjur, at bilførarar sansa ikki altíð, hvussu skjótt teir í roynd og veru koyra, og at slættir, asfalteraðir vegir harumframt eisini økja um ferðina.

Betri trygdarútgerð í nýggjum bilum kann verða teimum at gagni, sum koyra í tilíkkum bilum, men als ikki hjá hinum, sum eru í ferðsluni.

Samanumtikið kann verða sagt, at tann størsti einstaki meinbogin, ið høttir ferslutrygdina her á landi, er tann:

- *at nógvir bilførarar bróta regluliga tær lógarásettu fyriskipanir um hámarksferð og yvirhálingar bæði á landsvegum og í fjølbygðum økjum!*

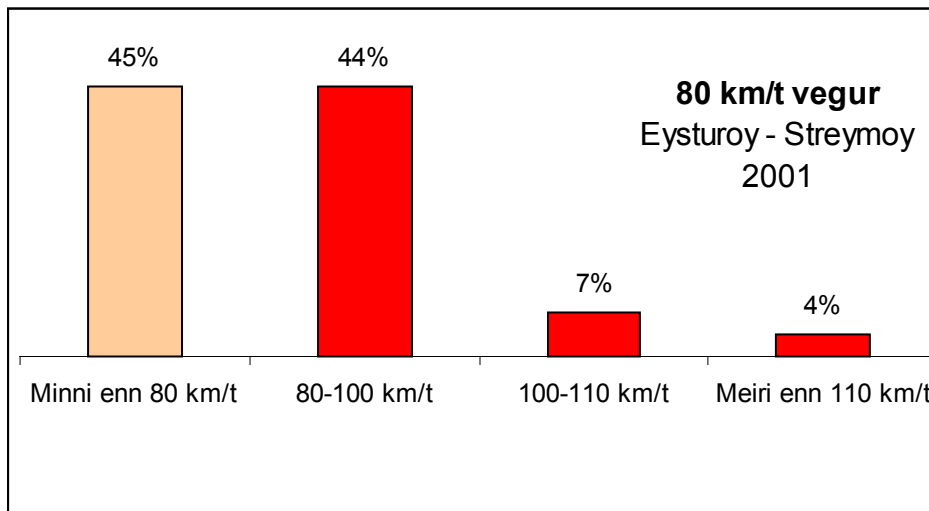
Sera umráðandi er tí at fáa broytt henda óhepna hugburðin, sum í sjálvum sær er siðspillandi, so at altíð verður koyrt eftir umstøðunum, og at lógarásetingarnar bæði um hámarksferð og yvirhálingar verða fylgdar út í æsir.

Umráðandi er eisini at fáa bilførarar at skilja, hvussu vandamikil tann nógva ferðin er, og at teir læra at skilja tað samhangið, ið er millum ferð og vanlukkutøl, og hvussu nógva álvarligari ferðsluvanlukkurnar so eisini verða av tí nógvu ferðini.

17.4 Ferðmátningar hjá Landsverkfrøðingsstovninum

Landsverkfrøðingsstovnurin ger á hvørjum ári ferðmátningar ymsastaðni í oyggjunum, m.a. í Nesi í Vági, við Leitisrætt í Vágum, í Kollafjarðartunlinum, í Norðskálatunlinum, í Leirvíkartunlinum og á Tunnilsvegnum í Klaksvík.

Talva 17.a



Ferðmátningarnar í 2001⁴⁴ sýna, at á landsvegnum í meginøkinum, Streymoy og Eysturoy, har eisini mesta ferðslan er í landinum, koyra 55% av bilunum skjótari, enn loyvt er. 44% av bilunum koyra millum 80 og 100 km/t, 7% koyra millum 100 og 110 km/t, og 4% skjótari enn 110 km/t.

Síðsta nevnda talið ljóðar í fyrsta umfari kanska ikki av tí nógva, men tað merkir, at tað t.d. í Kollafjarðartunlinum koyra næstan 150 bilar um samdøgríð skjótari enn 110 km/t!

Í hinum oyggjunum er støðan eitt sindur frægari. Har koyra í miðal ”bert” 27% av bilunum skjótari, enn loyvt er, 24% koyra millum 80 og

100 km/t, 2% koyra millum 100 km/t og 110 km/t, og 1% skjótari enn 110 km/t.

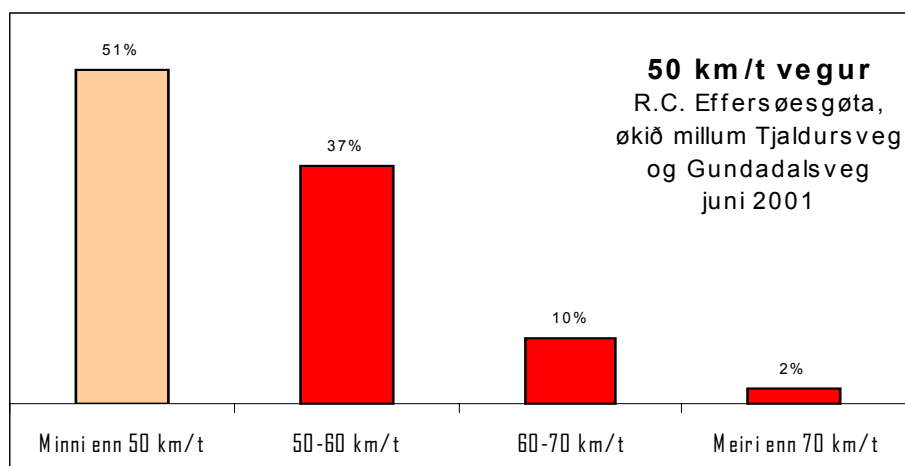
17.5 Ferðmátingar í bygdum øki

Í bygdum øki verður eisini koyrt skjótari, enn loyvt er. *Talva 17.b*⁹ sýnir dømi um ferðmáting, sum gjørd er í R.C. Effersøesgøtu í Havn, juni 2001.

Kanningin sýnir, at sløk helvtin av bilunum, 49%, koyra skjótari enn loyvda ferðmarkið. 37% koyra millum 50 og 60 km/t, 10% koyra millum 60 og 70 km/t og 2%, ið koyra skjótari enn 70 km/t.

Á sama hátt sum á landsvegnum kann hetta seinasta talið kanska tykjast lítið; men veruleikin er tó tann, at tað koyra næstan 230 bilar skjótari enn 70 km/t á hesum strekki um samdøgrið!

Talva 17.b



Eyðvitað verður ferðmarkið ikki brotið eins nógv allastaðni, tí vegaumstøðurnar hava (tíbetur) sítt at siga.

Men tó so: í einum øki á J.C. Svabosgøtu í Havn, nærindis Landssjúkrahúsinum, millum hús, har bæði handlar og parkeringspláss eru, og har fólk eisini bógva koyra 16% av bilunum, t.e.næstan sætti hvør bilur skjótari enn 50 km/t, og meiri enn sjevti bilar koyra skjótari enn 70 km/t um samdøgrið her. Og lagt kann verða afturat, at næstan 30 av hesum bilum koyra har seinnapartar, millum kl. 12 og kl. 18, tá ið roknað kann verða við, at mest av fólki er í økinum.

Hóast spurt hevur verið hjá ymsum øðrum kommunum, so er Ráðið fyrri Ferðslutrygd tó ikki vitandi um ferðmátingar, sum gjørdar eru aðrastaðni á kommunalimum vegastrekkjum.

⁹ Kelda: Tekniska deild hjá Tórshavnar Býráð

17.6 Órógvandi hugburður

Á talvu 17.a og 17.b gongur sjón fyrri søgn, at tað er sera vanligt, at loyvda hámarksferðin verður brotin.

Tað er eyðsæð, at hesin hugburður hjá bilførarunum er órógvandi fyrri ferðslutrygdina, og tí eiga munagóð tiltøk straks at verða sett í verk, ið kunnu broyta hesa støðu.

Hugburðurin tykist vera, at loyvdu hámarksferðirnar bert eru ”vegleiðandi”, og tað er at harmast um.

Tað tykist eisini at hava týdning fyrri hugburðin, hvørjar avleiðingarnar eru at bróta lógina.

Hin 1. juli 2000 vórðu broytingar gjørdar í ferðslulógini. Hesar broytingar snúðu seg m.a. um revsingina at bróta ferðmarkið.

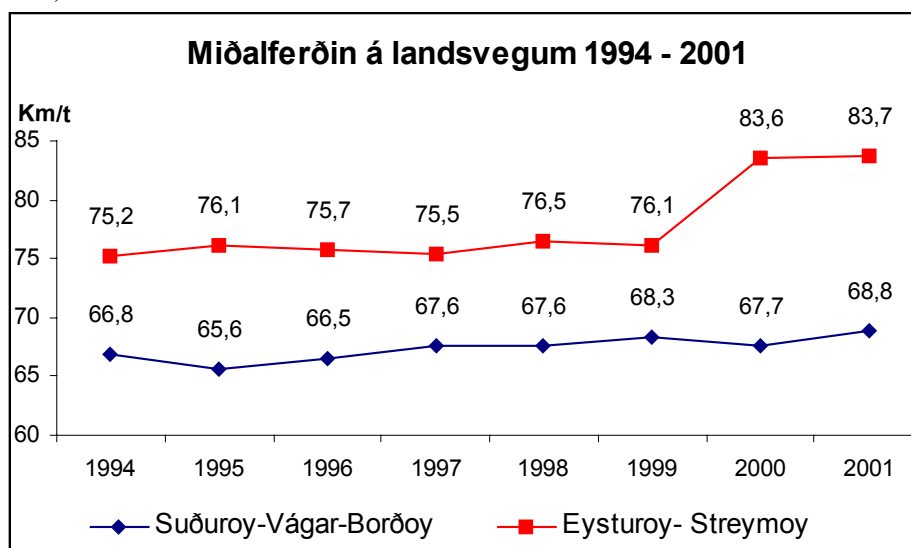
Nú er støðan tann, at bilførari missir ikki koyrikortið við brestin, hóast hann koyrir 30 km/t skjótari enn loyvdu hámarksferðina, men hann fær ein treytaðan dóm, sum ber við sær, at ger hann sama brotið aftur, áðrenn 3 ár eru liðin, so missir hann koyrikortið í eitt tíðarskeið.

Aftur at hesum fær viðkomandi bilførari bót og skal eisini fara upp til nýggja koyriroynd, áðrenn 3 mánaðir eru farnir. Verður royndin ikki staðin, so missir viðkomandi bilførari koyrikortið.

Tað tykist, sum hava fjølmiðlarnir heft seg mest við tann treytaða dómin í lógarbroytingini, og hava tí helst mong fingið ta fatan, at verður koyrt ov skjótt, og bilførari verður tikin, so sleppur hann nú so nógv lættari, tí hann fær bert ein treytaðan dóm, ella, sum tað varð sagt: ”ein møguleika afturat”. Hin partin av avleiðingunum hevur nógv minni verið tosað um.

Hvussu var og ikki, so bar henda lógarbroyting m.a. við sær, at miðalferðin í meginøkinum, Streymoy/Eysturoy, hækkaði 7,5 km/t straks eftir broytingina, so sum tað eisini sæst á talvu 14.d.

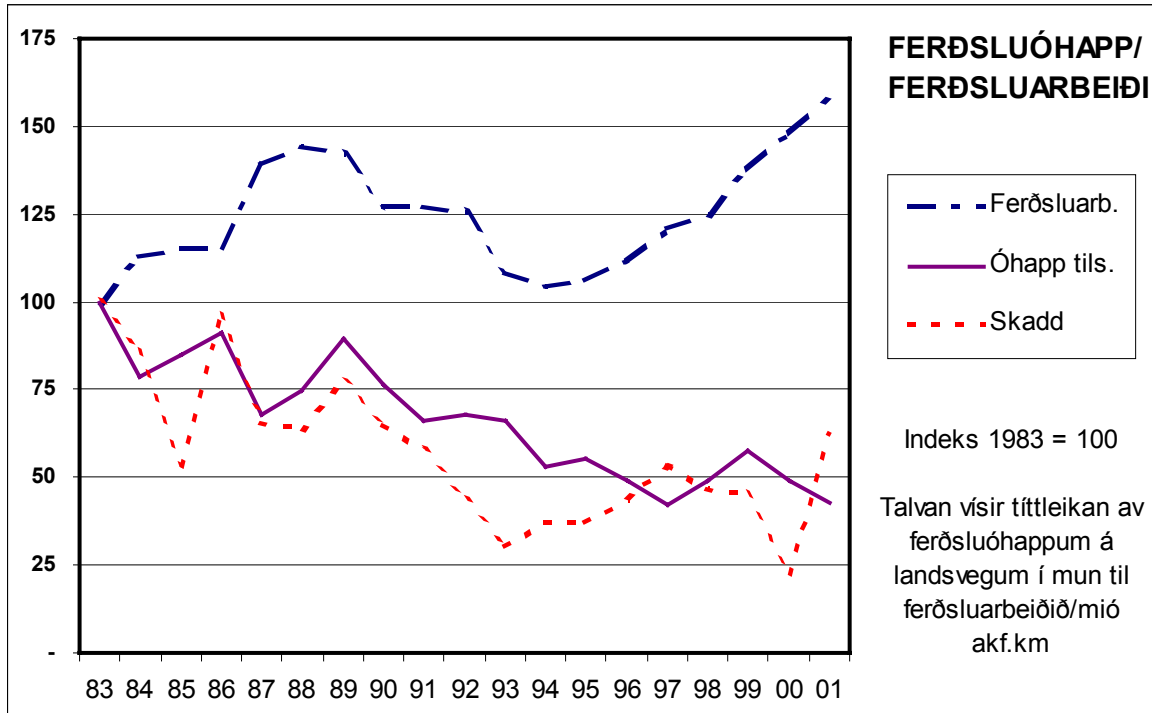
17 d) Talva 17.d¹⁰



¹⁰ Ferðkanningarnar í 2000 vóru gjørdar eftir 1. juli (kelda Ferðslan LV)

Vert er at leggja til merkis, at í Suðuroy, Vágum og Borðoy var eingin sjónlig broyting.

Talva 17.ð sýnir títteleikan av ferðsluóhappum á landsvegum í mun til ferðsluarbeiðið/mið. akf.km.



Av talvuni sæst, at tað hevur gingið rætta vegin við ferðsluóhappum og skaddum fólki í samanburði við ferðsluarbeiðið seinastu nógvu árinum. Men órógvandi er tó, at í 2001 óktist indekstalið á skaddum við einum risalopi: frá 22 upp í 62!

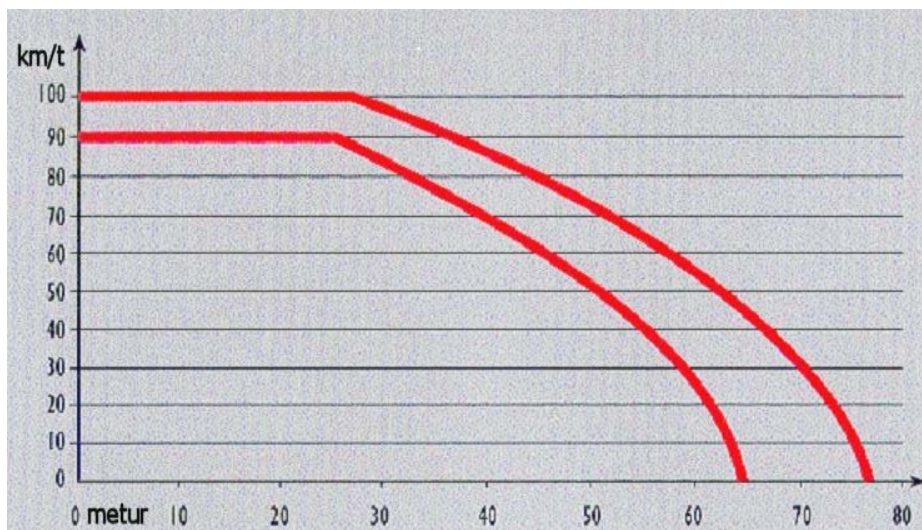
Í lötuni ber tó ikki til at siga, um samband er við hesi hækkandi tøluni og tann veruleika, at miðalferðin, sum áður nevnt, er hækkað í meginøkinum.

Lagt kann verða afturat, at hækkingin í 2001 var í høvuðsheitum í Streymoy, nevnliga frá 4 skaddum og upp í 34.

Fyri árið 2002 hevur higartil borið til at fingið fatur á samlaða talinum av ferðsluvanlukkum, sum er farið frá 1.344 í 2001 niður í 1.179 í 2002. Talið av ferðsluvanlukkum við fólkaskaða er eisini fallið, frá 63 niður í 47!

17.7 Avleiðingar av ferðini

Steðgilongdin hjá einum bili er = viðbragdslongdina (reaktiónslongdina), sum er tann teinurin, bilurin flytur seg í viðbragdstíðini) + bremsulongdina, sum er tann teinur, bilurin koyrir frá tí, at tú bremsar, til bilurin er steðgaður. Steðgilongdin er sostatt tann teinur, bilurin koyrir frá tí, tú varnast vandan, og til bilurin er steðgaður.



Bremsulongdin veksur ikki, sum ferðin veksur. Um ferðin verður 2 ferðir so stór, verður bremsulongdin 4 ferðir so long, og um ferðin verður 3 ferðir so stór, verður bremsulongdin 9 ferðir so long.

Henda strikumyndin sýnir okkum 2 bilar, som koyra ávikavist 90 og 100 km/t.

Hjá tí fyrra bilinum er viðbragdslongdin 25 m og bremsulongdin 40 m, so *steðgilongdin verður 65 m*.

Hjá hinum bilinum, sum koyrir 100 km/t, er viðbragdslongdin nú 28 m og bremsulongdin 50 m, so *steðgilongdin verður 78 m - ella 13 metrar longri enn hjá tí fyrra bilinum!*

Men tað, sum vit serliga skulu geva okkum far um, er,

- *at, tá ið tann fyrri bilurin er steðgaður, koyrir hin seinni bilurin framvegis við o.u. 50 km/t, og*
- *at teir 13 metrarnir hjá tí seinna bilinum kunnu verða sera lagnutungir!*⁴⁵

17.8 Mistøk í ferðsluni

Einki menniskja er lýtaleynt, og mistøk eru og verða tí altíð gjørd – eisini í ferðsluni.

Hesi mistøk eru ring at basa, og hyggjuráðini eru tí tey, at roynt eigur at verða at linna um tær avleiðingar, ið standast av hesum mistøkum.

Tað er, sum áður nevnt, ikki rætt og rímligt, at eitt menniskja skal láta lívið ella verða avlamið av einum mistaki.

Okkum vitandi eru ikki føroysk hagtøl tøk, ið sýna, hvørji tey mistøk/misbrot eru, sum serliga verða gjørd í ferðsluni her á landi. Men sviar hava eisini kannað hesi viðurskifti, og grundir munnu verða at halda, at kanningarúrslit teirra helst eisini kunnu verða nýtt okkum til leiðbeiningar.

Av úrslitunum sæst, at nógv tey flestu mistøkini eru brot á víkiskylduna. Hesi misbrot eru atvoldin til meira enn fjórðu hvørja ferðsluvanlukku hjá motorakførurum.

Tey tvey vanligastu mistøkini eru, at akfør, sum koyra á ”høvuðsvegi”, ikki sýna fyrilit fyri teimum akførurum, sum koma inn á henda vegin, og at ikki verður vikið fyri bilum, sum koma høgrumegin (høgra víkiskylda).

Hvør tíggjunda vanlukkan stendst av, at fjarstøðan millum bilarnar var ov stutt, og hvør fimtanda vanlukkan stendst av rúsdrekka.

17.9 Tilmæli:

Mælt verður til

- at gera nógv fleiri ferðmátningar og ikki minst í fjølbygðum økjum, har nógv tær flestu ferðsluvanlukkurnar eru, og
- at herða revsingina hjá førara, sum við fyrilitarleysari koyring hevur skatt fólk og/ella lutir, ella sum av ráddum huga hevur elvt til eyðsýndan vanda fyri hesum.



18.0 Alment um hámarksferðir í fjölbygðum øki

Stundum hevur orðaskifti verið um, hvørt hámarksferðin skal verða 30 km/t ella 50 km/t á teimum vegastrekkjum, har óvard fólk, ið eru til gongu ella á súkklu, eru millum bilarnar, sum eisini koyra á hesum somu vegastrekkjum.

Munurin millum steðgilongdirnar við 30 og 50 km/t



Á hesi strikumyndini, ið er vaksin nakað, síggja vit steðgilongdirnar hjá tveimum bilum, ið koyra ávikavist 30 km/t og 50 km/t.

Leggið serliga til merkis, at 30 km/t-bilurin er steðgaður, *áðrenn 50 km/-bilurin er farin at bremsa!* - og at steðgilongdin er økt við o.u. 14 metrum!

Tað er eingin ivi um, at tað er henda longda steðgilongdin við 14 metrum, ið kann hava sera álvarsamar avleiðingar við sær í fjölbygðum øki, har fólk og akfør ferðast millum hvørt annað. Harumframt sýna hagtølini, at nógvir bilførarar eisini koyra væl skjótari enn 50 km/t í fjölbygðum øki.

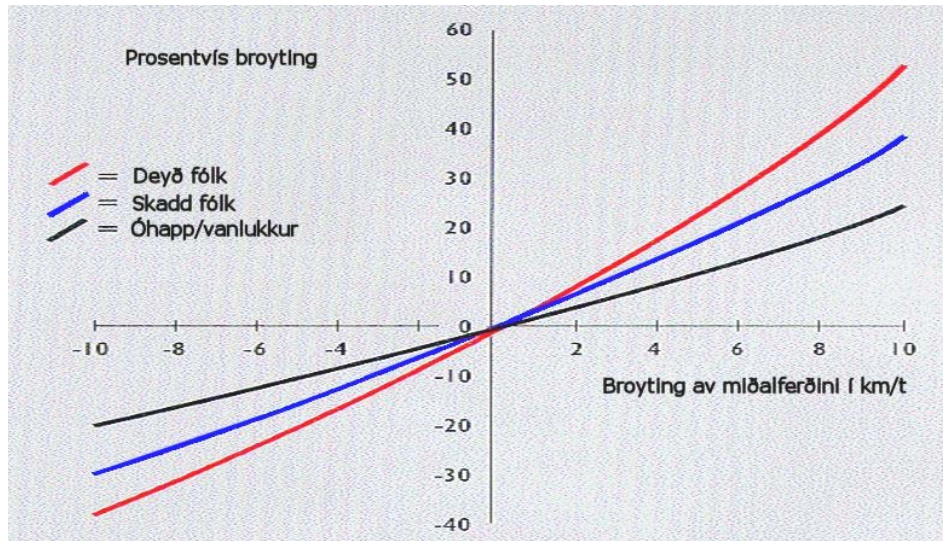
Samanumtikið er tí eingin ivi um, at alneyðugt verður at lækka hámarksferðina til 30 km/t í fjölbygðum økjum, har fólk og akfør ferðast millum hvørt annað. Samstundis eigur vegurin, so sum aðrastaðni er viðmælt, eisini at verða broyttur samsvarandi, so torført verður at koyra skjótari.⁴⁶

18.1 Ávirkanin millum ferð og vanlukku-/deyðaváða

Í mong ár eru nógvar royndir gjørdar bæði at hækka og lækka hámarksferðirnar, og hvørja ferð sýna úrslitini, at lækkar tú hámarksferðirnar, so lækkar eisini miðalferðin á vegnum: vanlukkurnar verða færri, og talið á teimum, ið tá doyggja og verða álvarliga skadd, minkar eisini.

Men hækka vit hámarksferðirnar, verður úrslitið tað øvugta: miðalferðin á veginum økist, vanlukktalið økist, fleiri fólk doyggja, og enn fleiri verða álvarliga skadd.

Hvønn týðning hevur tað, um miðalferðin verður broytt ?



Kurvarnar á hesi myndini eru úrslit av nógvum royndum og kanningum av bygdavegum, sum gjørdar eru bæði í Svøríki og øðrum londum.

Á tí vatnrætta ásinum (x-ásinum) sæst "broytingin av miðalferðini í km/t", og á tí loddrætta ásinum (y-ásinum) sæst so broytingin í prosentum.

Á myndini sæst t.d., at um vit økja miðalferðina við 10 km/t, so

- økist talið á teimum deyðu 50%,
- økist talið á teimum skaddu 38%,
- økist talið á vanlukku 22%.

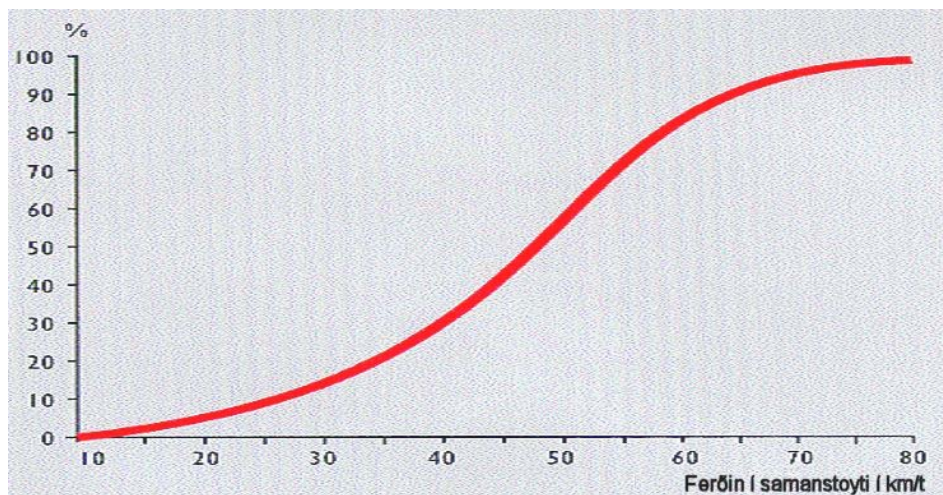
Lagt kann verða afturat, at royndir, sum m.a. eru gjørdar í Danmark og USA, staðfesta, at henda kurvin er álítandi!⁴⁷

18.2 Samanhangið millum ferð og deyðaváða

Danskar kanningar sýna, at um hámarksferðin verður lækkað úr 60 km/t til 50 km/t, so lækkar miðalferðin á veginum við 3 - 4 km/t. Talið á fólkaskaða minskar við 10%, talið á teimum skaddu, ið eru til gongu, 20%, og á teimum, sum doyggja, 24%.

Sannlíkindi hjá gongufólki at doyggja, um bilur rennur á tað, økist munandi, tess størri ferð bilurin hevur. Sannlíkindini at doyggja eru o.u. 10% við 30 km/t, 55% við 50 km/t og næstan 100% við 80 km/t.⁴⁸

Fleiri kanningar sýna, at tað veldst um ferðina, hvussu álvarliga fólk verða skadd, um tey verða ákoyrd í ferðsluni. Um eitt fólk verður ákoyrt av bili, sum koyrir 50 km/t, so er deyðin teimum vísur í alraflestu førum. Er ferðin harafturímóti 30 km/t, so er nógv størri møguleiki at bjarga lívinum.



Í tíðarskeiðinum 1989 – 2001 eru 61 fólk deyð í ferðsluni í Føroyum. Av hesum hava 24 fólk, t.e. 40%, verið til gongu (ella í einstøkum ferum á súkklu). Av heusm vóru 8 yngri enn 10 ár, og 9 eldri enn 65 ár – tilsamans 17 fólk, ella um 70% av øllum gongufólkunum, sum lótu lív í ferðsluni í nevnda tíðarskeiði.

At tey smáu og gomlu eru í mesta vanda, sæst eisini aftur í tølunum yvir øll tey, sum vórðu skadd í ferðsluni í tíðarskeiðinum 1989-1999, tí av teimum 226, ið tá vóru skadd, vóru 124 smábørn og gomul fólk. Hetta er 55%, – hóast tey einans telja ein triðing av øllum fólkatalinum.

Vert er at leggja til merkis, at stórir partur av teimum vanluknum, ið ráma gongufólk, henda í gonguteigi.

Seinni í hesum áliti er skotið upp, hvat ið gjørt eigur at verða til tess at bøta um ferðslutrygdina í fjølbygðum øki, har tær flestu ferðsluvanlukkurnar eisini eru.

18.3 Um ferðtálmur og áseting av hámarksferðum í fjølbygðum øki

Hóast bæði bilførarar og motorsúkklu-/prutlkoyrarar vita, at lógarásetta hámarksferðin í bygðum øki er 50 km/t og sumstaðni minni, og hóast ferðsluskeltini eisini sýna hetta, so er veruleikin tó tann, at tað eru teir akførarar, - og teir eru ikki fáir, ið als ikki virða tær hámarksferðir, ið ásettar eru, men koyra nógv skjótari.

Tað er heldur einki at ivast í, at tað eisini eru hesir akførarar, sum millum ár og dag eru vorðnir álvarliga skaddir ella hava látið lív, eins og tað eru hesir somu akførarar (helst blaðungir dreingir!), ið eisini hava volt fyrst og fremst javnaldrum og øðrum fólkum í bygðum øki bæði álvarligan skaða og deyðamein.

Vit mega tí í Føroyum – eins og í øðrum londum, staðfesta – og meira her enn aðrastaðni! at hvørki lógarásetingar ella ferðsluskelti muna nóg mikið, og hóast tað eydnast lögregluni viðhvørt at revsa onkran tilíkan akførara, so gongur sjón fyri søgn, at hetta munar alt ov lítið, tí lögreglan kann sjálvandi ikki vera altíð og allastaðni á staðnum, har henda ørvitiskoyring fer fram húsanna millum.

Hugsi, at allir føroyingar munnu vera á einum máli um, at serliga í bygdum og fjølbygdum økjum eigur øll ferðsla at laga seg eftir íbúgvunum, og allir akførarar mega tí hava tann hugburð, at mesta fyrilit verður tikið fyri tørvi og førleika íbúgvanna.

Við øðrum orðum sagt, so skal øll ferðsla í bygdum øki lata sær lynda og góðkenna, at lív og heilsa íbúgvanna so avgjørt skal hava fremstu raðfestingina, og at framkomutíðin tí eisini skal lúta fyri hesum fólksins kravi!

Satt er tað, at framkomutíðin er týðningarmikil í nútíðarsamfelagnum, og at tíð kostar pening og kann darva kappingarførinum. Men hóast, at so er hátað, ynskir tó neyvan nakar føroyingur, at lív og heilsa borgaranna skal verða sett í váða – kanska av peningargirnd!

Tí veruleikin er tann, at vegastrekki í Føroyum eru so stutt í samanburði við onnur lond – og tá serliga í bygdum økjum, at tað mangan bert eru sekundir og onkur minuttur “at spara”, um koyrt verður ov skjótt, og kanska als einki, tí á leiðini eru ofta nógvir aðrir bilar, ið forða.

Ein annar og tíverri nógv sannlíkari veruleiki er harafturímóti tann ovurstóri lívsvandin, ið kann standast av ólógligum yvirhálingum og aðrari skilaleysari koyring.

Einastu ráðini at steðga hesum álvarliga ferðsluvandamáli í bygdum økjum eru tí tey, at *ferðtálm*ar verða gjørdir á vegirnar. Hesir ferðtálmur kunnu vera bungur, trongar ella aðrar fyriskipanir, sum hóskaði eru at nýta í hvørjum einstøkum føri.

Ferðtálmarnir eiga at verða gjørdir á tann hátt, at bussar kunnu koyra ótarnaðir, og at persónbilar og onnur akfør tí mega steðga, til bussarnir eru farnir framvið.

Tílik átøk eiga tó altíð at verða grundað á neyvar ferðslukanningar.

18.4 Tilmæli:

Mælt verður til,

- at hámarksferðin verður lækkað til 30 km/t í fjølbygdum økjum, har vegamót og gonguteigar eru, og har fólk og akfør ferðast millum hvørt annað í t.d. íbúðarøkjum, við skúlar, handilsøki, sjúkrahús, ellisheim og aðrastaðni, har serligar áneyðir eru til tess, og
- at ferðtálmur sum t.d. bungur, trongar ella aðrar hóskaði fyriskipanir samstundis verða gjørdar á hesum økjum, so ikki ber til hjá akførum at koyra skjótari, enn nevndu hámarksferðir loyva.

18.5 Stevnumið:

- Eyðvitað skulu allir nýggir vegir lúka nevndu trygdarkrøv, sí eisini kapitlul 36.3.
- Mælt verður staðiliga tí politiska myndugleika, sum hevur fíggjarligu ábyrgdina av tí ávísa vegastrekkinum í bygdum økjum (t.e. tann einstaka kommunan og/ella landið), at hóskaði peningaupphæddir verða játtaðar, og

- at tann fyrisitingarligi myndugleikin (t.e. teknisku deildir kommunanna og/ella Landsfrøðingsstovnurin) so syrgja fyri, at hetta stevnumiðið verður framt í verki.

Umráðandi er at orða almenn, ítøkilig mál, sum bæði eru galdandi fyri avmarkað, staðbundin øki og alt landið.

Væl lýst, talfest mál, ið ásett verða eitt ávíst áramál, áleggja viðkomandi myndugleikum, at tey eisini verða framd í verki. Á tann hátt ber betur til at síggja, um tey ásettu málini eru nádd ella ikki.

(OECD tilmæli)



19.0 Rúsdrekka og ferðsla

Tað er ein veruleiki, sum nógv teir flestu bilførarar og onnur, sum ferðast í ferðsluni, eru á einum máli um, at

- rúsdrekka og ferðsla

Rúsdrekka og ferðsla kunnu aldri sameinast !



Royndir í hinum Norðurlondum sýna, at um leið 20-25% av øllum teimum álvarligastu ferðsluvanlukkunum standast av rúsdrekkaávum, og at annarhvør bilførari er ávirkaður í einstaklings vanlukkum.

19.1 Hvat siga hagtølini okkum?

Tað eru neyvan nøkur haldgóð føroysk hagtøl at nýta í hesum sambandi. Tað er tó mangt, ið bendir á, at støðan við rúsdrekka og ferðslu neyvan man vera mætari í Føroyum, enn hon er í hinum Norðurlondum.

Í árunum 1986-1995 doyðu 32 fólk, t.e. 14%, í ferðsluvanlukkum í Íslandi, sum ávirkaðir bilførarar áttu lut í.

Svensk hagtøl sýna, at triði hvør bilførari, sum er ávirkaður, er millum 18-24 ár.

Ein stórir trupulleiki er, at lögreglan fær bert fatur í einum evarska lítlum parti av teimum, sum eru ávirkaðir av rúsdrekka og/ella øðrum drøggi. Sviar halda, at lögreglan har fær bert fatur í 6 av hvørjum 100 bilførarum, sum dagliga eru ávirkaðir av rúsdrekka.

Spurningurin er so, um støðan man vera frægari í hinum Norðurlondum – og her á landi ?

Tað vita vit ikki.

Norðmenn hava gjørt neyvar kanningar um rúsdrekka og ferðslu. Úrslitini av teimum norsku kanningunum eru hesi:

Rúsdrekkanýtsla økir álvarliga um deyðavandan í ferðsluni

Hevur bilførari meira enn 0,5 promillu í blóðinum, so økist deyðaváðin 160 ferðir.

Hevur bilførari meira enn 1,5 promillu í blóðinum, so økist deyðaváðin 550 ferðir.

Er bilførarin millum 18 og 24 ár, og hann hevur meira enn 0,5 promillu í blóðinum, so er deyðaváðin 900 ferðir størri, enn um hann ikki hevði smakkað sær á!

Fleiri nágreiniligar kanningar eru gjørdar um, hvussu rúsdrekkanýtsla ávirkar metingarevni, sjón, hoyrn, viðbragdstíð, stýriførleika o.a. – og hví deyðaváðin hjá teimum bilførarum, sum kortini koyra bil, tí er so ovurstóru.

Niðurstøðurnar eru hesar:

1

Metingarevnini versna

2

Sjónin viknar

3

Samskipanarevnini minka

4

Eftirsketnið versnar, møðin økist

5

Viðbragdstíðin verður longri

Tær norsku kanningarnar staðfestu eisini, at í fleiri førum høvdu bilførararnir eisini tikið annan heilivág. Blandingin av rúsdrekka, heilivági og drøggi kann vera sera vandamikil, tí við hesum kann styrkin av tí blandaða lögnum fleirfaldast (samvirkisárin).⁴⁹

19.2 Hvørjar rættarligar avleiðingar standast av promillu-/rúsdrekkakoyring?

Av tí at stórir deyðaváði kann standast av rúsdrekka og ferðslu, tað veri seg at koyra bil, súkkla ella ríða á hestbaki, so eru ásetingar í ferðslulógini um, hvørjar avleiðingar eru fyri tann, sum verður tikin vegna rúsdrekkánýtlu í ferðsluni.

Í hesum yvirlitinum sæst, hvørjar tær rættarligu avleiðingar eru av promillukoyring:

%	uttan herðandi umstøður	við herðandi umstøðum
0,51 - 0,80	sekt, at taka koyrikortið um aftur og treytaðan dóm, sum er galdandi í 3 ár, at missa koyrikortið	sekt, at missa koyrikortið í 1 ár
0,81 – 1,50	sekt, at missa koyrikortið í 1 ár	sekt, at missa koyrikortið í 2 ár
1,51 – 2,00	sekt, at missa koyrikortið í 2 ár	14 daga hefti, at missa koyrikortið í 2½ ár
2,01 – 2,50	14 daga hefti, at missa koyrikortið í 2½ ár	20 daga hefti, at missa koyrikortið í 3 ár
2,51 –	20 daga hefti, at missa koyrikortið í 2½ ár	30 daga hefti, at missa koyrikortið í 3 ár

Rúsdrekkakoyring er, sum kunnugt, ein stórir trupulleiki hjá ungum bilførarum – serliga um vikuskiftini. Her á landi gera so eisini tey serligu viðurskifti seg galdandi, at næstan hvør unglingi tekur koyrikort 18 ára gamal, og tey allarflestu annaðhvørt keypa sær ein bil, ella tey fáa hann til láns frá foreldrunum.

Hagtølini sýna, at hóast hesin aldursbólkur (frá 18-25 ár) bert er ein sættingur av øllum fólkatálinum, so er tó ein triðingur av teimum, sum verða rámað av ferðsluvánlukkum, í hesum aldursbólki.

Við støði í tí hagtalstílfari, sum nú er til taks, er tí bráðneyðugt at fáa sett munagóð tiltøk í verk á hesum øki.

19.3 Alkometur og alkoholás

Tá ið lögreglan krevur útandingarroynd av bilførarum, verður nýtt eitt sokallað alkometur, sum neyvt mátar, hvussu nógv bilførarin hevur drukkið av rúsdrekka. Í flestu londum er henda kanning nóg mikið, tí rætturin metir hesi máttól at vera neyv og tí so mikið álítandi, at tilíkar kanningar nú verða havdar sum haldgott próvtilfar í einum rættarmáli.

Í Føroyum verður tó blóðroynd framvegis kravd, eftir at staðfest er við alkometri, at ein bilførari hevur drukkið. Hetta er serliga galdandi í tí føri, tá ið ivamál stinga seg upp um nøgdina og tískil promillumarkið, og verður tá hildið tryggast eisini at hava eina blóðroynd at halda seg til.

Men kanningarnar sýna, sum áður nevnt, at alkometrini eru so neyv, at samsvar altíð er millum úrslitið av blóðroyndini og tað, sum alkometrið vísir.

Men um so skuldi verið, at blóðroyndin verður burtur, t.d. oyðiløgd ella stolin, so sum onkuntíð er hent, so heldur rætturin, at alkometrini eru so mikið álitandi, at alkometurkanningin so verður løgd sum grundarlag undir møguligum dómi.

Í fleiri londum, herímillum USA, Kanada og Svøríki, eru royndir gjørdar við sonevndum alkoholsum, sum sett kunnu verða í bilar hjá teimum bilførarum, ið ferð eftir ferð eru tiknir fyri rúsdrekkakoyring.

Hesi lás eru so háttáð, at bilførarin skal blása í lásið, sum ikki kann verða latið upp, um bilførarin hevur smakkað sær á.

Henda tøkkin hevur roynst væl í fleiri londum, og mælt verður tí til, at loyvt eigur at verða at seta alkohol í bilin hjá teimum bilførarum, sum fleiri ferðir eru dømdir fyri rúsdrekkakoyring, og at henda tøkkin á tann hátt kann verða ein natúrligur partur av tí fyriryrgjandi upplýsing, sum bilførarar við rúsdrekkatrupulleikum eiga at fáa.⁵⁰



19.4 Promillumarkið

Vegna tað sera vandamiklu ávirkan, sum rúsdrekka og onnur turvelvandi drøgg hava á fólk í ferðslutrygdarhøpi, heldur Ráðið fyri Ferðslutrygd tað vera skilagott, at galdandi revsimark fyri rúsdrekkakoyring verður lækkað úr 0,5 til 0,2 promillu, so sum gjørt er m.a. í Noregi og Svøríki.

Í ferðslutrygdarætlan Íslands 2002-2012 verður somuleiðis mælt til, at promillumarkið verður lækkað úr 0,5 til 0,2 promillu.⁵¹ Tað sama

verður mælt til í finsku ferðslutrygdarætluninni 2001 –2005, har ið eisini verður rátt til at kanna móguleikarnar at seta í gildi ”en 0-gräns för droger”.^{11 52}

Við hesi lógarbroyting verður greitt ásett, at tann, ið hevur drukkið rúsdrekka ella notið annað turvelvandi drøgg, eigur ikki at koyra bil ella annað akfar.

Íslendingar eru av teirri áskoðan, at galdandi fyriskipanir hava litla og onga ávirkan havt, og at neyðugt tí er við umrøddu broyting.

Norskar kanningar sýna, at o.u. 9% fleiri bilførarar siga, at teir nú ikki vilja hava rúsdrekka í blóðinum, tá ið koyrt verður, enn tá ið promillumarkið var 0,5.⁵³

Tað standast oftari vanlukkur av teimum mistøkum og rættarbrotum, sum óroyndir bilførarar gera í ferðsluni, enn hjá eldri og royndum bilførarum.

Sama rúsdrekkamongd í blóðinum hjá óroyndum og royndum bilførarum elvir veruligar vandar í ferðsluni; men hesin vandi er tó enn størri hjá óroyndum bilførarum.

Íslendingar eru tí av teirri áskoðan, at av hesum atvoldum er tørvur á at lækka revsimarkið fyri rúsdrekkakoyring enn meira hjá ungum bilførarum. Teir mæla til at áseta, at bilførarar, ið eru yngri enn 21 ár, skulu hava 0 promillu í blóðinum.⁵⁴

Hildið verður, at tað eigur at verða tikið til umhugsanar, um 0-promillukrivið eisini eigur at verða sett í gildi her á landi fyri teir bilførarar, sum eru yngri enn 21 ár.¹²

19.5 Tilmæli:

Ráðið fyri Ferðslutrygd mælir til,

- at alkoholás verða sett í bilin hjá teimum bilførarum, sum fleiri ferðir eru dømdir fyri rúsdrekkakoyring, og
- at galdandi revsimark fyri rúsdrekkakoyring verður lækkað úr 0,5 til 0,2 promillu.

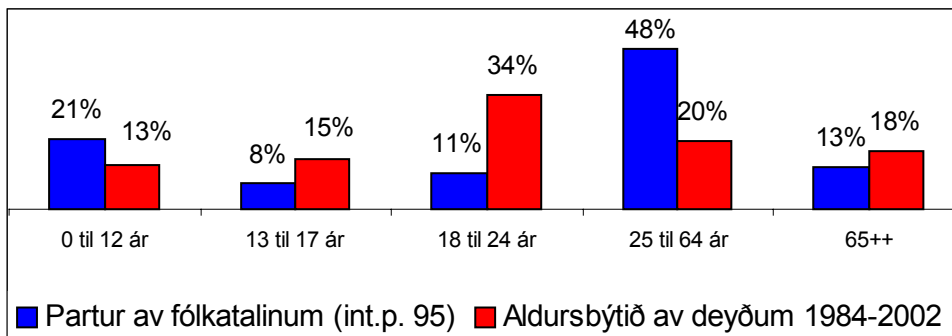
¹¹ Har verður framhaldandi sagt, at ”För att minska användningen av droger är det skäl att utreda möjligheterna att införa en **0-gräns för droger**. Detta skulle innebära ett generellt förbud mot bilkörning i drogpåverkat tillstånd.”

¹² Smbr. norsku kanninginina á s. 104, har sagt verður, at ”Er bilførarin millum 18 og 24 ár, og hann hevur meira enn 0,5 promillu í blóðinum, so er deydaváðin 900 ferðir størri, enn um hann ikki hevði smakkað sær á”!

20.0 Ungir bilførarar

Av hagtølunum bæði her á landi og í grannalondum okkara sæst, at tað eru teir ungu bilførararnir millum 18 og 24 ár, sum lutfalsliga eru uppi í teimum mestu ferðsluóhappunum/-vanlukkunum, og sum láta lív ella fáa álvarligt mein í ferðsluni.

Talva 20.a



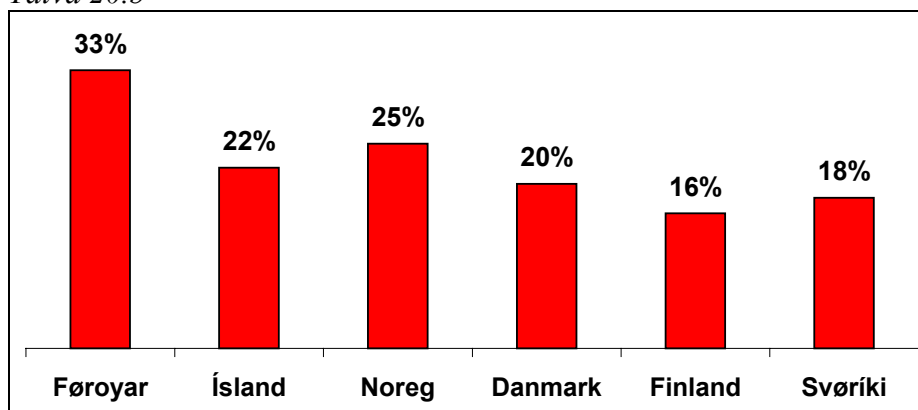
Talva 20.a sýnir, at hóast hesin aldursbólkur bert umboðar umleið 11% av fólkatálinum, so vóru 34% av øllum teimum, sum lótu lív, í hesum aldursbólki.

Tað sæst eisini, at tey ungu millum 13 og 17 ár umboða 15% av teimum, sum deyð eru í ferðsluni, hóast tey bert eru 8% av fólkatálinum.

Talva 20.a sýnir somuleiðis, at ein annar aldursbólkur er eisini yvirumboðaður í mun til talið á deyðum, og tað eru tey, sum eru eldri enn 65 ár (meira um hetta í kapitli 22).

Í talvu 20.a eru tey feroysku tøluni borin saman við samsvarandi viðurskifti í grannalondum okkara.

Talva 20.b



(MINST TIL FINNLAND)

Talva 20.b sýnir deyð í ferðsluni í Norðurlondum í aldursbólkinum 18-24 ár – í mun til samlaða talið av deyðum í hvørjum landi sær. (tíðarskeiðið er 1984 til 1997, feroysku tøluni ganga tó til og við 2001)

20.1 Ungir bilførarar álvarsamasta vandamálið í ferðslutrygdarhøpi

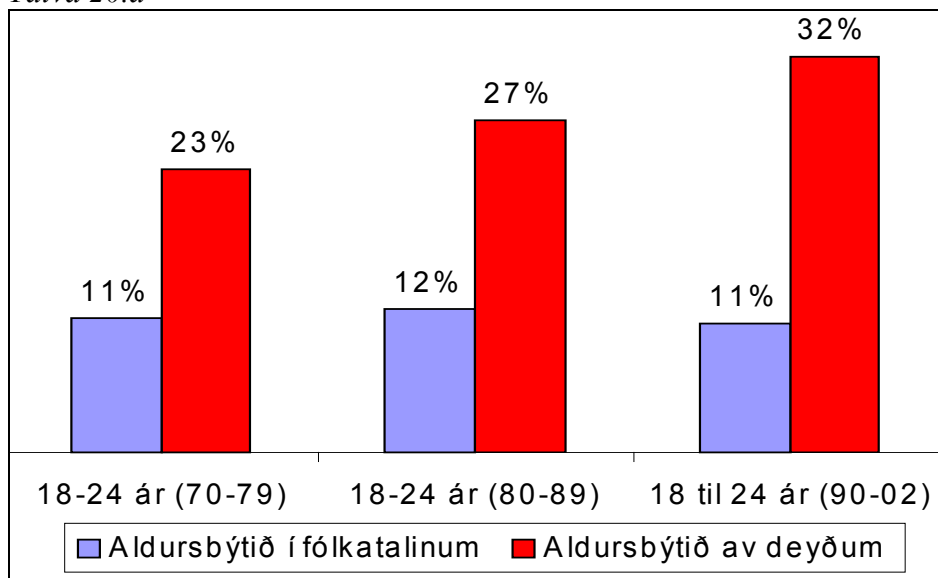
Í talvu 20.b sæst týðiliga, at Føroyar eru í serstöðu í samanburði við hini Norðurlondini.

Hetta er ein veruleiki, vit mega staðfesta, tí einki av grannalondum okkara hevur lutfalsliga nær námind so álvarsom vandamál, sum vit hava, tá ið talan er um ungar bilførarar millum 18 og 24 ár.

Einki er tí at ivast í, at tað eigur at verða roynt av øllum alvi at broyta hesa óhugnaligu gongd og tær syndarligu avleiðingar, hesar hópisleysu vanlukkur volda.

Støðan hevur tíverri heldur ikki verið batnandi hjá hesum aldursbólki seinastu árin, tí hóast alt talið á álvarliga ferðsluskaddum er lækkað, so er tó parturin hjá teimum 18 til 24 ára gomlu lutfalsliga vaksin, so sum talva 20.d eisini sýnir.

Talva 20.d



Her gongur sjón fyri søgn, at tann ungi bilførarin, ið nýliga hevur fingið sítt koyrikort, er ikki altíð búgvín at handfara tað akfar, sum tað nýggja koyrikortið annars gevur honum heimild til.

Av hagtølunum sæst, at tað í flestu førum eru ungir dreingir, ið volda sær sjálvum og ofta øðrum deyðamein ella álvarligt mein í ferðsluni. Soleiðis er eisini vorðið í útlondunum.

Av hesi sannroynd hava tí lond sum t.d. USA, Kanada, Týskland, Eysturriki, Frakland, Japan, Avstralia, Ísland⁵⁵ o.o nú sett í verk eina sonevnda *stigaskipan* fyri ferðslulógarbrot, og allastaðni verður hildið, at henda skipanin, ið nú skal verða umrødd, hevur bæði minkað munandi um brot á ferðslulógina og talið á ferðsluóhappum/vanlukkum.

20.2 Royndarkoyrikort og stigaskipan

Ráðið fyri Ferðslutrygd er av teirri áskoðan, at tann ítøkiliga fyrireikingin at taka koyrikort eigur at byrja longu á 15 ára aldri, t. e. í 9. flokki fólkaskúlans, smbr kap. 25 Ferðsluupplýsingin nú og í framtíðini.

Hildið verður skilagott, at unglingar, sum taka koyrikort millum 18 og 25 ár, skulu fáa eitt *royndarkoyrikort* við serligum treytum, og kundi tað verið galdandi 2 tey fyrstu árinum eftir, at fyrsta koyrikortið er fingið.

Hagtølini sýna, at tey bæði fyrstu árinum við nýggjum koyrikorti eru tey vandamestu – og serliga hjá ungum dreingjum. Hesi bæði árinum er størsti vandi fyri at koma sær í eina ferðsluanlukku. Tí hevði verið skilagott, at fyrsta koyrikortið eisini at var eitt *royndarkoyrikort*.

Um bilførari fremur álvarlig brot á ferðslulógina hesi 2 árinum, eftir at hann hevur fingið koyrikortið, átti hann at fingið *koyriforboð* og ikki at sloppið at koyrt bil aftur, fyrr hann hevur fingið nýggja, koyrifrálæru (bæði ástøðiliga og verkliga) og staðið eina skipaða koyriroynd.

Koyriforboðið kundi komið í gildi, tá ið brotið á ferðslulógina er av slíkum slagi, at tílíkur bilførari áður ”bert” hevði fingið treytaða frádøming av koyrikortinum.

Dømi í so máta eru, at bilførari koyrir meira enn 70% ov skjótt, sýnir freka, fyrilitarleysa koyring, ella hann hevur meira enn 0,8 promillu í blóðinum. Í seinasta døminum kundi verið álagt, at bilførari fullfiggjar eitt kravt skeið um rúsdrekka og ferðslu.⁵⁶

Saman við tí fyrsta koyrikortinum kundi verið gjørd ein *stigaskipan*, ið verður knýtt at eini landsumfatandi skráseting av brotum á ferðslulógina. Grundarlagið undir hesi stigaskipan verður so tann samskipaða teldutøka skrásetingin, sum lögreglan umsitur.

Í eini dagfördari ferðslulóg eiga ásetingar at verða gjørdar bæði um *royndarkoyrikort* og um eina *stigaskipan*. Gjøllari reglur um *royndarkoyrikortið* og *stigaskipanina* eiga so at verða lýst í eini kunngerð, sum ferðslulógin skal heimila.

Umráðandi er, at ein tílík *stigaskipan* verður gjørd so einfald, sum til ber, so hon ikki elvir til stórvegis meira skrásetingar og pappírsarbeiði hjá lögregluni, og at dómsvaldið so harumframt kann sleppa undan eini rúgvu av arbeiði.

Tað kostar bæði tíð og pening at taka koyrikort, og tí hevur eitt og hvørt koyrikort sítt stóra *virði*, sum goldin er bæði tíð og peningur fyri at fáa. Men koyrikortið er eisini *eitt lógargyldugt prógv* um, at tann nýggi førarin hevur bæði rætt og færleika at koyra akfør, ið hava eina ávísa stødd, bæði burturi og heima.

Í ferðslulógini eru greidligar ásetingar um, hvussu bilførari eigur at bera seg at í ferðsluni, so at hann ikki kemur sær sjálvum og øðrum í vanda.

Við hesum í huga er eyðskilt, at hvørja ferð, bilførari tí ger seg sekan í broti á ferðslulógina, mega hesi brot sjálvandi *minka um virðið* á tí koyrikorti, viðkomandi hevur fingið, og sum hann/hon tí hevur ábyrgdina av.

Tann bilförari, sum tí fremur fleiri álvarlig brot á ferðslulógina, minkar so hvørja ferð um virðið á sínum egna koyrikorti, til tað umsíðir kann verða virðisleys og tískil tikið av lögregluni.

Námsfrøðiliga verður tí hildið skilabetri *at virðismeta royndarkoyrikortið*, og at bilförari, sum ger seg sekan í ferðslulógarbroti, tí ikki fær, men *missir* stig. Hetta sjónarmiðið samsvarar eisini bæði við nútímans námsfrøði og próvtalsmeting í skúlaverkinum.

Stigaskipanin kann verða framd soleiðis, at tað royndarkoyrikortið, sum tann ungi bilførarin fær, er t.d. virðismett 12 stig, og kunnu tey móguliga verða prentað á kortið. Í nevndu kunngerð kundi so verið neyvri ásett, hvussu mong stig av royndarkoyrikortinum tann bilförari missir fyri ávís brot á ferðslulógina. Hvørt ferðslulógarbrotið samsvarar við eitt ella fleiri stig, ið saman við sjálvum lógarbrotinum so eisini verða skrásett.



20.2.1 Viðurskifti, sum eiga at verða umhugsað í sambandi við eina kunngerð um royndarkoyrikort og stigaskipan

Tá ið tann ákærði hevur tikið við bót, ella at málið er vorðið avgreitt á annan hátt, so kundi úrslitið verið skrásett í sakarmálayvirlitinum hjá lögregluni. Samstundis kundi viðkomandi bilförari mist 1 til 4 stig av royndarkoyrikorti sínum alt eftir, hvussu álvarligt ferðslulógarbrotið er í hvørjum einstøkum føri. Stigamissurin kundi verið skrásettur bæði í sakarmálayvirlitið og á royndarkoyrikortið.

Stigamissurin kundi verið galdandi í 2 ár eftir, at lógarbrotið er fram, uttan mun til, nær viðkomandi mál er avgreitt hjá lögregluni ella í rættinum.

Um so er, at ein bilførari verður tikin fyri ferðslulógarbrot í einum 2 ára skeiði, og hann hevur mist øll 12 stigini av sínum royndarkoyrikorti, so skal hann missa sítt koyrikort í trýggjar mánaðir.

Um koyrikortið verður tikið, verður stigamissurin samstundis strikaður.

Bilførari, sum hevur mist 8 stig í hesum 2 ára skeiði, skal fáa ávaring.

Sýslumaður, fúti ella dómari gera av, nær stigamissurin annars er vorðin so mikið stórur, at bilførari skal missa koyrikortið, samstundis sum støða verður tikin til ta revsing, ið viðkomandi bilførari skal fáa fyri tað ella tey brot, sum eru til viðgerðar í hvørjum einstøkum føri.

Ætlanin við royndarkoyrikorti og eini stigaskipan er at bøta um ferðslutrygdina, við tað at ferðslulógarbrotini vónandi verða færri.

Tann fyriryrgjandi ávirkanin, sum stigaskipanin hevur, er tann veruleiki, at tann ungi bilførarin sjálvur kann síggja, hvussu 12-stiga royndarkoyrikortið missir sítt virði fyri hvørt ferðslulógarbrotið, og at tað skjótt kann verða tikið, um bilførarin tekur ikki annað skinn um bak.

20.3 Ein varandi stigaskipan

Tær nógvu og ofta skilaleysu ferðsluvanlukkurnar hava í mong ár riðið nógvum londum sum ein marra, og nógv hevur tí bæði verið talað og skrivað um, hvat ið er til ráða at taka til tess at tálma hesum vanlukkum og teimum álvarsomu avleiðingunum, ið standast av teimum.

Mangar royndir eru gjørdar, og mong ymisk fyriryrgjandi tiltøk eru eisini sett í verk í eini roynd at venda hesi hættisligu gongdini.

Ein roynd í so máta er tann sonevnda *klippikortsskipanin*, ið Vesturtýskland setti í gildi fyri sløkum 30 árum síðan, og sum fleiri lond eftirsíðan eisini hava sett í gildi.

Her á landi hevur ein arbeðsbólkur, sum var mannaður við persónum og fyrítøkum, ið høvdu serligan áhuga fyri ferðslutrygd, viðgjørt spurningin um, hvørt ein klippikortsskipan móguliga átti at verið sett í gildi her á landi.

Niðurstøðan hjá arbeðsbólkinum er, ”at ein klippikortsskipan fer at hava fyriryrgjandi ávirkan á teir førarar, sum ferð eftir ferð gera munandi misbrot á ferðslulógina”, og mett verður, at hon fer at ”gagna ferðslutryggileikanum við færri ferðsluóhappum”⁵⁷.

Arbeðsbólkurin ger somuleiðis greitt, at ein klippikortsskipan kann ikki verða sett í gildi, uttan at verandi ferðslulóg verður broytt samsvarandi.

RFF kann eisini vísa á, at tað sjálvsagt eru aðrar fyriskipanir, sum kundu verið settar í verk í hesum sambandi, t.d.:

- at unglingar, sum taka koyrikort millum 18 og 25 ár, kundu fingið eitt *royndarkoyrikort* við serligum treytum, sum var galdandi 2 tey fyrstu árin eftir, at fyrsta koyrikortið er fingið,
- at saman við tí fyrsta koyrikortinum kundi verið gjørd ein *stigaskipan*, ið var knýtt at eini landsumfatandi skráseting av brotum á ferðslulógina, og

- at henda stigaskipan móguliga kundi verið víðkað og samskipað við eina varandi klippikortsskipan.

20.4 Dagføring av koyrikorti

Tað er sum kunnugt galdandi fyri alla útbúgving, at verður hon ikki hildin við líka, so fer tað, sum lært hevur verið, so líðandi í gloyskuna.

Um koyrt verður regluliga, so verður tann verkligi parturin støðugt mentur, sum frá líður. Men verri er við tí ástøðiliga parturin, ið var lærdur á sinni, men sum kanska bert hendinga ferð skal standa sína roynd í ferðsluni.

Tað munnu vera nógvir bilførarar, sum næstan bara nýta bilin í sambandi við sítt arbeiði og tey ørindi, sum gjørd verða har á staðnum.

Onkra hendinga ferð verður kanska farið t.d. til Havnar ella aðrastaðni, har nógv fleiri vegamerkingar o.a. er at hugsa um, enn bilførarin annars er vanur við í heimbygdini.

Sum árin ganga, broytast eisini býarmyndirnar við nýggjum vegum, skeltum, ferðsluljósum, vegamerkingum, rundkoyringum o.ø., so tað er ikki so løgið, um mangur bilførari, ið ikki vanligu koyrir hesar leiðir, kennir seg eitt sindur ørkymlaðan.

Og hvør av okkum man ikki meir enn eina ferð hava sæð bilførarar, ið t.d. koyra inn á vegir, har innkoyring er bannað, sum snara til vinstru í eini rundkoyring, sum koyra ímóti ferðsluni á einsrættaðum vegi o.s.fr.!

Eitt annað og ikki minni álvaramál er so tað, at alt fleiri og fleiri føroyingar fara nú á hvørjum ári í útlondini at ferðast við húski sínum í bili, og at teir har mangan koyra í ferðslukervum og -umstøðum, sum eru fullkomiliga fremmand og tí ókend fyri mongum føroyskum bilførara. Veruleikin sýnir okkum eisini, at tað eru nógvir føroyingar, ið eru komnir illa fyri av hesum ávum.

Samsvarandi hesum verður tí mælt til, at øll, ið hava koyrikort, eiga at koma á eitt kravt ferðsluskeið 7. hvørt ár, so tey fáa høvi at dagføra sína vitan og sín førleika.

Sera ynskilig hevði eisini verið, um Føroyum kundu fingið ein simulator, sum umrøddur er í hesum áliti, tí so høvdu hesir bilførarar á tann hátt fingið frálíkar móguleikar at vant seg við fremmandar ferðsluumstøður o.a. við hesum tóli.

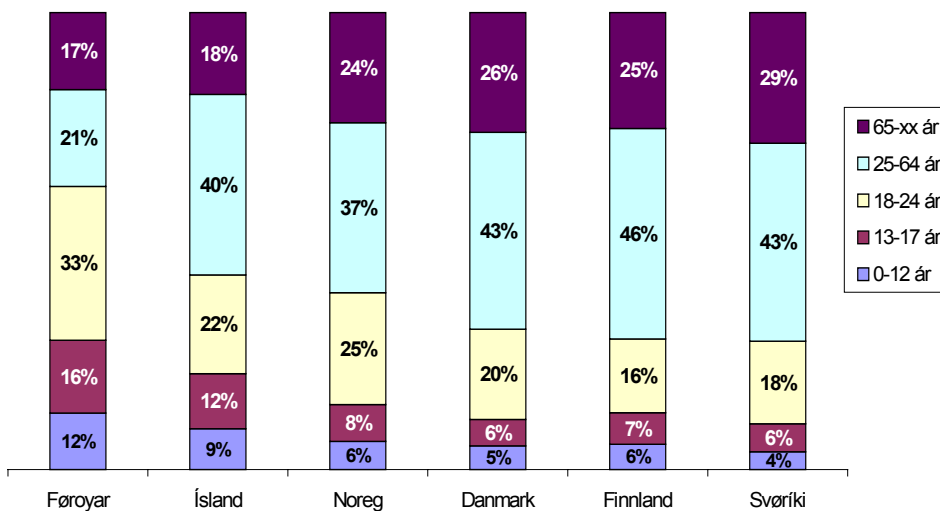
21.0 Størsti vandabólkurin í ferðsluni

Sum áður nevnt, er ungdómurinn millum 18 og 24 ár atvoldin til bróðurpartin av teimum álvarligastu ferðusluóhappunum í Føroyum.

Men tað eru ikki bara tey ungu millum 18 og 24, sum eru illa fyri, tá ið um ferðslutrygd ræður.

Talva 21.a

Deyð í ferðsluni í norðurlondum býtt upp eftir aldursbólum 1984-97. Føroysku tøluni ganga til og við 2001



Stabbamynd 21.a sýnir, hvussu tey fólk í Norðurlondum, sum hava látið lív í ferðsluni, eru umboðað í teimum ymisku aldursbólkunum.

Her er sjón fyri søgn, at í Føroyum eru børn og ung millum 0 og 17 ár í 2 – 3 ferðir størri vanda at koma fyri álvarliga ferðsluvánlukku enn sami aldursbólkur í hinum Norðurlondum (28% í mun til 10-14%), tó undantikið Íslandi, sum hevur tøl, ið líkjast okkara eitt sindur á hesum øki (21%).

Á stabbamyndini sæst, at í Íslandi, Danmark, Noregi, Svøríki og Finnlandi vóru tey flestu, sum lótu lív í ferðsluni, í aldursbólkinum 25-64 ár.

Men hetta er ikki galdandi fyri Føroyar, tí her eru, sum nevnt, tey flestu, sum láta lív í ferðsluni, millum 18 og 24 ár.

Av tølunum fyri aldursbólkar millum 0 og 24 ár mugu vit tí staðfesta, at í mun til javnaldrarnar í flestu av hinum Norðurlondum eru okkara ungdómar í tvífalt so stórum vanda at koma í álvarliga ferðsluvánlukku.

Tølini eru greið: 62% ímóti 28-31% í Danmark, Svøríki og Finnlandi. Tølini í Noregi og í Ísland líkjast, sum sagt, eitt sindur okkara á hesum øki við ávíkavist 39 og 43%.¹³

21.1 Hví er støðan so vorðin?

Í Føroyum eru ongar kanningar gjørdar, sum sýna, hví lutfalsliga so nógv fleiri børn og ung láta lívið í ferðsluni her enn í hinum Norðurlondum. Men vit kunnu tó, ið hvussu so er, staðfesta, at meginparturin av børnunum, sum eru farin, hava verið ákoyrd í fjølbygðum økjum.

Um vit sammeta ferðslukervið og –umhvørvið her á landi við hini Norðurlondini, mega vit straks ásanna, at so verður munurin rættiliga stórus.

Samanumtikið kann verða sagt, at í grannalondum okkara verður nógv størri dentur lagdur á at verja tey “óvarðu” í ferðsluni - við at skilja bilaferðslu og gongufólk hvørt frá øðrum.

Um farið verður t.d. í ein danskan bý, ið er um leið sum Tórshavn, so eru vit skjótt varug við, at har eru nógv fleiri ferðsluljós, fleiri gongubreytir, súkklubreytir, brýr yvir um vegir ella tunlar undir vegum, enn vit síggja í okkara høvuðsstaði. Sama er skilið í øðrum býum her á landi.

Verður so hugt eftir íbúðarvegum og vegum, har bilaferðsla og gongufólk ferðast hvørt um annað, varnast vit skjótt, at á tílíkum vegastrekkjum er hægst loyvda hámarksferðin 30 km/t. Til tess at forða fyri, at ikki verður koyrt skjótari, eru so samstundis ferðtálmar av ymiskum slagi gjørdir á hesum vegum.

Ræðandi hagtøl.....

- Tað er í miðal **eitt ár og tríggir mánaðir** ímillum, at eitt barn, ið er yngri enn 13 ár, doyri í ferðsluni í **Føroyum!**
- Um somu ferðsluviðurskifti vóru í Føroyum, sum tey eru í **Danmark**, vórðu í minsta lagi **tvey ár og tíggju mánaðir** ímillum, at tað ræðuliga hendi, at eitt barn, ið var yngri enn 13 ár, doyði í ferðsluni!
- Um somu ferðsluviðurskifti vóru í Føroyum, sum tey eru í **Svøríki**, vórðu í minsta lagi **fimm ár og ein mánaður** ímillum, at tað ræðuliga hendi, at eitt barn, ið var yngri enn 13 ár, doyði í ferðsluni!

¹³ Útgangsstøðið í samanberingini er, at samfelagsviðurskiftini í londunum eru sera lík. M.a. er miðaltalið av ferðsludeyðum seinastu árinum fyri hvønn íbúgva í Norðurlondum rættiliga líkt: millum 7 og 10 deyð um árið fyri hvørjar 100.000 íbúgvar. Tó skal verða nevnt, at burðaravlopið í Føroyum er nakað hægri, enn tað er í hinum Norðurlondum, og tí eru lutfalsliga fleiri ung í Føroyum.

Í Føroyum er loyvda hámarksferðin í fjølbygðum øki (við fáum undantøkum) 50 km/t¹⁴.

At tað er ferðin, ið kann skaða og drepa, munnu øll verða samd um, og aðrastaðni í hesum áliti er eisini greitt frá, hvussu nógv hættisligari tað er at koyra 50 km/t enn 30 km/t.

At hagtølini so samstundis prógva, at nógvir bilførarar harumframt koyra skjótari, enn henda hámarksferðin loyvur, sýnir bert, hvussu umráðandi tað er at fáa broytt hesi viðurskifti sum skjótast.

Tað er einki at ivast í, at tað eru nevndu viðurskifti, ið munnu vera høvuðsatvoldin til, at lutfalsliga næstan tvífalt so nógv børn og ung láta lívið av ferðsluákvum í Føroyum enn í okkara grannalondum.

Við støði í hesum veruleika er tí átrokandi neyðugt,

- at lækka hámarksferðina úr 50 km/t til 30 km/t á hesum vegastrekkjum,
- at broyta vegakervið, so akfør og gongufólk ferðast ikki hvørt um annað, og
- at gera hóskandi ferðtálmar, so ikki ber til at koyra skjótari.

Í kap. 23 og kap. 33-37 eru dømi um, hvussu vegakervið kann verða broytt samsvarandi hesum.

21.2 Tilmæli:

Mælt verður til,

- at nógv størri dentur verður lagdur á hjá bygðar-/býarmyndugleikum at gera tað ferðsluliga nærumhvørvið so háttáð, at tey “óvarðu í ferðsluni”, sum eru gongufólk og súkklarar, verða nógv betur vard, við tað at bilaferðslan og tey verða skild hvørt frá øðrum.

¹⁴ Smbr. galdandi ferðslulóg:

§ 30a. Akferðin má ikki fara upp um fylgjandi mark:

1) á fjølbygðum øki 50 km/t,

2) uttanfyri fjølbygðum øki 80 km/t.

Stk. 2. 5) Á vegastrekki, har tað ikki er ráðiligt ella ynskiligt at loyva akstur við ferð upp til vanligt hægstamark, kann ásetast eitt lægri hægstamark. Í fjølbygðum øki kann á líknandi hátt ásetast ein lægri hámarksferð fyri eitt nærri avmarkað øki.

Stk. 3. 5) Fyri eitt vegastrekki kann ásetast ein lægri hámarksferð enn hægstamarkið fyri ferð, um so er, at umstøðurnar, herundir fyrilitini fyri aðrari ferðslu, loyva tí, og avgerandi ferðslutrygdarlig fyrilit ikki tala ímóti.

Sí tó eisini § 30b.

22.0 Eldri bilfórarar

Ferðslukervið, har samspæl er millum bilar, fólk og vegumhvørvi, er sera flókt.

Tað tykist, sum økist bilatalið dagliga, og nógvir bilfórarar velja regluliga at koyra við teimum loyvdu hámarksferðunum – og summir meira, enn loyvt er. Tað er tí sera umráðandi hjá øllum, sum eru í ferðsluni, at bæði viðbragdstíð og fatanarevni eru í lagi.

Ungir akfórarar halda, at eldri bilfórarar eru til serligan ampa í ferðsluni, av tí at teir nýta longri tíð enn tey ungu at umráða seg, áðrenn teir taka eina avgerð.

Men vert er at leggja sær í geyma, at gamlir bilfórarar og gomul fólk hava sama rætt at vera í ferðsluni sum tey ungu! Latum okkum tí ikki gloyma, at:

Tað er ferðslan, sum elvir eldri bilfórarum trupulleikar – og tað eru ikki eldri bilfórarar, sum elva ferðsluni trupulleikar

Tørvurin hjá tí eldra ættarliðinum at koma út og røra seg er minst líka so týðningarmikil sum hjá teimum ungu, og so hava tey eldru eisini góðar stundir at koma út í ferðsluna.

Av tí at heilsustøðan batnar og tí eisini miðallivialdurin, verða tað eisini fleiri eldri bilfórarar í framtíðini.

Í Svøríki vórðu bilfórarar millum 80 og 84 ár spurdir, og 98% av teimum svaraðu, at teir vóru nøgdir við sína heilsustøðu. Um bert tann kropsliga og sinnisluga støðan er í lagi, so ber væl til at verða virkin og varðveita lívsdygdina, til fólk eru komin væl til árs.

Tað er eyðsæð, at hetta setur stór krøv til framtíðar ferðslu og flutningsskipan. Men í lötuni er ferðsluskipanin tó als ikki lagað til tann tørv og førleika, sum tað eldra ættarliðið hevur sjálvsagdan rætt til.

22.1 Eru eldri bilfórarar ferðslutryggir?

Tá ið eldri bilfórarar koma sær í ferðsluóhapp/-vanlukkur, so hendir tað vanliga í truplum ferðsluviðurskiftum, ið krevja bæði skjóta hugsan og skilagóða avgerð.

Útlenskar kanningar sýna tí eisini, at eldri bilfórarar eru yvirumboðaðir t.d.

- í ferðsluóhappum/-vanlukcum á vegamóti/krossvegi, og serliga í sneiðingum til vinstru,
- í brotum á steðgiskyldu,
- í brotum á víkiskyldu, og
- at koyra í reyðum ljósi.

Eldri bilfórarar eru harafturímóti undirumboðaðir í

- einstaklings ólukcum,
- ólukcum í myrkakoyring og
- vegna rúsdrekkakoyring.

Av svenskum kanningum sæst somuleiðis, at við atliti at

ferðslutrygðar trupulleikum, so er talið á teimum, sum deyð og skadd eru í ferðsluni í aldursbólkunum 75 – 84 ár, ikki størri enn í øðrum aldursbólkunum. Harafturímóti eigur hesin aldursbólkurin størri lut í ólukkum við fólkaskaða enn fjararar í aldursbólkinum 25 – 54 ár, um roknað verður við ”óluukkum fyri hvønn koyrdan kilometur”. Munurin herímillum kann verða 4 – 6 ferðir.

Ferðsluváðin er sostatt nógv størri hjá eldri bilfórararum. Hesin munurin millum stóran ferðsluváða og færri skaddar eldri bilfórarar er atvoldin til, at kjakið um eldri bilfórarar og ferðslu fer av kósini, av tí at hesi hugtøk verða blandað saman.

Í ferðslutrygðararbeiðinum er tí týðningarmikið, at litið verður at eldri bilfórararum og ferðslutørvi teirra í einum heildarhøpi.

Útlenskar kanningar sýna, at ferðslutrygdin batnar, um eldri fólk skifta um bilkoyringina við almennar ferðslumøguleikar. Men velja eldri fólk heldur at súkkla ella at koyra á prutli, so versnar ferðslutrygd teirra eisini munandi.⁵⁸

Umframt ta heilsukanning, ið verður gjørd, tá ið bilfórarari á 70 ára aldri skal endurnýggja sítt koyrikort, hevur heilsustýrið í Danmark nú sett ein arbeiðsbólk at gera eitt ískoytis royndartilfar, sum læknin skal nýta í sambandi við umrøddu heilsukanning.

Henda nýggja og einfalda royndin (testin) skal m.a avdúka, um stuttminnið, gjølliga hugsanin og kunningarevnini eru í lagi hjá hesum eldru bilfórarunum.

Endamálið við royndini er eyðvitað at fáa fatur í teimum fáu bilfórararum, ið sálarliga eru so mikið viknaðir, at teir ikki meira eru førir fyri at koyra bil á forsvarligan hátt, og at teir tí kunnu koma sær sjálvum og øðrum í álvarligan vanda.⁵⁹



Hagtøl sýna, at, tá ið tey eldru gevast sum bilfórarar, koma fleiri av teimum fyri óhappi, meðan tey eru til gongu. Og er heilsan ikki í lagi, kann vera sera møtimikið hjá einum eldri fólk bara at ganga yvir um vegin. Tað, sum fyrr, tá ið heilsan var góð, einans vardi 4-5 sekund, skal eitt eldri, kanska illa gongt fólk nýta tvífalt ella trífalt so nógv tíð um. Hugsa vit so um, at í 10 sekund flytur ein bilur seg, ið koyrir 50 km/t, næstan 130 m, so er eyðsæð, at fleiri bilar kunnu verða komnir undan húsahornum, áðrenn komið er yvir um vegin!

22.2 Ferðslutrygdarskeið fyrir eldri bilfórarum

Miðað eigur at verða eftir at økja ferðslutrygdina og flytforið hjá teimum eldru. Ráðið fyrri Ferðslutrygd heldur tað tí vera skilagott, um serlig ferðsluskeið verða skipað fyrri hesum aldursbólki.

Hesi skeið kundu hóskandi verið ráðlögð í samstarvi við pensjónistafelagið, koyrilærarar og kvøldskúlaskipanina á staðnum.

Skeiðsinnihaldið kundi t.d. fevnt um hesar 4 høvuðstættir:

1. Upplæring/venjing. Tilboðini eiga at laga seg eftir tí tørvi, sum tey eldru hava har í tí heimliga umhvørvinum, og eiga tey at verða partur av ferðslutrygdarætlan kommununnar.
2. Samskifti. Tey eldru eiga at verða kunnað um, hvussu umráðandi tað er at endurnýggja sín kunnleika og fáa at vita um sínar avmarkingar, so at koyriførleikin kann mennast. Miðað eigur eisini at verða eftir at kunna teir yngru bilfórararnar um teir trupulleikar, sum tey eldru hava í ferðsluni, so at teir sýna enn størri fyrilit og hógv fyrri teimum eldru.
3. Heilsuviðurskifti. Hildið verður skilagott, at t.d. læknin á staðnum greiðir skeiðsluttakarunum frá teimum trupulleikum, ið standast av elli, versnandi heilsustøðu og bilkoyring. Her kundi verið hóskandi at nomið við ta nýggju og einfaldu royndina (testina), ið m.a skal avdúka, um stuttminnið, gjølliga hugsanin og kunningarevnini eru í lagi hjá hesum eldru bilfórarunum (smb. 22.1).
4. Verkligar loysnir. Umráðandi er á skeiðinum at kanna tann veruligan tørvin, sum tann einstaki luttakarinn hevur at ferðast í bygdini/býnum. Hesin tørvur eigur so at verða sammettur við tær persónligu fortreytirnar og við atlit at verkligum loysnum (bili, súkklu, bussi, at ganga). Stórur dentur eigur at verða lagdur á tørvin hjá teimum eldru, tá ið nýggir vegir verða teknaðir.⁶⁰

22.3 Tilmæli:

Ráðið fyrri Ferðslutrygd mælir til,

- at skipað verður fyrri serligum ferðslutrygdarskeiðum fyrri eldri bilfórarum.

23.0 Venjingarbreyt og ferðsluskeið

Í útlondum eru nógvar kanningar gjórdar til tess at vita, hvussu venjing í serstökum koyrifimi man ávirka vanlukkvandan hjá bilførarum. Hesar kanningar fevna um: hálkukoyring, myrkakoyring, skeið í verndarkoyring fyri truplar bilførarar og serligt skeið fyri eldri bilførarar.

Hálkukoyring og myrkakoyring høvdu serliga til endamáls at læra bilførarar at kenna teir ferðsluvandar, ið standast av háлку og myrkri. Í tilítkum skeiðum hevur eisini verið miðað eftir at læra bilførarar tilítk fimi, at teir t.d. kunnu verða førir fyri at koma sær undan ólukkkum í vandastøðum við t.d. at stýra akfarinum uttan um vandan o.s.fr.

Skeið í verndarkoyring eru vanlig í USA og øðrum londum, sum nýta stigaskipanina í sambandi við koyrikort. Teir bilførarar, sum missa eitt ávíst stigatal fyri brot á ferðslulógina, verða sendir á eitt kravt skeið, ið hevur til endamáls at fáa teir at halda uppat at nýta ta atferð, sum var atvoldin til stigamissin í koyrikortinum. Tílik atferð er t.d. brot á hámarksferðirnar (tann vanligasta) ella rúsdrekkakoyring.

Skeið fyri eldri bilførarar er vorðið kannað í USA. Innihaldið í hesum skeiðum er ástøðilig undirvísing (skelti o.a.), ókravd royndarkoyring í heimliga umhvørvinum, har dentur verður lagdur á at læra bilføraran at hava ta atferð, ið er best hóskandi til ferðslumynstrið har á staðnum.

Øll hesi skeið eru væl og virðiliga vorðin bæði kannað og eftirmett, og tykist úrslitið at vera hetta:



Køreteknisk Institut Roskilde, Danmark

23.1 Háلكukoyring

Tað tykist, sum økist vanlukkutalið hjá teimum bilførarum, ið hava verið á háلكuskeiði. Minsta økingin er hjá persónbilaførarum og mesta hjá sjúkrabilaførarum. Tað er ógreitt, hví hetta eru úrslitini.

Tað er tó ikki óhugsandi, at verður mesti dentur lagdur á at læra bilførarar at hava tamarhald á akfarinum í sera torførum vandastøðum í háلكu, so kann slíkt skeiðsvirksemi lættliga geva førarunum eina yvirmetta (falska) trygdarkenslu um koyriførleika teirra í háلكu, so sum kanningarúrslitini helst kunnu geva okkum eina ábending um.

Á teimum háلكuskeiðum, sum nú eru í Noregi, verður tí høvuðsdenturin lagdur á at læra bilførararnar um teir óvæntaðu vandarnar, sum kunnu vera í háلكu, og sum teir ikki kunnu vænta at megna, og verður tí minni dentur lagdur á at megna torførar vandastøður.

23.2 *Myrkakoyring*

Samanumtikið, so tykist tað ikki, sum um skeið í myrkakoyring minka um talið á ferðsluvanlukkum. Tó er at viðmerkja, at norskar kanningar sýna, at talið á ferðsluvanlukkum lækkaði hjá teimum monnum, sum høvdu verið á skeiði í myrkakoyring.

Men nevnt verður so eisini, at menn helst hava eitt minni trygdarskotbrá enn kvinnur, og tí ber betur til hjá teimum enn hjá kvinnum at økja um trygdina við at koyra eitt sindur varisligari.

Hetta kann verða ein atvoldin til, at ferðsluvanlukkurnar bert tykjast at lækka hjá monnum, sum hava verið á skeiði í myrkakoyring.

Niðurstøðan er tí tann, at venjingar í myrkakoyring tykjast at minka um ferðsluvanlukkurnar hjá summum bilførarum; men at tað ikki er givið, at henda lækking tó er galdandi fyri allar bilførarar og tá serliga kvinnur.

Samanumtikið verður mælt til, at hildið verður fram við kravdum skeiðum í myrkakoyring í Føroyum.

23.3 *Verndarkoyring*

Øðrvísi eru tó úrslitini viðvíkjandi kravdu skeiðunum í verndarkoyring fyri vandamiklar bilførarar, ið serliga fremja brot á lógarásetingarnar um hámarksferðir og rúsdrekkakoyring.

Har sýna úrslitini, at talið av teimum ferðsluvanlukkum, ið standast av tilíkum brotum, lækka um leið 5-10% hjá teimum, ið hava verið á hesum skeiðum. Hesi úrslit eru grundað á kanningar, og eru tey tí hildin at vera rættiliga álitandi.

Sum nevnt er aðrastaðni í hesum áliti, so eru bæði brot á hámarksferðirnar og rúsdrekkakoyring eisini tvey álvarlig vandamál í ferðsluni her á landi, og tí verður mælt til, at teir bilførarar, ið hava mist stig í koyrikorti sínum av hesum ávum, eisini skulu fara á eitt verndarkoyringarskeið, sum eigur at verða kravt í Føroyum.

23.4 *Skeið fyri eldri bilførarum*

Tað tykist ikki, at skeið fyri eldri bilførarum ávirkar talið á vanlukkum stórvegis. Eingin veit, hví so er. Kanska er tað tí, at eldri bilførarar, sum hava verið á skeiði, koyri longri bil eftir hetta, enn teir annars høvdu gjørt, um teir ikki høvdu verið á skeiði. (Samanber tó her 22.2 um skeiðsinnihaldið).

23.5 Venjingarbreyt

Tað hava leingi verið ætlanir at gera eina venjingarbreyt í Føroyum, og í 90-árunum stóð 1 millión á figgjarlógini til hetta arbeiðið. Men seinni er hon so vorðin strikað.

Ráðið fyri Ferðslutrygd heldur, at tað er týðningarmikið, at ein venjingarbreyt verður gjørd bæði skjótt og brátt.

Eyðvitað er ein fullfiggjað venjingarbreyt, sum líkist teimum útlendsku, kostnaðarmikil. Men neyðugt er kortini ikki at gera hana eftir einum ári. Byrjað kann verða í smáum, so til ber at gera nakrar av teimum grundleggjandi koyrivenjingunum í fyrsta umfari. Síðan kann verða útbyggt so hvørt. Umráðandi er tó at finna eitt hóskað pláss, sum liggur væl fyri, og har til ber at gera útbyggingar seinni.

Í búskaparligum høpi eigur ikki bert at verða hugsað um, hvussu nógv ein tílik breyt kostar at gera. Vit eiga fyrst og fremst at hugsa um samfelagsligu sparingarnar - bæði menniskjaligu og figgjarligu, sum fáast afturfyri, at bilførarar verða betur útbúnir. Eisini eigur at verða hugsað um, hvat tað kostar í m.a. ferðing, upphaldi og mistari arbeiðsinnøku at senda nógvar feroingar á hvørjum ári í onnur lond at fáa venjing á venjingarbreytum.

Tílikar venjingarbreytir hava m.a. til endamáls at læra bilførarar at koyra í hálfu, so at teir koma ikki sær sjálvum og øðrum í vanda.

Sum nomið er við í hesum kapitli, benda royndarúrslitini av tílikum hálkuskeiðum tó ikki á, at ferðslutrygdin batnar hjá teimum bilførarum, sum hava verið á hálkuskeiðum, og samsvarandi hesum kann illa verða mælt til, at nøkur venjingarbreyt verður gjørd her á landi, *uttan so er, at endamálið við skeiðsinnihaldinum verður broytt*¹⁵, og at nýggjar útlenskar royndir tó sýna, at ferðslutrygdin batnar.

Í hesum viðfangi er tó at nevna, at Trygg Trafíkk í Noregi er av teirri áskoðan, at venjingarbreyt er góð at hava í sambandi við ferðslutrygdararbeiði.

Men teir halda tað vera týðningarmikið, at størri dentur eigur at verða lagdur á tær venjingar, sum geva bilførarunum eina beinleiðis vandauppfatan.

Sagt verður, at veikleikin við teimum norsku venjingarbreytum er tann, at tær flestu venjingarnar verða gjørdar við lítlari ferð, har lættari er at hava tamarhald á viðurskiftunum.

Tí hevur Trygg Trafíkk nú eisini givið boð um at fáa á skrána venjingar, sum eru sera torførar at hava tamarhald á, so bilførarar betur kunnu læra, *”hvor lett det er, at ting går galt”*.

Sagt verður eisini, at venjingarbreytirnar eisini eru góðar at venja á hjá teimum, sum koyra motorsúkklu, og at tað tí er meira umráðandi at gera eina venjingarbreyt enn ein *”ren glattkjøringsbane”*.⁶¹

23.6 Simulatorur

Við tí nýggju tøkni og útlitunum um, hvussu hon fer at mennast, er

¹⁵ Sí Transportøkonomisk institut: Trafíkksikkerhetshåndbok, s. 531: ”Virkningene av det nye glattkjøringskurset på antall ulykker er foreløbig (1997) ikke undersøkt”.

koyrivenjing í simulatori ein avgjörður móguleiki til tess at menna førleika bilførarans.

Her á landi hevði ein simulatorur komið serliga væl við, tí so kundu vit lært bilførarar okkara at koyrt í teirri stórbýarferðslu, sum er nógum bilførarum rættiliga ókend. Tílikur simulatorur kostar í lötuni o.u. 1½ millión kronur.¹⁶

Umráðandi er, at undirvísararnir hava bæði tekniskt, námsfrøðiligt og sálarfrøðiligt førleikastøði, so teir eru førur fyri at geva eina viðkomandi og fjølbroytta undirvísing, sum er í samsvar við lesiætlanina.

23.7 Niðurstøða

Tað tykist, sum sýna tey flestu úrslitini, at talið á ferðsluvánlukkum lækkar ikki, hóast bilførarar verða lærdir serligar koyriførleikar – heldur tvørturímóti.

Niðurstøðan kann kortini ikki verða tann, at góðir koyriførleikar í sjálvum sær eru óhepnir fyri ferðslutrygdina.

Frágreiðingin um hesi úrslit gevur okkum heldur eina ábending um, á hvønn hátt bilførarar nýta sínar førleikar í ferðsluni.

Ein bilførari, sum veit, at hann heldur seg duga sera væl at koyra í ávísam umstøðum, kann verða freistaður at koyra eitt sindur minni varliga enn ein bilførari, ið ivast um sín egnu førleika.

Tann fakliga avbjóðingin hjá koyrilærarum eigur tí sjálvandi at verða tann, at førleikaútbúgvingin fær eitt slíkt innihald, at bilførarar fáa ikki óveruligar uppfatanir um teirra evni og førleikar.⁶²

Ráðið fyri Ferðslutrygd heldur tað vera í lagi, at ein venjingarbreyt verður gjörd í Føroyum. Men um hon verður gjörd, so er sera umráðandi, at undirvísingin verður lögð til rættis samsvarandi áður nevndu tilráðing frá Trygg Trafikk. Tílik tilráðing er eisini gjörd í Danmark.

23.8 Tilmæli:

Ráðið fyri Ferðslutrygd mælir til,

- at venjingarbreyt verður gjörd her á landi,
- at teir bilførarar, ið serliga fremja brot á lógarásetingarnar um hámarksferðir og rúsdrekkakoyring, og sum hava mist stig á koyrikorti sínum av hesum ávum, skulu fara á eitt verndarkoyringarskeið,
- at alstórir dentur verður lagdur á tær venjingar, sum eru sera torfórar at hava tamarhald á, so bilførarar betur kunnu læra, hvussu lættliga tað kann bera á skeiva borðið í ferðsluni, og
- at hildið verður fram við kravdum skeiði í myrkakoyring.

¹⁶ Sí eisini síðu ???

24.0 Barnið í ferðsluni

24.1 Barnsins búning og menning

Øll börn mega sleppa at røra seg, sum teimum lystir. Teimum tørvar at ganga, hoppa, renna, leypa og súkkla í tí heimliga umhvørvinum, tí tað nøktar tann rørslutørv, tey hava, og á tann hátt fáa tey nýtt ta orku, sum er í kroppinum.

Tað er við tílíkum rørslum tey menna kroppin, gera ymsar venjingar, iðka smidleika, skjótleika o.m.a. Tí er tað so umráðandi, at börn hava umstøður at spæla og vera saman við øðrum børnum. Á tann hátt búnast tey bæði sálarliga, sosialt og kropsliga, og tey læra bæði at vera einsamøll og at vera í felagsskapi við øðrum.

24.2 Skaða- og heilsuvandi

Börn, sum búgva í bygdum og býum við nógvari ferðslu, bera størri ótta fyri ferðsluumhvørvinum enn börn, sum búgva, har lítil og eingin ferðsla er. Tey eru eisini bangnari og hava ringar royndir av ferðsluumhvørvinum.

Hesa somu kenslu hava eisini tílík foreldur, sum eiga lítil børn. Ræðsla og órógv er altíð í kroppinum, bara børnini fara út fyri dyr, tí tey vita, sum er, at bilarnir strúka um húsahornini, so áðrenn nakran varir, kann vanlukkan eisini ráma barn teirra.

Tá ið so barnið verður eldri, fer tað longri og longri burtur frá húsum. Tá ið tað so er eini 10 ára gamalt, fer tað sjálvt at súkkla úti á vegnum. Tá er ikki minni vandi fyri, at tað kann fáa álvarligt mein!

Barnið í ferðsluni

*Bilferðslan er mesta einstaka hóttanin móti rørslufrælsi,
heilsu og trygd barna.*

*Tey flestu skúlabørn, sum doyggja, láta lívið av ferðsluávum.
Teir álvarligu skaðarnir eru, tá ið barnið fer at súkkla á fyrsta sinni.*

Nú á døgum røra nógv børn seg minni enn í gomlum døgum. Tó eru tað fleiri, ið iðka ymsan ítrótt, ella tey eru við í øðrum felagsskapum, har vanligt er at vera uttandura.

Hóast fleiri børn enn *ganga* í og úr skúla, eru tað nú mong, sum dagliga verða koyrd báðar vegir, tí fleirstaðni er nú so langt millum heim og skúla, at ov langt er hjá børnum at ganga. Hetta er eisini galdandi fyri tey børn, sum verða koyrd í sambandi við frítíðarskúla, tónleikavenjing, bóltspøl, svimjing o.m.a.

Mangan tora foreldur heldur ikki at lata børn síni ganga sjálv í og úr skúla ella til frítíðarítriv, tí hóast tað sumstaðni er stuttur vegur, so er hann kortini so vandamikil av tí nógvu ferðsluni – og serliga í myrkri, at tey heldur vilja koyra børnini.

Av ótta fyri bilferðsluni og í samsvari við samfelagsgongdina er døgurðatímin nú eisini nógvastaðni avlagdur.

Húsini í teimum nýggju búreisningunum hava mestsum øll eitt bilrúm, tí oftast verður ov langt at ganga millum bústaðin, arbeiðsplássíð, handlar, frítíðarítriv o.a.

Mong børn nú á døgum spæla heldur ikki so nógv uttandura, sum tey gjørdur fyrr. Ein atvoldin til tess er óivað teldan, sjónbandið og sjónvarpið við øllum tí mikla undirhaldi, sum haðan streymar inn í stovuna og hugtekur børnini, so tey hvørki tíma ella hava stundir til so nógv annað í fríløtunum.

Av øllum hesum røra børn seg so nógv minni nú enn fyrr. Tann dagliga venjingin av liðum og limum verður tí lítil og eingin.

Læknar eru á einum máli um, at fær kroppurin ikki tær natúrligu venjingarnar uttandura í barna- og ungdómsárunum, so kunnu avleiðingarnar av vantandi rørslu verða sjúka og annar kropsligur bági seinni í lívinum.

24.3 Førlleiki barnsins í ferðsluni

Í 60-árunum sýndu svenskar kanningar, sum ein granskari har hevði gjørt, at børn eru als ikki búgvín at vera í ferðsluni. Atvoldin til tess er tann, at ferðslan er so fløkt og fjølbroytt, at børn eru als ikki før fyri at velja tær skilabestu loysnirnar.

Tann, ið ætlar sær yvir um vegin, skal líta bæði til vinstru, høgru og aftur til vinstru, hann skal kenna umhvørvið, fylgja við ferðsluni, ferðini á bilum og meta um, nær tað er ráðiligt at fara yvir um vegin, uttan at skaði stendst av hesum.

Barnið í ferðsluni

Tey flestu, sum eiga børn, búgva í býlingum við nógvvari ferðslu.

Børn eru serliga viðkvæm fyri gassi og larmi frá bilum.

Bilferðsla kann gera børn ótrygg og óttafull.

Tað er vandamikið at yvirmeta førlleika barnsins í ferðsluni.

Verið medvitandi um møguligar vandamiklar avleiðingar av ferðsluvenjingum.

Til tess at minka um ferðsluskaðar hjá børnum hevur tí verið roynt í útlondunum at læra børn betur at ferðast í ferðsluni. Men tað eru tey, sum eru vorðin óttafull um avleiðingarnar av tílíkum venjingum.

Orsøkin er tann, at bæði tey foreldur og børn, sum hava havt hesar venjingar, halda, at nú eru børnini sjálv altíð før fyri at fara út í ferðsluna. Úrslitið kann verða, at hesi børn fáa ein ”falskan” tryggleika og fara ov tíðliga út í ferðsluna, og at tað tískil verður størri vandi fyri, at tey verða álvarliga skadd.

Umráðandi er tí at vera medvitandi um, at spælt verður við lívið hjá barninum, tá ið roynt verður at menna førlleika tess til sjálv at fara út í ferðsluna, áður enn tað er búgvið til tess.

24.4 Öll börn hava rætt til rørslufrælsi og luttöku

Í altjóðasáttmálanum hjá ST um "Barnsins rættindi", sum nógv lond hava undirskrivað, er staðfest, at vælferð barnsins skal verða raðfest fremst, tá ið myndugleikar og felagsskapir fremja atgerðir, ið viðvíkja barninum.

Við hesum sáttmála hava londini bundið seg til av øllum alvi at verja barnsins lív og at geva tí bestu búningarmøguleikar.

Við støði í hesum altjóða sáttmála um barnsins rættindi hava londini tí eisini veitt vissu fyri at skapa eitt tilíkt ferðslukervi, sum loyvir børnum at spæla og renna ótarnað uttandura í býlinginum, og sum heldur ikki forðar tí at hitta vinfólk og vaksin, at ganga ella súkkla ótarnað í skúla, at hava frítíðar- og mentanarvirksemi o.s.fr.

Tað er mannarættur at hava eitt fullgott lív. Hetta aðalsjónarmiðið um samfesti millum manna eigur eisini at ávirka hugburð okkara um ferðslupolitikk.

24.5 Hvat er til ráða at taka?

Tað er mannarættur at hava eitt trygt og heilsugott umhvørvi, og at ferðslan skal ikki vera ein ampi í so máta. Øllum menniskjum tørva at kunna flyta seg, og tey hava rætt at ferðast óvard í ferðsluni.

Umráðandi er, at børn, foreldur, almenningurin og felagslívið skifta orð um, hvussu tey kundu hugsað sær at bøtt um ferðsluumhvørvið. Borgararnir eiga at kunna krevja av samfelagnum, politikarum og fyrisiting, at atgerðir verða framdar, ið skulu gagna rørslufrælsi barna.

Hesar atgerðir kunnu t.d. verða:

- Lands- og kommunuráðlegging.
- Umhvørvislig ferðsluráðlegging.
- Fíggjarlig stýring.
- Staðbundin tilstuðling.
- Útbúgving og upplýsing.
- Útbúnaður.

Við at skilja sundur børn og bilar og við atliti at tí ráðleggja bústaðarøki, skúlar, tænaustøð, frítíðarvirksemi o.a. ber til at minka um flutningstørvin hjá børnum.

Tað er sera umráðandi, at vegirnir verða gjørdir ferðslutryggir í heimliga umhvørvinum. Gongu- og súkkklubreytir eiga at verða gjørdar og fríðki í fjølbygdum økjum.

Tað er týðningarmikið fyri barnsins lív, heilsu og trygd, hvussu bilferðslan verður skipað í økinum, har barnið skal liva og røra seg.

Bæði skaðar og vanlukkur millum børn minka, um ferðslan verður lögð um. Til ber at minka bæði um ferðsluna og ferðina, um vegaøkið uttan um bústaðirnar verður átøkt einum garði við steinsetingum, runnum, trøum og grasi, og har t.d. leikaútbúnaður, beinkir og blómukassar verða settir upp.

Peningur er altíð neyðugur, og menningin av ferðsluumhvørvinum kann t.d. verða stimbrað við fíggjarligum íkasti og stuðli, sum t.d. kann verða nýtt at gera gongu- og súkklugøtur og aðrar umhvørvisligar ferðsluatgerðir.

Foreldur eru ofta í iva um, hvussu farið skal verða fram til tess at ávirka vegamyndugleikarnar. Tí er tað so umráðandi, at íbúgvarnir í bygdini, býnum ella bústaðarøkinum taka seg saman, skipa seg og ráðleggja, hvørjir ferðslutrygdartrupulleikarnir eru, og hvussu fram skal verða farið, til tess at barnsins rættur at fáa eitt trygt og stimbrandi ferðsluumhvøri t.d. í og úr skúla, til frítíðarítriv o.a., er loystur á skilagóðan hátt. Ungdómsfeløg, bygðafeløg, ítróttafeløg o.o. saman við íbúgvunum eiga at samstarva um tilík mál.

Við upplýsing og kunning er lagamanni at ávirka bæði almenningin og politikararnar, og við fakligum serkunnleika ber til at greina, hvørjir ferðslutrupulleikarnir eru, hvørji vegastrekki eru serliga vandamikil, og hvussu fram eigur at verða farið til tess at loysa hesi vandamál.

Øll viðurskifti, ið snúgva seg um børn og ferðslu, og hvat ið gjørt eigur at verða til tess at bøta um rørlufrælsi, trygd og umhvørvi barnsins, eiga at verða tikin upp til álvarligar viðgerðar - ikki minst í Føroyum, har lutfalsliga nógv mest børn í Norðurlondum verða skadd og láta lívið í ferðsluni!

24.6 Tilmæli:

Mælt verður til,

- at børn, foreldur, almenningurin og felagslívið mega koma saman at skifta orð um, hvussu tey kundu hugsað sær at bøtt um ferðsluumhvørvið á staðnum, og
- á hvønn hátt bústaðarøki, skúlar, tænaustøð, frítíðarvirksemi o.a. kundu verið ráðlögð soleiðis, at smábørn koma sum minst út í akferðsluna.

25.0 Ferðsluupplýsing nú og í framtíðini

25.1 Hugburður

Hvussu vit menniskju bera okkum at í øllum lívsins viðurskiftum og umstøðum, valdast nógv tann hugburð, vit hava.

Okkara hugburður legnar seg longu í móðurlívi, tá ið barnið hoyrir ljóð, kennir rørslur, kenslur, hugløg o.a., og saman við teimum viðföddu eginleikunum ávirkar alt hetta, hvussu barnið so seinni í lívinum verður í sinn og skinn.

Men frá tí degi, barnið er borið í heim, kemur av álvara ferð á menningina. Í fyrstuni læra tey við at eygleiða foreldrini ella onnur, sum eru rundan um tey. Henda ávirkanin verður væl og virðiliga goymd.

Um eitt ára aldur ella kanska fyrr roynir barnið so at herma eftir hævurburði, handakeipum og andlitsbráum hjá foreldrum ella systkjum, og sum tað veksur og mennist, kemur myndin av persónmenskuni hjá tí eisini spakuliga til sjóndar.

Vit eiga tí øll at gera okkum greitt, at tað, barnið lærir og upplivir fyrstu árin, er sera avgerandi fyri førningin hjá tí seinni, og hvønn hugburð tað fær í øllum lívsins viðurskiftum og ikki minst í ferðsluni.

25.2 Fyrsta ferðsluupplýsingin

Frá almennari síðu eru tað óivað heilsusjúkrasystrarnar, ið geva tær fyrstu ferðsluupplýsingarnar. Tær gera eitt dygdargott arbeiði at greiða m.a. frá, hvussu børn eiga at sita í bili.

Tá ið barnið fyllir trý ár, verður tað av sær sjálvum limur í *Ferðsluringi barnanna*. Hetta er tiltak, sum Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur skipað fyri seinastu 20 árin.

Børnini fáa sendandi undirvísingartilfar, sum er ætlað bæði børnum og foreldrum, so tey í felag kunnu tosa um ferðsluspurningar, reglur o.a. Samstundis, sum hetta fer fram í heimunum, verður eisini arbeitt við ferðslutrygd í dagstovnum.

Um sjeý ára aldur fara børnini í skúla, og tá verður høvuðsábyrgdin fyri ferðsluupplýsingini lögð á fólkaskúlan. Men tað er eyðsæð, at lítið munar ferðsluupplýsingin frá almennari síðu, um ikki foreldrini eisini átaka sær sín stóra leiklut at læra børnini at vera ansin og umhugsin – ikki minst í ferðsluni!

25.3 Hvussu bött kann verða um ferðsluupplýsingina

Her skal ikki verið farið í smálutir um, hvussu øll ferðsluupplýsingin átti at verið fyriskipað. Hetta er gjølla umrøtt í virksemisætlanini hjá Ráðnum fyri Ferðslutrygd. Tó skal her verða nomið eitt sindur við ferðsluupplýsingina í fólkaskúlanum og undirvísingina í sambandi við koyrikortið til motorakfør.

Í § 8, stk. 1 í fólkaskúlalógini er ásett, at ”Upp í undirvísingina í fólkaskúlanum koma í hóskaði lærugreinum og á hóskaði

aldurstigum hesi kravdu undirvísingarevni”, har ferðslulæra so verður nevnd sum 1. undirvísingarevni.

Í teimum leiðbeinandi lesiætlanum fyri fólkaskúlan og í teirri ítøkiligu lesiætlan, sum hvør einstakur skúli hevur gjørt, er so gjøllari ásett, hvat undirvísingin í ferðslulæru annars skal fevna um.

Tað er lítið at ivast í, at tað man vera so ymist, hvussu nógva ferðsluundirvísing næmingarnir fáa, tí tronglig er tímatalva skúlanna, og tískil kann tað eisini verða ein spurningur, hvussu frammarlaga hvør einstakur skúli raðfestir hetta kravda undirvísingarevnið. Tað veldst jú eisini um áhugan hjá læraranum. Ynskiligt hevði tí kanska verið, at eitt tímalágmark varð ásett til undirvísing í ferðslulæru.

Sannroynd

Aldursbólkurin 15 til 24 ár umboðar einans 18% av fólkatálinum. Men í hesum aldursbólki vóru 40% av teimum, sum hava fingið ringastu skaðarnar í ferðsluvanlukkum. Hagtølini prógva, at hóast tey í aldursbólkinum 15 til 17 ár ikki sjálv koyra bil, eru tey í líka stórum vanda at koma í álvarliga ferðsluvanlukkum sum tey, ið hava aldur at koyra bil. Hetta er ein av orsøkunum til, at Ráðið fyri Ferðslutrygd leggur doyðin á at gera upplýsingarbeiði millum ung.

Síðan 1998 hevur Ferðslutrygd árliga skipað fyri ferðsluundirvísing fyri næmingunum í 9. flokkunum, so at teir í hvørjum einstøkum flokki saman við lærara sínum hava fingið 1 undirvísingardag, har dentur hevur verið lagdur á at upplýsa teir um tær avleiðingarnar, ið mangan standast av ferðsluvanlukkum. Ætlanin við hesum undirvísingardegi er eisini at elva skúlunum til at arbeiða meira við evninum.

Ferðslufrálæra eigur at fara fram allastaðni:

í heiminum, dagstovnum, skúlum, frítíðarfeløgum og aðrastaðni.

25.4 Tilmæli:

Mælt verður til,

- at størri dentur verður lagdur á ferðsluupplýsingina bæði heima við hús og í heilsu-/undirvísingarverkinum,
- at nýtt, tíðarhóskandi undirvísingartilfar um ferðslu verður gjørt, og
- at fleiri ferðsluskeið verða hildin.

26.0 At síggjast í ferðsluni - endurskin

Tað eru gongufólk og súkklarar, sum serliga láta lív ella verða álvarliga skadd í ferðsluni ta myrku tíðina á árinum.

Tá ið koyrt verður í myrkri, eru tað bert ljósini á bilinum, ljósið frá øðrum bilum og kanska gøtuljósini, sum bilførarin hevur at miða seg eftir. Henda ljósmegin er bert ein 10.000 partur av sólarljósinum.

Eygu okkara eru skapt at síggja í dagslýsi, og tí síggja vit nógv verri í myrkri. Glámlýsi frá øðrum bilum, afturskinið av tí váta vegnum o.a. órógva eisini okkara fatanarevni.

Bilførari er ikki førur fyri at meta um, hvussu illa hann í veruleikanum sær, av tí at uppfatanin av heildini hvørvur.

Tí hevur hann eisini so ilt við at síggja eitt gongufólk, ið hvørki hevur endurskin, lykt ella okkurt annað. Eitt gongufólk yvirmetir eisini ofta síni evni at síggja.

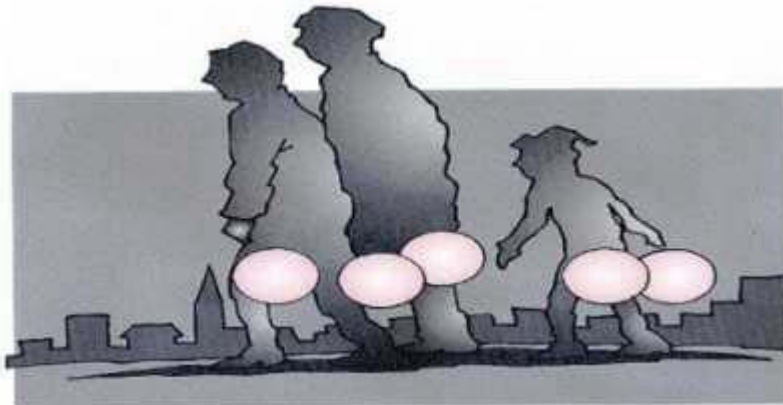
Tá ið gongufólk er komið í ljósglæmuna av einum bjørtum ljósi, t.d. langljósunum á einum bili, so verður hildið, at bilførarin eigur at síggja væl eitt tilíkt. Men hetta veldst alt um, hvussu væl gongufólkið endurspeglar langljósini á bilinum. Fólk, sum eru í myrkum klæðum, endurspeгла bert 5% av ljósinum, men fólk í ljósum klæðum endurspeгла 80%.

Sannlíkindini, at ein ferðsluvanlukka kann ráma eitt gongufólk, eru triggjar ferðir so stór í myrkri sum í dagslýsi.

Ein atvoldin til tess er tann, at bilførarar halda, at gongufólk varnast teir lýsandi bilarnar, og at eingi fólk tí ganga á vegnum, tá ið bilarnir eru í nánd. Hetta er ein skeiv og vandamikil uppfatan!

At nýta endurskin er tí einfaldasti háttur at minka um vandan. Endurskin er ein nýtsluvøra, sum varir einar tveir vetrar. Tey farast av sliti og tvátti. Umráðandi er at keypa góðkend endurskin.

Gongufólk við endurskini eiga at síggjast í minsta lagi 140 metrar í hálvaskýming.⁶³



Tú sæst væl í myrkri - við endurskini.

27.0 Seyður, neyt og ross á vegunum

Meginreglan í ferðslulógini er sum kunnugt tann, at altíð skal verða koyrt eftir umstøðunum, og at koyrt kann verða í mesta lagi 80 km/tuttan fyri fjølbyggt øki, tá ið bestu umstøður skuldu verið til tess.

Eftir vanligari mannahugsan kunnu tílíkar umstøður hugsast at vera t.d. ein vakran og kláran várðag á turrum vegi við lítlari ferðslu og góðum sýni.

Men mangur bilførari hevur sannað, at slík hugsan kann verða beinleiðis vandamikil, tí áðrenn nakran vardi, leyp seyður bráðliga inn á vegin, og eitt ferðsluóhapp við bæði bil- og mannskaða ella kanska eini ferðsluvanlukku var veruleiki.

Tað skerst ikki burtur, at bæði seyður og stórdýr eru atvoldin bæði til ferðsluóhapp og –vanlukkur, so sum hagtølini eisini sýna bæði væl og virðiliga.

Satt er tað, at á alljósum degi ber saktans til at síggja seyð, neyt og ross á vegnum, so at sleppast kann undan, at koyrt verður á tey.

Teir flestu bilførarar munnu eisini fara hóvliga framvið, tá ið teir



síggja seyð og stórdýr liggja á biti fram við vegnum, tí teir vita, sum er, at hvørki bilur ella dýr sleppa snikkaleys undan einum samanstoyti, og tí verður sjálvandi eisini roynt í slíkum føri at koyra eftir umstøðunum.

Men sjálvt á alljósum degi hava fleiri bilførarar bráðliga verið um ein háls, tí sum eitt fok leyp har ein seyður ella eitt lamb, sum hann als ikki sá, upp á vegin – og skaðin var hendur!

Tað eru serliga nógv ferðsluóhapp av hesum slagnum í lembingini, tí ringt er at vara seg fyri teimum kátu lombunum, ið spæla og reika aftur og fram á vegnum.

Tó eitt eiga bilførarar altíð at leggja sær í geyma:

- *at standa ær og smálamb hvør sínumegin vegin, og bilur tá kemur millum teirra, so grettur næstan ikki, at lambið spælur tvørtur um vegin til móður sína, og at tað tá mangan verður kroyst undir bilinum.*
- Umráðandi er tí at hava hesi viðurskifti í huga, tá ið koyrt verður – serliga í lembingartíðini.

27.1 At geva seyði við vegirnar

Ymsastaðni í oyggjunum er tað ein vanlig sjón á vári at síggja menn, sum geva seyði hoyggj og kraftfóður við vegirnar, og sannast má, at tað er ikki bara barnið, ið veit, hvør seg hatar, og hvør seg matar, tí seyðurin kennir so væl bilarnar hjá hesum eigarum, at hann kemur tvísporandi úr øllum ættum – og ofta tvørtur um vegirnar, tá ið hesir fóðurbilar eru í eygsjón.

Og skuldi tað so verið onkur seyður, ið sløddist fyri seg sjálvan, og sum tí ikki sá fóðurbilin, ja, so verður floytað, og so er hann eisini skjótur at fáa sær mettuna.

Ein vanlig sjón er nú eisini at síggja bøndur spræna tøð fram við vegnum, og at nógvur seyður tí sæst liggja har á leiðini, tá ið gróðurin kemur.

Tað er tí ikki at undrast á, hví so nógvur seyður stúgvar seg saman um vegirnar á vári, og tað man vera hvørjum manni greitt, at tílíkir eigarar, sum helst vilja geva seyði sínum beinleiðis úr bilinum, ala við hesum óhepna framferðarhátti sín seyð inn í ferðsluna, og mega teir tí eisini bera sín part av ábyrgdini, at hann ferst á vegunum av hesum ávum.

Tað átti at borið til at broytt hesa mannagongd, og eitt er givið, at tað er óskil og beinleiðis lívshættisligt at geva seyði at eta so skamt frá nógvari vegiferðslu.

27.2 Seyður og stórdýr á vegnum í ringum sýni

Allir bilførarar vita av royndum, hvussu trupult tað kann vera at koyra í



myrkri og so ringum sýni, at tú nóg illa sært ”prestarnar” fram við vegjaðaranum, og hvør uggi tá eisini er í tí, at tú kanska ”kennir vegin” í so truplum koyrilíkindum, at tú lítið meir enn skríður eftir vegnum.

Tó vanligari munnu vera tey myrku kvøldini við reiðiliga góðum sýni og koyrilíkindum, at hildið verður ráðiligt at nýta hámarksferðina, tá ið koyrt verður.

Tað er tó í øllum hesum skiftandi koyriumstøðunum í myrkri, at bæði seyður og stórdýr eru ein enn størri ferðsluvandi enn á ljósum degi, tí mangan veitst tú ikki av, fyrr enn tey annaðhvørt eru á vegnum, ella tey koma rennandi út úr myrkrinum og inn á vegin, meðan ið koyrt verður.

Eitt syndarligt dømi í so máta er allar harurnar, sum av hesum ávum láta lív, og sum tú næstan hvønn dag sært rovini av ymsastaðni á vegunum.

Sumstaðni nýta tey ferføttu nú eisini bergholini til ”bústað”, tá ið illfýsið er uttanfyri, so heldur ikki har er altíð ekkaleyst at koyra fyri dýrum.

Tað er tí ein royndur lutur, at nógvur seyður – og viðhvørt eisini stórdýr, verða løstað og láta lív í ferðsluni. Hetta verða vit jú mint á, hvørja ferð vit síggja henda deyða seyðin liggja fram við vegjaðaranum. Í tí sambandi eiga vit eisini at hugsa um ta sváru og sera ósømiligu dýrapínslu, ið stendst av hesum umrøddu viðurskiftum.

Sum longu nevnt, eru seyður, ross og neyt beinleiðis atvold til fleiri ferðsluóhapp og –vanlukkur, av tí at bilførarar bæði renna á henda fenað, ella teir royna í bráðræsni at snara undan og enda so ofta øðrumegin vegin við bili og fólki. Enn verri er, at bilar av hesi orsök renna saman við aðrar bilar, sum koyra aftanfyri ella í hinari veggisíðuni.

27.3 *Hvat er til ráða at taka?*

Tað er, sum kunnugt, ilt at varða seg fyri seyði, tí hann kann næstan vera allastaðni fram við vegnum.

Bestu ráðini fyri ferðslutrygdina høvdu tí sjálvandi verið: at givið harraboð um, at væl og virðiliga skal verða stíkað fram við øllum vegunum, so hvørki seyður ella annar fenaður kann koma inn hagar!

Men givið er, at ein so djúptøkin loysn hevði borið nógvar aðrar vansar við sær, ið ikki skulu verða umrøddir gjøllari her, og tí er ikki at vænta, at hon hevði kunnað verið framd í verki á henda hátt.



Men teir, ið seyðin eiga, eru sjálvandi eisini harmir um allan tann seyð, teir missa av ferðsluávum, og munnu teir tí eisini verða sinnaðir at taka lut í fyriryrgjandi tiltøkum, ið bæði kunnu gagna fólki og fenaði.



27.4 Tilmæli:

Samsvarandi hesum verður tí mælt til,

- at stikað verður framhaldandi fram við vegunum, so at ferðsla og fenaður verða skild hvørt frá øðrum,
- at ávaringarskelti um seyð verða sett upp við vegjaðaran, har seyðahús og seyðasmogur eru, og hoyggj verður givið,
- at seyður, neyt og ross fáa endurskin um beinini, og
- at hoyggj og kraftfóður verður ikki givið á berajóli fram við vegnum.
- Vert er eisini at kanna, um til ber tøkniliga at gera bilar út við einum varnara (detektori), ið straks kann boða bilføraranum frá, tá ið t.d. fólk, fenaður, bilar o.a. eru har á leiðini, og hvussu mikið eitt tílíkt tól man kosta.⁶⁴

Givið er, at eitt tílíkt fráboðanartól hevði kunnað bøtt almikið um henda partin av ferðslutrygdini – ikki minst í myrkri og mjørkaveðri.

28.0 Akføraraútbúgvingin

28.1 Prutl og koyrikort

Tá ið fólkaskúlin so sleppur takinum, eru næmingarnir 16-17 ára gamlir, og tá nærkast so lötan, at koyrikortið skal verða tikið.

Hjá nógvum unglíngum er prutlið fyrsta motorakfarið, sum komið verður í samband við.



Í lötuni verður kravt 16 ára aldursmark at koyra á prutli. Harafturímóti verður ikki kravt, at viðkomandi hevur fingið eina skipaða undirvísing, áðrenn formligt koyriloyvi frá myndugleikunum verður latið.

Betri hevði helst verið, at skipað verður eina dygdargóð, kravd undirvísing, og at ein prutlroynd síðan kann verða fyriskipað, sum er minni í vavi enn tann, bilførarar skulu taka. Samstundis verður mælt til, at loyvt skal verða at koyra á prutli frá 15 ára aldri¹⁷.

Prutlkoyrikortið átti av røttum at verið mettt sum partur av fyrireikingunum at koyra bil.

28.2 Bilur og koyrikort

Tá ið so komið verður til 18 ára aldurin, og loyvt er at hava koyrikort til bil, eigur nógv gjøllari at verða farið til verka, enn gjørt verður í lötuni.

Neyðugt verður at leingja útbúgvingartíðina til bilførara. Hetta eigur serliga at verða gjørt við atliti at hugburði, tí tað er jú sjón fyri søgn, at verandi hugburður hjá ungum bilførarum – og serstakliga hjá ungum monnum, er beinleiðis vandamikil í ferðsluni.



Hildið verður hóskandi, at undirvísingartíðin til koyrikort í bólki A og B eigur at verða um leið 4 mánaðir við 4 tímum um vikuna í 15 vikur, so at øll tann ástøðiliga undirvísingin verður 60 tímar. Aftur at teirri ástøðiligu undirvísingini er so koyrivenjingin í bili, sum í minsta lagi eigur at verða 20-22 tímar.

Lærdómurin eigur at hava stundir at sodna, og tí skal als ikki bera til at taka útbúgvingina til koyrikortið í styttri tíð.

Tað er umráðandi at leggja sær í

¹⁷ Sí gjøllari undir kapittul 29: Prutl og motorsúkklur.

geyma, at tað eigur ikki at bera til at fáa eitt koyrikort, um komandi bilførari bert hevur nomið sær tekniska vitan og ávísan førleika um ferðsluviðurskifti, um hann ikki samstundis kann sýna í verki, at hann veruliga er búgvinn at taka á seg ta stóru ábyrgd, sum eitt koyrikort í roynd og veru ber við sær.

28.3 Lesiætlan

Uttan at farið verður í smálutir við eini beinleiðis lesiætlan, skal tó her verða sett fram uppskot um innihald og longd í undirvísingini til bilførarar:

1. Almenn ferðsluvitan (12 tímar)

Dømi um innihald:

Bilasøgan: frá tí at bilurin verður uppfunnin, fyrstu trygdartiltøkini og menningin av teimum, og hvussu gjørt verður nú á døgum. Ferðslukervið og –umhvørvið.

Saman við undirvísingini er sjálvandi eisini gjøgnumgongd av viðkomandi bókmentum, filmum og øðrum tilfari.

2. Menniskjalig virði (10 tímar)

Hesin parturin kann t.d. fevna um:

Avleiðingarnar av ferðsluvanlukkum. Fyrilestur og prát við ferðsluskadd fólk. Frágreiðingar frá ambulansufólki og lögrelufólki um ferðsluvanlukkur. Vitjan á sjúkrahúsi. Gjøgnumgongd av viðkomandi bókmentum, filmum og øðrum tilfari.

Viðmerking

Umráðandi er at savna og samskipa ferðsluskadd í Føroyum, so at tey verða eggjað og útbúgvinn at greiða frá, hvussu ferðsluvanlukkur kunnu broyta lív og tilveru teirra.

Á henda hátt kunnu tey ferðsluskaddu verða til hjálpar í ferðslutrygdarbeiðinum við m.a. at halda fyrilestrar fyri teimum, ið búgva seg út at taka koyrikortsútbúgvingina.

Ringu royndirnar hjá ferðsluskaddum hava ómissandi virði, tí hildið verður, at frágreiðingar teirra kunnu geva teimum, ið skulu taka koyrikort, ein betur hóskaði ferðslutrygdarhugburð.



3. Grundskeið í fyrstuhjálp (12 tímar)

Grundskeiðið, ið her verður hugsað um, er tað sama, sum allýst er av danska fyrstahjálparráðnum. Slík skeið verða, sum er, hildin her á landi,

og kostnaðurin fyri hvønn luttakaran er 500 kr. við tilfari.

Viðmerking

Tey útlendsku hagtølini sýna, at í tveimum av trimum ferðsluvanlukkum doyggja tey skaddu á vanlukkustaðnum, og at kanska helvtin av hesum høvdu livað, um bert tey høvdu fingið skjóta og dygga fyrstuhjálp.

At uppskotið um grundskeið í fyrstuhjálp verður partur av útbúgviningini til bilførara, hevur tó ikki bert til endamáls at menna førleikan hjá bilførarum at geva skjóta og holla fyrstuhjálp, um tað skuldi verið neyðugt. Endamálið við fyrstuhjálparundirvísingini er eisini at hjálpa bilføraranum at fata, hvat ið veruliga kann henda í einari ferðsluvanlukkku:

at menniskju bæði kunnu verða meiðslað, álvarliga skadd og sorlað sundur. Tí stuðlar eitt grundskeið í fyrstuhjálp eisini undir at geva bilføraranum ein sinniligan hugburð í hesum sambandi.

4. Ferðsluástøði (26 tímar)

Í minsta lagi 26 skúlatímar í frálæruhøli.^{18 65}

5. Koyrivenjing (22 tímar)

Í minsta lagi 22 tímar í bili⁶⁶

- koyrivenjing á venjingarbreyt (Sí kap. 23.5)
- koyrivenjing í simulatori. (Sí kap. 23.6).

28.4 Roynd

Til tess at standa koyrikortsroyndina eiga allir 5 partarnir at verða loknir.

Í 3. parti eiga at vera munnlig roynd, ið hevur til endamáls at staðfesta, um tann, sum skal taka koyrikortið, er nóg búgvinn til tess. Mesti dentur eiga somuleiðis at verða lagdur á henda partin.

Umráðandi er, at próvdómarnir hava bæði tekniskt, námsfrøðiligt og sálarfrøðiligt førleikastøði, so teir eru førur fyri at geva eina skikkaða royndarmeting.

Mælt verður til, at tað fyrsta koyrikortið, sum unglingar millum 18 og 25 ár taka, verður royndarkoyrikort. Sí meira um hetta í kap. 20.2.

28.5 Alment um akføraraútbúgvingina

Tað er vanlig hugsan millum manna, at verður koyrikort tikið, so er tað til persónbil. Hildið verður ikki, at henda útbúgvingin og regluliga frálæran bøta um trygdina, tí í henni eru hvørki verklarar venjingar ella grundleggjandi ástøðiligur kunnleiki, ið geva næmingunum innlit í teir vandar, sum eru í ferðsluni.⁶⁷

Um Nullhugsjónin nakrantíð skal verða veruleiki, so verður neyðugt at endurskoða og betra akførara- og ferðsluútbúgvingina líka úr

¹⁸ Mælt verður til, at nýtsla av fartelesfon, ið samsvarar við galdandi ferðslulóggávu, eisini verður ein kravdur partur av hesi frálæru.

fólkaskúlanum og til miðnámskúlarnar.

Hugtakið akfóraraútbúgving átti at fevnt um eitt nógv størri øki, nevnliga útbúgvingar til prutl, motorsúkklu, persónbil, hýruvogn, tunga ferðslu og ferðslulæraraútbúgving.

Tað er, sum kunnugt, tað almenna, ið bæði rekur og fyrisitur nógv tær flestu útbúgvingarnar. Tað kann tí tykjast eitt sindur løgið, at bilfóraraútbúgvingin, sum nógv tey flestu ynskja at taka, skal ikki verða ein sjálvsagdur partur av tí almenna undirvísingarverkinum.

Sum nú er, kostar henda útbúgving teimum ungu, ið ofta samstundis eru undir aðrari útbúgving, rættiliga nógvan pening, og tí er als ikki óhugsandi, at júst peningaspurningurin er frammarlaga í huganum, tá ið koyrikortið skal verða tikið.

Vit mega sjálvandi líta á, at tað er tann fakligi førleikin, sum alt veldst um, tá ið koyrikortið skal verða tikið. Men kortini verður hildið óheppið, at spurningurin um pening – og stundum nógvan pening – eisini er við í myndini, tá ið ungdómar okkara læra at taka koyrikortið.

Sambært hesum uppskoti um lesiætlan er skotið upp, at bilfóraraútbúgvingin skal verða nógv fjølbroyttari, enn hon er í lötuni, og tí verður eisini neyðugt, at fleiri fólk átaka sær hesa undirvísing.

Hildið verður bæði rætt og rímligt, at teir almennu myndugleikarnir eisini eiga at figgja bæði prutlkoyrara- og bilfóraraútbúgvingina eins og aðra neyðuga útbúgving, sum t.d. dugnaskapsroyndina.

Tann ástøðiligi parturin av hesi útbúgving kundi hósandi verið lagdur undir kvøldskúlaskipanina, og teir koyrilærarar, ið ynskja tað, høvdu so verið ein natúrligur partur av hesi undirvísing saman við teimum undirvísarum, ið hava aðrar fakligar førleikar samsvarandi lesiætlanini.

Ein tílík skipan kann tó ikki verða sett í verk, fyrr enn nágreinligar reglur eru gjørdar um m.a.: fyrisiting, figgjarviðurskifti, lesiætlan, koyrivenjing, koyriroynd o.a.

Ferðslulæraraútbúgvingin eigur at verða javnsett við læraraútbúgvingina, og átti hon tí helst at verið knýtt at einum tílíkum lærustovni.

28.6 Tilmæli

Ráðið fyrri Ferðslutrygd mælir til,

- at útbúgvingin til bilfórara verður víðkað við atliti at bæði tí ástøðiliga og verkliga partinum.

29.0 Tú skalt vera eitt gott fyrirbæri

Ein og hvør, ið vil bera boðskapin um Nullhugsjónina til fólk okkara, hevur hesa serligu ábyrgd:

- *at sýna fyrimyndarlíga atferð í ferðsluni!*

Tað er óhóskandi at vera í andsøgn við ferðslureglurnar ella at hava ósømliga atferð í ferðsluni.

Sýnir tú óhøvíska atferð í ferðsluni, so eggjar tú samstundis øllum teimum, sum skulu taka ímóti boðskapi tínum um Nullhugsjónina, at gera tað sama. Tey kunnu tá av sonnum siga, at ”*soleiðis háttar hann sær, sum tosar um Nullhugsjónina!*”



Kanska er eyðkennismerkið á Nullhugsjónini fest á tín bil. Ófantalig koyring, brot á hámarksferðirnar, koyring í reyðum ljósi – ja, eisini at seta bilin skeivt frá sær – hetta og mangt annað geva onnur sær far um.

Hetta er alt samalt ein partur av tí ábyrgd, tú hevur sum boðberi um Nullhugsjónina. Tí er tað eisini so sera umráðandi, at tú hevur eina fyrimyndarlíga atferð í ferðsluni.

Hvussu heldur tú, at onnur kunnu hava álit á tær og boðskapi tínum um ferðslutrygd, um tú ikki sjálv/ur heldur ferðslureglurnar um t.d. hámarksferðir, víkiskyldu, yvirhálingar, fjarstøðuna til tann bilin, sum er frammanfyri o.s.fr.?

Tað, ið eyðkennir góðan ferðslusið, er atburður, ið sýnir bæði ábyrgd og fyrilit við øðrum menniskjum og tryggleika teirra.

Ella sagt við einum orði: *mannatokki!*

Góðan ferðslusið sýnir tann kvinna og maður, sum dagliga heldur bæði skrivaðar og óskrivaðar lógir, reglur og siðvenju.

Tú umboðar Nullhugsjónina best – alt samdøgrið!

Vit marknaðarføra øll Nullhugsjónina! Tað gera vit, hvar vit so enn bígva.

Um vit so enn stríðast og strevast við upplæring, undirvísing, skeið og holla tænastrætur, so veldst tó alt um atferð okkara í ferðsluni, tí tað er og verður *fyrirðømi okkara*, sum tey ferðandi festa seg mest við – og fylgja!

Ert tú í góðum lag og vinarligur í orð og tal, so ávirkar hýrurin á tær straks hini fólkin. Tað er lagamanni hjá tær at bera øðrum menniskjum títt jaliga huglag.

Nullhugsjónin kann bert verða framd í verki, um vit øll taka lógvatak saman, og um hvør í sínum lagi tekur sær um reiggj at fremja hana – altíð og allastaðni – bæði sum tað góða fyrirðømið og tann trúgvandi boðberin, ið trúliga vil bera hana víðari bæði til børn og barnabørn.⁶⁸



30.0 Betri bilar

Trygðin hjá einum bili kann verða býtt sundur í 2 partar, nevnliga:

- *Biltrygðin* í einum samanstoyti, sum valdast tann útbúnað/eginleika, bilurin hevur, áðrenn vanlukkan hendir. Hesir eginleikar eru m.a.: bilbeltið, stoytkoddar, høvdakoddar, og hvussu bilurin er gjørdur.

- *Koyrtrygðin*, sum er teir eginleikar, ið kunnu forða fyri, at ein vanlukka hendir. Dømi í so máta eru : hallið á vegnum, bremsur og sýnið.

Nú á døgum verður stórir dentur lagdur á at gera góðar og tryggjar bilar, ið kunnu lætta eitt sindur um avleiðingarnar av eini vanlukku.

Rátt eigur tí at verða bæði einstaklingum, fyrítøkum og felagsskapum til at keypa góðar og tryggjar bilar, og mælt verður til, at ávís trygdarkrøv hesum viðvíkjandi eiga at verða ásett við lóg.

Í Føroyum eru reglur um, at akfør skulu lúka danskar trygdarfrskriftir, ið samsvara teimum trygdarfrskriftum, sum ES hevur ásett.

Um onkur ynskir at vita meira um, hvussu stoyttrygðin er í tí bili, sum ætlanin møguliga er at keypa, og hvussu bilurin háttar sær umhvørvisliga, so er t.d. hesin bóklungurin hentur at lesa.¹⁹

Hetta er óivað skilagóð skipan, ið veitir trygd fyri, at trygdarreglur okkara verða áhaldandi dagfórdar.

Gongdin seinastu árinum hevur verið, at bilaframleiðarar hava eisini gjørt bilatrygdina til eina söluvøru, og eru bilarnir tí vorðnir tryggari hjá teimum fólki, sum eru í teimum, um tey annars nýta bilbeltið og aðra trygdarútgærd skynsamliga.

Til ber so eisini hjá tryggingarfeløgum at ávirka stoyttrygd bilsins við fíggarligari stýring, so at biltryggingarnar verða ásettar við atlit at eginleikum bilsins, ið kunnu minka um skaðan í einum óhappi.

Veruleikin er tann, at teir bestu/tryggastu bilarnir nú á døgum eru, ið hvussu so er, dupult so tryggir í mun til teir vánaligastu bilarnar, og deyðaváðin ella at fáa álvarligan skaða er bert til helvtar so stórir í góðum/tryggum bilum sum í teimum vánaligastu bilunum.

Ávegis til Nullhugsjónina er tí sera umráðandi, at borið verður so í bandið av myndugleikunum, at føroyingar fáa ráð og høvi at keypa teir ferðslutryggastu bilarnar. Leiðbeinandi faldarar, ið sýna stoyttrygdir o.a., eru, sum nevnt, eisina at fáa.

30.1 EuroNCAP

Miðskeiðis í 90-árunum tóku fremstu bileigarafelagsskapir í Evropa seg saman og fóru undir verkætlanina ”European New Car Assessment Programme”, stytt EuroNCAP.

Í fyrsta umfari varð biðið um samstarv við svensku og bretsku ríkisstjórnirnar.

Endamálið við verkætlanini var at fáa bilaframleiðarar at betra um trygdina á bilum við m.a. at gera samanstoytsroyndir við øllum

¹⁹ Vägverket: Bilars Säkerhet och Miljöpåverkan 1999:2.

nýggjum bilum, so hvørt teir komu fram, og geva teimum eina virðismeting ella ”stjornurating”, sum tað verður rópt, alt eftir, hvussu væl teir stóðu seg í royndunum.



Ikki so óvæntað, vóru bilaframleiðararnir ikki ovurfegnir um hetta stigið. Men, hvussu var og ikki, so hava teir tó allir roynt at gera bilarnar so tryggar, at teir stóðu royndirnar sum best.

Í fyrstuni var vanligt, at bilar fingu tvær stjornur, men nú er eingin bilaframleiðari nøgdur, fyrr enn nýggi bilurin fær 4 stjornur.

EuroNCAP roynir nú at hækka støðið enn meira og arbeiðir við einum ”5-stjornuprísí”.

Kanningar prógva, at EuroNCAP longur hevur bjargað mannalívum í túsunda tali.

30.2 Tyngd og stødd á bilum

Vanliga eru tey, sum koyra í einum stórum og tungum bili, frægari stødd í eini vanlukku enn tey, sum eru í einum lítlum, løttum bili. Best hevði verið, um hvør bilur vá um leið 1200 kg, sum hildið verður hósandi.

Um tveir bilar renna hvør á annan, so er týðningarmikið, at mannakroppurin verður steðgaður so lagaliga, sum til ber, samstundis sum bilurin verður kroystur framman. Jú meira tilfar er at kroysta, tess meira verður kraftin í samanstoytinum tálmað. Smáir bilar, sum eru gjørdir úr góðum tilfari og væl umhugsaðir, tá ið smíðað hevur verið, eru eisini væl á leið komnir í so máta.

Bygningshátturin á bilinum og verndarskipanin skulu samvirka á skilabesta hátt. Hesi viðurskifti eru havd í huga í teimum evropisku reglunum, sum gjørdar eru í sambandi við samanstoytir framman og á bilsíðurnar.

Í hesum reglum, sum komu í gildi í 1998, stendur einki um, hvussu verndarskipanin eigur at verða gjørd. Harafturímóti er ásett í reglunum, hvussu fram skal verða farið, tá ið bilurin skal verða royndur, og verður hann tá ikki góðkendur, uttan hann lýkur ávís krøv. Í hesum krøvum verður dentur lagdur á at kanna ta ógvisligu megi, sum rámar ymsar partar av mannakroppinum í ymiskum sløgum av samanstoytum.

30.3 Bremsur og dekk

Nú á dögum hava nógvir bilar ABS-bremsur, ið ikki læsa hjólini, hóast harðliga verður bremsað. Av hesum missir bilurin ikki stýrisevni og kann tí verða stýrdur úr eini vandastøðu, samstundis sum bremsað verður hart og væl.



Bremsispor uttan ABS
- hjólini læsa



Bremsispor við ABS
- hjólini læsa ikki

Tað ber tó ikki til at siga við vissu, um steðgilongdin verður styttri við ABS-bremsum.

Tá ið bremsað verður við ABS-bremsum, fer bremsiføtilin at ristast, og ofta eru óvanlig ljóð eisini at hoyra. Men hetta er tó bert prógv um, at bremsiskipanin er í lagi.

Mynstrini í dekkunum eiga í minsta lagi at vera 3 mm djúp til tess at minka um vandan at glíða, tá ið nógv væta er á vegnum.

Nýt píka- ella heilársdekk í háلكu. Eitt summardekk verður bæði hart og hált í frosti; men heilársdekkini verða verandi mjúk í frostveðri.

Í Svøríki er ásett við lóg, at vetrardekk skulu verða nýtt frá 1. desember til 31. mars, og at pikadekk kunnu verða nýtt til 30. apríl.

30.4 Bilbeltið – týðningarmesti trygdarstaklutur

Deyðaváðin ella at fáa álvarligan skaða minkar meira enn 50% hjá tí, sum situr í bilbelti. Av svenskum kanningum sæst, at bert um leið ein triðingur av teimum, sum doyggja ella fáa álvarligan skaða í ferðsluni, nýttu bilbeltið. Kanningin sýnir eisini, at aldursbólkurin 20 – 24 ár, sum lutfalsliga umboðar tær flestu ferðsluvánlukurnar, nýtir minst bilbeltið. Sí eisini kap.7.3

Í einum samanstoyti steðgar bilurin í brotpørtum av einum sekundi.

Tann, sum tá ikki situr í bilbelti, verður slongd/ur frameftir við somu ferð, sum bilurin hevði fyri ta løtu, samanstoyturin var. Hesi fólk verða tá varpað fram gjøgnum bilin og steðgað kanska har, ella tey verða slongd út gjøgnum rútnar.

Bilbeltið hevur til endamáls at halda kroppinum so varliga, sum til ber, og at forða fyri, at tú slært teg ímóti ella verður blakað/ur út úr bilinum.

Bilbeltið er tí týðningarmesti trygdarstakluturin í einum bili.

Tað er kanska lætt at fata, hví avleiðingarnar av einum samanstoyti

verða so ógvisligar hjá tí, sum ikki situr í bilbelti.

Um vit siga, at ein bilur koyrir 50 km/t, og hann t.d. rennir á ein steyra, og fólkið í bilinum vigar 80 kg, so „vigar“ sama fólk 3.200 kg – tað sama sum ein lastbilur – í teirri løtu, samanstoysturin er. Bilbeltið tolir at ”trýsta ímóti” hesi ógvisligu megi. Men sjálv eru vit bert før fyri at ”trýsta ímóti”, um ferðin er 7 km/t í einum samanstoysti.

Tað er sera umráðandi, at tú spennir bilbeltið rætt, so tað liggur væl at kroppinum. Ansa eftir, at beltið er tvørtur um lendarnar og ikki um búkin, og at tað liggur um økslina so nær hálsinum, sum til ber.

Um til ber at rætta bilbeltið, so sum best hóskandi er, lat tað so eisini verða so nær hálsinum, sum til ber.

30.5 Børn og trygdarútbúnaður

Í Svøríki eru dømi um, at børn, sum í eini vanlukku hava sitið í bilbarnastóli, ið vendi bakið frameftir, vóru næstan óskadd, og at hini fólkin, sum vóru í bilinum, annaðhvørt doyðu ella fingur sera álvarligan skaða.

Smábørn, sum koyra í bili, byrja vanliga at sita í eini (*smábarnaverju* ?). Tá ið barnið so er ført fyri at sita uttan stuðul, fer tað at nýta *bilbarnastól*, ið vendir bakið frameftir.

Bilbarnastólur, ið vendir bakið frameftir, hevur hesar báðar fyrimunir:

Barnsins hævur er tungt í mun til kroppin. Tað vigar 24 % av kropsvektini.

Høvdið á vaksnum fólki vigar bert 6 % av kropsvektini.

Tær kreftir, sum eru í einum samanstoysti, breiða seg betur um allan kroppin, enn um barnið sat í einum klønum bilbelti.

Tá ið bilbarnastólur so er vorðin ov lítil, skal barnið hava ein *beltisstól*, ið vendir bakið aftureftir, ella eina beltisvernd.

Um bilbeltsstólur er rætt settur í bilin, so minka sannlíkindini, at barnið skal láta lív ella verða álvarliga skatt í ferðsluvanlukku, við 90-95%! Í einum bilbarnastóli, sum vendir frameftir, minka sannlíkindini við 50 – 60%.⁶⁹

Samandráttur

Nýt altíð bilbeltið. Deyðaváðin ella at fáa álvarligan skaða í einum samanstoysti minkar niður í eina helvt!

Eftirspenn beltið og ansa eftir, at mjadnarreimin er spent um mjadnarnar, tí annars skaðar tað líkamsgøgnini.

Fá tær ein bil, ið hevur beltistoyggjarar frammanfyri og triliðað belti á øllum baksetrum.

30.6 Stoytkoddi

Stoytkoddin er eitt ískoyti til bilbeldið, og treytin er, at bilbeldið so eisini verður brúkt.

Stórur vandi er fyri, at bæði førari og ferðafólk verða slongd ov langt fram, tá ið bilar renna á við nógvvari ferð, samstundis sum bilróðrið skjýttst.



At forða fyri, at førari og ferðafólk skulu verða slongd móti róðri og øðrum útbúnaði, hava nýggir bilar nú fingið stoytkoddar, sum í bráðskundi verða fylltir við koltvísúrni at verja høvd og bringu.

Samanborið við bert bilbeldið, minskar ávirkanin á høvdið til helvtar, um bæði stoytkoddi og bilbeldi samvirka í einum samanstoyti.

Samanstoytir á síðuna volda ofta álvarligari fólkaskaða enn samanstoytir framman. Um hurðar og stólpar verða styrkt, og stoytkoddar eisini verða í hurðunum, so verða teir álvarligu fólkaskaðarnir eisini færri.

Minnist til, at ein bilbarnastólur, ið vendir bakið frameftir, skal ongantíð verða festur at einum setri, sum er ætlað til stoytkodda, tí um koddin verður blástur, so kann hann volda barninum álvarligan skaða, við tað at koddin kann skræða stólin leysan úr festinum.

Børn og fólk, sum eru lítil á vøkstri, eiga helst ikki at sita í setrum til stoytkodda, tí koddin kann volda meiri skaða enn gagn, verður hann blástur.



Um bilur hevur stoytkoddar, har ferðafólk sita, so skal eitt ávaringarkerki vera fest á sjónligt stað framman fyri setrini. Sit ikki ov nær róðrinum í einum bili, og laga setrið til kroppin.

30.7 Nakkastuðul

Nakkaskaðar eru ógvuliga meinir hjá tí, sum fær teir. Nakkaskaði stendst vanliga av bilum, sum aftanífrá renna á bil, ið er frammanfyri. Í tilíkkum samanstoytum verður høvdið fyrst slongt aftureftir og síðan fram aftur. Tú kanst fáa skaða í nakkan og/ella í heilan, hóast ferðin er lítil á tí bili, sum rennir á teg aftanífrá.

Tað, sum hendir, er, at høvdið fer sum koyrilsbrestur (á enskum eitur hugtakið ”whiplash”, á donskum ”piskesmæld”)

Henda ógvusliga viðferð kann seinni elva til varandi høvuðpínu. Nakkastuðul, ið er rætt gjørdur, og sum er í hóskaði hædd, kann bøta um skaðarnar. Ovari partur á stuðlinum skal vera áráka skallan, og nakkin skal vera so nær stuðlinum, sum til ber. Ofta er neyðugt at skrúva bakið á setrinum, so tað hóskar best til kroppin og nakkastuðulin.

30.8 Nýggj tøkni

Í grannalondum okkara verður arbeitt við ymiskum tøkniligum skipanum, sum hava til endamáls at stýra ferðini á bilum, so teir koyra ikki skjótari enn ta hámarksferð, sum galdandi er á tí vegastrekki, bilurin er staddur.

Yvir GSM-skipanina verða boð givin til serligan útbúnað í ferðgevanum (spitaranum), sum ger, at fert tú upp um loyvda ferðmarkið, verður ferðgevin trekur, og tú verður noyddur at trýsta serliga hart á hann, skalt tú koyra skjótari.

Henda tøkni hevur eisini fleiri aðrar hentleikar, sum kunnu verða bilføraranum til mikið gagns, tá ið koyrt verður. Við hesi tøkni ber til á einum skíggja at síggja t.d. vegir, skilabestu farleiðirnar til ávíst komustað, møgulig stöðupláss o.m.a.

Tøkniliga ber nú eisini væl til at gera bilar út við einum varnara (detektori), ið straks kann boða bilføraranum frá, um t.d. fólk, fenaður, bilar o.a. eru har á leiðini, so hann kann fáa stundir at umráða seg og steðga bilinum, áður enn ov seint er.

Granskingarstovnurin SINTEF í Noregi vísir á, at tøkniligar fyriskipanir í bilum kunnu minka talið á fólkaskaðum munandi, úr 30% upp í 60% tryggari alt eftir, hvussu farið verður fram. Arbeitt verður við fyriskipanum, sum miða eftir, at fólk sjálv kunnu sleppa at velja, um tey vilja fylgja ”ráðunum”, sum tekniski útbúnaðurin gevur, og við fyriskipanum, sum meira ella minni áleggja (krevja), at fólk gera eftir boðunum. Hesi úrslit sýna, at jú ”kravdari” skipanin er, tess tryggari er hon. Sí meira um SINTEF í 42.2.

30.9 Tilmæli:

- at alt meirvirðisgjald verður strikað av t.d. bilbeltum, stoytkoddum, høvdakoddum, og at tað verður lækkað á teimum ferðslutryggastu bilunum, so prísmunurin millum hesar bilar og teir vánaligu minkar munandi, og
- at ikki skal verða loyvt at nýta summardekk á vetri.

31.0 Súkkjur

31.1 Súkkjubreytir vanta

Eingin ivi er um, at lutfalsliga verður ikki so nógv súkklað her í Føroyum sum t.d. í grannalondum okkara. Spurningurin er so, hvør atvoldin till tess man vera?

Spurt kann verða, um tað man vera tí, at her eru ov nógv brekkur, at tað regnar so nógv, og tað er ov nógvur vindur?



Ella man tað vera tí, at teir, ið gjørt hava vegirnar, als ikki hava hugsað um, at her eisini eru fólk, ið súkkla, og sum kundu hugsað sær at súkkla?

Ella kunnu tað eisini vera aðrar grundir til, at súkkjan als ikki verður nýtt?

Óivað høvdu svørini, vit fingu, verið bæði mong og ymisk, um spurt varð. Men givið er, at bæði vána umstøður og líkindi at súkkla mundu helst verið tær høvuðsatvoldir, ið tá høvdu verið nevndar.

Sagt verður, at til ber at klæða seg til veðrið, og tað hevði neyvan staðið á, um súkkluumstøðurnar annars høvdu verið í lagi.

Men tað eru tær als ikki í flestu førum, hóast jørðildið annars hevði verið hóskandi at súkkla á.

Tað er lítil ivi um, at fleiri fólk himprast við at seta seg á súkkjana, tí tey hvørki tora ella orka at berjast við bilarnar um plássið á vegunum, og súkkjubreytir, har til ber at súkkla í friði og náum, eru, sum kunnugt, bert hendingastaðni í landinum.

Tað er harmiligt, at so skal vera, tí vit vita, sum er, hvussu gott tað hevði verið fyri heilsuna, um nógv fleiri nýttu súkkjana enn bilar og bussar til arbeiðis, skúla, frítíðarítrív o.a., og at ferðslan so samstundis hevði verið nógv tryggari, av tí at bilarnir tá høvdu verið munandi færri í tali.

Hildið verður, at teir, ið gera og selja súkkjur, eiga at hava meðábyrgd at marknaðarføra trygdarútgørd sum t.d. súkkjuhjálmur, ljósútgørd, endurskin, bremsur o.a.

31.2 Loyvt at súkkla á gongubreyt

Hagtølini sýna okkum, at tað er rættiliga vandamikið at súkkla í Føroyum, av tí at so fáar súkkklubreytir eru, og at bilar og súkkklur tí nýta somu farbreit, tá ið koyrt verður. Av hesum ávum eru fleiri súkkklarar vorðnir álvarliga skaddir, og nakrir hava látið lív í ferðsluni.

Miðað eigur sjálvandi at verða eftir hjá teimum, sum tekna vegir í nýggjum býarpørtum, og har vegir verða gjørdir av nýggjum, at súkkklubreytir eisini verða gjørdar við hesar vegir, tí eyðsæð eigur at verða borið so í bandið, at súkkklarar eisini ótarnaðir kunnu fáa høvi at nýta teir nýggju vegirnar, uttan at teir skulu verða órógvaðir av aðrari ferðslu.

Men við teirri sannføring í huga, at nógvastaðni verður sera torført, ja mestsum ómøguligt, at broyta verandi vegir so frægt, at pláss eisini verður fyri súkkklum, so verður hildið neyðugt at broyta ferðslulógina, so at meginregluliga skal verða loyvt at súkkla á gongubreytini.

Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur ta áskoðan, at á gongubreytunum eru, um kunnugt, tey ”óvardu” ferðafólkini, t.e. gongufólkini, og av tí at súkkklarar eisini verða mettir sum ”óvard ferðafólk”, so verður hildið ráðiligt, at teir eisini skulu fáa loyvi at súkkla á gongubreytunum.

Tað er tíverri sannlíkt, at ferðsluóhapp eisini kunnu standast av eini tilíkar broyting í ferðslulógini. Men hildið verður, at hesi óhapp kortini ikki verða so álvarlig, sum tá ið súkkklari og onnur akfør renna saman.

Mælt verður til, at um tilíkar lógarbroyting verður samtykt, so eigur greitt at verða ásett í lógini, at súkkklarar altíð skulu sýna fyrilit og víkja fyri teimum, sum eru til gongu.

Við gongubreytir, har hildið verður, at ikki skal vera loyvt súkkklarum at súkkla, eiga forboðsskelti at verða sett upp.

31.3 Smábørn á súkklu

Tað er vanlig sjón her á landi at síggja smá børn, sum ikki eru farin í skúla, koma súkklandi á 3-hjólaðu súkkklum út á almennar koyrivegir, eins og tey mangan súkkla millum bilar á síðuvegunum.

Øll foreldur áttu at vitað, at so smá børn, ið ikki duga á at skyna, bert eiga at súkkla har, sum eingir bilar koyra, og at alt annað er lívshættisligt – eisini um tey ”ætla” at koyra á gongubreytini.

Eisini er vanlig at síggja smábørn, ið eru um skúlaaldur og eitt sindur eldri, súkkla í ferðsluni á koyrivegunum.

Tey flestu munnu vera á einum máli um, at børn í hesum aldri eru als ikki búgvín at súkkla, har nógv akferðsla er, og tí kunnu tey koma sær sjálvum og øðrum í lívsvanda, tá ið á stendur.

Tað er skilagott, at foreldur fyrst fara saman við børnum sínum at súkkla, har lítill ferðsla er. Á tann hátt kunnu tey læra børn síni í høvuðsheitum, hvar tey eiga at súkkla, og hvussu tey eiga at bera seg at í ferðsluni.

Í útlandum fara børn vanligar at súkkla einsamøll í ferðsluni um 10 – 11 ára aldur, og hagtølini haðan sýna eisini, at tá henda eisini teir álvarligu ferðsluskaðarnir.⁷⁰

31.4 At nýta súkkluhjálmi

Nýtslan av súkkluhjálmi er økt seinnu árinum. Tað eru mest tey yngstu børnini, sum eru í hjálmi.

Vert er at geva gætur, at børn, sum eru undir 7 ár, skulu nýta smábarnahjálmi.²⁰

Tó sæst nú eisini oftari, at vaksin fólk, sum súkkla í sambandi við arbeiði sítt, nýta hjálmi. Hetta er at frøast um.



Men tað eru tó mong, sum enn ikki vilja brúka súkkluhjálmi, tá ið tey súkkla. Verða tey spurt, hví so er, so siga tey t.d.:

- at tað eru so nógv, ið ikki brúka súkkluhjálmi, og at tey vilja ikki vera øðrvísi enn hini,
- men givið er, at tilvitanin um ferðsluskaðar av at súkkla er lítil. Hugsanin um, at ”mær hendir einki”, er eisini galdandi. Fleiri súkklarar halda, at teir eru so umhugsniir og duga so væl at súkkla, at teir tí ikki koma sær í nakran vanda í ferðsluni,
- at tey, ið súkkla, vita lítið og einki um teir nýggju, snøggju og lættu súkkluhjálmar, sum nú eru komnir á marknaðin.

Av svenskum hagtølum sæst, at váðin at fáa skaða í ferðsluni er minkaður hjá øllum – uttan hjá súkklarum!

Hjá súkklarum eru einstaklings vanlukurnar tær vanligastu, og í

²⁰ Smábarnahjálmi er súkkluhjálmi við serligum grønum spenni, sum skal loysna av einum ávísu trústi. Endamálið við tí grøna spenninum er at minka um vandan, at børn verða kvald, tá ið tey gloyma at fara úr hjálminum og t.d. fara at klíva og kanska fara at hanga, so tey fáa ikki anda.

nógv flestu förum eru tað skallabrot, ið volda súkklarum deyðamein.

Sjálvandi kann ein súkkluhjálmur ikki forða fyri deyðameini, men tó verður hildið, at hann í einum falli kann tálma skaðan við 40%. Súkkluhjálmurin er frálíkur at linna stoytin, so fallið verður ikki so meint.⁷¹

Fimm góðar grundir at brúka súkkluhjál

1

Høvdið tolir lítið av. Bert ein lítil snuddur, og heilin kann verða skaddur. Verður heilin trústur nógv, kann hann verða álvarliga skaddur.

2

Verður heilin skaddur, so kann hann ikki verða lektur. Ein lítil skallaskaði kann volda tær lívsmein.

3

Skallaskaði stendst av triðja hvørjum falli á súkkl.

4

Tann, ið súkklar við hjálmi á høvdinum, er ein góð fyrimynd hjá øðrum súkklarum.

5

Eingin súkkla – uttan súkkluhjál! Hjálmurin er ein frálík trygging og góður stoytdoyvari.

Í Íslandi er t.d. lóg um, at børn, sum eru yngri enn 15 ár, skulu nýta súkkluhjál. Revsingin fyri brot á hesa lógaráseting er, at lögreglan tekur súkkluna. Til tess at fáa súkkluna aftur, mega foreldrini saman við barninum fara á lögrelustøðina til eina samrøðu um málið.

Tá ið lóg um súkkluhjál varð sett í gildi í Victoria í Avstralia, øktist nýtslan av súkkluhjálmi 73%, og álvarligu skaðarnir á høvdið lækkaðu 41%.

Av eini svenskari kanning sæst, at 73% av fólkinum halda tað vera rætt at áseta við lóg kravda nýtslu av súkkluhjálmi, av tí at aðrar kanningar sýna, at við eini tílíkari lógaráseting kunnu 40 mannalív verða bjargað árliga í Svøríki, eins og talið á álvarligum skaðatilburðum hevði lækkað munandi.

31.5 Rulluskoytur, rullubretti o.a.

Seinnu árinum hevur tað vundið meira og meira upp á seg, at børn aka á rullibretti, rulluskoytum, o.ø. á koyrivegnum millum hini akførini. Og mangur bilførari man hava fingið skelk, tá ið hann næstan hevur koyrt á

barn, sum liggjandi á búkinum á rullibretti er komið við fúkandi ferð millum bílar - ella undan húsum á alfararvegi.

Eitt er, at børnini síggjast illa í dagslýsi, tí at tey eru so lágt, annað er, at tey á kvøldi eru myrk og als ikki til at síggja. Tá kavi er, verða sleður nýttar á sama hátt.

Tað er sjálvandi lívshættisligt at nýta tílík leiku í ferðsluni, og sambært galdandi ferðslulóg eru tey tí heldur ikki loyvd at nýta á vegi, har ferðsla er. Tey, ið nýta tílík leiku, eru at rokna sum gongufólk, og tí mega tey bert nýta gongubreytir (og møguligar avmerktar spæligøtur) til hetta endamálið.⁷²

Uttan mun til lóg, so átti tað at verið sjálvsagt, at foreldrini syrgja fyri, at børn teirra nýta ikki hesi leiku á vegnum.

Annað er, at tað átti at verið gjørd hóskandi lendi, har til ber hjá børnunum at aka á t.d. rullubretti undir tryggum umstøðum. Tað, sum skal til, er bara eitt slætt asfalterað vegastrekki t.d. 50 m, langt og 2 m breitt, har eingin bílaferðsla er. Hetta átti at verið ein uppgáva hjá kommunum.

Mælt verður staðiliga til at nýta súkkluhjálmar, knæ- og albogaskinnarar, tá ið hesi leiku verða nýtt.

31.6 Tilmæli:

- at hóskandi lendi, har til ber hjá børnum at skoyta, aka á rullubretti v.m. undir tryggum umstøður, verða gjørd í kommununi,
- at handlar og virki, ið gera og selja súkklur, eiga at hava medábyrgd at marknaðarføra trygdarútgørd sum t.d. súkkluhjálmar, ljósútgørd, endurskin, bremsur o.a.,
- at miðað eigur at verða eftir, at súkklubreytir verða gjørdar í sambandi við nýggjar vegir,
- at meginregluliga skal verða loyvt at súkkla á gongubreytini, og
- at hámarksferðin hjá súkklum skal verða 30 km/t, har súkklur og onnur akfør nýta somu veghálvu.

31.7 Stevnumið:

- at súkklubreyt altíð verður gjørd, tá ið nýggir vegir verða gjørdir,
- at loyvt skal verða at súkkla á gongubreyt; men at súkklur skulu víkja fyri gongufólki,
- at tað verður ásett við lóg at nýta súkkluhjálmar, tá ið súkklað verður,
- at foreldur o.o. mega fáa hollari kunnleika um fortreytir barna og tørv at súkkla, og
- at børn undir 12 ár eiga ikki at súkkla á almennum koyrivegi.

32.0 Prutl og motorsúkkur

Hóast tann vanligan súkkur, sum áður nevnt, ikki verður serliga nógv nýtt í Føroyum, so er øðrvísi vorðið, tá talan er um prutl og motorsúkkur, sum serliga hesi seinastu árinu eru vorðin nógv fleiri í tali.

Tey, sum koyra prutl og motorsúkkur, hava, sum kunnugt, nógv størri sannlíkindi at verða skadd í ferðsluni enn tey, sum koyra í bilum og bussum, tí fólk á prutli og motorsúkkurum eru nógv verri vard enn hini.

Norskar kanningar sýna, at fólk í bussum og lastbilum verða skadd í sløkum 5% av teimum ferðsluvánlukku, sum hesi akfør volda tryggingarfeløgnum. Í persón- og vørubilum verða um leið 8% skadd.

Men verða tey, sum koyra á prutli ella motorsúkkur, fyri eini ferðsluóhappi/-vánlukku, so eru sannlíkindi o.u. 70%, at fólkaskaði hendir⁷³.



Aðrar útlenskar kanningar benda á, at ein serlig atvold til stóra skaðaváðan hjá hesum akførum er so eisini tann, at tey eru verri at síggja í ferðsluni enn bilar, tí tey eru so nógv minni.

Til tess at minka um kaðaváðan hjá teimum, sum koyra á prutli og motorsúkkur, og at minka um talið á teimum álvarsomu vánlukkuverður nú roynt í útlondum bæði at gera prutl og motorsúkkur sjónligari, lættari at stýra og at bøta um trygdarútbúnað teirra.

Tað er sera umráðandi, at tey, sum koyra á prutli og motorsúkkurum, altíð nýta fallhjálmm, so sum ásett er í ferðslulógini.

Hildið verður, at skaðaváðin á teimum einstøku prutl- og motorsúkkurvanlukkuverður minnar eini 10%, um kravt verður, at hesi akfør skulu nýta koyriljós um dagin.

Royndir sýna somuleiðis, at motorsúkkur, ið hava plastikkrút framman og eina bjálvaða kápu av lættmetali at verja knøini, hava minni skaðaváða enn motorsúkkur, ið ikki hava tílíkan verndarútbúnað. Sí annars meira um verndarútbúnað⁷⁴.

32.1 Prutl

Tað eru, sum vera man, serliga ungdómar, sum koyra á prutli, og hóast kravt er 16 ára aldursmark at koyra hetta akfarið, so er tó eingin ivi um, at tað eru rættiliga nógv, sum als ikki eru komin til hetta lógarásetta aldursmarkið, sum longu koyra á prutli í ferðsluni.

Sum nomið er við aðrastaðni í álitinum²¹, so verður ekki kravt, at viðkomandi hefur fingið eina skipaða undirvísing, áðrenn formligt koyriloyvi frá myndugleikunum verður latið, men heldur um eina kravda ástøðisroynd, sum neyvan er nøktandi.

32.1.1 Lítið prutl

Sum kunnugt er støddin á prutlum nú eisini ymisk. Tað eru ”lítill prutl”, sum ikki kann koyra skjótari enn 30 km/t.

Ráðið fyri Ferðslutrygd heldur tað vera ráðiligt at lækka aldursmarkið, so loyvt skal verða 15 ára gomlum at fáa koyrikort til tílík prutl. Mælt verður somuleiðis til eina skipaða koyrifrálæru, ið bæði skal fevna um tann ástøðiliga og verkliga partin, og at koyrifrálæruprógv frá koyrilærara verður latið.

32.1.2 Stórt prutl

Nú eru eisini ”stór prutl”, sum kunnu koyra 45 km/t, í ferðsluni. Hildið verður ráðiligt, at ungdómar, ið eru 16 ára gamlir, eiga at kunna fáa koyrikort til tílík prutl. Fortreytin fyri koyrikortinum eigur hóskandi at vera tann, at skipað verður ein víðkað koyrifrálæra, sum hefur støði í áður nevndu frálæru í sambandi við tað lítla prutlið.

Mælt verður til, at henda víðkaða koyrifrálæran, ið bæði skal vera ástøðilig og verklig, skal enda við eini koyriroynd, ið fevnir um báðar teir nevndu frálærupartarnar, og at koyrifrálæruprógv frá Bileftirlitinum verður latið eftir nøktandi koyriroynd.

32.2 Lítil og stór motorsúkklar

Eins og munur er á prutlum, so er eisini munur á motorsúkklum. Hildið verður tí skilgott at skilgreina markið millum lítlar og stórar motorsúkklur, og at aldursmarkið at fáa koyrikort til hesar motorsúkklur verður ávikavist 18 og 21 ár.

32.3 Tilmæli

- at loyvt skal verða 15 ára gomlum at fáa koyrikort til lítill prutl,
- at ein skipað koyrifrálæru, ið bæði skal fevna um tann ástøðiliga og verkliga partin, verður lokin, og
- at koyrifrálæruprógv frá koyrilærara verður latið eftir nøktandi koyriroynd,
- at 16 ára gomul kunnu fáa koyrikort til stór prutl,
- at skipað verður ein víðkað koyrifrálæra, ið bæði skal vera ástøðilig og verklig, verður lokin,
- at koyrifrálæruprógv frá Bileftirlitinum verður latið eftir nøktandi koyriroynd, og
- at skilgreina aldursmarkið at fáa koyrikort til lítlar og stórar motorsúkklur til ávikavist 18 og 21 ár.

²¹ Sí undir 28.1: Prutl og koyrikort.

33.0 Tryggjari ferðsluumhvørvi

Tann gamla búsetingin í Føroyum við gøtum og krókutum, smølum vegum er ikki gjørd og ætlað til ta nógvu bilferðsluna, sum nú er.

Niðursetufólkini settu gjarna búgv so nær strondini, sum ráðiligt var, so høgligt var at sleppa á flot, og so lítið, sum til bar, fór av bøi til húsagrundir. Og so var bert onkur gøtan millum húsini og út um bygdina.

Nú á døgum síggja vit enn leivdirnar av hesi búseting, hóast teir nýggjaru býlingarnir við breiðari vegi, og sum ofta eru ovari í bygdini, helst munnu vera sjónskari at síggja serliga í teimum stóru bygdunum.

Allar bygdir hava nú so eisini fingið vegasamband við aðrar partar av landinum, og í mongum førum er nú landsvegurin eisini gjørdur gjøgnum bygdin, hóast hann í ávísam føri er lagdur umvegis onkra bygd.

Øll henda nógva ferðsla, sum er bæði á kommunalum vegum og landsvegi, er nú vorðin ein stórir ampi bæði hjá bygda- og býarfólki okkara.

Vegakervið saman við nýggjum búsetingum hevur fullkomiliga broytt bæði náttúru og umhvørvi í nógvum bygdum og býum. Vit vita, at øll henda vegagerð saman við tunlum og brúm setur síni grimu spor í náttúruna, og at tað, sum gjørt verður í dag, ávirkar komandi ættarlið. Hildið verður, at tann tøkniligi livialdurin hjá einum vegi er 40 ár, og at ein brúgv varir eini 100 ár.

Nógv álvarsamari eru tey inntriv, sum gjørd verða í landslagið, tí at avleiðingarnar av tílíkum inntrivum, ið eisini ávirka bæði okkara umhvørvi og lívskor, vara so nógv longri. Vegir og brýr verða vanligar umvæld ella gjørd av nýggjum, men so er ikki háttáð við teimum inntrivum, sum gjørd verða í náttúruna. Tey verða verandi!

Vegakervið er tí ein týðningarmikil partur av okkara umhvørvi, og tí eigur ikki bert at verða hugsað um, hvussu vit sum skjótast og lagaligast



kunnu ferðast úr einum staði í annað. Tað verður umráðandi at hugsa enn meira um ta umhvørvisligu ávirkanina, sum nýggj vegagerð og vegaábøtur hava á viðkvæmu náttúru okkara.

Hevur tú sæð vandan.... ...er ábyrgdin tín, ger tað, tú kanst!



.....her verður galið.....



.....hvat halda onnur?



.....skriva niður!



Tosa við myndugleikar!



.....jú fleiri, tess betur!



.....far til almenningin!



.....savna undirskriftir!



Tá ið alt endar væl.....

Ferðsluvánlukkur

- og vánlukkur sum , henda annaðhvørtt, tí at **atburðurin** hjá fólki er ikki hin rætti - ella tí, at **umstøðurnar** eru ikki tær røttu.

Atburður hjá fólki kann ávirkast við upplýsing og lógum, **støður-umstøður** kunnu betrast: vegur verður breiðkaður, skelti sett upp osfr.

Tað ber ikki til at betra allar umstøður eftir einum degi. Men, gera vit vart við okkum, tá ið vit síggja vandar í ferðsluni, og gera okkara til at bota um, kunnu vit minka um talið á vánlukkum!

Hvat kanst tú gera?

Fyrst og fremst: fá onnur við, boða myndugleikum frá! Í ferðsluspurn-ingum hevur lögreglan sjálvandi stóran leiklut. Er talan um **umstøður**, so er at venda sær til tann, sum eigur ella ræður, t.d. kommunan ella Landsverkfrøðingurin.kommunan ella Landsverkfrøðingurin. Er talan um **atburð**, er at venda sær til: Ferðslutrygd, Bileftirlitið, skúlaverkið politikkarar, fjølmiðlar osfr.

33.1 Vegaflutningskervið er gjørt til øll

Allir borgarar, ungir og gamlir, frískir og rørslubrekaðir mega kunna ferðast og nýta vegaflutningskervið, uttan at teir skulu váða lív og heilsu.

Um vegaflutningskervið verður ikki gjørt eftir hesum fortreytum, so sleppur ein partur av okkara samborgarum ikki at nýta tað á sama hátt sum onnur, og tað kann ikki vera rætt.

Hetta er tíverri longu ein veruleiki hjá einum parti av borgarum okkara, serliga børnunum! Tað tykist, sum økjast krøvini alt meir og meir til flutningskervið, og dentur verður lagdur á koma sum skjótast leiðina fram, tí, sum sagt verður, at tíð er peningur!

Henda økta og skjóta ferðslan í bygdum og býum ber við sær, at plássini, har børn kunnu spæla og røra seg í friði og náðum, verða færri og færri, og nógvastaðni er beinleiðis lívshættisligt hjá teimum at fara út fyri dyr.

33.2 Alt vegakervið til sakliga viðgerð og støðutakan

Vit kunnu sjálvandi ikki verða nøgd við hesi viðurskifti, og tí eiga teir kommunalu myndugleikar, sum hava ábyrgdina av ferðslutrygdini í bygdini/býnum, at taka alt vegakervi sítt upp til sakliga viðgerð og støðutakan um, hvussu bøtt kann verða um fersluviðurskiftini í bygdini/býnum, so at helst eingin skal doyggja ella fáa álvarligan skaða av ferðsluávum í teirra ábyrgdarøki.

Um so er, at bygdarráðið eisini ynskir at skifta orð við umboð fyri Ráðið fyri Ferðslutrygd um hetta týdningarmikla mál, so er tað sjálvandi vælkomið til tess. RFF vil í tílíkum føri miða eftir at hava serkøn fólk við fakligum færleika, sum kunnu vísa bygdarráðnum á móguligar loysnir, við á fundin.

34.0 Tann tríbýtti ferðslumyndilin

Vit kunnu býta ferðslumhvørvið í eigur atsundur í 3 ymis øki:

- gongugøtan (túnið)
- bygdar-/býarvegir og íbúðarvegir
- flutningsvegurinn (landsvegir og vegir millum býarpartar)

Um ferðslumhvørvið kann samanumtikið verða sagt, at vit eiga at skipa tað so, at tað kennist náttúrligt ikki at koyra skjótari, enn fyriskrivað er.

34.1 Gongugøtan/túnið

Í bygdini ella í býnum, har t.d. fleiri handlar eru og nógv fólk savnast, kann vera skynsam at skipa umstøðurnar sum gongugøtur/tún, har motorakfør als ikki sleppa at koyra. Her kunnu vera torg, tilhaldsstøð, lundir, spælipláss o.s.fr., og her kunnu fólk, ung sum gomul, ganga í friði og náðum uttan at óttast ferðsluna.



Um tað er neyðugt, kann verða skipað fyri, at motorakfør sleppa at koyra her í serligum førum t.d. til av- og áskipan.

Gongugøtan kann eisini verða skipað á tann hátt, at motorakfør kunnu koyra á henni, og í tí færinum nýta gongufólk, bilar og súkklarar sama økið. Her er sama aðalregla tó galdandi, at bilarnir skulu ikki koyra skjótari, enn fólk ganga, og teir skulu víkja bæði fyri gongufólki og súkklarum.



Gongugøtur, har gongufólk, bilar og súkklarar nýta sama økið.²²

²² Myndadømini í kap 34 eru tilvildarlíga vald

34.2 Bygðar-/býar- og íbúðarvegir – 30km/t vegir

Á bygðar-/býargötunum er eyðkenni eitt samspæl Bygðar-/býar- og íbúðarvegir eru vegir millum hús í bygðum öki. Eyðkenni her er, at akför og gongufólk ferðast hvørt um annað. Her koyra bilarnir *spakuliga*, eiga akför at koyra spakuliga og í mesta lagi 30 km/t, og tí kunnu hesir vegir verða nevndar 30 km/t vegir.²³



Hesir vegir eiga at hava eitt sjónskt og skynsamt snið, so tann ferðandi aldri er í iva um, hvat ið hvør hevur í kvittanum at gera. Her er skynsamt at gera ferðtálmandi tiltøk av ymiskum slagi: bungur, trongar, bogar, tímaglas osfr.

Á myndini til vinstri er vegurin skipaður soleiðis, at akför kunnu parkera annaðhvørt í høgru ella vinstri síðu. Akför mega seta ferðina niður, tí kósín alsamt verður broytt.²⁴



Her sæst mjá bunga, sum er gjørd við vegamót í íbúðarøki



Her verður týðiligt tekin gjørt í vegin, sum sýnir, at nú verður komið í íbúðarøki

²³ Sí meira um 30 km/t hámarksferð í kap 14.3.3 – kap 18.0 – kap 18. og kap 21.1

²⁴ Í bókum og á internetinum eru eitt ótal av dómum um, hvussu ferðtálmandi tiltøk kunnu verða skipað. Hetta dømi er úr bókini Staden-Bilen-Farten, NTF 1999

Vegir við skúlar og barnagarðar

Tað átti at verið sjálvsagt, at varliga verður koyrt fram við skúlum, barnagørðum og tílíkum stovnum. Men soleiðis er tað tíverri ikki altíð, tí tað tykist, at um vegumhvørvið ikki beinleiðis er lagað so, at ikki ber til at koyra skjótari enn ætlað, so hendir alt ov ofta, at ferðin verður ov nógv.



Myndin omanfyri sýnir breiðan veg fram við barnagarði og skúla. Gonguteigur er í vegnum og eisini gul ávaringarljós. Men vegurin er breiður, og í veruleikanum er eingin tillaging gjørd, ið forðar fyri, at bilar kunnu ikki koyra framvið við nógvvari ferð.



Myndin omanfyri sýnir eisini øki við barnagarð og skúla. Her steðgar bilur at loyva tveimum næmingum yvir um vegin. Teir ganga á gonguteiginum, so alt skuldi verið í lagi. Men, sum ikki eina ferð, so yvirhálar bilur aftanífrá - og so er støðan bráðliga sera hættislig! Best hevði verið, um vegurin varð gjørdur soleiðis, at tað als ikki bar til at yvirhála her!



Hetta er dømi um gjøgnumgangandi veg, sum er fram við skúla. Her er oyggj gjørd, so til ber at fara yvir um vegin í tveimum. At koyribreytin smalkar, tálmar eisini ferðina á bilinum.

34.3 Flutningsvegurinn

Flutningsvegir kunna vera:

- vegir, sum binda býarpartar saman
- gjøgnumgangandi vegir
- landsvegir

34.3.1 Vegir, sum binda býarpartar saman – 30/50 km/t vegir

Á vegum, sum binda býarpartar saman, kann verða roknað við, at ferðslan er nakað meira enn á teimum omanfyri nevndu vegum. Eisini kann verða roknað við, at ferðin á akførunum er hægri. Her man galdandi hámarksferð, sum er 50 km/ í fjølbygdum øki, vera í lagi, um vegurinn er beinur, og ongar inn- ella útkoyringar eru.



Men umráðandi er at skipa fyri, at hámarksferðin verður sett niður í t.d. 30 km/t, har t.d. vegamót ella gonguteigar eru. Myndirnar á hesu síðu eru dømi um tað. Hetta er sjálvandi serliga galdandi í økjum, har eisini hús eru fram við vegnum, og tað tí kann væntast, at fólk skulu fara yvir um vegin.



Smogur

Nógvastaðni í landinum eru smogur ella gøtur gjørdar, so at til ber at fara til gongu ella kanska á súkklu úr einum býarparti í annan – uttan um alla ferðsluna, burtur frá larmi og bilosa. Ivaleyst kundu slíkar gøtur verið gjørdar mangastaðni, sum kundu lætt um trupulleikarnar hjá teimum, sum ikki ferðast í motorakførum



34.3.2 Gjøgnumgangandi vegir

Av landafrøðiligum orsøkum eru fleiri bygdir og býir býtt sundur av gjøgnumgangandi vegi við ferðslu, ið skal føra fólk og farm úr einum parti av landinum í annan. Sum dømi kunnu verða nevnd: Runavík, Sandavágur, Miðvágur og Vágur.

Samstundis, sum hesir vegir skulu rúma bilum, bussum, trailerum osfr., eru teir eisini handilsvegir, har fólk eru til gongu, stór sum smá, ung sum gomul. Eitt er, at tað kann vera sera óunnligt at ganga fram við vegi, ið hevur nógva ferðslu, men annað er, at tað kann vera sera vandamikið at fara yvir um vegin.

Nógvastaðni, sum t.d. í Kvívík, Hvalvík og parti av Kollafirði, eru slíkir vegir lagdir uttan um bygda økið, og tað er sjálvandi eisini tann besta loysnin. Men hetta ber ikki altíð til, og tí er neyðugt at finna aðrar loysnir til tess at gera ferðsluviðurskiptini eitt sindur tryggari.

Ferðin á akførum eigur, sum nevnt, ikki at vera meir, enn ráðiligt er, og skipað eigur eisini at vera fyri, at lættari verður hjá fólki, sum eru til gongu, at fara yvir um vegin.

34.3.3 Vegir við oyggjum

Um vegurin verður tvíbýttur, so at koyribreytirnar hvørjumegin verða skildar sundur, verða umstøðurnar nógv betri hjá teimum, sum eru til gongu, samstundis sum gjøgnumgangandi ferðslan kann koyra, uttan at hon verður tarnað serliga nógv.

Eyðvitað er ikki nóg mikið bara at seta strikur í vegin, tí royndir

sýna, at tilíkar strikur verða ekki virðar, og koyrt verður oman á teimum, sum vóru tær ikki til. Tí er eisini neyðugt at gera ”oyggjar”.

Hesar oyggjar skilja ikki bert koyribreytirnar frá hvøjtari aðrari, men hesar oyggjar og strikur gera eisini tað, at koyribreytin verður smalri, og tí vilja bilførarar av sær sjálvum minka um ferðina. Við strikum ber enntá til at fáa vegin at tykjast smalri, enn hann í veruleikanum er, og á henda hátt ber til at ávirka bilførararnar enn meira. (Sí dømi um oyggjar, myndir 1-4).

Frástøðan millum oyggjarnar eigur at vera so mikið stutt, at tað ikki skal bera til at yvirhála, uttan so er , at ferðin á bilinum frammanfyri er rættiliga lítil. Næsta oyggj skal altíð vera í eygsjón (sum tá ið gingið verður eftir varðum).

Oyggjarnar eru sjálvandi eisini til fyrimunar hjá teimum, ið eru til gongu og skulu fara yvir um vegin, tí tá ber nvenliga til at fara yvir um vegin í tveimum: fyrst yvir um fyrru helvt á vegnum, steðga á, líta íkring, og síðan fara yvir um seinnu helvt á vegnum.

Hesar oyggjar hava somuleiðis tann fyrimun, at tað ikki altíð er neyðugt at mála gonguteigar niður í vegin.

Harumframt kann tað ”miðøkið”, ið skapt verður við oyggjum og strikum, eisini verða nýtt til øki hjá bilum, sum har kunnu standa í bíðistøðu, tá ið teir skulu snara til vinstru.

Dømi um oyggjar – myndir 1-4

Hesar myndir av einum vegastrekki á Strandarvegnum norðan fyri Keypmannahavn sýna meira ítøkiliga, hvat ið hugsað verður um. Tað er sjónskt at síggja, at endamálið við vegafyriskipanini er at fáa ein breiðan veg at kennast smalri, so at bilførararnir minka um ferðina á bilinum..²⁵



Mynd 1: Her verður komið inn í eitt skipað øki við strikum og oyggjum.

²⁵ Viðvíkjandi dómum um, hvussu fyriskipanir kunnu verða gjørdar, so at bilar koyra ikki skjótari enn ætlað, skal verða nevnt, at ein ørgrynni av tilfari finst um hetta málið.



Mynd 2: Við at seta strikurnar inni á vegnum, tykist vegurinn smálri, enn hann í veruleikanum er. Strikurnar til hægri larma, tá ið koyrt verður á tær.



Mynd 3: Miðrásin verður eisini nýtt til øki, har bilar kunnu standa í bíðistøðu, tá ið teir skulu snara til vinstru.



Mynd 4: Har tað er neyðugt, eru oyggjarnar partur av gonguteigi. Miðrásin er sjálvandi so mikið breið, at til ber hjá teimum, ið eru til gongu, at steðga á mitt á vegnum og bíða, til eingin bilur er á hinari veghálvuni. Tað sæst, at skorið er niður í súkklubreytina (kundi eisini verið í gongubreytina), so at tað verður ein mjáur skrái niður á vegin, og tað tí er høgligari hjá fólki við barnavogni, í rullustóli og hjá teimum, ið annars eru til gongu.

Tilvildarlig dæmi um broytingar á gjøgnumgangandi vegi:



Á havnarlagnum:

Nógvir eru bilarnir, sum hava koyrt út av havnarlagnum og eru endaðir á sjónum, og nógv ery tey, sum á henda hátt hava látið lív.



At sleppa undan hesum vanlukkum er umráðandi, at skipað verður so fyri, at óneyðug ferðsla ikki er á havnarlagnum. Harumframt eigur eisini at verða skipað so fyri, at verkligar atgerðir verða gjørdar á kantunum, ið kunnu forða fyri, at bilar so lættliga kunnu fara útav og enda á sjónum.



34.4 Landsvegir

Mesti flutningurinn er eftir landsvegnum, sum knýta landið saman í eina eind. Her er hámarksferðin 80 km/t, og tað setir serlig krøv um, hvussu ferðsluumhvørvið skal vera lagað. Samanumtikið kann verða sagt, at, tá ið landsvegir hava verða gjørdir, vórðu heygjar og berg sprongd burtur, gjáir og gil, lágir og lækkar javnað, so at landsvegirnir kring landið nú mestsum allastaðni eru slættir og beinir og sera góðir at koyra á.



Ja, tað ber næstan til at siga, at teir tykjast at vera ov góðir at koyra á, um hugsað verður um allar tær álvarsomu vanlukurnar, ið hava verið á hesum vegum.



Umráðandi er, at skipað verður so fyri á landsvegnum, at bilar, um illa berst á, ikki fara ov langt út av vegnum, ella at teir renna ikki beint á stórar steinar ella bergveggir. Frægast man tí vera at seta bilverjur upp har, ið størri vandi kann standast av at koyra út av vegnum enn í bilverjuna.

34.4.1 Fólk á landsvegi

Vegna ta nógvu ferðina, sum akførini hava á landsvegnum, er eyðsæð, at her eiga akfør og fólk sum minst at verða blandað saman.



Har landsvegir býta bygdur sundur, og fólk javnan hava fyri neyðini at fara tvørtur um vegin, eiga serligar atgerðir at verða framdar, og er ein loysn at gera gongutunnil undir vegnum

Hóast til ber at ganga ella súkkla á landsvegnum, so kenst tað tó mangan bæði órógvandi og óunnligt at vera har av øllum tí gangi og sugi, ið serliga kemur frá lastbilum og treylarum. Best hevði tí verið, at gøtur vórðu gjørdar fram við landsvegnum, og áttu tær at verið lagdar soleiðis, at bilverjan var ímillum tær og sjálvan vegin.

34.4.2 Skiftið millum landsveg og bygt øki

(frá 80 km/t til 50 km/t)

Tá ið komið verður av landsvegi inn í bygt øki, kann verða torført hjá bilførarum at sketta nóg væl um at minka ferðina og koyra spakuligari, um ikki sjónlig broyting er í vegnum.

Hesar myndirnar, ið eru tilvildarluga valdar, sýnia okkum dømi um, hvussu hetta kundi verið gjørt. Í fyrri myndini er eitt øki á vegnum lyft eitt lítið vet upp, og verður koyrt skjótari enn ætlað, merkist tað væl á bilinum. Um ein tilíkur ferðtálmi verður gjørdur saman við strikum og øðrum fráboðanum, skuldi bilførarin væl og virðiliga fingið boðini um, at nú er komið í 50 km/t øki.





Til ber eisini at gera oyggar ella “kósbroytarar”, so at vegurin verður smalri, so tað kenst natúrligt at minka um ferðina.



Aðrir móguleikar eru t.d. at gera tronga – sonevnt tímaglas, so at pláss ikki er hjá bilum at mótast, og verður tí annar bilurin noyddur at bíða, til hin er farin framvið.

Til ber eisini at hava sonevndar “ferðgáar”, sum boða bilføraranum frá, um koyrt verður ov skjótt.

34.5 Tilmæli:

Við atliti at tí tríbýtta ferðslumyndlinum mælir Ráðið fyri Ferðslutrygd til :

- at fólk og motorakfør í mest móguligan mun verða skild hvørt frá øðrum,
- at lættari verður hjá fólki til gongu at fara yvir um vegin,
- at skipað verður so fyri, at tung ferðsla koyrir uttan fyri býarkjarnan,⁷⁵
- at hámarksferðirnar verða lækkaðar/lagaðar til vegakervið,
- at bilverjur verða settar upp allastaðni fram við vegnum uttan fyri fjølbyggt øki, og
- at tann tríbýtti ferðslumyndilin verður havdur í huga, tá ið nýggir býlingar/býarpartar verða teknaðir, og tá ið vegaumleggingar verða gjørdar í bygdum og býum.

Sannroynd

Hóast tað mangan hoyrist, at tað er vandameiri at koyra á landsvegum enn í fjølbygðum øki, so er tað tó ein sannroynd, at flestu ferðsluóhappini/-vanlukkurnar henda í fjølbygðum øki.

	Mat. skaði	%	Fólkaskaði	%	Tils.
Fjølbyggt øki tilsamans	13021	75%	535	64%	13588
Uttan fyri fjølbyggt øki	4241	25%	297	36%	4566
Tilsamans	17262	100%	832	100%	18154

Í tíðarskeiðinum 1988 til 2000 hendu 832 ferðsluóhapp/-vanlukkur í Føroyum við fólkaskaða, og av teimum hendu ikki færri enn 535 ella 64% í fjølbygðum øki.

Sambært yvirlitinum yvir árinum 1988-2000 vóru 17.262 ferðsluóhapp/-vanlukkur í Føroyum ella í miðal 3 - 4 hvønn einasta dag. Av hesum vóru 13021 í fjølbygðum øki ella 75%.

Lagt kann verða afturat, at í hesum sama tíðarskeiði eru í minsta lagi 832 føroyingar vorðin skaddir, og av teimum hava 60 látið lív!

Hetta eru tøl hjá lögregluni. Men verður harafturímóti roknihátturin hjá landslæknanum nýttur, so eru 1500 fólk vorðin skadd, og av teimum hava 150 fingið varandi mein. Sí kapittul 6.4 og 13.1.



35.0 Vegamót

Ov nógv ferð elvir ofta til álvarligar samanstoytir við vegamót. Vinstrasneiðing tykist eisini verða sera trupul hjá fleiri bilfórarum, tí tá er umráðandi at halda av fyri ferðsluni, ið bæði kemur frá høgri og vinstri. Hagtølini sýna tí allastaðni, at nógv álvarligar ferðsluvánlukkur standast av vinstrasneiðingum. Hesin vandin økist eisini, um bilar og súkklur kunnu mótast við vegamót.



Tað er vanlig sjón at síggja bilarøð standa og bíða á síðuvegum, samstundis sum eitt ótal av bilum koyra við nógvri ferð aftur og fram eftir ”høvuðsvegnum”, har summir bilar so eisini standa á sama vegamóti og bíða eftir at sleppa inn á síðuegin. Serliga hættislig eru hesi ferðsluviðurskipti á morgni, um middagsleitið, og tá ið arbeiðsdagurin er lokin.

Tað er eyðsæð, at teir bilfórarar, sum tá standa fremstir í røðini, *kunnu* lættliga verða strongdir av teimum bilum, sum aftanfýri standa og bíða, tí teir vita, sum er, at tað hevur fáur stundir til nú á døgum.

Onkur í røðini er enntá so ertandi, at hann floytar! So verður kjansurin tikin: hann koyrir, verður árendur, ólukkan hendir, og hann skal taka koyrikortið um aftur!

Ei undur í, at sløk helvtin av øllum ferðsluóhappum/-vánlukkum tí henda á tílíkum vegamótum!

Við fleiri vegamót er eisini so ósýnt, tí ofta eru tað herður, bakkar, hús, garðar, trø o.a., ið bera uppfyri, so bilfórarari sær ikki nóg langt út á vegin, tá ið koyrt verður, og standast eisini fleiri vanlukkur av hesum ávum. Tí økir tað nógv um ferðslutrygdina, um allar tílíkar forðingar verða ruddaðar burtur í vegasneiðingum. Viðhvørt eru tað bert smáar ábøtur, ið eiga at verða gjørdar. Men í summum førum eiga vegamót helst at verða gjørd av nýggjum.

Um ferðsluljós eru í einum vegamóti, so ber til at nýta innreyð ljósmyndatól, ið kunnu avmynda teir bilfórarar, ið koyra ímóti reyðum ljósi. Á henda hátt er tað nóg lættari at fáa hendur á teimum, ið fremja slík ferðslulógabrot.

Tílík ljósmyndaefirlit hava verið nýtt í 5 ár í Reykjavík, og royndir haðan og úr øðrum londum sýna, at álvarligar vanlukkur hava síðan tá verið munandi færri.

35.1 Vegamót á landsvegi

Vegna hámarksferðina á landsvegnum, sum er 80 km/t, kann vera sera vandamikið við vegamótini, har vegir úr ymiskum ættum mótast. Her kemur alsamt stöðan í, at summi akfør standa still, meðan onnur koyra við 80 km/t, og hetta er ein ógvusligur munur. Skynsam er tí at skipa so fyri, at hámarksferðin við vegamótini á landsvegum í mesta lagi er 50 km/t.



Serliga eigur at verða hugsað um akfør, sum skulu sneiða til vinstru av landsvegi. Her er skilabest at gera bás á miðjum vegi, so at tey akfør, ið skulu sneiða til vinstru, kunnu bíða har, til skái er á tí ferðsluni, sum koyrir ímóti teimum. Best er, um hesir básar verða gjørdir við oyggjum. Akførini, sum nærkast teimum aftanífrá við 80 km/t, kunnu so ótarnað fara fram við høgrumegin.

Frægasta loysnin í sambandi við vegamót á landsvegi er uttan iva at gera rundkoyringar, og soleiðis hevur eisini verið gjørt seinastu árin.

35.2 Rundkoyringar

Av tí at sløk helvtin av óhappum/vanlukkum henda á vegamótum, er tað tí mestsum vorðin almannahugsan bæði í okkara grannalondum og aðrastaðni, at okkurt munagott eigur at verða gjørt við hesi vandamálini í ferðsluni.

Teir myndugleikar, ið hava ábyrgdina av vegakervinum, eru rættiliga samdir um, at rundkoyringar ivaleyst eru frægasta loysnin at forða fyri álvarligum vanlukkum við vegamót.

Útlenskar royndir vísa, at talið á óhappum/vanlukkum við fólkaskaða lækkar, tá ið vegamót verða gjørd sum rundkoyring^{76 77}.

Dentur eigur at verða lagdur á at gera tílíkar rundkoyringar á

landsvegum við býar- og bygdarmörk og í fjölbygdum øki, har nógv ferðsla er.

Tað er sannlíkt, at verða rundkoyringar gjørdar á hesum økjum, so verða færri løstað, enn um bert vegamót við vanligum víkiskyldum var verandi har.



Serligur dentur eigur at verða lagdur á at gera rundkoyringar í fjölbygdum økjum við nógvvari ferðslu, tí kanningar sýna, at so verða umleið ein triðingur færri fólk løstað, enn um bert eitt vanlig vegamót er á tílíkum krossvegum.

Tað er ein sannroynd, at bilførarar koyra spakuligari í rundkoyringum, og at teir kenna seg nógv tryggari har enn við vanlig vegamót.

Akførarar eiga væl og virðiliga at verða lærdir, hvussu koyrt eigur at vera í rundkoyringum. Her á landi eru t.d. fleiri dømi um bilførarar, ið snara til vinstru, tá ið teir koyra inn í eina rundkoyring, so her eigur helst størri dentur at verða lagdur á henda táttin í koyrifrálæruni.

Rundkoyringar hava til endamáls:

- * at fækka umskaringar við krossvegir og vegamót,
- * at sleppa akførum undan at venda til vinstru ímóti ferðsluni,
- * at hava javna, spakuliga ferðslu um vegamót, og sostatt at økja munandi um ferðslutrygdina.

35.3 Tilmæli:

Ráðið fyri Ferðslutrygd mælir til,

- at rundkoyringar verða við øll vegamót, har nógv ferðsla er, tað veri seg á landsvegi ella í fjölbygdum øki .
- Eisini er skynsam at gera rundkoyringar á markinum millum landsvegir og fjølbygt øki.

36.0 Ferðslutrygðararbeiði

Ferðslutrygðararbeiðið fevnir um tveir aðaltættir: *menniskjað* og *vegakervið/-umhvørvið*²⁶.

Ferðsluóhapp og –vanlukkur standast av tí vantandi samspæli, ið er millum vegir, gongubreytir, gonguteigar, akfør – og serstakliga atferð manna, ið har ferðast.

Tessvegna er aðaluppgávan í øllum ferðslutrygðararbeiði:

- *at menna hetta samspælið, so tað verður so dygdargott, sum til ber.*

Umráðandi er tí, at ein og hvør borgari fær ein nógv virknari lut í ferðslutrygðararbeiðinum í framtíðini.

Eitt dygdargott og støðugt samskipti og samstarv eigur tí at vera millum borgararnar og kommunur (teknisku deild), áhugafeløg, lögreglu, Landsverkfrøðingsstovnin og Vinnumálaráðið, tá ið virksemsætlanir um ferðslutrygd verða gjørdar.

Leiðarorðini í hesi virkisskrá kunnu hóskaði verða, at

- *Ferðslutrygdin byrjar við mær og tær!*

Heitt verður somuleiðis á einstaklingar, almennar stovnar og virki at gera eina virkisætlan um ferðslutrygd saman við starvsfólkunum.

Bæði ferðsluóhapp og –vanlukkur standast nógv mest av mannaávum, og tí eigur sjálvandi ein aðaltáttur í hesi virkisskrá og kunning at snúgva seg um, hvussu hvør í sínum lagi er fúsur at laga atferð sína, so hon er í samsvari við eina tryggja ferðslu. Víst verður í hesum sambandi á teir kapitlar í hesum álit, ið snúgva seg um allan tann *menniskjaliga partin*.

36.1 Vegakervið og -umhvørvið

Hin aðaltátturinn í ferðslutrygðararbeiðinum er so *vegakervið* og *vegaumhvørvið*.

Her stingur straks tann spurningur seg upp: *nær, hvar og hvussu* hetta arbeiðið eigur at verða framt í verki?

Hetta er sjálvandi ein sera týðningarmikil spurningur, ið fevnir um mong ymisk viðurskipti, og tessvegna er hann heldur ikki so lættur at greina. Men sjálvandi eiga vit ikki at sláa okkum til tols við tað og einki gera, als ikki!

Í høvuðsheitum snýr hetta arbeiðið seg um, hvussu vit kunnu gera bæði alt vegakervið og alt vegaumhvørvið í landinum so ferðslutrygt, at landsmenn okkara einaferð í framtíðini kunnu ferðast har so trygt,

- *at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í ferðsluni.*

Tað er eyðsæð, at tilíkt stórarbeiði verður ikki gjørt eftir fáum árum, og tí verður neyðugt at raðfesta hetta arbeiðið alt eftir, hvat ið fyrst er umráðandi at fáa gjørt fyri tann pening, sum játtaður er til ferðslutrygðararbeiðið, og hvussu vit so á skilabestan hátt raðfesta hetta arbeiðið í eini langtíðarætlan.

²⁶ Í hesum álit er vegaumhvørvið at fata sum lendið báðumegin vegin, og vegir, tunlar og brýr eru vegakervið.

36.2 Gjald og vald

Av vegakervinum, ið man vera slakar 1000 km til longdar, er umleið hvør helvtin ávikavist landsvegir og kommunalir vegir.

Sambært lótingslóg so eru landsvegirnir ”bygdavegir og vegir frá bygd til bryggju ella brúgv, ið mest hevur týdning fyri samferðsluna oyggjanna millum. Tey strekki, sum ganga gjøgnum bý ella størri bygd og eru veruligar býargøtur ella býargøtukend, tó undantikin.

Gjøgnum bygd og millum grannabygdir kann bert *ein* vegur verða landsvegur...

Landið ger og heldur landsvegir⁷⁸.

Av tí at føroyska vegakervið sostatt er býtt sundur millum landsvegir og kommunalar (og privatar) vegir, so er vegamyndugleikin samstundis eisini býttur sundur, so tað er Landsverkfrøðingsstovnurin, ið bæði hevur myndugleikan, t.e. ræðisrættin og ábyrgdina av landsvegnum, og kommunurnar, ið hava myndugleikan, t.e. ræðisrættin og ábyrgdina av teimum kommunalu vegnum.

Tað einstaka bý-/bygdarráðið hevur sostatt myndugleikan og ábyrgdina av teimum kommunalu vegnum í kommununi.

Í kunngerð um landsvegaskrá, sum er dagfest 20. juni 1997, hevur landsstýrið skrásett, hvørjir landsvegirnir eru í landinum.



Av skrásetingini sæst, at meginparturin av landsvegnum eru vegastrekki í ófjølbygdum økjum millum bygda, har loyvda hámarksferðin í lötuni er 80 km/t.

Men í Føroyum munnu tað vera slakar 100 bygdir og býir, har landsvegir so eisini koma inn í fjølbygd øki við hámarksferðini 50 km/t, um aðrar ferðaavmarkingar ikki eru ásettar.

Sambært skráseting landsstýrisins eru mong dømini um, at landsvegur fer gjøgnum alla bygdina/býin og í øðrum føri gjøgnum partar av bygdini/býnum.

Í hesum viðfangi kunnu Vágarnar verða nýttar sum dømi:

Tann parturin av Bíggjarvegnum, sum er landsvegur, endar við vestara enda á nýggja skúlavegnum í Sørvági – inni í fjølbygdum øki. Haðan fer hann so frá Blindtarminum í Sørvági (í fjølbygdum øki) og til Lambá í Miðvági (í fjølbygt øki), og tekur hann so við aftur frá vestara

vegnum (í fjölbygðum øki) til havnarlagið í Miðvági um Sandavág (í fjölbygðum øki) til ferjuleguna við Oyrargjógv ella gjøgnum tunnulin og yvir á Streymoyarlandið.

Av hesum dømi sæst, at av vegastrekkinum bæði í Sørvági og í Miðvági er ein partur landsvegur og ein annar partur, sum er inni í hesum bygðum, kommunalur vegur, - men at alt vegastrekkið av havnarlagnum í Miðvági gjøgnum Sandavág og líka á Oyrargjógv er landsvegur.

Í hesum bygðum eru so harumframt aðrir vegir, sum eru kommunalir.

Sagt verður, at tann, ið skal gjalda, skal eisini valda, og so man eisini vera á hesum øki.

Hetta sundurbýtið, ið fevnir um pening, ábyrgd, ræðisrætt - og kanska eisini ymis áhugamál millum landsmyndugleikar og kommunalar myndugleikar, kann tí lættliga bæði darva og beinleiðis forða fyrri ítøkiligum ferðslutrygðarábótum á veganetið í fjölbygðum økjum, tí tað er als ikki óhugsandi, at annar parturin kann verða sinnaður at gera tílíkar ábøtur, sum hin parturin – av ymiskum orsökum - ikki er hugaður at fremja í verki.

Vegastrekkini gjøgnum bygdinar Sørvág og Miðvág eru, sum nevnt, dømi um, at ræðisrætturin er býttur millum Landsverkfrøðingsstovnin og tær báðar kommunurnar, og at Landsverkfrøðingsstovnurin hevur allan ræðisrættin á landsvegnum gjøgnum Sandavág.

Tað er eyðsæð, at hesi viðurskifti, sum galdandi eru fyrri alt landið, kunnu vera óheppin, tá ið trygðarfremjandi ábøtur skulu verða gjørdar á tílíkum vegastrekkjum.

Umráðandi verður tí, ið hvussu so er, hjá báðum þørtum at sýna góðan samstarvsvilja og at hava greiðar meginreglur at arbeiða eftir, tá ið roynt skal verða at gera tílík vegastrekkj ferðslutryggari. Aðalmálið eigur at verða, at mest møgulig fyrilit skulu víkja fyrri ferðslutrygð borgaranna!

Tí verður helst neyðugt at áseta við lóg, hvør mannagongdin skal verða, tá ið kommunu-/landsvegir skulu broytast, so teir kunnu lúka tey ferðslutrygðarmál, ið samsvara við Nullhugsjónina.^{27 79}

²⁷ Eitt týðningarmikið stig ávegis til Null-hugsjónina eru ”stjørnuvegirnir”. Nú skulu allir vegir í Evropa stjørnuflokkast. Henda verkætlan ber heitið EuroRAP (European Road Assessment Program). Vegirnir kunnu í mesta lagi fáa 4 stjørnur alt eftir, hvussu ferðslutryggir teir eru. Bert teir vegir, ið fáa 4 stjørnur, lúka tey trygðarmál, sum Null-hugsjónin ásetur.

36.3 EuroRAP

Hóast framstig seinnu árinu, m.a vegna EuroNCAP, so doygja framvegis hvørt ár stívlíga 40.000 fólk á vegunum í Evropa.

Tað er sjálvandi at fegnast um, at nógvir 4-stjörnaðir bilar nú koyra á vegunum. Men tann stóri spurningurinn er, hvussu vorðið er við teimum vegum, sum hesir frálíka góðu bilar koyra á? Hvussu nógvar stjørnur munnu teir hava?



Jú, veruleikin er tann, at tað doygja hvørt ár bilførarar í túsunda tali, av tí at bilurin, sum - kanska av einum menniskjaligum mistaki, fer út av vegnum og rennir seg í okkurt hart jørðildi sum t.d. grót, gil og glopur, trø, steyrar, veggir o.s.fr., sum eru ov nær vegnum.

Í mongum førum hevði mannskaðin verið munandi minni - ella kanska als eingin, um hetta harða jørðildið varð slættað, beint burtur, ella at bilverja varð sett upp.



Sum framhald av EuroNCAP eru somu partar, sum nevndir eru í kap 30.1, nú eisini farnir undir eina nýggja verkætlan, ið nevnd verður ”European Road Assessment Programme”, stýtt EuroRAP.

Henda verkætlanin hevur til endamáls at geva vegum eina virðismeting ella ”stjørnurating”, sum tað verður rópt, eftir, hvussu tryggir teir eru.

Vegirnir kunnu í mesta lagi fáa 4 stjørnur alt eftir, hvørji trygdarkrøv teir kunnu lúka. Bert teir vegir, ið fáa 4 stjørnur, lúka tey trygdarmál, sum Nullhugsjónin ásetur.⁸⁰

Her skulu verða nevnd einstøk yvirskipað krøv, sum eru í EuroRAP skipanini:

- Á vegum, har ferðmarkið er hægri enn 70 km/t, eigur at verða skipað so fyri, at ferðsla, sum koyrir móti hvørji aðrari, skal evnisliga verða skild sundur við einhvørju miðverju.
- Vegir og umhvøvið uttanum eiga at vera so háttáð, at um ferðast verður í tryggum bili, trygdarbeltið verður nýtt, og ikki verður koyrt

skjótari, enn loyvt er, eigur ekki álvarligur skaði at henda fólki, um bilurin av einihvørji orsök skuldi farið út av vegnum. Viðurskiftini eiga at vera so háttáð, at bilurin skal koma í t.d. bilverjuna ella aðra fyriskipan, sum ger., at hann verður steðgaður á tryggan hátt.

- Í vegamótum skal ikki bera til, at bilar renna á hvønn annan í einum 90 stiga vinkli við meira enn 50 km/t
- Tá ið ”óvard ferðsla” sum t.d. fólk, ið eru til gongu ella á súkklu, ferðast ímillum bilaferðslu, eigur ferðhámarkið ikki at fara upp um 30 km/t.

Vert er at nevna, at tað er samsvar millum krøvini í EuroRAP og fyriskipanina í EuroNCAP. Umframt tey yvirskipaðu krøvini eru eisini nágreinilig krøv í EuroRAP, sum m.a. viðvíkja breidd á vegi, trygdargeira, miðverju o.s.fr.⁸¹

36.4 Trygd í tunlum í sambandi við eldváða

Hesa seinastu tíðina hevur nógv verið tosað og skrivað um trygdina í tunlum í sambandi við eldváða – ella helst rættari: ta vantandi trygdina!

Ein atvoldin til orðaskiftið eru tær vanlukkur, sum hava verið í útlenskum tunlum, og tá serliga tann syndarliga vanlukkan í einum tunli í Suðurevropa, sum kostaði nógvum fólki lívið, tá ið eldur kom í jarnbreytarvagnar við nógvum ferðafólki.

Nógv umrøða hevur tí eisini verið í so máta um ta ivasomu trygdina í føroyskum tunlum, nú undirsjóvartunnilin undir Vestmannaundi er tikin í nýtslu²⁸, og at okkurt munagott tí eisini eigur at verða gjørt við trygdarviðurskiftini í teimum tunlum, sum longu hava nógv ár á baki.

Við m.a. hesum í huga hava bæði trygdarskeið og bjargingarvenjingar í tunlum verið hildin, eins og miðað verður eftir at fáa tørvandi sløkkiútgerð at slökkja tunnilseldar við.



Á ársfundinum hjá RFF í 2002 helt Oyvindur Brimnes, landsverkfrøðingur, áhugaverdan fyrilestur um tunnilstrygd, har m.a.

²⁸ Vágatunnilin varð tikin í nýtslu 10. desember 2002.

varð greitt frá, at trygðarútbúnaðurin í undirsjóvartunlinum undir Vestmannaundi varð gjørdur í samsvar við viðurkendar norskar reglur, sum galdandi eru fyri tílíka tunnilsgerð.

Hesar ásettu norsku reglur, ið vanliga verðar róptar "Normal HB 021 VEGTUNNELER", eru savnaðar í Håndbok 021, sum galdandi er fyri øll tunlasløg í Noregi, og var hon dagførd á vári 2002.

Í formælinum í hesi handbók verður m.a. sagt: "*Håndbok 021 gjelder alle typer vegtunneler. Normalen gjelder for nye tunneler og har ikke tilbakevirkende kraft. Normalen skal i utgangspunktet også legges til grunn ved sikkerhetsmessig oppgradering av eksisterende tunneler. Alle avvik fra kravene gitt i normalen skal godkjennes av Vegdirektoratet. Normalen erstatter utgaven fra august 1992. Normalen omfatter alle forhold ved gjennomføringen av et vegtunnelprosjekt, fra tidlig planlegging til ferdig produkt, samt drift og vedlikehold*".

Landsverkfrøðingurin nevndi í fyrilestri sínum, at miðað varð eisini eftir at bøta um trygðarviðurskiftini í verandi tunlum og at útvega tann tørvandi trygðarútbúnað, so at hesir tunlar eisini kundu lúka trygðarkrøvini í "Normal HB 021", men at nógur peningur var neyðugur at játta, um hesar trygðarábøtur skulu verða gjørdar í bræði.

36.5 Nær, hvar og hvussu farið eigur at verða til verka?

- Nær?

Sambært tilmælinum, sum vónandi verður samtykt í lögtinginum, eigur so tøkur peningur at verða játtaður til ferðslu trygðarábøtur og møguligar nýgerðir.

Til tann partin av hesum arbeiði, ið er landsvegakervið, er átrokandi neyðugt, at Landsverkfrøðingsstovninum verður játtað á árligu fíggjarlóg lögtingsins ein hóskandi peningaupphædd til hetta endamálið, og byrjað eigur at verða árið eftir, at lögtingsamtyktin um Nullhugsjóna er sett í verk.

Samsvarandi teirri ferðslu trygðarætlan²⁹, sum ein og hvør kommuna eigur at gera, mega tær so eisini hvør í sínum lagi seta av pening í árligu fíggjarætlanini til ferðslu trygðarábøtur í vegakervinum í tí einstøku kommununi.

Tað munnu øll vera á einum máli um, at tað er ongantíð ov skjótt at gera ferðslu trygðarábøtur í kommununum, tí sambært hagtlunum eru nógur tey flestu ferðsluóhappini júst á hesum vegastrekkjum.

- Hvar?

Tá ið spurt verður, *hvar* ið farið eigur at verða til verka, verður eyðvitað neyðugt at raðfesta hetta arbeiðið á tann hátt, at tey vandamestu vegastrekkini bæði á lands- og kommunalum vegum verða raðfest fremst.

Men nú er sjálvandi ilt at siga, hvar tey vandamestu støðini á hesum

²⁹ Sí meira um hetta í grein 36: Kommunal ferðslu trygðarætlan.

vegum eru, tí tey munnu vera so nógvastaðni.

Tó ber til at siga, hvar ferðsluóhapp og –vanlukkur *higartil* hava verið, og um sama mannagongd skal verða brúkt her á landi sum t.d. í Svøríki, so verða ferðslutrygðarábøtur nú altíð gjørdar á tilíkum støðum, so hesir skaðar skulu ikki endurtaka seg har.

Okkum vitandi eru fleiri dømi um, at so hevur minni enn so altíð verið gjørt í Føroyum.

At miða okkum eftir í so máta eru fyrst og fremst hagtalsyvirilitini hjá RFF ”*yvir deyð í ferðsluvanlukkum í Føroyum í árunum 1928 – 2001*”, *Tøl og talvur um ferðsluóhapp/-vanlukkur í tíðarskeiðinum 1987 –2001* og tey greiniligu yvirilitini í ársfrágreiðingunum *Ferðslan*, sum Landsverkfrøðingsstovnurin gevur út á hvørjum ári, har tað nágreinliga sæst, *hvar* á lands- og kommunalum vegum ferðsluóhappini/- vanlukkurnar hava verið.

Mælt verður tí í fyrsta lagi til, at eisini her á landi verða ábøtur fyrst og fremst gjørdar á tey vegastrekki, har fleiri ferðsluóhapp/-vanlukkur *higartil* hava verið, og at onnur fyrilit mega víkja, so hetta verður gjørt!³⁰

Viðvíkjandi hinum skaðastøðunum verður, sum áður nevnt, hildið skilabest, at ein óheft Skaða- og eftirlitsnevnd³¹ verður sett, ið gjølla skal kanna hesi støð, og at avgerð so verður tikin í hvørjum einstøkum føri um, hvørt ábøtur og/ella móguliga onnur fyrirbyrgjandi tiltøk eiga at verða sett í verk.

Við atliti at Nullhugsjónini er í triðja lagi neyðugt, at henda Skaða- og eftirlitsnevnd kannar alt vegakervið og vegaumhvørvið sera gjølla – bæði á landsvegum og kommunalum vegum. Við støði í eini tilíkari kanning verður so gjørd ein heildarætlan fyri alt landið um tær ábøtur/broytingar, sum neyðugar eru at gera bæði á vegakervið og vegaumhvørvið.

Í fjórða lagi eigur nógv størri dentur enn *higartil* at verða lagdur á spurningin um ferðslutrygd borgaranna, tá ið nýggir vegir verða gjørdir. Hetta er bæði galdandi fyri landsvegir og kommunalar vegir.

Tað kann vera, at ymis áhugamál stinga seg upp millum Landsverkfrøðingsstovnin og teir kommunalu myndugleikarnar í tí føri, tá ið ein landsvegur/ringvegur verður gjørdur.

Hugsan Landsverkfrøðingsstovnsins við tí nýggja vegnum er m.a. at lætta/stytta um ferðingartíðina úr einum staði í annað, og at vegurin verður forsvarliga gjørdur, so at tey ferðandi kunnu koma leiðina fram í øllum góðum. Týðningarmikið í so máta er tí, at teymarnir („síðuvegir“) eru so fáir, sum til ber, og at íbindingarnar eisini verða gjørdar á rættan hátt.

Sum áður nevnt, eru ella verða tilíkir landsvegir gjørdir, ið meira og minni fara gjøgnum nýggjar býarpartar ella onnur fjølbygd øki.

³⁰ Sambært hagtølunum hava umleið $\frac{3}{4}$ av øllum ferðsluóhappunum verið í bygdum økjum, og tí er eyðsæð, at mesti dentur eigur at verða lagdur á at kanna hesi vegakervi gjølla, og at støða so verður tikin til, hvussu tey skulu verða gjørd ferðslutryggari. (Sí m.a. undirgreinina: „Kommunal ferðslutrygðarætlan“.

³¹ Sí kap 12 um Skaða- og eftirlitsnevnd

Tað er serstakliga í tilíkum føri, at andsøgn kann verða millum áhugamálini hjá Landsverkfrøðingsstovninum og teir kommunalu myndugleikarnar, ið helst vilja hava so nógvar íbindingar, sum til ber hjá tí nýggja býarpartinum, í ein tilíkan landsveg.

Tað gongur sjón fyri søgn, at tess fleiri íbindingarnar eru, tess størri er vandin fyri ferðsluvánlukkum á vegamótunum.

Tí er tað eisini so sera umráðandi fyri ferðslutrygdina, at øll tilík viðurskifti verða havd í huga, og at bæði Landsverkfrøðingsstovnurin og tann ávísi kommunali myndugleikin (tekniska deild) samstarva væl og virðiliga á hesum øki, tá ið nýggir vegir verða gjørdir í fjølbygdam øki.

- Hvussu?

Um spurt verður, *hvussu* hesar ábøtur, broytingar og tiltøk eiga at verða framd í verki, so eru hetta sjálvandi spurningar, sum vegaserfrøðingar og onnur fólk við servitan, royndum og kanningum eiga at siga sína hugsan um í hvørjum einstøkum føri.

Føroyska landslagið er, sum kunnugt so háttað, at nógvir vegir fara gjøgnum líðir, brattlendi og annað skiftandi og óslætt jørðildi, ið mangan eisini er rættiliga grýtut. Nógvastaðni er vegurin eisini skotin gjøgnum basaltið, so benið stendur eftir í vegaumhvørvinum í ovara borði.

Hóast nógvir vegir eru bæði breiðkaðir og beinkaðir seinastu árinum, so eru tó enn nógvir bugar í vegnum, ið framvegis hótta ferðslutrygdina.³²

Ein stórur bati í so máta eru sjálvandi tær bilverjur, sum gjørdar eru í fleiri tilíkum bugum og í vandamiklum vegastrekkjum, har vanlukkan er vís, um farið verður út av vegnum.

Ráðið fyri Ferðslutrygd er væl vitandi um, at bilverjur verða áhaldandi settar upp ymsastaðni í landinum³³. Men kortini er eingin ivi um, at enn vantar nógv í, at tær eru gjørdar í øllum vandastøðum, og eiga tær vantandi bilverjurnar tí sum skjótast at verða gjørdar.

Her á landi eru eisini ómetaliga nógv dømi um fólk, sum eru farin út av vegnum í akførum og vorðin deyð ella avlamin, av tí at akfarið við nógvari ferð bráðliga kom ímóti beninum í ovara borði: einum steini, steyra, torni, gili ella onkrum øðrum, so fáur ella eingin tugdi lív, tí stoyturin var so ógvisligur.

Hetta eiga vit ikki at lata okkum lynda longur!

Nú ið fleiri lond í Evropa eru farin at stigmata, hvussu støðan er viðvíkjandi trygdini á vegunum, so fevnir ein partur av hesi meting

³² RFF er tó als ikki óvitandi um, at ávísir bilførarar (serliga ungir dreingir) stundum nýta tann breiða, beina vegin til lívshættisliga kappkoyring. Men hesin trupulleiki eigur m.a. at verða loystur hátøkniliga og við munadyggari útbúgving – og ikki við smábuktutum vegum, sum ikki hóska til nútíðar ferðslu.

³³ ”Vegrekkverk langs vegkanten reduserer sterkt antall dødsulykker og antall persónskadeulykker ved utforkjøring. Vegrekkverk synes også at redusere det totale antall ulykker, medregnet materielle skader, men virkningen er mindre og mer usikker”. Trafikksikkerhetshåndbok, s. 210).

eisini um vegaumhvörvið, tí har eins og hjá okkum eru tað nógv akfør, ið fara sendandi út av vegnum, og hvørjar avleiðingarnar tá verða, veldst nógv um, hvussu tað umhvörvið/jørðildið er háttað, sum akfarið tá lendir í.

36.6 Tilmæli:

Ráðið fyri Ferðslutrygd mælir til,

- at nógv meiri peningur verður játtaður og nýttur til ferðslutrygdarbeiði, enn áður hevur verið gjørt,
- at ásett verður við lóg, hvør mannagongdin skal verða, tá ið kommunu-/landsvegir skulu broytast, so teir kunnu lúka tey ferðslutrygdarmál, ið samsvara við Nullhugsjónina.

Eitt sera týðningarmikið stig ávegis til Nullhugsjónina er tí

- at vegaumhvörvið fram við vegunum verður framhaldandi slættað og ruddað,
- at bilverjur verða gjørdar í vandamiklum vegastrekkjum, har trupult/sera kostnaðarmikið verður at gera vegaumhvörvið ferðslutryggari,
- at miðað verður eftir at seta bilverjur upp har, ið størri vandi kann standast av at koyra út av vegnum enn í bilverjuna.
- at skránandi farvegarstubbar verða gjørdir úr vegbugum,
- at fleiri rundkoyringar verða gjørdar við vandamikil T- ella X-vegamót,
- at verandi og komandi tunlar verða gjørdir, so teir lúka umrøddu ásetingar í ”Normal HB 021”, og
- at neyðugur peningur straks verður játtaður til tørvandi trygdar-ábøtur í verandi tunlum, so teir eisini kunnu lúka ásetingarnar í ”Normal HB 021”.

Eitt ferðslutrygt vegakervi

Týðningarmikið er at gera sær greitt, hvussu eitt ferðslutrygt vegakervi, ið flest øll eru samd um, eigur at verða gjørt, og hvussu tað skal verða framt í verki.

Umráðandi er tí at skapa størri áhuga millum manna fyri øktari ferðslutrygd, tí jú størri tann almenni áhugin er, tess sannlíkari er eisini, at vegakervið verður gjørt ferðslutryggari.

(OECD tilmæli)

37.0 Kommunal ferðslutrygdarætlan

Veruleikin er, sum áður nevnt, tann, at um leið triggir fjórðingar av teimum ferðsluóhappum/-vanlukkum, sum eru í Føroyum, henda í fjølbygðum økjum. Tí er eingin sum helst ivi um, at bráðneyðugt er fyrst og fremst at gera tørvandi ábøtur á hesi vegastrekki og/ella møguliga at broyta/umleggja ferðsluna, so at akfør og gongufólk ikki ferðast hvørt um annað.

Hesi fjølbygdu øki kunnu, sum longu nevnt, annaðhvørt vera:

1. kommunalir vegir,
2. landsvegir, ella landsvegir/kommunalir vegir.

Samsvarandi hesum ræðisbýti er tað tí ávikavist bý-/bygdarráðini, Landsverkfrøðingsstovnurin og bý-/bygdarráðini/Landsverkfrøðingsstovnurin, ið mega kanna og taka avgerðir um í hvørjum einstøkum føri, hvat ið er mest umráðandi at fáa gjørt við vegakervið í tí einstøku kommununi, so tað verður ferðslutryggjari.

Tað er at vóna, at Føroya Løgting samtykkir ein yvirskipaðan ferðslutrygdarpolitikk, sum er í samsvari við Nullhugsjónina, og at hesin politikkur verður væl og virðiliga orðaður og ásettur í nýggjari lóggávu, ið sjálvandi eisini eigur at fevna um teir kommunalu vegirnar í landinum.



Í teirri nýggju lóggávuni um ferðslutrygdarpolitikk eigur m.a. eisini at verða álagt teimum bý-/bygdarráðum, ið hava kommunalar ferðsluvegir, at gera eina ferðslutrygdarætlan fyri ta einstøku kommununa.

Hóast ferðsluviðurskiptini kunnu vera so ymisk í bygðum og býum, so er lítil ivi um, at hesi 4 sløg av ferðsluóhappum/-vanlukkum eiga at verða raðfest frammarlaga í ferðslutrygdarætlan okkara, nevnliga:

- vanlukkur, ið standast av ov nógvum ferð
- gongufólk, ið verða løstað/láta lív
- vanlukkur av rúsdrekkaávum og
- vanlukkur á vegamótum.
- Tað er lívsneyðugt at fremja í verki fyribygjandi tiltøk á hesum øki!

37.1 Viðvíkjandi skilaleysari náttarkoyring

Í tí almenna kjakinum um ferðslu hevur verið havt á orði, at ein serligur trupulleiki er skilaleysa náttarkoyringin hjá ungdómum um náttina. Tí hevur verið kannað, nær ferðsluóhappini við persónskaða hendu í teimum ymisku aldursbólkunum.

Ein slík kanning sýnir m.a., at í aldursbólkinum 18-26 ár vórðu fleiri skadd um náttina enn nakra aðra tíð á samdøgrinum.

Um tey, ið vórðu skadd sum bilførarar, verða viðgjørd fyri seg, verður úrslitið, at av teimum, sum vórðu skadd um náttina, vóru $\frac{3}{4}$ bilførarar millum 18 og 26 ár.

Tað eru serliga mannligr bilførarar, sum hava fingið skaða um náttina. Av teimum bilførarum, sum vórðu skaddir millum midnátt og kl. 6 um morgunin, vóru meira enn 90 % menn.

Í ferðslukjakinum hevur eisini verið borið fram, at tað serliga eru ungir bilførarar, ið ofta hava verið fyri álvarligum ferðsluvanlukkum. Tí er eisini vordíð kannað, hvussu øll tøluni á teimum fólki, sum skadd og deyð eru í ferðsluni, eru býtt sundur í ymiskar aldursbólkar.

Av hagtølunum sæst, at av teimum, sum vórðu skadd ella doyðu í ferðsluni í árunum 1987-1999, vóru o.u. $\frac{1}{3}$ í aldursbólkinum 18-26 ár.

Í hesum aldursbólki er samstundis bert 12% av øllum fólkatálinum, so her er als eingin ivi um, at hesin aldursbólkur hevur havt ein nógv størri títleika av ferðsluóhappum enn aðrir aldursbólkar.



Her er tó at viðmerkja, at eitt sindur ivasamt er, um tað tó er heilt rætt at bera talið á skaddum ella deyðum saman við demografiska býtið av Føroya fólki annars, tí ávísir aldursbólkar eru helst meira í ferðsluni enn aðrir, og tí hava teir aldursbólkar, sum ikki koyra so nógv, eisini minni sannlíkindi at verða fyri óhappi.

Av hagtölunum sæst eisini, at 36% av øllum ferðsluóhappum eru einstaklings óhapp, og at 51% av teimum, sum láta lív í ferðsluni, eru einstaklings vanlukkur.⁸²

Dømi um hesi óhapp/vanlukkur eru t.d., at fólk eru dottin av súkklu, at seyður ella stórdýr hava verið á vegnum, at koyrt hevur verið út av vegnum, ímóti einum vegg/múri, luti o.s.fr.

Tað er tó eingin ivi um, at allir hóskaði miðlar eiga at verða nýttir til tess at fyrbygja teimum sera álvarligu ferðsluvánlukkunum, ið m.a. standast av skilaleysari koyring.

Sambært feroysku hagtölunum er tað fjórða hvørt ferðsluóhapp, ið løstar gongufólk, og av teimum, sum láta lívið í ferðsluni, er triðja hvørt gongufólk.

Her er tí sjón fyri søgn, at tey tilmæli, sum umrødd eru í hesum áliti hesum máli viðvíkjandi, eiga sum skjótast at verða framd í verki. Og av tí at hesar atgerðir eru serliga viðkomandi í teimum fjølbygdu økjunum, verða tær tí eisini endurtiknar her.

37.2 Tilmæli:

Ráðið fyri Ferðslutrygd mælir til:

- at álagt verður kommunum at gera eina ferðslutrygdarætlan,
- at atgerðir, ið tálma ferðsluni, verða gjørdar í hóskaði vavi,
- at hámarksferðin verður lækkað,
- at sjálv-/hálv-sjálv-virknir ferðmátarar og/ella fototól verða tikin meira í nýtslu,
- at akfaraferðsla og gongufólk sum mest verða skild hvørt frá øðrum við t.d. oyggjum,
- at gongufólk bert skulu ganga yvir um eina koyribreyt í senn,
- at kantsteinarnir verða lækkaðir við gonguteigar,
- at ljós skal vera á øllum gonguteigum,
- at bøtt verður um ferðslutrygdina á vegamótum, og
- at rundkoyringar verða gjørdar í staðin, har ið hóskaði umstøður eru til tess.

38.0 Bussflutningsskipan

Hagtølini sýna, at skaðaváðin í ferðsluni er mestur hjá gongufólkum, súkkklarum, prutl- og motorsúkklukoyrarum. Tað er ikki so lægið, at so er, tí hesi fólk eru óvard í ferðsluni, og verða tey tí nógv skjótari skadd í einum óhappi enn hini, sum sita “vard” í t.d. bilum og bussum.

Men hóast tað tí er nógv tryggari at koyra í einum bili enn t.d. at ganga ella súkkla, so er skaðaváðin, sum kunnugt, tó eisini rættiliga stórur í bili og tá serliga millum ungdómar.

Útlendsk hagtøl sýna tí eisini, at skaðaváðin í ferðsluni minskar munandi, um súkklarar, prutl- og motorsúkklukoyrarar heldur velja at ferðast við bussi enn við einstaklings akfari.

Tað verður somuleiðis hildið, at talið á skrásettum skaðatilburðum hevði lækkað, um bilførarar heldur valdu at ferðast við bussi enn við bili.

Sagt verður, at til stuttar túrar er bussur tryggasti ferðingarhátturin, og av tí at okkara vegakervi er sera stutt í mun til tey útlendsku, so er rættiliga sannlíkt, at tað hevði bœtt nógv um ferðslutrygdina í landinum, um vit høvdu broytt ferðingarhátt okkara, so at fleiri og fleiri valdu at ferðast við bussi heldur enn at súkkla og at koyra við bili.⁸³

Í hesum viðfangi eigur eisini at verða nevnt, at skaðaváðin eyðsæð er størri í teimum gøtum, sum hava “blandaða” ferðslu av bilum, bussum, súkklum og gongufólki, og man hetta vera tað vanligasta ferðslumynstrið í teimum bygdum og býum, sum hava mestu ferðsluna í landinum.

Hetta óhepna ferðslumynstrið hevði so eisini verið broytt, um fleiri og fleiri fólk heldur valdu at ferðast við bussi, og ferðslutrygdin hevði samstundis batnað munandi.

38.1 Broyttur ferðingarháttur

Men eyðvitað hava allir borgarar meginregluliga fult frælsi at nýta tann ferðingarhátt, sum einum og hvørjum líkar best, hóast álítandi kanningar sýna, at skaðaváðin í ferðsluni er nógv ferðir størri hjá tí, ið ferðast einsamallur (súkklar, koyrir í bili, á prutli, motorsúkklu ella er til gongu), enn um ferðast verður við bussi.

Tað eru sjálvandi nógv grundir til, at fólk velja einstaklings flutning heldur enn samferðingarháttin. Men samanumtikið man svarið vera, at verandi samferðingarmøguleikar við bussi nækta als ikki tann flutningstørv, sum meginparturin av borgarunum hava, og tí eru nógv tey flestu fólk noydd hvør í sínum lagi at syrgja fyri einstaklings flutningi.

Av hesum atvoldum eru ein og fleiri bilar í næstan hvørjum húsi – umframt súkkkur, prutl og motorsúkkkur, tí hjá teimum flestu eru arbeiðspláss, skúlar, dagstovnar o.a. so langt burtur frá heiminum, at hesi flutningsakfør eru átrokandi neyðug í dagliga lívinum.

Sagt við øðrum orðum, so eru grundir at halda, at skaðaváðin á vegakervinum helst hevði minkað munandi, um tey ferðandi vórðu eggjað at nýtt teir flutningshættir, ið sambært hagtølunum hava minsta

skaðaváðan, og í okkara føri³⁴ er samferðingarhátturin við bussi tann tryggasti.

Men ein fortreytin fyri hesum er tí, at viðkomandi kommunu- og landsmyndugleikar mega økja um møguleikarnar hjá fólki at ferðast við bussi á tann hátt, at tilboðini verða fleiri, og at ferðaætlanirnar verða lagdar so nær upp at tørvi brúkaranna, sum til ber.

Tað er eisini ein royndur lutur, at t.d. bensinprísir, bilaprísir, ferðingar- og bíðitíðir, tættleikin av bíðiplássum, sitipláss í bussum o.a. ávirka eisini val brúkaranna millum einstaklings- og bussflutning.

38.2 Náttarbussar

Tað eru, sum áður nevnt, lutfalsliga nógv ungfólk, sum hava látið lív í ferðsluni, og at 4 av 10 ferðsluvanlukkum, ið hava verið um náttina, eru hendar sunnu- og mánanátt.

Hetta eru eina mest ungfólk, sum eisini ofta eru ávirkað av rúsdrekka, ið serliga tá nýta bilin sum leika at stytta sær stundir við.

Av m.a. hesum atvoldum settu einstakir menn sær tí fyri av sínum eintingum at koyra ungfólk við bussi, so tey kanska lótu bilin standa, tá ið farið og komið varð t.d. aftur úr dansi á náttartíð, og hava hesir menn heiður uppibornan fyri hetta fyribyrgjandi arbeiðið.

Ráðið fyri Ferðslutrygd tekur av heilum huga undir við, at skipaðar bussferðir verða nýttar kring landið at koyra ungdómar aftur og fram úr t.d. dansi, tí mong eru døminu um ferðsluvanlukkur, ið hava staðist av bilkoyring í sambandi við dansitiltøk.



Náttarbussurin

Fríggjakvöld
Leygarkvöld:
Sorvág - Tórshavn kl. 23.00
Miðvág - Tórshavn kl. 23.15
Sandavág - Tórshavn kl. 23.30

Tórshavn - Vágur kl. 04.30
Frá City

Hjá Ossari Christiansen

Vágaleiðin

Ótelga verður við stórglássini hjá byggingarstovni á vegnum aftur og fram!
Ónær kvøld kann koyrast eftir ástabi: 424254 Fax: 424754
Bussur: 217753 og 217752

³⁴ Jarnbreytarvagnar eru sambært kanningunum ferðslutryggari enn bussar.

Ráðið fyri Ferðslutrygd er annars av teirri áskoðan, at viðkomandi myndugleikar eiga at taka náttarlívið hjá børnum og ungfólki við dansi og øðrum almennum tiltøkum langt út á náttina til álvarliga viðgerð og støðutakan, so at nøkulunda somu lógarreglur verða settar í gildi í Føroyum, sum galdandi eru t.d í Íslandi.

Henda áheitan er grundað á tann veruleika, at nógvar ferðsluvanlukkur millum ungfólk hava staðist av náttarkoyring í sambandi við nevndu tiltøk.

38.3 Tilmæli

Mælt verður til,

- at møguleikarnir hjá fólki at ferðast við bussi verða øktir,
- at arbeitt verður miðvíst við ymiskum tiltøkum, sum kunnu eggja fólki til enn meira at ferðast við bussum,
- at skipaðar bussferðir við náttarbussum verða nýttar kring landið, so at til ber hjá ungdómi at nýta hesar bussar, bæði tá ið farið verður og komið verður aftur úr t.d. dansi og øðrum náttartiltøkum, og
- at viðkomandi myndugleikar taka náttarlívið hjá børnum og ungfólki við dansi og øðrum almennum tiltøkum langt út á náttina upp til álvarliga viðgerð og støðutakan, av tí at nógvar ferðsluvanlukkur millum ungfólk standast av náttarkoyring í sambandi við nevndu tiltøk.

39.0 Ferðslutrygðarreglur fyri stovnar, fyrítøkur og feløg

Stovnar, fyrítøkur og feløg, herímillum eisini frítíðarfeløg, skótar, ítróttarfeløg o.s.fr., eiga at hava greiðar reglur um, hvussu fram eigur at verða farið í ferðsluni.



Dømi:

Koyripolitikkurin er bæði galdandi fyri alla koyring hjá fyrítøkuni NN og møguligu samstarvsfelagum hennara.

Alment um koyring

Dentur verður lagdur á at fremja verndarkoyring, t.e. at hava góða frástøðu til aðrar bilar, so til ber at síggja í góðari tíð, hvat ið er fyri framman, og á tann hátt varnast møguligar vandar í ferðsluni.

Bilførari eigur at hava í huga, at positiv framferð í ferðsluni styrkir um tað umdømið, sum fyrítøkan hevur og livir av.

Koyrt eigur altíð at verða eftir umstøðunum, og allar ásetingar í ferðslulógini skulu haldast.

Krøv um akfør

Nýggir bilar skulu verða útgjördir við:

- 3-punkts trygðarbeltum á øllum setrum
- ABS-bremsum
- Í minsta lagi tveimum stoytkodum
- Nakkastuðlum
- Vetrardekkum í tíðarskeiðinum: november til og við apríl
- Festum, handfríum fartelefnum
- Stuldurstrygging/startsperru
- Trygðarpakka (eldslökkjari, lummalykt, fyrstahjálparkassi, rúthamari, knívrur til trygðarbeltið, gulur endurskinsvestur og ávaringar trikantur)
- Eyka stopplykt í bakrútinum á persónbilum.

Nýtsla av farteleson og samskiftisútgørð

Tað er sjálvandi bert loyvt fólki at tosa í farteleson, meðan koyrt verður,

um fartelesfonin er fest í bilinum, (t.e. at “handsfree” útgerð verður nýtt), hetta er jú álagt við lóg. Men hóast tosað verður í “handsfree” telefon, eigur ikki at verða farið undir drúgva ella móguliga torføra samrøðu. Um útlit er fyri tí, eigur bilførarin at parkera bilin, meðan tosað verður. Tað eigur heldur ikki at verða trúst á nýtt telefonnummar, meðan koyrt verður.

Ráðlegging um koyring og hvíld

Øll koyring verður skipað eftir umstøðunum, har fyrilit verður tikið við veðri og koyrilíkindunum annars. Eisini skal vissa vera um, at tann, ið koyrir, skal persónliga vera væl fyri.

Vanliga eiga øll at fáa hvíld 11 samfeldar tímar um samdøgrið. Í sambandi við vaktarskipanir og serliga átrokandi umstøður, sum td. oljuveiting til skip, kann verða loyvt bert 8 samfeldar tímar hvíld um samdøgrið.

Aðrar leiðbeiningar

Nýtsla av trygdarbeltum: Bæði bilførari og onnur, sum eru í bilinum, skulu nýta trygdarbeltið.

Viðvíkjandi rúsdrekka og rúsevni: Smbr. skjal 3 um rúsevnapolitikkin.

Ferðslutrygdarætlan fyri t.d. ítróttarfeløg, skótar o.a.

Eisini t.d. ítróttarfeløg, skótar o.l. eiga at hava reglur um, hvussu limir teirra skulu bera seg at í ferðsluni. Um hugsað verður um t.d. limirnar hjá ítróttarfeløgum, sum leika dystir ymsastaðni í oyggjunum, og sum tí ferðast nógv, so er umráðandi at leggja dent á, at farið verður avstað í góðari tíð, so ikki koyrt verður ov skjótt. Reglurnar eiga eisini at fevna um, at ikki verður koyrt í yvirfylltum bilum av fólki.

39.1 Tilmæli

Mælt verður til,

- at stovnar, fyrítøkur, feløg o.o. áseta nágreiniligar reglur bæði fyri starvsfólk og leiðslu um, hvussu fram eigur at verða farið í ferðsluni, so at ferðslutrygdin verður so góð, sum til ber.

40.0 Ítøkilig stevnumið fyri hvørt vandaøki sær

Í hesum álitum er fleiri ferðir nomið við tey mongu vandamálini, sum eru ein ampi fyri ferðslutrygdina, og skotið verður tí eisini upp, hvussu bøtt eigur at verða um tey, so vit á tann hátt kunnu fáa eina tryggari ferðslu.⁸⁴

Í hesum viðfangi er tó at nevna, at mestsum eingi ávís vandaøki í vegakervinum er higartil vorðin nevnd við navni, og tað er ógvuliga umráðandi fyri ferðslutrygdina í landinum, at hetta verður gjørt!

Men av tí at ábyrgdin av vegakervinum er tvinnad saman millum land og kommunur, so er neyðugt, at ítøkilig stevnumið fyri hvørt vandaøki sær verða sett bæði fyri landsvegir og kommunalar vegir, og er tað sjálvandi viðkomandi myndugleiki, sum hvør í sínum lagi eigur at gera hetta.

Ráðið fyri Ferðslutrygt er vitandi um kommunur, sum eru farnar undir at orða ein kommunalan ferðslutrygdarpolitikk, og summar hava eisini skrivað rúgvumikið álit á hesum øki, har ítøkiligir ferðslutrupulleikar og uppskot um, hvussu teir møguliga eiga at verða loystur, eru umrødd.

Hetta eru góð og gleðilig tíðindi, sum Ferðslutrygd kann fegnast um, tí lítil ivi er um, at fara bæði land og kommunur veruliga undir at seta sær ítøkilig mál fyri, hvussu hvør einstakur ferðslutrupulleiki skal verða loystur, og hetta arbeiðið eisini verður útint í verki, so fer vissuliga at grógva um gangandi fót á ferðslutrygdarøkinum í Føroyum.

Tað er ikki minst í sambandi við hetta arbeiðið, at tann áður umrødda hagtals-samskipanin og tann vitanin, sum álitandi hagtalsfrágreiðingar geva okkum, kunnu verða okkum til mikla hjálp.

Men av tí at tað arbeiðið enn liggur á láni, so kunnu ivaleyst bæði Landsverkfrøðingsstovnurin, kommunurnar og lögreglan hvør í sínum lagi koma við upplýsingum um, hvar tey flestu vandastøðini eftir teirra tykki munnu vera.

Sum eina byrjan vil Ráðið fyri Ferðslutrygd tí mæla til, at viðkomandi myndugleiki hvør sær raðfestir, hvar mestu vandaøkini eru í teirra ábyrgdarøki, og hvør loysnin á hesum ferðslutrupulleika so eisini er hildin at verða.

Umráðandi er í hesum arbeiði at gera eina neyva kostnaðarmeting um, hvat tann einstaka loysnin kostar. Eisini er týðningarmikið at finna tær skilabestu loysnirnar, ið lona seg best figgjartiliga.



Mælt verður til, at ítökilig stevnumið verða orðað fyrir hvørt vandaekið sær, og hvussu trupulleikarnir skulu verða loystir.

Til ber at raðfesta fremst og við tølum tey vandamestu økini, har serliga nógv ferðsluóhapp hava verið, og hvussu hesi øki kunnu verða broytt, so tey verða ferðslutryggari.

Umráðandi er somuleiðis at finna tær loysnir, ið lona seg best fíggjarliga.

(OECD tilmæli)

Í hesum viðfangi kann vera skilagott at gera eina fíggjarætlan. Á hana ber til at seta, hvat ferðsluvanlukkurnar kosta³⁵, og hvat ið ferðslutrygdartiltøkini væntandi fara at kosta, so til ber at gera sammeta hesar útreiðslur.

Tað er sera umráðandi, at bæði tær “fjaldu útreiðslurnar”, ið standast av ferðsluvanlukkunum, og kostnaðurin av ferðslutrygdarábótunum, verða gjørdar sjónligar og bornar saman hvør við aðra.

Bert á tann hátt ber til at síggja, at skilagóðar, miðvísar ferðslutrygdarábøtur eru skynsamar fíggjarliga, mannvinarligar, og at tær tí samfelagsliga eiga at verða mettar sum skilagóðar íløgur í framtíðina.

40.1 Tilmæli

Mælt verður til,

- at ítökilig stevnumið fyrri hvørt vandaeki sær verða sett bæði fyrri landsvegir og kommunalar vegir, og er tað sjálvandi viðkomandi myndugleiki, sum hvør í sínum lagi eigur at gera hetta.

³⁵ Sí kapitl 6: Hvussu mikið kostar ferðslan?

41.0 Bjarging og sjúkraviðgerð

Kanningar sýna, at 67% av teimum, sum láta lívið í ferðsluvánlukku, doyggja á vanlukkustaðnum, og 33% doyggja á sjúkrahúsinum. Bert nøkur fá doyggja í sjúkrabilinum.



Ymist er, hvussu skjótt sjúkrabilur kann koma á staðið, tá ið ein vanlukka er hend. Tað veldst um, hvar vanlukkustaðið er, hvussu skjótt boðini koma til Alarmsentralin, hvussu koyrilíkindini er o.a.

Tann, ið kemur fram á eina ferðsluvánlukku, skal

- royna at fyrbyggja, at vanlukkan verður størri,
- straks ávara onnur í ferðsluni,
- boða Alarmsentralinum (telefon 112) frá og
- hjálpa tí skadda við hollari fyrstuhjálpi.

Tað eru fá fólk, ið megna hetta. Tey hava ov fáar royndir, og sinnisligi førleikin er ofta lítil. Mong ræðast og tora ikki á vanlukkustaðið at síggja og hjálpa tí skadda.

41.1 Fráboðan, fyrstahjálpi og sjúkrahús

Nú á døgum verður fartelesfonin vanligi nýtt, tá ið boðað verður Alarmsentralinum frá eini ferðsluvánlukku. Við hesum hentleika ber til beinanvegin at boða frá, um bert ein fartelesfon er í nánd, og onkur er, sum er førur fyri at ringja.

Tann, ið ringir, eigur at vera sinniligur, og týðningarmikið er at boða gjølla frá, hvar vanlukkan er hend, so fyrstuhjálparfólkini ótarnað kunnu koma á rætta vanlukkustaðið.

Tann hjálpi, fólk á staðnum veita, kann beinleiðis bjarga mannlívum og bøta um tær avleiðingar, ið annars kunnu standast av tí skaða, fólk hava fingið.

Samanumtikið kann verða sagt, at tess skjótari tann skaddi fær góða og rætta viðgerð, tess betri móguleiki er at bjarga lívinum ella at avmarka avleiðingarnar av tí skaða, viðkomandi hevur fingið. Royndir sýna, at helvtin av teimum, sum láta lívið í ferðsluni, doyggja, áðrenn 1 tími er liðin.

Teimum ferðsluskaddu tørvar ofta serviðgerð á einum sjúkrahúsi, og skjótari ein tilíki viðgerð byrjar, tess betri móguleikar eru at avmarka skaðabágan. Um tilíki serviðgerð vantar her á landi, verður sjúklingurin straks sendur av landinum til viðgerðar.

Ráðið fyrri Ferðslutrygd mælir til, at ásett verður við lóg, at nøktandi fyrstahjálparútgerð skal vera í øllum bilum.

Ein tílík skjátta kann hóskaði hava hesa útgerð:

1. andingargrímu (pocket mask),
2. trýstbinding,
3. bindrullu,
4. tríhyrningsturriklæði,
5. Siriusteppi, sum heldur kropsvarmanum og
6. saks.

Umframt hesa lógarkravdu høvuðsútgerð kann so upplýsandi tilfar, sum eisini er hent at hava í skjáttuni, verða lagt við. Mælt verður somuleiðis til, at ein lykt, lítil eldslökkjari og ein ávaringartríhyrningur altíð eru í bilinum.



41.2 Tilmæli:

- at ásett verður við lóg, at nøktandi fyrstahjálparútgerð er í øllum bilum, umframt lykt, lítil eldslökkjari og ein ávaringartríhyrningur, og
- at hesi viðurskifti verða partur av tí, sum kannað verður, tá ið bilurin verður skoðaður á Bileftirlitinum.

42.0 Hátækniligir ferðmáttarar

Allar royndir sýna, at í ferðsluni er tað tann nógva ferðin, ið voldir bæði skaða og deyða. Tí er ógvuliga umráðandi, at ymisk fyrirbygjandi tiltøk verða sett í verk á hesum øki.

Tað er ein royndur lutur, at enn á døgum er eitt støðugt og haldgott lögreglueftirlit virknasti háttur, ið best kann staðfesta og tálma skilaleysari koyring.

Tí er tað eisini so sera týðningarmikið, at lögreglan fær ta mest framkomnu og best hóskandi hátækniligu útgerðina at nýta í eftirlitsarbeiði sínum.

Tað er ein sannroynd, at tækniliga ber væl til at gera bilar út við ymiskari hátækni, sum til fulnar er før fyri at staðfesta, um/nær/hvar/hvussu bilurin hevur framt eitt møguligt ferðslulógabrot, og hvør førarin hevur verið, og tað er at vóna, at tey formligu viðurskiftini verða broytt, so at henda sjálvvirkandi tæknin kann verða tikin í nýtslu í hóskandi vavi..

Men nú á døgum er tó lagamanni at síggja, hvussu skjótt eitt akfar koyrir, tí á marknaðinum eru eisini fleiri ymisk sløg av hátækniligum ferðmáttarum, ið rættiliga neyvt kunnu staðfesta ferðina á einum akfari.

Hesir ferðmáttarar kunnu annaðhvørt verða hálvsjálvvirknir (hálvautomatiskir) ella sjálvvirknir (automatiskir).



Teir hálvsjálvvirknu ferðmáttararnir, ið eru handvirkandi, eru rættiliga lættir at flyta. Tí ber eisini væl til hjá politinum at flyta teir við bili úr einum staði í annað, so teir á tann hátt kunnu hava ferðmáttingar ymsastaðni á vegakervinum.

Hesi máti- og myndatól, ið verða sett upp á vegjaðaran, kunnu vera í vøruvognum. Men so eru eisini onnur tól, ið kunnu rúmast í einum stórum persónbili.

Sjálvvirknir ferðmáttarar verða vanligar nýttir í fjølbygðum øki, ið hevur nógva ferðslu, og har ofta verður koyrt skjótari, enn ásett er í ferðslulógini. Útbúnaðurin er ein ferðmáttari, ein telda og eitt films-/myndatól.

Hesin sjálvvirkni útbúnaðurin, sum er førur fyri at skráseta bilnummar, ferð, neyva dagfesting og at taka mynd av tí bilførara, ið



koyrir skjótari, enn loyvt er, verður vanliga settur upp annaðhvørt á sjálvum vegastrekkinum ella t.d. við eitt vegamót.

Tær skrásetingar, hesin sjálvvirkni ferðmátarin hevur staðfest, verða so viðgjørðar og avgreiddar eftir teirri mannagongd, sum politimyndugleikin nýtir í vanliga arbeiði sínum.

Mett verður, at tilíkur útbúnaður kostar umleið 1,2 mill. kr., og at tær árliku rakstrarútreiðslurnar eru o.u. 10% av keypskostnaðinum.

Nú á døgum eru eisini tól at fáa, ið kunnu skráseta akførarar, sum koyra fyri reyðum ljósi. Hesi tól taka somuleiðis mynd af akføraranum, og verða hesi mál annars viðgjørð og avgreidd eftir somu mannagongd, sum nýtt verður í sambandi við tann sjálvvirkna ferðmátaran.

Kanningar uttanlands prógva, at bæði ferðsluóhapp og -vanlukkan lækka í teimum londum, sum nýta hátøkniligar ferðmátarar á vegakervinum, og tí er eyðsæð, at hesir hátøkniligu ferðmátarar eisini eiga at verða nýttir í Føroyum.

Í ferðslulógini er m.a. heimilað at sekta, geva bøtur og at frádøma koyrikortið hjá tí bilførara, sum ger brot á ferðslulógina.

Í hesi lóg er tó ikki ásett, hvussu politiið skal fremja hesar ferðkanningar í verki. Av teirri grund er tí heldur einki til hindurs fyri hjá lögregluni at brúka sjálvvirknar og hálvjálvvirknar ferðmátarar, uttan at áneyðir eru at broyta galdandi ferðslulóg av teirri ávum.

Ráðið fyri Ferðslutrygd mælir tí til, at lögreglan í Føroyum fær sum skjótast hátøkniligar ferðmátarar í hóskaði vavi at nýta í ferðslutrygdararbeiði sínum, og at lögreglueftirlitið eisini verður hert munandi kring alt landið.

Tað er helst so, at skilabest verður fyrst og fremst at nýta hálvjálvvirknar (hálvautomatiskar) ferðmátarar í Føroyum, av tí at teir eru lagaligir at flyta úr einum staði í annað, og kunnu teir tí verða nýttir hvar sum helst á vegakervinum.

Við hesi útgerð ber tí betur til hjá lögregluni at gera „óvæntaðar“ ferðmátarar ymsastaðni í oyggjunum enn við teimum sjálvvirknu ferðmátaranum, ið mega verða settir upp á ávísimum støðum, og sum tí skjótt kunnu verða „kendir“ av bilføraranum.

Tað er tó einki til hindurs fyri, at onkur sjálvvirkin ferðmátari verður royndur í t.d. onkrum tunli, við eitt vegamót ella á einum vegastrekki við nógvari ferðslu, og har vanliga verður koyrt skjótari, enn loyvt er.

42.1 Fráboðanartól í bilum

Nú á døgum ber eisini til at keypa tøkniliga útgerð, sum er før fyri at boða einum bilførara frá, at hann er undir radaraeftirliti. Við eini tilívari útgerð kann ein bilførari sostatt fáa fráboðan um, tá ið t.d. lögreglan nýtir radaraútgerð sína á vegakervinum, hóast hann hvørki sær lögregluna ella ta ferðmátarar útgerð, sum nýtt verður.⁸⁵

Tað er eyðsæð, at tilíkt fráboðanartól í bilum hevur eittans endamál: at gera tað ómakaleysari hjá bilføraranum at bróta ferðslulógina!

Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur tí ta áskoðan, at tað eigur at verða bannað bilføraranum við lóg at nýta slík fráboðanartól í bilum og øðrum akførum.

Tílik forboð eru longu sett í gildi í nokkrum londum, og í 1998 vórðu hesi tól eisini bannað at nýta í bilum í Danmark.

Bilførarar, ið ogna sær og nýta tílika bilútgerð, avdúka ein hugsanarhátt og eina atferð, sum er í andsøgn við tað fyriryrgjandi ferðslutrygdarbeiðið, sum lögreglan og onnur royna at gera.

Hetta lógarbannið hevur tí til endamáls at forða fyri, at tílikt niðurbrótandi virkseimi, ið eisini hóttir ferðslutrygdina, skal fáa fótafesti her á landi.

42.2 Framtíðar ferðavmarkingar í bilum

Sum nomið er við fleiri ferðir, so henda nógv tær flestu akfarsvanlukkurnar av mannaávum, og hóast roynt verður at upplýsa, venja, læra og leiðbeina, so eru kortini øll útlit til, at menniskju, sum onkursvegna ferðast í ferðsluni, tó framhaldandi fara at gera tey fjøltáttadu mistøk, ið hava verið atvoldirnar til alraflestu av teimum ferðsluóhappum og –vanlukkum, sum umrøddar eru í hesum álit.



Til ber at seta útbúnað í bilin, sum virkar saman við GPS skipanini. Koyrir tú skjótari enn tað í ávísum øki er loyvt at koyra, verður skyndilin trekur, um farið verður upp um hámarksferðina.

Tað er við hesi sannroynd í huga, og at tað serliga er tann nógva ferðin, ið løstar og drepur, at m.a. vegir verða virðismettir sum stjørnuvegir í ferðslutrygdarhøpi, og at ymsar ferðavmarkingar verða gjørdar bæði í akfør og vegakervið.

Av atgerðum, ið avmarka ferðina, eru at nevna:

- Vanligir virknaðarmiðlar (ferðmørk og skiftandi ferðmørk),
- Eftirlitsútbúnaður við vegjaðaran (sjálvvirknir/hálv sjálvvirknir ferðmátarar og ávísingartalvur um hámarksferðir),
- Útbúnaður í akfarið (ferðskivur, ferðstongsil, ”cruise”eftirlit og sjálvvirkna ferðtillaging (ASA³⁶),
- skynsama ferðtillaging (ISA³⁷).

ISA hevur meginregluliga 3 ymisk afturboðanar stig til bilførarar:

- Upplýsandi ferðleiðbeining (Informative Speed Advice),
- Styðjandi ferðleiðbeining (Supportive Speed Advice) og
- Kravda ferðavmarking (Sompulsory Speed Limiting).⁸⁶

³⁶ Automatic Speed Adaption (ASA).

³⁷ Intelligent Speed Adaption (ISA).

Bestu ráðini at minka um vanlukkan við ISA:

Skipan	Áseting av ferðavmarking	Minkar um ólukkan við fólkskaða	Minkar um deyðavanlukkan og sera álvarligar skaðar	Minkar um deyðavanlukkan
Upplýsandi	Støðug	10%	14%	18%
	Skiftandi	10%	14%	19%
	Framtakshugað	13%	18%	24%
Styðjandi	Støðug	10%	15%	19%
	Skiftandi	11%	16%	20%
	Framtakshugað	18%	26%	32%
Kravd	Støðug	20%	29%	37%
	Skiftandi	22%	31%	39%
	Framtakshugað	36%	48%	59% ³⁸

Sambært hesum ráðum sæst, hvussu til ber at minka um vanlukkurnar við fólkskaða, um sera álvarligar skaðar og deyðavanlukkan.

Svenskar ISA-royndir eru komnar til hesar niðurstøður:

- ISA kann minka um vanlukkan við fólkskaða 20-30%
- Ferðin minkar, uttan at ferðatíðin verður longri
- ISA-akfør ávirka hina ferðsluna
- ISA verður stórliga viðurkend í fjølbygdum øki
- tveir av trimum bilførarum vilja støðugt hava tílka skipan, um hon er ókeypis⁸⁷.

42.3 Tilmæli:

Mælt verður til,

- at tað ikki skal verða loyvt at nýta tøkniliga fráboðanar útgerð, sum er før fyri at boða einum bilførara frá, at hann er undir radaraeftirliti, og
- at ein nýggj ferðslulóg (ella møguligar dagføringar í galdandi lóg) eisini eigur at fevna um heimildina at kunna áseta í kunngerð, at útbúnaður viðvíkjandi hátøkniligum ferðavmarkingum skal verða kravdur í akførum.

³⁸ Kelda: "External Vehicle Speed Control (EVSC)", England 2000.

43.0 Lögreglan

Tað ferðslutrygðarbeiði, sum lögreglan ger, er sera týðningarmikið. Arbeiði hennara er m.a. at ansa eftir, at tann lóggáva, sum galdandi er á ferðsluøkinum, verður hildin. Tí er tað sera umráðandi, at lögreglueftirlitið er virkið og væl skipað um alt landið.

Við at samskipa átøk við miðvís lögreglueftirlit og hóskandi útbúnað ber til hjá lögregluni at vekja ans og áhuga í fjølmiðlunum fyri serligum ferðslutrupulleikum sum t.d. rúsdrekkakoyring, brotum á hámarksferðirnar o.a. Tílik umrøða í fjølmiðlunum kann hjálpa til at broyta ferðsluhugburðin á rætta borðið.



Tað hevur sjálvandi gagnliga ávirkan á ferðslutrygdina, at lögreglan er sjónlig á vegunum, og hugsanin hjá bilførarunum um at kunna verða tiknir, um koyrt verður ov skjótt, ella annað óreglusemi ger seg galdandi, hevur í sjálvum sær fyrirbyggingandi ávirkan.

Men tað er óivað so, at í ávísum førum hjálpa hvørki undirvísing ella væl meintar leiðbeiningar, og í einstøkum føri stendur kanska eisini lögreglan mestsum ráðdaleys - og avleiðingin kann so verða ein ferðsluvanlukka.

Her verður serliga hugsað um ógvislig brot á hámarksferðina og rúsdrekkakoyringina.

Givið er, at lögreglan eigur í hóskandi vavi at fáa útvegað tey mest framkomnu tøkniligu kanningartólini, ið so eiga at verða nýtt so regluliga, at eingin bilførari, sum frá líður, heldur tað verða ráðiligt at fremja brot á ferðslulóggávuna, tí teir vita, sum er, hvørjar avleiðingarnar so kunnu verða.

Tað er heldur eingin ivi um, at eitt regluligt og munadygt eftirlit broytir hugburðin hjá bilførarum á rætta leið.

Týðningarmikið fyri ferðslutrygdina eru eisini tær sonevndu §-13 kanningarnar, sum lögreglan ger við ávísam millumbilum.

Lögreglan tekur eisini lut í ferðsluundirvísingini, eins og hon javnan er við í ferðslusendingum, so samanumtikið er politiið ein sera týðningarmikil tástur í ferðslutrygðarhøpi. Ábyrgdina av hesa hava: Vinnumálaráðið, lögreglan, Bileftirlitið og Ráðið fyri Ferðslutrygd.

44.0 Bileftirlit Føroya

Bileftirlit Føroya, sum er stovnur undir Vinumálaráðnum, er ógvuliga týðningarmikil táttur í ferðslutrygdarhøpi, tí, sum heitið sigur, so er tað hesin stovnur, ið m.a. hevur umsjón við tøkniligu støðu bilanna.



Bileftirlitið varð stovnað 15. mai 1960. Sambært Ferðslulógini frá 1963 við seinni broytingum er uppgáva Bileftirlitsins at skipa fyri koyriroyndum, fremja akfaratøkniligar kanningar og vera øðrum myndugleikum til hjálpar í ferðslumálum. Harumframt kann Landsstýrið leggja aðrar virkistættir undir virkisøkið hjá Bileftirlitinum.

Umframt høvuðsdeildina í Tórshavn hevur stovnurin eftirlitsdeildir í Klaksvík, Skálabotni og Suðuroy og skoðanarhøli í Miðvági og á Sandi.

Virkisøkið hjá Bileftirlitinum varð víðkað munandi, tá ið tað fekk bæði akfara- og koyrikortsskránnar frá Føroya Landfúta at umsita í 1996, og virkisøki tess gjørdist enn fjøltáttari, tá ið vegskattaumsitingin so eisini varð yvirtikin frá Føroya Gjaldstovu í 2000.



Akfaraskráin umsitur skrásetingina av øllum skrásettum akførum í landinum og burturbeining og framleiðslu av nummarspjøldrum. Harumframt umsitur akfaraskráin eisini burturbeining av akførum fyri KOB og IRF og skrásetingarskoðan av nýggjum persónbilum.

Bilaskoðanin fer fram sambært galdandi føroyskari lóggávu, og staklutakanningin av akførum verður gjørd í samsvari við kunngerð frá danska Ferðslumálaráðnum um stakfyriskipanir um tilgerð og útgerð hjá akførum.



Umframt vanligt eftirlitsarbeiði ger stovnurin eisini tekniskar kanningar og uppmátingar av akførum, sum verða skrásett fyrstu ferð, annaðhvørt sum nýggj ella innflutt sum brúkt úr útlondum.



Bileftirlitið skipar fyri lestrarinnihaldi og ásetur lestrarætlan og støðið hjá teimum, ið taka koyrikort, og tað skipar somuleiðis fyri koyriroyndum, flýggjar út og umsitur koyrikort.

Bileftirlitið góðkennir og hevur umsjón við fakliga førleika koyrilæranna og undirvísingarlígu viðurskiftum teirra.

45.0 Samandráttur

Vegakervið í søguligum høpi

Greitt verður í stuttum frá vegagerðini, ið byrjaði spakuliga seinnapartin í 19. øld, og sum mentist nógv, sum komið varð meir og meir inn í 20. øld. Seinnapartin í teirri øldini varð so somuleiðis farið undir at gera brýr, byrgingar og berghol, og um aldaskiftið byrjaði so arbeiðið at gera undirsjóvartunlar, so at fast vegasamband nú brátt verður til meginpartin av landinum.

Vegamyndugleikar

Føroya Løgting, ið hevur lóggávuvald, er evsti vegamyndugleikin, og Vinnumálaráðið fyrisitur hetta málsøkið løgtingsins vegna. Landsverkfrøðingsstovnurin mennir, røkir og umsitur undirstøðukervi landsins. Kommunurnar figgja, røkja, umsita og hava ábyrgdina av teimum kommunalu vegunum.

Eftirlit

Løgreglan ansar eftir, at ferðslulóggávan verður hildin, og hon hevur tí eftirlit við ferðsluni á vegnum. Uppgávan hjá Bileftirliti Føroya er m.a. at skipa fyri koyriroyndum, fremja akfaratøkniligar kanningar og vera øðrum myndugleikum til hjálpar í ferðslumálum. Harumframt kann Landsstýrið leggja aðrar virkistættir undir virkisøkið hjá Bileftirlitinum.

Ferðslutrygdarupplýsing

Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur til endamáls at gera ferðsluna tryggari við fjølbroyttari upplýsing. Mentamálaráðið fyrisitur ta kravdu ferðsluundirvísingina í fólkkúlanum. Fjølmiðlarnir umrøða ferðsluna og ymisk ferðsluviðurskifti, og ferðsluupplýsing fer fram hjá koyrilæranum, í dagstovnum, innan heilsusustraskipanina og í teimum ymsu undirvísingarstovnunum. Foreldur og einstaklingar leiðbeina eisini børn síni um ferðslu og ferðslutrygd.

Hvussu mikið kostar ferðslan?

Í 2001 kostaði ferðslan tí almenna 243 milliónir krónur. Men í veruleikanum hevur tað almenna 166 mió. kr í yvirskoti av ferðsluni, tí hon gevur so nógvur inntøkur í A-skatti, MVG og øðrum avgjaldum. Í 2001 vóru hesar inntøkur 409 milliónir kr.

Av yvirlitinum sæst eisini, at í 2001 kostaðu ferðsluvanlukkurnar tí føroyska samfelagnum slakar 200 milliónir kr.

Til sammetingar kann nevast, at sama ár vóru 40 milliónir kr. nýttar beinleiðis at gera ferðslutrygdarábøtur á vegirnar, ella minni enn 10% av inntøkunum, sum samfelagið hevur av ferðsluni.

Akfør og ferðsluvanlukkur

Í 2002 vóru 80 ár liðin, síðan fyrsti bilurin kom til Føroya. Fyrsta ferðsluvanlukkan, ið kravdi mannalív, hendi í 1928, og higartil hava 243 fólk látið lív í ferðsluni her á landi.

Hildið verður álitandi, at fyri hvønn tann, sum doyr í ferðsluni, verða 25 fólk skadd, og av teimum fáa 10% varandi mein. Samsvarandi hesum hava tí o.u. 6075 fólk fingið skaða í ferðsluni, og av teimum hava 608 fingið varandi mein.

Í 1950 - 1960-árunum doyðu 4-5 fólk í miðal um árið í Føroyum fyri hvørji 100.000 fólk.

Í árunum 1970 - 1979 veksur hetta talið til 13, frá 1980 - 1989 til 20, og í árunum 1990 - 2001 minkar tað so niður í 10 deyð fyri hvørji 100.000 fólk.

Seinnavartin í 80-árunum, tá ið ringast stóð til, doyðu í miðal 11 fólk um árið í ferðsluni í Føroyum ella 23 fyri hvørji 100.000 fólk.

Sammett við onnur lond, vóru Føroyar tá millum tey ringast staddu lond í Evropa á hesum øki, tí bara Portugal og Grikkaland høvdu hægri tøl, enn vit tá høvdu.

Í 90-árunum lækkaði talið niður um helvtina, og 5 tey seinastu árin er miðaltalið farið niður í 4 deyð um árið ella 9 fyri hvørji 100.000.

Henda positiva gongd hevur borið við sær, at nú eru Føroyar komnar ájavnt við Danmark, og eru annars í hølunum á Noregi og Svøríki, sum, saman við Bretlandi, hava frægastu ferðsluviðurskifti í heiminum, nevnliga 6-7 deyð fyri hvørji 100.000 fólk.

Gransking av ferðsluviðurskiftum í Føroyum

Tað hevur lítið verið granskað í ferðsluviðurskiftunum í Føroyum. Men 2 frágreiðingar, ið hava verið almannakunngjördar, eru tó skrivaðar, onnur í 1979 og hin í 1984.

Ta fyrru frágreiðingina skrivaðu teir báðir læknarnir, August G. Vang og Jan Jespersen, og ta seinnu skrivaði Høgni Debes Joensen, landslækni. Nakrar av niðurstøðum og tilráðingum teirra eru endurgivnar.

Frágreiðing um ferðslutrygd í Føroyum 1987 - 2001

Hesa frágreiðing um ferðslutrygd í Føroyum, sum Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur latið gera í 2002, er gjørd við støði í einum dátugrunni, har øll ferðsluóhappini, sum hava verið í nevnda tíðarskeiði, og sum eru boðað lögregluni, eru vorðin skrásett.

Ein av niðurstøðunum er, at hóast talið á skaddum og deyðum fólki í mun til ferðsluna er nakað tað sama í Føroyum og í Svøríki, so benda hagtølini á, at sannlíkindini at doyggja í ferðsluni eru størri í Føroyum enn í Svøríki.

Hagtalslig lýsing av ferðsluóhappunum í tíðarskeiðinum 1988 – 1999

Í hesum drúgva kapitli er m.a. greitt frá, hvar í landinum óhappini henda, hvørja ársins tíð tey henda, um skadd og deyð í mun til øki og fólkatal, um ferðsluóhapp bert við akfaraskaða, hvørjar vikudagar, ferðsluóhapp hava verið, nær á samdøgriðum ferðsluóhapp við fólkaskaða hava verið, um aldur og kyn, um skaddar fólkabólkar í mun

til aldur og kyn, nær á samdøgrinum hvør aldursbólkur var skaddur, slag av óhappi, gongdin í ferðslutrygdini, og lýsing av ferðsluóhappum (niðurstøður).

Í hesari frágreiðingini eru tvey viðurskifti viðgjørd. Í fyrsta lagi ein uppgerð, ið sýnir, hvussu gongdin í ferðslutrygdini í Føroyum hevur verið – eisini í mun til grannalondini, og í øðrum lagi eru útgreiningar gjørdar, ið neyvari lýsa ferðsluóhappini.

Hagtalsgreiningin sýnir m.a.,

- at 1/3 av teimum fólki, sum verða skadd í fótgangaraóhappi, eru børn undir 8 ár,
- at 1/3 av teimum, sum eru deyð í ferðsluni í hesum tíðarskeiði, hava verið fólk til gongu,
- at stívliga helvtin av øllum teimum bilførarum, sum verða skaddir í ferðsluni, eru millum 18 – 26 ár,
- at um leið $\frac{3}{4}$ av teimum bilførarum, sum verða skaddir um náttina, eisini eru í nevnda aldursbólki, og
- at næstan allir (stívliga 90%!) eru mannligr bilførarar.

Vitan, grundað á hagtøl og kanningar

Leingi hevur verið miðað eftir at fáa savnað og skipað neyv hagtøl um ferðsluna í Føroyum. Løgreglan hevur altíð skrásett virki sítt. Í ársfrágreiðingum og fyrilestrum hevur landslæknin eisini nýtt ymist hagtalstilfar. Í øðrum læknaritgerðum er somuleiðis ymist hagtalstilfar til skjals.

Síðan fyrst í 80-árunum hevur Landsverkfrøðingsstovnurin øll árin givið út bóklingin *Ferðslan*, ið m.a. eisini hevur nógv virðismikil hagtøl, sum lýsa ymisk ferðsluviðurskifti.

Við støði í hesum hagtalstilfari og øðrum, sum Ferðslutrygd hevur fingið loyvi at nýta, varð farið undir miðvíst hagtalsarbeiði miðskeiðis í 90-árunum.

Til hesa uppgávu hevur Ferðslutrygd nýtt serkøna hjálp at viðgera, skipa og greina tær virðismiklu upplýsingar, sum hetta hagtalstilfarið kann geva okkum ferðsluni viðvíkjandi.

Hetta hagtalstilfar við hópini av talvum, stabbamyndum og frágreiðingum er saman við øðrum viðkomandi tilfari vorðið nýtt sum grundarlag undir upplýsingum, leiðbeiningum og tilmælum okkara í hesum álit.

Við tí fyrivarni, at vit ikki enn hava samskipaða hagtalsvitan og heldur ikki kunnu styðja okkum til eina Skaða-/eftirlitsnevnd, hevur Ráðið fyri Ferðslutrygd, við støði í teirri vitan, sum tey atkomuligu hagtølini higartil hava veitt okkum, og frágreiðingunum í **kap. 8**, arbeitt seg fram til eina niðurstøðu um hvørji størstu vandamálini í ferðsluni í Føroyum:

- Vanlukkur, ið standast av, at 18-19 ára gamlir dreingir við koyrikorti stytta sær stundir í bili saman við javnaldrum og kanska serliga gentum niður í 14-15 ára aldur.

- Tær allarflestu av hesum vanlukkum standast av tí, at bilførararnir eru óroyndir, og at ferðir mangan er ov stór.
- Í nógvum førum hevur rúsdrekka eisini verið nýtt.
- Gongufólk, sum verða koyrd yvir.
 - Børn
 - Eldri fólk.
- Vantandi nýtsla av bilbelti
 - Galdandi fyri allar aldursbólkar
 - Mangan sæst, at ungir bilførarar, ið hava látið lív ella eru vorðnir avlammir í vanlukku, sótu ikki í bilbelti.

Árligir hagtalsfundir við ítøkiligum niðurstøðum

Ráðið fyri Ferðslutrygd miðar eftir, at alt viðkomandi hagtalsstífar frá undanfarnu árum verður savnað, og at skipað verður so fyri, at allir teir partar, ið varða av ferðslutrygdini, síðan verða bodnir til fundar til tess at lýsa ferðsluviðurskiftini í farna ári við støði í tí tilfari, ið lagt eigur at verða fram á hesum árliga hagtalsfundi.

Niðurstøður eiga at verða gjørdar um tey størstu vandamálini í ferðsluni, og hvussu tey eiga at verða loyst á skynsamasta hátt. Hesar niðurstøður eiga at verða almannakunngjørdar.

Skaða- og eftirlitsnevnd

Umráðandi er, at ein Skaða-/eftirlitsnevnd verður sett.

Høvuðsuppgáva nevndarinnar verður

- at kanna øll ferðsluóhapp/-vanlukkur, har fólk hava fingið mein/álvarlig mein, eru vorðin avlamin ella hava látið lív, og
- at skriva eina frágreiðing, ið latin verður teimum viðkomandi myndugleikunum, um hvørja einstaka ferðsluvanlukku.

Í Skaða-/eftirlitsnevndini eiga at vera limir, ið hava serkunneika um vegakervið/-umhvørvið, akfør, menniskjaligar/sálarligar fortreytir, lögfrøði og eftirlit.

Ferðslan og samfelagið

Hagtalsliga bendir alt á, at við teirri so skjótt vaksandi ferðsluni fara ferðsluóhappini og –vanlukkurnar væntandi at vaksa munandi komandi árin, um ikki munagóð ferðslutrygdartiltøk verða framd á øllum vegakervinum.

Landslæknin er av teirri áskoðan, ”at ferðsluvanlukkurnar helst eru hin vandamesta farsóttin í ídnaðarlondunum yvirhøvur. Tað fara fleiri liviár fyri skeyti orsakað av ferðsluvanlukkum enn av sjúkuni blóðtøppi í hjartanum.”

Áskoðan landslæknans er, at sum samfelagstrupulleiki má hetta evnið metast øgiliga høgt!

Tað skuldi tí verið okkum øllum greitt, at her eigur at verða lagt á annan bógv!

Føroyar eiga at hava ein ferðslupolitikk, sum hevur til endamáls at bjóða landsins borgarum og vinnulívi tíðarhóskandi flutningsmøguleikar, ið bæði eru tryggir, og sum fara væl við umhvørvinum.

Bæði lands- og kommunupolitikarar eiga tí sum skjótast at samtykkja og raðfesta ógvuliga frammarlaga ein skilagóðan ferðslutrygdarpolitikk, har stavnhalðið skal verða:

at eingin skal doyggja ella fáa álvarligan skaða í ferðsluni!

Ávegis til Nullhugsjónina

Av tí at tað serliga eru ungfólk, sum láta lív ella verða álvarliga skadd í ferðsluni, so eru granskarar í ídnaðarlondum á einum máli um, at vegaflytningaskervið er vorðið ein nógv álvarligari hóttan móti fólkaheilsuni enn t.d. krabbavøkstur, æðra-/hjartasjúkur v.m., ið serliga ráma tilkomin og eldri fólk.

Ein teirra, ið var illa skelkaður av hesum álvarsama veruleika, var sviin Claes Tingval, sum er stjóri í tí svenska vegaverkinum, og í 1995 setti hann sær tí fyri at orða og greina ta nú so viðgittu *Nullhugsjónina* um: *at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í ferðsluni.*

Nullhugsjónin ber m.a. í sær, at í ferðsluni skulu menniskjuni verða so mikið væl vard, at tey bert kunnu fáa smásnuddir, um tey renna á, verða árend, fara út av vegnum o.s.fr.

Nógv smíltust við og hildu tá fyri, at hetta var ein føgur hugsjón, men at hon tíverri var veruleikafjar og ómøgulig at fremja í verki. Men nú á døgum hevur Nullhugsjónin fest røtur hjá øllum teimum, sum starvast við framkomna ferðslutrygd.

Null-hugsjónin breiðir seg við miklari ferð til fleiri og fleiri lond, herimillum øll Norðurlond, sum nú hava samtykt at laga og skipa sína ferðslutrygd samsvarandi henni og grundsjónarmiðum hennara.

Við Nullhugsjónini verður strembað eftir, at vit øll í felag kunnu fáa eitt ferðslutrygt samfelag at liva og virka í.

Nullhugsjónin er ein íløga í framtíðina. Hon er fyrst og fremst ein spurningur um vilja, og at góðtikið verður, at tað persónliga frælsið skal verða skert eitt sindur.

Claes Tingvall sigur um Nullhugsjónina, at hon er sum ein putlispæl, har umráðandi er, at allir smálutir verða savnaðir saman í eina heild.

Tað er eisini við støði í Nullhugsjónini, at teir mongu ”smálutir” í hesum álit, sum eru vorðnir savnaðir saman í eina heild, sum nú í stuttum skulu verða umrøddir.

Eitt mistak skal ikki verða revsað við deyðanum

Vit vita, at einki menniskja er lýtaleynt, og tað eru heldur ongar lýtaleytsar maskinur. Tað er tí ikki sannlíkt, at vit kunnu forða fyri, at vanlukkur henda. Men harafturímóti eigur alt at verða gjørt, sum gerast kann, til tess *at minka um avleiðingarnar av eini vanlukku!*

Nullhugsjónin er fyrst og fremst ein spurningur um vilja, og at góðtikið verður, at tað persónliga frælsið skal verða skert eitt sindur.

Alt veldst um, hvat mannakroppurin tolir

Sera neyvar kanningar hava sýnt, at 6 av 10 gongufólkum, sum verða ákoyrd við 50 km/t, doyggja. Men er ferðin 30 km/t, so doyr ”bara” 1 av 10.

Neyðugt verður tí at lækka hámarksferðina á teimum strekkjum, har gongufólk, súkklur og bilar ferðast hvørt um annað, uttan so er, at til ber at skilja hesarpartar at í ferðsluni.

Flutningsskipanin er gjørd til okkum øll.

Men ferðslutrygd skapa vit í felag!

Um ábyrgdarbýtið á vegakervinum

Í løtuni er størsta ábyrgdin av ferðslutrygdini lögð á herðarnar á tí, sum nýtir vegakervið.

Men sambært Nullhugsjónini er ábyrgdin nú býtt sundur millum teirra, sum nýta vegakervið, og teirra, sum hava gjørt tað, soleiðis at skilja, at tað er ábyrgd teirra, ið gjørt hava vegakervið (sum t.d. Landsverkfrøðingsstovnurin/kommunurnar), at forða fyri ferðsluskaða og at kanna, hví onkur doyr ella fær álvarligt mein í ferðsluni.

Tá ið atvoldin er vorðin staðfest, skal tann, ið hevur ábyrgdina av hesum ávísa vegastrekki, kanna og taka støðu til møguligar tørvandi ábøtur, so at skaðin ikki endurtekur seg.

Um at krevja

Tað eru vit, sum eru í ferðsluni – tú og eg - sum kenna vandarnar, og tí vita vit eisini best, hvat vit skulu krevja av kommununi, so at hon fer at raðfesta ferðslutrygdina nógv fremri, enn hon áður hevur gjørt.

Standa vit borgarar saman sum ein maður, kunnu vit fáa betri og nógv ferðslutryggari býir og bygdur at liva í bæði fyri okkum sjálv, børn okkara og barnabørn.

Nullhugsjónin ber við sær, at tað er lagamanni at krevja.

- *Nullhugsjónin verður bert veruleiki, um ferðslutrygd verður ein sterk fólkarørsla av virknum føroyingum, ið krevja tað sama av sær sjálvum, sum teir krevja av øðrum,*
- *um allir ónýttir móguleikar og øll trygdarfremjandi tiltøk verða útint á skilabesta hátt, og*
- *um ferðslutrygd verður eitt týðningarmikið mál, sum politikarar av álvara vilja fremja í verki.*

Um flutningsdygd

Tørvur er á føroyskari lóggávu, ið heimilar viðkomandi landsstýrismanni at áseta reglur um koyri- og hvílitíðir v.m. í sambandi við flutning eftir vegakervinum.

Borið eigur at verða so í bandið, at samsvar er millum loyvdu hámarksferð hjá bilum og bussum, og hvussu teir eru/verða blombaðir, tí tað er sjón fyri søgn, at sum nú er, koyra bæði bussar og lastbilar skjótari, enn loyvt er.

Vinnuligt koyrikort, sum ikki hevur verið nýtt til sítt endamál eitt ávíst tíðarskeið, skal verða fyrnað, og at nýtt vinnuligt koyrikort skal

verða tikið, áður enn farið kann verða undir vinnuligan flutning eftir vegakervinum.

Ferð og trygd

Samanhangið millum ferð og vanlukkur er sera væl skjálprógvað. Vandin fyri vanlukkum veksur, tess størri ferðin verður, - og hendir so vanlukkan, fáa tess fleiri fólk eisini álvarligt mein.

Royndir vísa, at um miðalferðin verður lækkað 5%, so verða tað millum 10 og 15 % færri fólk, ið fáa álvarligt mein í ferðsluni, og talið á teimum, ið láta lívið, lækkar tá við meira enn 20 prosentum.

Grundreglan í allari akferðslu er tann,

- at altíð skal verða koyrt eftir umstøðunum, og
- at tær lógarásettu hámarksferðirnar skulu verða virdar.

Kanningar vísa, at helvtin av ferðsluóhappum/-vanlukkum standast avov nógvari ferð.

Nógvar útlenskar kanningar av bygdavegum sýna, at um vit økja miðalferðina við 10 km/t, so

- økist talið á teimum deyðu 50%,
- økist talið á teimum skaddu 38%,
- økist talið á vanlukkum 22%.

Sagt kann tí verða, at tann størsti einstaki meinbogin, ið hóttir ferslutrygdina her á landi, er tann:

• at nógvir bilførarar bróta regluliga tær lógarásettu fyriskipanir um hámarksferð og yvirhálingar bæði á landsvegum og í fjølbygdum økjum.

Sera umráðandi er tí at fáa broytt henda óhepna hugburðin, sum í sjálvum sær er siðspillandi, so at altíð verður koyrt eftir umstøðunum, og at lógarásetingarnar bæði um hámarksferð og yvirhálingar verða fylgdar út í æsir

Alment um hámarksferðir í fjølbygdum øki

Um eitt fólk verður ákoyrt av bili, sum koyrir 50 km/t, so er deyðin teimum vísur í alraflestu førum. Er ferðin harafturímóti 30 km/t, so er nógv størri móguleiki at bjarga lívinum.

Í tíðarskeiðinum 1989 – 1999 eru 23 gongufólk deyð í ferðsluni í Føroyum. Av teimum eru 8 undir 10 ár, og 8 eru eldri enn 65 ár – tilsamans 16 fólk, ella 70% av øllum gongufólkunum, sum lótu lív í ferðsluni í nevnda tíðarskeiði.

Um ferðtálmur og áseting av hámarksferðum í fjølbygdum øki

Tað er tí eingin ivi um, at alneyðugt verður at lækka hámarksferðina til 30 km/t í fjølbygdum økjum, har vegamót og gonguteigar eru, og har fólk og akfær ferðast millum hvørt annað í t.d. íbúðarøkjum, við skúlar, handilsøki, sjúkrahús, ellisheim og aðrastaðni, har serligar áneyðir eru til tess.

Harafturímóti verður hildið hósandi, at hámarksferðin verður 50 km/t á beinum vegi, har einki vegamót ella gonguteigar eru.

Neyðugt verður eisini samstundis at gera ferðtálmar sum t.d. bungur, oyggjar, trongar ella aðrar hóskaði fyriskipanir á hesum økjum, so ikki ber til hjá akførum at koyra skjótari, enn nevndu hámarksferðir loyva.

Rúsdrekka og ferðsla

Royndir í hinum Norðurlondum sýna, at um leið 20-25% av øllum teimum álvarligastu ferðsluvánlukkunum standast av rúsdrekkaávim, og at annarhvør bilførari er ávirkaður í einstaklings vánlukkum.

Tað eru neyvan nøkur haldgóð føroysk hagtøl at nýta í hesum sambandi. Men tað er tó mangt, ið bendir á, at støðan við rúsdrekka og ferðslu neyvan man vera mætari í Føroyum, enn hon er í hinum Norðurlondum.

Í árunum 1986-1995 doyðu 32 fólk, t.e. 14%, í ferðsluvánlukku í Íslandi, sum ávirkaðir bilførarar áttu lut í.

Svensk hagtøl sýna, at triði hvør bilførari, sum er ávirkaður, er millum 18-24 ár.

Her á landi gera so eisini tey serligu viðurskifti seg galdandi, at næstan hvør unglíngi tekur koyrikort 18 ára gamal, og tey allarflestu annaðhvørt keypa sær bil, ella tey fáa hann til láns frá foreldrunum.

Hagtølini sýna, at hóast hesin aldursbólkur (frá 18-25 ár) bert er ein sættingur av øllum fólkatalinum, so er tó ein triðingur av teimum, sum verða rámað av ferðsluvánlukkum, í hesum aldursbólki.

Við støði í tí hagtalstilfari, sum nú er til taks, er tí bráðneyðugt at fáa sett munagóð tiltøk í verk á hesum øki, og hildið verður skilagott at lækka promillumarkið fyri rúsdrekkakoyring úr verandi 0,5 promillu niðan til 0,2 promillu.

Ungir bilførarar

Av hagtølunum bæði her á landi og í útheiminum sæst, at tað eru teir ungu bilførararnir millum 18 og 24 ár, sum lutfalsliga eru uppi í teimum mestu ferðsluóhappunum/-vánlukkunum, og sum láta lív ella fáa álvarligt mein í ferðsluni.

Tey føroysku hagtølini sýna, at hóast hesin aldursbólkur bert umboðar um leið 11% av fólkatalinum, so vóru tað 34% av øllum teimum, ið lótu lív ella vóru álvarliga skadd, sum vóru í aldrinum 18-24 ár.

Ráðið fyri Ferðslutrygd heldur tað vera skilagott, at teir unglíngar, sum taka koyrikort millum 18 og 25 ár, skulu fáa eitt royndarkoyrikort við serligum treytum, og skal tað verða galdandi 3 tey fyrstu árin eftir, at fyrsta koyrikortið er tikið.

Hildið verður eisini, at um bilførari fremur álvarlig brot á ferðslulógina hesi 3 árin, eftir at hann hevur fingið koyrikortið, so eigur hann at fáa eitt koyriforboð, so at hann sleppur ikki at koyra bil aftur, fyrr enn hann hevur fingið nýggja koyrifrálæru (bæði ástøðiliga og verkliga) og staðið eina skipaða koyriroynd.

Saman við royndarkoyrikortinum eigur samstundis ein stigaskipan, sum møguliga eisini eigur at verða víðkað til eina varandi stigaskipan, at verða sett í gildi (sí eisini kapittul 17).

Eisini verður hildið rættast, at øll, ið hava koyrikort, eiga at koma til eina kravda ferðsluundirvísing 7. hvørt ár.

Størsti vandabólkurin í ferðsluni

Her á landi ráma ferðsluvánlukkurnar teir yngstu samfelagsborgararnar frá 0 til 24 ár meinari, enn tær ráma javnaldrar teirra í grannalondum okkara.

Verða teir yngstu aldursbólkarir lagdir saman, verður úrslitið, at av teimum, sum í tíðarskeiðinum 1984-1997 lótu lív í ferðsluni í Føroyum, vóru 58% børn og ung í aldrinum 0 til 24 ár.

Til sammetingar er at nevna, at í Danmark, Svøríki og Finnlandi umboðaði hesin sami aldursbólkur millum 28-31%, t.e. um leið helmingin í mun til sama aldursbólki í Føroyum.

Um vit sammeta ferðslukervið og –umhvørvið her á landi við hini Norðurlond, so mega vit straks ásanna, at so verður munurin rættiliga stórir.

Sum heild kunnu vit siga, at í okkara grannalondum verður nógv størri dentur lagdur á at verja tey “óvarðu” í ferðsluni - við at skilja bilaferðslu og gongufólk hvørt frá øðrum.

Verður so hugt eftir íbúðarvegum og vegum, har bilaferðsla og gongufólk ferðast hvørt um annað, varnast vit skjótt, at á tílíkum vegastrekkjum er hægst loyvda hámarksferðin 30 km/t. Til tess at forða fyri, at ikki verður koyrt skjótari, eru so samstundis ferðtálmar av ymiskum slagi gjørdir á hesum vegum.

Tað er við støði í hesum veruleika, at Ráðið fyri Ferðslutrygd mælir til at skilja bilaferðslu og gongufólk hvørt frá øðrum, at hámarksferðin verður lækkað, og at ferðtálmar o.a. verður gjørt.

Eldri bilførarar

Í ferðslutrygdarbeiðinum er týðningarmikið, at litið verður at eldri bilførarum og ferðslutørvi teirra í einum heildarhøpi. Útlenskar kanningar sýna, at ferðslutrygdin batnar, um eldri fólk skifta um bilkoyringina við almennar ferðslumøguleikar. Men velja eldri fólk heldur at súkkla ella koyra á prutli, so versnar ferðslutrygd teirra eisini munandi.

Venjingarbreyt og ferðsluskeið

Í útlondum eru nógvar kanningar gjørdar til tess at vita, hvussu venjing í serstøkum koyrifimi ávirkar vanlukkuvandan hjá bilførarum. Hesar kanningar fevna um: hálkukoyring, myrkakoyring, skeið í verndarkoyring fyri truplar bilførarar og serligt skeið fyri eldri bilførarar.

Tað tykist, sum sýna tey flestu úrslitini, at talið á ferðsluvánlukkum lækkar ikki, hóast bilførarar verða lærdir serligar koyriførleikar – heldur tvørturímóti.

Niðurstøðan kann kortini ikki verða tann, at góðir koyriførleikar í sjálvum sær eru óhepnir fyri ferðslutrygdina. Frágreiðingin um hesi úrslit gevur okkum heldur eina ábending um, á hvønn hátt bilførarar nýta sínar førleikar í ferðsluni.

Ein bilførari, sum veit, at hann heldur seg duga sera væl at koyra í ávísam umstøðum, kann verða freistaður at koyra eitt sindur minni varisliga enn ein bilførari, ið ivast um sín egna førleika.

Hildið verður, at ein venjingarbreyt tó eigur at verða gjørd í Føroyum; men at førleikaútbúgvingin fær eitt slíkt innihald, at bilførarar fáa ikki óveruligar uppfatanir um teirra evni og førleikar.

Samsvarandi hesum eigur tí alstórir dentur at verða lagdur á tær venjingar, sum eru sera torførar at hava tamarhald á, so bilførarar betur kunnu læra, hvussu lættliga tað kann bera á skeiva borðið í ferðsluni.

Hildið verður tí skilabetri at raðfesta eina venjingarbreyt fremri enn eina hálkubreyt burturav í Føroyum.

Ein venjingarbreyt hevði eisini hóskandi kunnað verið nýtt í sambandi við eitt verndarkoyringarskeið, sum teir bilførarar, ið serliga hava framt brot á lógarásetingarnar um hámarksferðir og rúsdrekkakoyring, og sum hava mist stig í koyrikorti sínum av hesum ávum, eisini áttu at farið á.

Barnið í ferðsluni

Tað er mannarættur at hava eitt trygt og heilsugott umhvørvi, og at ferðslan skal ikki vera ein ampi í so máta. Øllum menniskjum tørva at kunna flyta seg, og tey hava rætt at ferðast óvard í ferðsluni.

Umráðandi er, at børn, foreldur, almenningurin og felagslívið skifta orð um, hvussu tey kundu hugsað sær at bøtt um ferðsluumhvørvið. Borgararnir eiga at kunna krevja av samfelagnum, politikarum og fyrisiting, at atgerðir verða framdar, ið skulu gagna røslufrælsi barna.

Hesar atgerðir kunnu t.d. verða:

- Lands- og kommunuráðlegging.
- Umhvørvislig ferðsluráðlegging.
- Fíggjarlig stýring.
- Staðbundin tilstuðling.
- Útbúgving og upplýsing.
- Útbúnaður.

Við at skilja sundur børn og bilar og við atliti at tí ráðleggja bústaðarøki, skúlar, tænaustøð, frítíðarvirksemi o.a. ber til at minka um flutningstørvin hjá børnum.

Tað er sera umráðandi, at vegirnir verða gjørdir ferðslutryggir í umhvørvinum. Gongu- og súkklubreytir eiga at verða gjørdar og fríðki í fjølbygðum økjum.

Tað er týðningarmikið fyri barnsins lív, heilsu og trygd, hvussu bilferðslan verður skipað í økinum, har barnið skal liva og røra seg. Bæði skaðar og vanlukkur millum børn minka, um ferðslan verður umløgð. Til ber at minka bæði um ferðsluna og ferðina, um vegaøkið uttan um bústaðirnar verður átøkt einum garði við steinsetingum,

runnum, trøum og grasi, og har t.d. leikaútbúnaður, beinkir og blómukassar verða settir upp.

- *Teir álvarligu skaðarnir eru, tá ið barnið fer at súkkla á fyrsta sinni.*
- *Tey flestu hjún, sum eiga børn, búa í býlingum við nógvari ferðslu.*
- *Børn eru serliga viðkvæm fyri gassi og larmi frá bilum.*
- *Bilferðsla kann gera børn ótrygg og óttafull.*
- *Tað er vandamikið at ovmeta førleika barnsins í ferðsluni.*
- *Verið medvitandi um møguligar vandamiklar avleiðingar av ferðsluvenjingum.*
- *Tað er mannarættur at hava eitt fullgott lív. Hetta aðalsjónarmiðið um samfesti millum manna eigur eisini at ávirka hugburð okkara um ferðslupolitikk.*

Ferðsluupplýsing nú og í framtíðini

Vit eiga at gera okkum greitt, at tað, barnið lærir og upplivir fyrstu árin, er sera avgerandi fyri førningin hjá tí seinni, og hvønn hugburð tað fær í øllum lívsins viðurskiftum og ikki minst í ferðsluni. Ein haldgóð og væl skipað ferðslufrálæra eigur tí at fara fram allastaðni:

- *í heiminum, dagstovnum, skúlum, frítíðarfeløgum og aðrastaðni.*

At síggjast í ferðsluni - endurskin

Tað eru gongufólk og súkkklarar, sum serliga láta lív ella verða álvarliga skadd í ferðsluni ta myrku tíðina á árinum.

Bilførari er ikki førur fyri at meta um, hvussu illa hann í veruleikanum sær, av tí at uppfatanin av heildini hvørvur.

Tí hevur hann eisini so ilt við at síggja eitt gongufólk, ið hvørki hevur endurskin, lykt ella okkurt annað. Eitt gongufólk yvirmetir eisini ofta síni evni at síggja.

Fólk, sum eru í myrkum klæðum, endurspeglar bert 5% av ljósinum, men fólk í ljósum klæðum endurspeglar 80%.

Sannlíkindini, at ein ferðsluvanlukka kann ráma eitt gongufólk, eru trýggjar ferðir so stór í myrkri sum í dagslýsi.

At nýta endurskin er tí einfaldasti háttur at minka um vandan. Endurskin er ein nýtsluvøra, sum varir einar tveir vetrar. Tey farast av sliti og tvátti. Umráðandi er at keypa góðkend endurskin.

Seyður, neyt og ross á vegunum

Tað er ein royndur lutur, at nógvur seyður – og viðhvørt eisini stórdýr, verða løstað og láta lív í ferðsluni. Hetta verða vit jú mint á, hvørja ferð vit síggja henda løstaða og deyða seyðin liggja fram við vegjaðarunum. Í tí sambandi eiga vit eisini at hugsa um ta sváru og sera ósømiligu dýrapínslu, ið stendst av hesum umrøddu viðurskiftum.

Seyður, ross og neyt eru eisini beinleiðis atvold til fleiri ferðsluóhapp og –vanlukkur, av tí at bilførarar bæði renna á henda fenað, ella teir royna í bráðrænsni at snara undan og enda so ofta

øðrumegin vegin við bili og fólki. Enn verri er, at bilar av hesi orsök renna saman við aðrar bilar, sum koyra aftanfyri ella í hinari vegsíðuni.

Tað er, sum kunnugt, ilt at varða seg fyri seyði, tí hann kann næstan vera allastaðni fram við vegnum.

Mælt verður tí til,

- at stikað verður framhaldandi fram við vegnum, so at ferðsla og fenaður verða skild hvørt frá øðrum,
- at ávaringarskelti um seyð verða sett upp við vegjaðaran, har seyðahús og seyðasmogur eru, og hoyggj verður givið,
- at seyður, neyt og ross fáa endurskin um beinini, og
- at hoyggj og kraftfóður verður ikki givið á berajóli fram við vegnum.
- Vert er eisini at kanna, um til ber tøkniliga at gera bilar út við einum varnara (detektori), ið straks kann boða bilføraranum frá, tá ið t.d. fólk, fenaður, bilar o.a. eru har á leiðini, og hvussu mikið eitt tílíkt tól man kosta.

Givið er, at eitt tílíkt fráboðanartól hevði kunnað bøtt almikið um henda partin av ferðslutrygdini – ikki minst í myrkri.

Akføraraútbúgvingin

Hugtakið akføraraútbúgving átti at fevnt um eitt nógv størri øki, nevnliga útbúgvingar til prutl, motorsúkkl, persónbil, hýruvogn, tunga ferðslu og ferðslulæraraútbúgving.

Ferðslutrygd heldur, at akføraraútbúgvingin kuni verið lögð undir Mentamálaráðið. Tann ástøðiligi parturin av hesi útbúgving átti hóskaði at verið lagdur undir kvøldskúlaskipanina, og at teir koyrilærarar, ið ynskja tað, so verða ein natúrligur partur av hesi undirvísing saman við teimum undirvísarum, ið hava aðrar fakligar førleikar samsvarandi lesiætlanini.

Ein tílík skipan kann tó ikki verða sett í verk, fyrr en gjølligar reglur eru gjørdar um m.a.: fýrisiting, fíggjarviðurskifti, lesiætlan, koyrivenjing, koyriroynd o.a. Í hesum viðfangi verður serliga hugsað um, hvussu samstarvsviðurskiftini eiga at verða skipað millum Mentamálaráðið, koyrilærararnar og Bileftirlitið við atliti at tí verkliga partinum.

Koyrilæraraútbúgvingin

Koyrilæraraútbúgvingin eigur at verða javnsett við læraraútbúgvingina, og átti hon tí at verið knýtt at einum tílíkum lærustovni.

Umráðandi er, at koyrilærararnir hava bæði tekniskt, námsfrøðiligt og sálarfrøðiligt førleikastøði, so teir eru førur fyri at geva eina viðkomandi og fjølbroytta undirvísing, sum er í samsvar við ta nýggju lesiætlanina, sum eigur at vera í 5 pørtum.

Tú skalt vera eitt gott fyridømi

Ein og hvør, ið vil bera boðskapin um Nullhugsjónina til fólk okkara, hevur hesa serligu ábyrgd:

- *at sýna fyrimyndarliga atferð í ferðsluni!*

Tað, ið eyðkennir góðan ferðslusið, er atburður, ið sýnir bæði ábyrgd og fyrilit við øðrum menniskjum og tryggleika teirra.

Ella sagt við einum orði: *mannatokki!*

Góðan ferðslusið sýnir tann kvinna og maður, sum dagliga heldur bæði skrivaðar og óskrivaðar lógir, reglur og siðvenju.

Tú umboðar Nullhugsjónina best – alt samdøgrið!

Vit marknaðarføra øll Nullhugsjónina! Tað gera vit, hvar vit so enn bígva.

Nullhugsjónin kann tí bert verða framd í verki, um vit øll taka lógvatak saman, og um hvør í sínum lagi tekur sær um reiggj at fremja hana – altíð og allastaðni – bæði sum tað góða fyridømið og tann trúgvi boðberin, ið trúliga vil bera hana víðari bæði til børn og barnabørn.

Betri bilar

Borið eigur at verða so í bandið av myndugleikunum, at føroyingar kunnu fáa ráð og høvi at keypa teir ferðslutryggastu bilarnar. Leiðbeinandi faldarar, ið sýna stoyttrygdir o.a., eru at fáa. Verkætlanin ”European New Car Assessment Programme”, stytt EuroNCAP, um tryggari bilar, er umrødd.

Meirvirðisgjaldið

Mælt verður til, at alt meirvirðisgjald verður strikað av t.d. bilbeltum, stoytkoddum, høvdakoddum, og at tað verður lækkað á teimum ferðslutryggastu bilunum, so prísmunurin millum hesar bilar og teir vánaligu minkar munandi.

Dekk

Mynstrini í dekkunum eiga í minsta lagi at vera 3 mm djúp til tess at minka um vandan at glíða, tá ið nógv væta er á vegnum. Nýt píka- ella heilársdekk á vetri. Eitt summerdekk verður bæði hart og hált í frosti; men heilársdekkini verða verandi mjúk í frostveðri.

Bilbeltið – týðningarmesti trygdarstaklutur

Bilbeltið hevur til endamáls at halda kroppinum so varliga, sum til ber, og at forða fyri, at tú slært teg ímóti ella verður blakað/ur út úr bilinum. Bilbeltið er tí týðningarmesti staktrygdarluturin í einum bili.

- Nýt altíð bilbelti. Deyðaváðin ella at fáa álvarligan skaða í einum samanstoyti minkar niður í eina helvt!

Børn og trygdarútbúnaður

Greitt verður frá, hvussu beltisstólurin og bilbarnastólurin eiga at verða nýttir.

Stoytkoddi

Stoytkoddi er eitt iskoyti til bilbeltið, og treytin er, at bilbeltið so eisini verður brúkt. Samanborið við bert bilbelti, minkar ávirkanin á høvðið til helvtar, um bæði stoytkoddi og bilbelti samvirka í einum samanstoyti.

Minnist til, at ein bilbarnastólur, ið vendir bakið frameftir, skal

ongantíð verða festur at einum setri, sum er ætlað til stoytkodda, tí um koddin verður blástur, so kann hann volda barninum álvarligan skaða, við tað at koddin kann skræða stólin leysan úr festinum.

Nakkastuðul

Nakkaskaðar eru ógvuliga meinir hjá tí, sum fær teir. Ein nakkastuðul, ið er rætt gjørdur, og sum er í hóskaði hædd, kann bøta um skaðarnar. Ovari partur á koddanum skal vera áráka skallan, og nakkin skal vera so nær koddanum, sum til ber. Ofta er neyðugt at skrúva bakið á setrinum, so tað hóskar best til kroppin og nakkastuðulin.

Nýggj tøkni

Í útlondum verður nógv arbeitt við ymiskum tøkniligum skipanum, sum hava til endamáls at stýra ferðini á bilum. GSM-skipanin og varnara útgerð á bilum (detektorar) eru leysliga umrødd. Norskur granskingarstovnur (SINTEF) vísir á, at tøkniligar skipanir í bilum kunnu minka talið á fólkaskaðum úr 30% - 60%

Súkkur

Hagtølini sýna okkum, at tað er rættiliga vandamikið at súkkla í Føroyum, av tí at so fáar súkkubreytir eru, og at bilar og súkkur tí nýta somu farbreyt, tá ið koyrt verður. Av hesum ávum eru fleiri súkkularar vorðnir álvarliga skaddir, og nakrir hava látið lív í ferðsluni.

Miðað eigur sjálvandi at verða eftir hjá teimum, sum tekna vegir í nýggjum býarpørtum, og har vegir verða gjørdir av nýggjum, at súkkubreytir eisini verða gjørdar við hesar vegir, tí eyðsæð eigur at verða borið so í bandið, at súkkularar eisini ótarnaðir kunnu fáa høvi at nýta teir nýggju vegirnar, uttan at teir skulu verða órógvaðir av aðrari ferðslu.

Men við teirri sannføring í huga, at nógvastaðni verður sera torført, ja mestsum ómøguligt, at broyta verandi vegir so frægt, at pláss eisini verður fyri súkkurum, so verður hildið neyðugt at broyta ferðslulógina, so at meginregluliga skal verða loyvt at súkkla á gongubreytini.

Mælt verður til, at um tilík lógarbroying verður samtykt, so eigur greitt at verða ásett í lógini, at súkkularar altíð skulu sýna fyrilit og víkja fyri teimum, sum eru til gongu.

Við gongubreytir, har hildið verður, at ikki skal vera loyvt súkkularum at súkkla, eiga forboðsskelti at verða sett upp.

Á vegastrekkjum, har súkkur og onnur akfør nýta somu veghálvu, eigur hámarksferðin hjá súkkurum at verða 30 km/t.

Hildið verður annars skilagott, at tað verður ásett við lóg at nýta súkkurhjálm, tá ið súkklað verður, at børn undir 12 ár eiga ikki at súkkla á almennum koyrivegi, og at foreldur o.o. mega fáa hollari kunnleika um fortreytir barna og tørv at súkkla.

Prutl og motorsúkkur

Ráðið fyri Ferðslutrygd heldur tað vera ráðiligt at lækka aldursmarkið, so loyvt skal verða 15 ára gomlum at fáa koyrikort til lítill prutl, sum í

mesta lagi kunnu koyra 30 km/t, og at ungdómar, ið eru 16 ára gamlir, eiga at kunna fáa koyrikort til størri prutl, sum kunnu koyra 45 km/t.

Mælt verður somuleiðis til eina skipaða koyrifrálæru til lítið prutl, ið bæði skal fevna um tann ástøðiliga og verkliga partin, og at koyrifrálæruprógv frá koyrilærara verður latið, og til eina víðkaða koyrifrálæra, sum hevur støði í áður nevndu frálæru, til størri prutl.

Tann víðkaða koyrifrálæran, ið bæði skal vera ástøðilig og verklig, skal enda við eini koyriroynd, ið fevnir um báðar teir nevndu frálærupartarnar, og at koyrifrálæruprógv frá Bileftirlitinum verður latið eftir nøktandi koyriroynd. Prutlkoyrikortið átti av røttum at verið mett sum partur av fyrireikingunum at koyra bil.

Eins og munur er á prutlum, so er eisini munur á motorsúkklum. Hildið verður tí skilagott at skilgreina markið millum lítlar og stórar motorsúkkur, og at aldursmarkið at fáa koyrikort til hesar motorsúkkur so verður ávikavist 18 og 21 ár.

Tryggari ferðsluumhvørvi

Vegakerði er ein týðningarmikil partur av okkara umhvørvi, og tí eigur ikki bert at verða hugsað um, hvussu vit sum skjótast og lagaligast kunnu ferðast úr einum staði í annað. Tað verður umráðandi at hugsa enn meira um ta umhvørvisligu ávirkanina, sum nýggj vegagerð og vegaábøtur hava á viðkvæmu náttúru okkara.

Henda økta og skjóta ferðslan í bygdum og býum ber við sær, at plássini, har børn kunnu spæla og røra seg í friði og náðum, verða færri og færri, og nógvastaðni er beinleiðis lívshættisligt hjá teimum at fara út fyri dyr.

At so er vorðið, prógva eisini tey hagtølini yvir børn í 0-14 ára aldri, sum skadd og deyð eru seinastu 12 árinum í fjølbygdum øki í ferðsluni í Føroyum.

Av hagtølunum sæst, at seinastu 12 árinum (1988-1999) eru 183 børn í 0-14 ára aldri annaðhvørt skadd ella deyð í ferðsluni í Føroyum. Hetta eru 18% av øllum teimum, sum annaðhvørt vórðu skadd ella lótu lív í ferðsluni í hesum tíðarskeiði.

Um vit sammeta hesi viðurskifti við hini Norðurlondini, so gongur sjón fyri søgn, at lutfalsliga doyggja/verða skadd nógv flest børn í ferðsluni í Føroyum enn í okkara grannalondum.

Vit kunnu sjálvandi ikki verða nøgd við hesi viðurskifti, og tí eiga teir kommunalu myndugleikar, sum hava ábyrgdina av ferðslutrygdini í bygdini/býnum, at taka alt vegakervi sítt upp til sakliga viðgerð og støðutakan um, hvussu bøtt kann verða um ferðsluviðurskiftini í bygdini/býnum, so at helst eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein av ferðsluávim í teirra ábyrgdarøki.

Tey fjølbygdu økini

Allir borgarar, ungir og gamlir, frískir og røslubrekaðir áttu at havt eitt ferðslufrítt nærumhvørvi, og teir áttu somuleiðis at kunna ferðast og nýtt vegaflutningskerðið, uttan at teir skulu váða lív og heilsu.

Tann tríbýtti ferðslumyndilin

Við stöð í hesi rímligu hugsan verður nú í sambandi við býarráðlegging í útlondum miðað eftir at býta bygdir og býir sundur í 3 ymis øki, sum eru:

- gongugøtan (túnið)
- bygdar-/býargøtur
- flutningsvegurin

Gongugøtan (túnið)

Á *gongugøtuni* ella í *túninum* eru bert tey, sum eru til gongu ella súkkla. Har eru gongu- og súkkleteigar, lundir og endurbúgvingarøki, torg og spælipláss. Her kunnu bæði børn og gomul vera í friði og náðumuttan at verða órógvad av akførum.

Bygdar-/býar- og íbúðarvegir – 30km/t vegir

samspælBygdar-/býar- og íbúðarvegir eru vegir millum hús í bygdum øki. Eyðkenni her er, at akfør og gongufólk ferðast hvørt um annað. Her koyra bilarnir *spakuliga*, eiga akfør at koyra *spakuliga* og í mesta lagi 30 km/t, og tí kunnu hesir vegir verða nevndar 30 km/t vegir.

Flutningsvegurin

Flutningsvegir kunnu vera:

- vegir, sum binda býarpartar saman
- gjøgnumgangandi vegir
- landsvegir

Vegir, sum binda býarpartar saman

Á vegum, sum binda býarpartar saman, kann verða roknað við, at ferðslan er nakað meira enn á teimum omanfyri nevndu vegum. Eisini kann verða roknað við, at ferðin á akførunum er hægri. Her man galdandi hámarksferð, sum er 50 km/ í fjølbygdum øki, vera í lagi, um vegurin er beinur, og ongar inn- ella útkoyringar eru. Men umráðandi er, at skipað verður so fyri, at hámarksferðin verður sett niðir til t.d. 30 km/t, har vegamót og gonguteigar eru.

Gjøgnumgangandi vegir

Av landafrøðiligum orsökum eru fleiri bygdir og býir býtt sundur av gjøgnumgangandi vegi við ferðslu, ið skal flyta fólk og farm úr einum parti av landinum í annan. Sum dømi kunnu verða nevnd: Runavík, Sandavágur, Miðvágur og Vágur.

Samstundis, sum hesir vegir skulu rúma bilum, bussum, trailarum osfr., eru teir eisini handilsvegir, har fólk eru til gongu, stór sum smá, ung sum gomul. Eitt er, at tað kann vera sera óunnligt at ganga fram við vegi, ið hevur nógva ferðslu, men annað er, at tað kann vera sera vandamikið at fara yvir um vegin.

Nógvastaðni, sum t.d. í Kvívík, Hvalvík og parti av Kollafirði, eru slíkir vegir lagdir uttan um bygda økið, og tað er sjálvandi eisini tann besta loysnin. Men hetta ber ikki altíð til, og tí er neyðugt at finna aðrar

loysnir til tess at gera ferðsluviðurskiftini eitt sindur tryggari.

Ferðin á akföllum eigur, sum nevnt, ikki at vera meir, enn ráðiligt er, og skipað eigur eisini at vera fyri, at lættari verður hjá fólki, sum eru til gongu, at fara yvir um vegin.

Vegir við oyggjum

Um vegin verður tvíbýttur, so at koyribreytirnar hvørjumegin verða skildar sundur, verða umstøðurnar nógv betri hjá teimum, sum eru til gongu, samstundis sum gjøgnumgangandi ferðslan kann koyra, uttan at hon verður tarnað serliga nógv.

Eyðvitað er ikki nóg mikið bara at seta strikur í vegin, tí royndir sýna, at tilíkar strikur verða ikki virðar, og koyrt verður oman á teimum, sum vóru tær ikki til. Tí er eisini neyðugt at gera ”oyggjar”.

Hesar oyggjar skilja ikki bert koyribreytirnar frá hvørjari aðrari, men hesar oyggjar og strikur gera eisini tað, at koyribreytin verður smalri, og tí vilja bilførarar av sær sjálvum minka um ferðina. Við strikum ber enntá til at fáa vegin at tykjast smalri, enn hann í veruleikanum er, og á henda hátt ber til at ávirka bilførararnar enn meira.

Hesar oyggjar hava somuleiðis tann fyrimum, at tað ikki altíð er neyðugt at mála gonguteigar niður í vegin.

Harumframt kann tað ”miðøkið”, ið skapt verður við oyggjum og strikum, eisini verða nýtt til øki hjá bilum, sum har kunnu standa í bíðistøðu, tá ið teir skulu snara til vinstru.

Landsvegir

Mesti flutningurin er eftir landsvegnum, sum knýta landið saman í eina eind. Her er hámarksferðin 80 km/t, og tað setir serlig krøv um, hvussu ferðslumhvørvið skal vera lagað. Samanumtikið kann verða sagt, at, tá ið landsvegir hava verða gjørdir, vórðu heyggjar og berg sprongd burtur, gjáir og gil, lágir og lækkar javnað, so at landsvegirnir kring landið nú mestsum allastaðni eru slættir og beinir og sera góðir at koyra á.

Ja, tað ber næstan til at siga, at teir tykjast at vera ov góðir at koyra á, um hugsað verður um allar tær álvarsomu vanlukurnar, ið hava verið á hesum vegum.

Umráðandi er, at skipað verður so fyri á landsvegnum, at bilar, um illa berst á, ikki fara ov langt út av vegnum, ella at teir renna ikki beint á stórar steinar ella bergveggir. Frægast man tí vera at seta bilverjur upp allastaðni, har tað ber til.

Best hevði verið, at gøtur vórðu gjørdar til súkkur og gongufólk fram við landsvegnum, og áttu tær at verið lagdar soleiðis, at bilverjan var ímillum tær og sjálvan vegin.

Vegamót

Ov nógv ferð elvir ofta til álvarligar samanstoytir við vegamót. Vinstrasneiðing, sum umrødd er í serligum broti, tykist eisini verða sera trupul hjá fleiri bilførarum, tí tá er umráðandi at halda av fyri ferðsluni,

ið bæði kemur frá høgri og vinstru. Hagtølini sýna tí allastaðni, at nógvar álvarligar ferðsluvánlukkur standast av vinstrasneiðingum. Hesin vandin økist eisini, um bilar og súkklur kunnu mótast við vegamót.

Av tí at sløk helvtin av óhappum/vánlukkum henda á vegamótum, er tað tí mestsum vorðin almannahugsan bæði í okkara grannalondum og aðrastaðni, at okkurt munagott eigur at verða gjørt við hesi vandamálini í ferðsluni.

Rundkoyringar

Teir myndugleikar, ið hava ábyrgdina av vegakervinum, eru rættiliga samdir um, at rundkoyringar ivaleyst eru frægasta loysnin at forða fyri álvarligum vánlukkum við vegamót.

Útlenskar royndir vísa, at talið á óhappum/vánlukkum við fólkaskaða lækkar millum 25-30%, tá ið vegamót verða gjørd sum rundkoyring.

Dentur eigur tí at verða lagdur á at gera tilíkar rundkoyringar á landsvegum við býar- og bygdarmørk og í fjølbygðum øki, har nógv ferðsla er.

Rundkoyringar hava til endamáls:

- * at fækka umskaringar við krossgøtur og vegamót,
- * at sleppa akførum undan at venda til vinstru ímóti ferðsluni,
- * at hava javna, spakuliga ferðslu um vegamót, og sostatt at økja munandi um ferðslutrygdina.

Ferðslutrygðararbeiði

Ferðslutrygðararbeiðið fevnir um tveir aðaltættir: *menniskjað* og *vegakervið/-umhvørvið*.

Ferðsluóhapp og –vánlukkur standast av tí vantandi samspæli, ið er millum vegir, gongubreytir, gonguteigar, akfør – og serstakliga atferð manna, ið har ferðast.

Tessvegna er aðaluppgávan í øllum ferðslutrygðararbeiði:

- *at menna hetta samspælið, so tað verður so dygdargott, sum til ber.*

Umráðandi er tí, at ein og hvør borgari fær ein nógv virknari lut í ferðslutrygðararbeiðinum í framtíðini.

Hin aðaltátturin í ferðslutrygðararbeiðinum er so *vegakervið* og *vegaumhvørvið*.

Her stingur straks tann spurningur seg upp: *nær, hvar og hvussu* hetta arbeiðið eigur at verða framt í verki?

Hetta er sjálvandi ein sera týdningarmikil spurningur, ið fevnir um mong ymisk viðurskifti, og tessvegna er hann heldur ikki so lættur at greina. Men sjálvandi eiga vit ikki at sláa okkum til tols við tað og einki gera, als ikki!

Í høvuðsheitum snýr hetta arbeiðið seg um, hvussu vit kunnu gera bæði alt vegakervið og alt vegaumhvørvið í landinum so ferðslutrygt, at landsmenn okkara einaferð í framtíðini kunnu ferðast har so trygt,

- *at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í ferðsluni.*

Av tí at føroyska vegakervið er býtt sundur millum landsvegir og

náttarkoyringin hjá ungdómum veldir, er eisini umrøddur í hesum kapitli.

Bussfutningsskipan

Útlendsk hagtøl sýna, at skaðaváðin í ferðsluni hevði minkað munandi, um borið varð so í bandi, at súkkclarar, prutl- og motorsúkkclarukoyrar og bilførarar heldur valdu at ferðast við bussi enn við einstaklings akfari, og um bussflutningsskipanir vórðu gjørdar nøktandi, so at fleiri og fleiri fólk høvdu kunnað broytt hugburð og fóru at ferðast við bussi.

Ferðslutrygðarreglur fyri fyrítøkur og feløg

Fyrítøkur og feløg eiga at hava greiður reglur um, hvussu fram eiga at verða farið í ferðsluni, og eru dømi nevnd um, hvat tílíkar reglur kundu fevnt um.

Ítøkilig stevnumið fyri hvørt vandaøkið sær

Umráðandi er at orða ítøkilig stevnumið fyri hvørt vandaøkið sær, og hvussu trupulleikarnir skulu verða loystir.

Til ber at raðfesta fremst og við tølum tey vandamestu økini, har serliga nógv ferðsluóhapp/nógvar ferðsluvanlukkur hava verið, og hvussu hesi øki kunnu verða broytt, so tey verða ferðslutryggari.

Umráðandi er somuleiðis at finna tær loysnir, ið lona seg best fíggjarliga.

Tað er sera umráðandi, at bæði tær “fjaldur útreiðslurnar”, ið standast av ferðsluvanlukkunum, og kostnaðurin av ferðslutrygðarábótunum, verða gjørdar sjónligar og bornar saman hvør við aðra.

Bert á tann hátt ber til at síggja, at skilagóðar, miðvísar ferðslutrygðarábøtur eru skynsamur fíggjarliga, mannvinarligar, og at tær tí samfelagsliga eiga at verða mettar sum skilagóðar íløgur í framtíðina.

Bjarging og sjúkraviðgerð

Tann, ið kemur fram á eina ferðsluvanlukku, skal

- straks ávara onnur í ferðsluni
- boða neyðtænastuni frá (telefon 112)
- hjálpa tí skadda við hollari fyrstuhjálpi.

Hátøkniligir ferðmáttarar

Allar royndir sýna, at í ferðsluni er tað tann nógvur ferðin, ið veldir bæði skaða og deyða. Tí er ógvuliga umráðandi, at ymisk fyribyrgjandi tiltøk verða sett í verk á hesum øki.

Tað er ein royndur lutur, at enn á døgum er eitt støðugt og haldgott lögregluftirlit virknasti háttur, ið best kann staðfesta og tálma skilaleysari koyring.

Tí er tað eisini so sera týðningarmikið, at lögreglan fær ta mest framkomnu og best hóskandi hátøkniligu útgerðina at nýta í eftirlitsarbeiði sínum.

Nú á døgum ber eisini til at keypa tøkniliga útgerð, sum er før fyri

at boða einum bilførara frá, at hann er undir radaraeftirliti. Við eini tílikari útgerð kann ein bilførari sostatt fáa fráboðan um, tá ið t.d. lögreglan nýtir radaraútgerð sína á vegakervinum, hóast hann hvørki sær lögregluna ella ta ferðmátingarútgerð, sum nýtt verður.

Tað er eyðsæð, at tílíkt fráboðanartól í bilum hevur eittans endamál: at gera tað ómakaleysari hjá bilførarum at bróta ferðslulógina!

Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur tí ta áskoðan, at tað eigur at verða bannað bilførarum við lóg at nýta slík fráboðanartól í bilum og øðrum akførum.

Lögreglan

Tað ferðslutrygdararbeiði, sum lögreglan ger, er sera týdningarmikið. Arbeiði hennara er m.a. at ansa eftir, at tann lóggáva, sum galdandi er á ferðsluøkinum, verður hildin. Tí er tað sera umráðandi, at lögreglueftirlitið er virkið og væl skipað um alt landið.

Tað hevur sjálvandi gagnliga ávirkan á ferðslutrygdina, at lögreglan er sjónlig á vegunum, og hugsanin hjá bilførarunum um at kunna verða tiknir, um koyrt verður ov skjótt, ella annað óreglusemi ger seg galdandi, hevur í sjálvum sær fyriryrgjandi ávirkan.

Givið er, at lögreglan eigur í hóskaði vavi at fáa útvegað tey mest framkomnu tøkniligu kanningartólini, ið so eiga at verða nýtt so regluliga, at eingin bilførari, sum frá líður, heldur tað verða ráðiligt at fremja brot á ferðslulóggávuna, tí teir vita, sum er, hvørjar avleiðingarnar so kunnu verða.

Tað er heldur eingin ivi um, at eitt regluligt og munadygt eftirlit hevði skjótt eisini broytt hugburðin hjá bilførarum á rætta leið.

Ráðið fyri Ferðslutrygd mælir tí til, at lögreglueftirlitið verður styrkt munandi.

Bileftirlit Føroya

Bileftirlitið er ein ógvuliga týdningarmikil stovnur í ferðslutrygdarhøpi, tí, sum heitið sigur, so er tað hesin stovnur, ið m.a. hevur umsjón við tøkniligu støðu bilanna.

Bileftirlitið skipar fyri koyriroynd, flýggjar út og umsitur koyrikort. Tað góðkennir og hevur umsjón við fakliga førleika koyrilæranna og undirvísingarlugu viðurskiftum teirra.

Bileftirlitið hevur eisini umsjón við bilverkstøðunum.

Til endans!

Øll framkomin lond eru á einum máli um, at ferðsluvanlukkurnar, sum í løtuni kosta Føroyum slakar 200 milliónir árliga, verða størsta hóttanin ímóti framtíðar samfelagnum!

Tí er alneyðugt, at bæði myndugleikar og einstaklingar straks leggja á annan bógv og standa øksl móti økslum í einum virknum fyriryrgjandi ferðslutrygdararbeiði til frama fyri okkum øll og eftirkomarar okkara.

*

46.0 Yvirlit yvir tilmæli og stevnumið

Í hesum yvirliti eru savnað tey tilmæli í álitinum, sum Ráðið fyri Ferðslutrygd mælir til at fremja, og tey stevnumið, sum stevnt eigur at verða ímóti til tess at nærkast málinum í Nullhugsjónini, *at eingin skal doyggja ella fáa álvarligt mein í ferðsluni.*

6.10 Tilmæli:

- at játtanin til ferðslutrygdararbeiðið verður hækkað munandi. Henda meirjáttanin kann t.d. verða tikin av inntøkum landskassans av skráseting av akførum, bensin- og oljuavgjöldum o.ø., og
- at væl meiri peningur verður játtaður at útbúgva bilførarar, prutl- og motorsúkklukoyrarar.

8.2 Tilmæli:

- at tær ferðslutrygdatgerðir, sum hesar báðar frágreiðingarnar mæla til at fremja, verða tiknar við sum ein sjálvsagdur partur í tí fyriryrgjandi ferðslutrygdararbeiðinum.

10.14 Tilmæli:

- at gjörd verður ein gjøllari lýsing av teimum óhappum, sum gongufólki og ungum bilførarum hava verið fyri.

11.1 Tilmæli:

- at Ferðsluhagtalsbókin verður givin út og lögð á heimasíðu, og
- at øll hagtál og vitan annars um ferðslu í framtíðini verða samskipað og savnað á einum staði.

12.3 Tilmæli:

- at ein Skaða-/eftirlitsnevnd³⁹ verður sett at kanna m.a. øll ferðsluóhapp og allar ferðsluvanlukkur, har fólk hava fingið mein/álvarlig mein, eru vorðin avlamin ella látið lív. Í Skaða-/eftirlitsnevndini eiga at vera limir, ið hava serkunnleika um vegakervið-/umhvørvið, akfør, menniskjaligar/sálarligar fortreytir, lögfrøði og eftirlit,
- at Skaða-/eftirlitsnevndin eisini eigur at hava um hendi eftirlitið við teimum tiltøkum, sum mælt eru til at fremja í hesum álitum,
- at Skaða-/eftirlitsnevndin ger eina ársfrágreiðing um skaða- og eftirlitsarbeiði sítt,
- at alt viðkomandi hagtalsstífar frá undanfarnu árum – og herímillum ársfrágreiðingin frá Skaða-/eftirlitsnevndini, verður savnað, viðgjørt og greinað,
- at skipað verður so fyri, at allir teir partar, ið varða av ferðslutrygdini, síðan hittast á einum regluligum ársfundi, har ferðsluviðurskiptini í árinum verða gjølla viðgjörd, og har ítøkiligar

³⁹ Sí eisini undir 8.11.

niðurstöður verða gjörðar um, hvørji tey vandamestu ferðslumálini eru, og hvørji tiltøk tí eiga at verða sett í verk, og

- at hesar niðurstöður saman við frágreiðingini hjá Skaða-/eftirlitsnevndini síðan verður samskipað í eina felags ársfrágreiðing, sum lýsir ferðslustøðuna í landinum.

16.7 Tilmæli:

- at lógarbroyting verður gjörd, ið heimilar viðkomandi landsstýrismanni at áseta reglur um koyri- og hvílitíðir v.m. í sambandi við flutning eftir vegakervinum,
- at borið verður so í bandið, at samsvar verður millum loyvdu hámarksferð hjá bilum og bussum, og hvussu teir eru/verða blombaðir, og
- at vinnuligt koyrikort, sum ikki hevur verið nýtt til sítt endamál eitt ávíst tíðarskeið, skal verða fyrnað, og at nýtt vinnuligt koyrikort skal verða tikið, áður enn farið kann verða undir vinnuligan flutning eftir vegakervinum.

17.9 Tilmæli:

- at gera nógv fleiri ferðmátningar og ikki minst í fjølbygðum økjum, har nógv tær flestu ferðsluvanlukkurnar eru, og
- at herða revsingina hjá førara, sum við fyrilitarleysari koyring hevur skatt fólk og/ella lutir, ella sum av ráddum huga hevur elvt til eyðsýndan vanda fyri hesum.

18.4 Tilmæli:

- at hámarksferðin verður lækkað til 30 km/t í fjølbygðum økjum, har vegamót og gonguteigar eru, og har fólk og akfør ferðast millum hvørt annað í t.d. íbúðarøkjum, við skúlar, handilsøki, sjúkrahús, ellisheim og aðrastaðni, har serligar áneyðir eru til tess, og
- at ferðtálmar sum t.d. bungur, trongar ella aðrar hóskandi fyriskipanir samstundis verða gjörðar á hesum økjum, so ikki ber til hjá akførum at koyra skjótari, enn nevndu hámarksferðir loyva.

18.5 Stevnumið:

- Eyðvitað skulu allir nýggir vegir lúka nevndu ferðslu- og trygdarkrøv, sí eisini kapittul 36.3.
- Mælt verður staðiliga tí politiska myndugleika til, sum hevur figgjartiliga ábyrgdina av tí ávísa vegastrekkinum í bygðum økjum (t.e. tann einstaka kommunan og/ella landið), at hóskandi peningaupphæddir verða játtaðar, og
- at tann fyrisitingarlígi myndugleikin (t.e. teknisku deildir kommunanna og/ella Landsfrøðingsstovnurin) syrgja fyri, at hetta stevnumiðið verður framt í verki.

19.5 Tilmæli:

- at alkoholás verða sett í bilin hjá teimum bilfórarum, sum fleiri ferðir eru dømdir fyri rúsdrekkakoyring, og
- at galdandi revsimark fyri rúsdrekkakoyring verður lækkað úr 0,5 til 0,2 promillu.

20.5 Tilmæli:

- at unglingar, sum taka koyrikort millum 18 og 25 ár, skulu fáa eitt royndarkoyrikort við serligum treytum, og skal tað verða galdandi 2 tey fyrstu árin eftir, at fyrsta koyrikortið er tikið,
- at bilfórarari, ið fremur álvarlig brot á ferðslulógina hesi 2 árin, eftir at hann hevur fingið koyrikortið, fær eitt koyriforboð og sleppur ikki at koyra bil aftur, fyrr enn hann hevur fingið nýggja koyrifrálæru (bæði ástøðiliga og verkliga) og staðið eina skipaða koyriroynd,
- at ein stigaskipan samstundis verður sett i gildi í sambandi við royndarkoyrikortið,
- at henda stigaskipanin móguliga eisini eigur at verða víðkað til eina varandi stigaskipan, og
- at øll, ið hava koyrikort, eiga at koma á eitt kravt ferðsluskeið 7. hvørt ár.

20.6 Stevnumið:

- Í 2005 skal vera skipað so fyri, at serligt royndarkoyrikort verður gjørt fyri tey 3 fyrstu árin eftir, at koyrikortið er tikið.
- Royndarkoyrikortið ber við sær, at skjótari er hjá bilfórarara at missa hetta kortið enn eitt vanligt koyrikort.
- Í 2005 skal stigaskipanin verða sett í gildi, so at bilfórarari, ið fremur smærri brot á ferðslulógina, missir stig av koyrikorti sínum. Avleiðingin kann so verða tann, at bilfórararin missir sítt koyrikort.
- Í 2005 verður somuleiðis serlig stigaskipan gjørd fyri royndarkoyrikortið.
- Í 2005 eigur lógaráseting at verða sett í gildi um, at allir bilfórarar skulu fara til kravt, eftirkannandi skeið 7. hvørt ár.

21.2 Tilmæli:

- at nógv størri dentur verður lagdur á hjá bygdar-/býarmyndugleikum at gera tað ferðsluliga nærumhvørvið so háttáð, at tey “óvarðu í ferðsluni”, sum eru gongufólk og súkklarar, verða nógv betur vard, við tað at bilaferðslan og tey verða skild hvørt frá øðrum.

22.3 Tilmæli:

- at skipað verður fyri serligum ferðslutrygdarskeiðum fyri eldri bilfórarum.

23.8 Tilmæli:

- at venjingarbreyt verður gjörd her á landi,
- at teir bilförarar, ið serliga fremja brot á lógarásetingarnar um hámarksferðir og rúsdrekkakoyring, og sum hava mist stig á koyrikorti sínum av hesum ávum, skulu fara á eitt verndarkoyringarskeið,
- at alstórir dentur verður lagdur á tær venjingar, sum eru sera torførar at hava tamarhald á, so bilförarar betur kunnu læra, hvussu lættliga tað kann bera á skeiva borðið í ferðsluni, og
- at hildið verður fram við kravdum skeiði í myrkakoyring.

24.6 Tilmæli:

- at børn, foreldur, almenningurin og felagslívið koma saman at skifta orð um, hvussu tey kundu hugsað sær at bøtt um ferðsluumhvørvið á staðnum, og
- á hvønn hátt bústaðarøki, skúlar, tænaustøð, frítíðarvirksemi o.a. kundu verið ráðløgð soleiðis, at smábørn koma sum minst út í akferðsluna.

25.4 Tilmæli:

- at størri dentur verður lagdur á ferðsluupplýsingina bæði heima við hús og í heilsu-/undirvísingarverkinum,
- at nýtt, tíðarhóskandi undirvísingartilfar um ferðslu verður gjørt, og
- at fleiri ferðsluskeið verða hildin.

27.4 Tilmæli:

- at stikað verður framhaldandi fram við vegunum, so at ferðsla og fenaður verða skild hvørt frá øðrum,
- at ávaringarskelti um seyð verða sett upp við vegjaðaran, har seyðahús og seyðasmogur eru, og hoyggj verður givið,
- at seyður, neyt og ross fáa endurskin um beinini, og
- at hoyggj og kraftfóður verður ikki givið á berajóli fram við vegnum.
- Vert er eisini at kanna, um til ber tøkniliga at gera bilar út við einum varnara (detektori), ið straks kann boða bilföraranum frá, tá ið t.d. fólk, fenaður, bilar o.a. eru har á leiðini, og hvussu mikið eitt tílíkt tól man kosta.⁸⁸

28.6 Tilmæli

- at útbúgvingin til bilførara verður víðkað við atliti at bæði tí ástøðiliga og verkliga partinum.

30.9 Tilmæli:

- at alt meirvirðisgjald verður strikað av t.d. bilbeltum, stoytkoddum, høvdakoddum, og at tað verður lækkað á teimum ferðslutryggastu bilunum, so prísmunurin millum hesar bilar og teir vánaligu minkar munandi, og

- at ekki skal verða loyvt at nýta sumardekk á vetri.

31.6 Tilmæli:

- at hóskandi lendi, har til ber hjá børnum at skoyta, aka á rullubretti v.m. undir tryggum umstøður, verða gjörd í kommununi,
- at handlar og virki, ið gera og selja súkkur, eiga at hava meðabyrgd at marknaðarføra trygdarútgærð sum t.d. súkkurhjálmur, ljósútgærð, endurskin, bremsur o.a.,
- at miðað eigur at verða eftir, at súkkurbrøytir verða gjørdar í sambandi við nýggjar vegir,
- at meginregluliga skal verða loyvt at súkkla á gongubrøytini, og
- at hámarksferðin hjá súkkurum skal verða 30 km/t, har súkkur og onnur akfør nýta somu veghálvu.

31.7 Stevnumið:

- at súkkurbrøyt altíð verður gjörd, tá ið nýggir vegir verða gjørdir,
- at loyvt skal verða at súkkla á gongubrøyt; men at súkkur skulu víkja fyri gongufólki,
- at tað verður ásett við lóg at nýta súkkurhjálm, tá ið súkklað verður,
- at foreldur o.o. mega fáa hollari kunnleika um fortreytir barna og tørv at súkkla, og
- at børn undir 12 ár eiga ikki at súkkla á almennum koyrivegi.

32.3 Tilmæli

- at loyvt skal verða 15 ára gomlum at fáa koyrikort til lítill prutl,
- at ein skipað koyrifrálæru, ið bæði skal fevna um tann ástøðiliga og verkliga partin, verður lokin, og
- at koyrifrálæruþrógv frá koyrilærara verður latið eftir nøktandi koyriroynd,
- at 16 ára gamlir kunnu fáa koyrikort til stór prutl,
- at skipað verður ein víðkað koyrifrálæra, ið bæði skal vera ástøðilig og verklig, verður lokin,
- at koyrifrálæruþrógv frá Bileftirlitinum verður latið eftir nøktandi koyriroynd, og
- at skilgreina aldursmarkið at fáa koyrikort til lítlar og stórar motorsúkkur til ávikavist 18 og 21 ár.

34.5 Tilmæli:

Við atliti at tí tríbýtta myndlinum verður tí mælt bý- og bygdarráðum til, at borið verður so í bandið,

- at fólk og motorakfør í mest møguligan mun verða skild hvørt frá øðrum,
- at skipað verður so fyri, at tung ferðsla koyriruttan fyri býarkjarnan,⁸⁹
- at hámarksferðirnar verða lækkaðar/lagaðar til vegakervið,
- at bilverjur verða settar upp allastaðni fram við vegnumuttan fyri fjølbyggt øki, og

- at tann trúþýtti bygðar-/býarmyndilin verður havdur í huga, tá ið nýggir býlingar/býarpartar verða teknaðir, og tá ið vegaumleggingar verða gjørðar í bygðum og býum.

35.3 Tilmæli:

- at rundkoyringar verða við øll vegamót, har nógv ferðsla er, tað veri seg á landsvegi ella í fjølbygðum øki .
- Eisini er skynsamt at gera rundkoyringar á markinum millum landsvegir og fjølbygð øki.

36.6 Tilmæli:

- at nógv meiri peningur verður játtaður og nýttur til ferðslutrygðararbeiði, enn áður hevur verið gjørt,
- at ásett verður við lóg, hvør mannagongðin skal verða, tá ið kommunu-/landsvegir skulu broytast, so teir kunnu lúka tey ferðslutrygðarmál, ið samsvara við Nullhugsjónina. Eitt sera týðningarmikið stig ávegis til Nullhugsjónina er tí
- at vegaumhvørvíð fram við vegunum verður framhaldandi slættað og ruddað,
- at bilverjur verða gjørðar í vandamiklum vegastrekkjum, har trupult/sera kostnaðarmikið verður at gera vegaumhvørvíð ferðslutryggari,
- at miðað verður eftir at gera bilverjur fram við øllum vegnum,
- at skránandi farvegarstubbar verða gjørðir úr vegbugum,
- at fleiri rundkoyringar verða gjørðar við vandamikil T- ella X-vegamót,
- at miðað verður eftir, at allir vegir her á landi verða 4-stjørnaðir,
- at verandi og komandi tunlar verða gjørðir, so teir lúka umrøddu ásetingar í ”Normal HB 021”, og
- at neyðugur peningur straks verður játtaður til tørvandi trygðar-ábøtur í verandi tunlum, so teir eisini kunnu lúka ásetingarnar í ”Normal HB 021”.

37.2 Tilmæli:

- at álagt verður kommunum at gera eina ferðslutrygðarætlan,
- at atgerðir, ið tálma ferðsluni, verða gjørðar í hóskaði vavi,
- at hámarksferðin verður lækkað,
- at sjálv-/hálv-sjálv-virknir ferðmátarar og/ella fototól verða tikin meira í nýtslu,
- at akfaraferðsla og gongufólk sum mest verða skild hvørt frá øðrum við t.d oyggjum,
- at gongufólk bert skulu ganga yvir um eina koyribreyt í senn,
- at kantsteinarnir verða lækkaðir við gonguteigar,
- at ljós skal vera á øllum gonguteigum,
- at bøtt verður um ferðslutrygðina á vegamótum, og at rundkoyringar verða gjørðar í staðin, har ið hóskaði umstøður eru til tess.

38.3 Tilmæli

- at möguleikarnir hjá fólki at ferðast við bussi verða óktir,
- at arbeiðt verður miðvíst við ymiskum tiltökum, sum kunnu eggja fólki til enn meira at ferðast við bussum,
- at skipaðar bussferðir við náttarbussum verða nýttar kring landið, so at til ber hjá ungdómi at nýta hesar bussar, bæði tá ið farið verður og komið verður aftur úr t.d. dansi og øðrum náttartiltökum, og
- at viðkomandi myndugleikar taka náttarlívið hjá børnum og ungfólki við dansi og øðrum almennum tiltökum langt út á náttina upp til álvarliga viðgerð og støðutakan, av tí at nógvar ferðsluvánlukkur millum ungfólk standast av náttarkoyring í sambandi við nevndu tiltök.

39.1 Tilmæli

- at stovnar, fyrirkur, feløg o.o. áseta nágreiniligar reglur bæði fyri starvsfólk og leiðslu um, hvussu fram eigur at verða farið í ferðsluni, so at ferðslutrygdin verður so góð, sum til ber.

40.1 Tilmæli

- at ítøkilig stevnumið fyri hvørt vandaøki sær verða sett bæði fyri landsvegir og kommunalar vegir, og er tað sjálvandi viðkomandi myndugleiki, sum hvør í sínum lagi eigur at gera hetta.

41.2 Tilmæli:

- at ásett verður við lóg, at nøktandi fyrstahjálparútgerð er í øllum bilum, umframt lykt, lítill eldslökkjari og ein ávaringartríhyrningur, og at hesi viðurskifti verða partur av tí, sum kannað verður, tá ið bilurin verður skoðaður á Bileftirlitinum.

42.3 Tilmæli:

- at tað ikki skal verða loyvt at nýta tøkniliga fráboðanar útgerð, sum er før fyri at boða einum bilførara frá, at hann er undir radaraeftirliti, og
- at ein nýggj ferðslulóg (ella møguligar dagføringar í galdandi lóg) eisini eigur at fevna um heimildina at kunna áseta í kunngerð, at útbúnaður viðvíkjandi hátøkniligum ferðavmarkingum skal verða kravdur í akførum.

47.0 Tilmæli hjá OECD



- um skipan og raðfesting av ferðslutrygdartiltøkum

Altjóða felagsskapurin fyri figgjarligum og menningarligum arbeiði, OECD, gjørdi í 1997 hesi tilmæli um skipan og raðfesting av ferðslutrygdartiltøkum.⁹⁰

1 Lýsið ferðsluvanlukkurnar sum ein heilsutrupulleika

Endamálið við hesi áheitan er at vísa, at ferðsluvanlukkur krevja líka so nógv mist liviár og eru orsök til líka nógvar skaðar og sjúkradagar sum mangir aðrir heilsutrupulleikar, ið fáa minst líka stórt pláss í tí almenna kjakinum sum t.d. eyðkvæmi, dráp og krabbamein.

2 Gerið eina hugmynd um eitt framtíðar trygt vegakervi, sum tey flestu eru samd um, at vit skulu hava.

Endamálið við hesum er at siga, at tað er neyðugt, at tað verður eitt ynski millum manna, at ferðslutrygdin verður betrað, so at áhugi skal verða fyri, at tað verður gjørt. Tað er umráðandi at vita, hvussu sterkt ynskið um betri ferðslutrygd er millum fólk.

3 Finnið teir størstu trupulleikarnar í ferðsluni og fáid teir fram í ljósmála

Tað er eyðvitað rætt at siga, at ein og hvør ferðsluvanlukka er ein ov nógv. Harafturímóti hava ikki allir ferðslubólkar og ikki øll øki eins nógvar vanlukkur, og heldur ikki er váðin líka stórur. Til tess at gera eina góða virkisætlan er tí umráðandi, at til ber at vísa á størstu ferðslutrygdartrupulleikarnar og at fáa teir í ljósmála.

4 Orðið eitt alment galdandi og talfest mál, sum eru galdandi fyri alt landið. Sama eigur at verða gjørt fyri sýslur, býir og bygdur

Væl lýst og talfest vanlukkumál fyri ásett áramál binda myndugleikarnar at fremja tey neyðugu tiltøkini til tess at náa málunum. Á henda hátt verður eisini lættari at siggja, um komið er á mál ella ikki.

5 Orðið ítøkilig mál fyri hvørt trupulleikaøki sær.

Aftur at teimum yvirskipaðu málunum mælir OECD til, at ítøkilig mál verða sett fyri hvørt trupulleikaøki sær. Eitt dømi um slíkt mál kundi verið at talmerkt tey vegastrekki, har serliga nógvar vanlukkur eru hendar, og sum tí skulu verða broytt og gjørd ferðslutryggari. Finnið, hvar ið mest fæst fyri pengarnar í hvørjum trupulleikaøki sær. Fjølbroyttir tiltaksmøguleikar eiga at verða umrøddir, og mett eigur at verða um, hvussu fram eigur at verða farið, so at sum mest fæst fyri pengarnar í hvørjum trupulleikaøki sær.

6 Gerið greitt, hvør ið hevur uppgávuna og ábyrgdina av teimum einstøku tiltøkunum

Tað eigur at vera púra greitt, hvør ið hevur ábyrgdina av at skipa fyri og fremja tey ymisku ferðslutrygdartiltøkini í teimum ymsu økjum. Her verður bæði hugsað um landsumfatandi tiltøk, tiltøk í sýsluni, felags kommunal tiltøk, og tiltøk í býum/býarpørtum, bygdum og býlingum.

7 Hvussu ferðslan gongur*, ferðslutrygðin og umhvørvisábøtur eiga at verða viðgjørð sum ein heild

Vert er at hava í huga, at endamálið við vegapolitikkinum er ikki bert at bøta um ferðslutrygðina. Men bøtt ferðslutrygð eigur at verða sammet við onnur mál.

*) tíðarnýtslan pr. frástøðueind í ferðsluni, góðskan í ferðslugongdini, miðalferðin á ferðsluni og framkoma.

8 Leggið sum mest ábyrgðina á herðar teirra, sum eru í nærumhvørvinum

Tað kann verða lættari at fáa bæði góð og bílig tiltøk framd av teimum, sum hava ábyrgðina í nærumhvørvinum, heldur enn at nýta stór og landsumfatandi tiltøk.

9 Gerið eina figgjarætlan, sum bæði lýsir vanlukkukostnaðin og ferðslutrygdarkostnaðin

Tað er umráðandi, at tær figgjarligu orsøkirnar at bøta um ferðslutrygðina verða gjørðar so sjónligar, sum til ber. Tað eru tær ikki í verandi almennu figgjarætlanunum.

10 Roynið at skapa eitt trýst ”í fólkinum” um betri ferðslutrygð

Ein atvoldin til, at nógv ferðslutrygdartiltøk verða ikki framd, so sum tey áttu og kundi verið, er tann, at einki trýst er ”í fólkinum” at fáa tilík tiltøk framd.

11 Sýnið allar ónýttar móguleikar at bøta um ferðslutrygðina

Tað eru altíð tiltøk, ið kunnu betra um ferðslutrygðina, men sum av onkrari orsök ikki verða framd. Við at vísa á slík tiltøk verða myndugleikarnir noyddir at siga, hví tey ikki verða framd.

12 Skipið fyri hollum eftirliti, serliga við tiltøkum, sum ikki eru sjónlig

Nøkur tiltøk krevja, at lögregla ella aðrir myndugleikar hava eftirlit við teimum, um tey skulu virka sum ætlað. Her verður sipað til, at ikki øll rætta seg eftir øllum reglum, sum verða settar í gildi. Tí er neyðugt, at lögreglan hevur eftirlit.

13 Gerið eina skipan, so til ber at hava eftirlit við framdum tiltøkum

Ein skipan eigur at vera, sum heldur skil á, hvørji tiltøk eru framd, og sum hevur móguleikar at kanna ta ávirkan, tiltøkini hava.

14 Skipið so fyri, at ein óheftur stovnur kannar ta ávirkan, tiltøkini hava

Ávirkanin av so nógvum framdum tiltøkum, sum til ber, eigur at verða kannað. Hesar kanningar eigur ein óheftur stovnur at gera, og ikki tann myndugleiki, sum hevur staðið fyri tiltøkunum. Kanningarúrslitini eiga altíð at verða almannakunngjørð uttan mun til, um tey hava riggað eftir ætlan ella ikki.

48.0 Kelduávísingar

- ¹ Transportøkonomisk institut: Trafikksikkerhetshåndbok, Oslo 1997 s. 61.
- ² Mikkjal Helmsdal: Landsverkfrøðingsstovnurin 50 ár, bd. 1, s. 170-196..
- ³ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini ark: b) Landsvegir”.
- ⁴ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini ark: d) Vegir í kommunum
- ⁵ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: j) Skúlin”.
- ⁶ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: k) Revs-endurb”.
- ⁷ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: n) Kostn. vanlukkur”.
- ⁸ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: ð) Innfl. akfør”.
- ⁹ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - Rokniarkið: ”Kostnaðurin av ferðsluni 97-01.xls, ark: e) Bilvirksemi”.
- ¹⁰ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - Kostnaðurin av ferðsluni 97-01.xls, ark: f) Orkan”.
- ¹¹ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: g) Trygging”.
- ¹² Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: h) Bileftirlitið”.
- ¹³ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - Rokniarkið: ”Kostnaðurin av ferðsluni 97-01 .xls, ark: j) Koyriundirv”.
- ¹⁴ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: ð) Innfl. akfør”.
- ¹⁵ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: f) Orkan”.
- ¹⁶ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: i) Koyriundirv”.
- ¹⁷ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: m) A-skattur”.
- ¹⁸ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: b) landsvegir”.
- ¹⁹ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: d) Vegir í kommunum”.
- ²⁰ Kostnaðurin av ferðsluni í Føroyum 1997 til 2001 Fylgiskjal til álitid: Ávegis Null-hugjónini - ark: h) Bileftirlitið”.
- ²¹ Transportøkonomisk institut: Trafikksikkerhetshåndbok, Oslo 1997, s. 54-56
- ²² Ársfrágreiðing landslæknans 1984, s. 60
- ²³ Høgni Debes Joensen, landslækni: Fyrilestur á Fróðskaparsetri Føroya 2. febr. 1984.
- ²⁴ Ársfrágreiðing landslæknans 1984. s. 64
- ²⁵ Høgni Debes Joensen, landslækni, Ársfrágreiðing landslæknans 1984 (bilag III) s 74.
- ²⁶ www.bfu.ch
- ²⁷ “Ferðsluóhapp sum almanna fyribrigdi -(sosialt fyribrigdi)”, læknarnir: August G. Wang og Jan Jespersen, serprent í Fróðskaparriti í 1979
- ²⁸”Trafikdrab på Færøerne og mulige profylaktiske foranstaltninger”(”bilag 3”). og ”Ferðsludráp”(”bilag 2”) Fyrilestrar hjá Høgna Debes Joensen, prentaðir í ársfrágreiðing landslæknans í 1983 og 1984.
- ²⁹ Umferðarráð: Skýrsla um umferðarslys á Íslandi.
- ³⁰ Ibid, s. 4.
- ³¹ Høgni Debes Joensen, landslækni: Fyrilestur á Fróðskaparsetri Føroya 2. febr. 1984.
- ³² Ibid.
- ³³ NTF og Vägverket: Vægen till NOLLVISIONEN, s. 6-7.
- ³⁴ Ibid. s. 7-8.

-
- ³⁵ Ibid. s. 10-15.
- ³⁶ Ferðslulógin § 23, stk 1.
- ³⁷ Løgtingslóg nr. 70 frá 11. mai 2000 um arbeiðsumhvørvi: §§ 11 og 21.
- ³⁸ Ibid. § 33.
- ³⁹ Ibid. s. 16-18.
- ⁴⁰ Færðselsloven, § 86 a.
- ⁴¹ Transportøkonomisk institut: Trafikksikkerhetshåndbok, Oslo 1997, s. 563-568.
- ⁴² NTF og Vägverket: Vägen till NOLLVISIONEN, s. 23-24.
- ⁴³ Smb. tingmál 62 í tingsetuni 1999: Uppskot til løgtingslóg um broyting í løgtingslóg um ferðslu, viðmerkingar til § 1, nr. 18.
- ⁴⁴ Landsverkfrøðingsstovnurin, Ferðslan 2001
- ⁴⁵ NTF og Vägverket: Vägen till NOLLVISIONEN, s. 26-27.
- ⁴⁶ Ibid. s. 28.
- ⁴⁷ Ibid. s. 29.
- ⁴⁸ Ibid. s. 30.
- ⁴⁹ Ibid. s. 35-36.
- ⁵⁰ Ibid. s. 43. og Færðselssikkerhedskommissionen: Hver ulykke er én for meget, s.35.
- ⁵¹ Umferðarøryggisáætlun 2002 – 2012, s. 43.
- ⁵² Kommunikationsministeriet: Trafiksäkerhetsplan 2001 – 2005, s.39.
- ⁵³ TØI rapport 530/2001.
- ⁵⁴ Ibid. s. 43.
- ⁵⁵ Sí Ferðslutrygðarætlan Íslands 1996, s. 16-17.
- ⁵⁶ Færðsels(sikker)Nyt nr.1, mai 2002, s. 8.
- ⁵⁷ Frágreiðing frá arbeiðsbólkinum viðvíkjandi klippikorti, dagfest 21. 03.02.
- ⁵⁸ NTF og Vägverket: Vägen till NOLLVISIONEN, s. 49-50.
- ⁵⁹ FÆRDSELSikkerNYT nr. 1, maj 2002, s. 12.
- ⁶⁰ Statens vegvesen: Program BILFØRER 65+, s. 6-7.
- ⁶¹ Trygg Trafikk: Leif Ellevset, teldubræv 04.09.02
- ⁶² Transportøkonomisk institut: Trafikksikkerhetshåndbok, Oslo 1997, s. 530-532.
- ⁶³ Ibid. s. 59-60.
- ⁶⁴ Færðselssikkerhedskommissionen: Hver ulykke er én for meget, s. 27.
- ⁶⁵ Uppskot til kunngerð um koyrikort dagf. 1. oktober 2001, § 25, stk. 1.
- ⁶⁶ Ibid. § 25, stk. 1.
- ⁶⁷ Vad anser NTF (Policy) 1999, s. 17.
- ⁶⁸ Ibid. s. 68-69.
- ⁶⁹ Ibid. s. 52-58.
- ⁷⁰ NTF og Vägverket: Vägen till NOLLVISIONEN, s. 42.
- ⁷¹ Ibid. s. 61-62.
- ⁷² Smb. Ferðslulógin § 27.
- ⁷³ Transportøkonomisk institut: Trafikksikkerhetshåndbok, s. 456.
- ⁷⁴ Ibid.: s.456-457.
- ⁷⁵ Sí t.d. ”Uppskot til ferðslupolitikk fyri Tórshavnar kommunu, mars 2002”, s. 4-13.
- ⁷⁶ Ibid. s. 175-177.
- ⁷⁷ Færðselssikkerhedskommissionen: Hver ulykke er én ulykke for meget, s. 37.
- ⁷⁸ Løgtingslóg nr. 51 frá 25. juli 1972 um landsvegir.
- ⁷⁹ NTF Tidning – ”Stjarnvægarna”. 23.02.02.
- ⁸⁰ Handbook EuroRAP Road Protection Score
- ⁸¹ Ibid
- ⁸² Lýsing av ferðsluviðurskiftunum í Føroyum 1987-1999, s. 8.
- ⁸³ Transportøkonomisk institut: Trafikksikkerhetshåndbok, s. 119-124.
- ⁸⁴ Tórshavnar kommuna: Ferðslubólkurin settur av Teknisku nevnd, mars 2002.
- ⁸⁵ Umferðarøryggisáætlun 2002 - 2012, s. 27.
- ⁸⁶ SINTEF (Stiftelsen for industriell og teknisk forskning ved NTH), Fakta 2001, s. 1-6.
- ⁸⁷ Ibid.
- ⁸⁸ Færðselssikkerhedskommissionen: Hver ulykke er én for meget, s. 27.
- ⁸⁹ Sí t.d. ”Uppskot til ferðslupolitikk fyri Tórshavnar kommunu, mars 2002”, s. 4-13.
- ⁹⁰ Transportøkonomisk Institut, Noreg: ”Trafikksikkerhetshåndbok” Oslo 1997 s. 61