

Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar

2008 til 2015

- 30. november 2007 -

FORORÐ	- 3 -
HUGSJÓN OG MÁL	- 4 -
BAKGRUND	- 5 -
MEGINØKI AT SETA INN Á	- 7 -
HÖVUÐSAVBJÓÐINGARNAR	- 9 -
YVIRLIT YVIR TILMÆLINI	- 17 -
TILMÆLI AT BETRA UM FERÐSLUTRYGDINA	- 18 -
LÓGGÁVA OG SANKSJÓNIR	- 19 -
EFTIRLIT	- 23 -
VEGAUMHVÖRVI	- 26 -
AKFØRINI	- 32 -
UPPLÝSING OG UPPLÆRING	- 35 -
VITAN OG GRANSKING	- 41 -
EFTIRMÆLI	- 43 -
ARBEIÐSSETNINGURIN	- 44 -

FORORÐ

Hendan Ferðslutrygdarætlanin fyri Føroyar byggir á sama mál, ið er sett fyri Visjón 2015-ætlanina hjá Føroya Landsstýri, har tað í aðalmálinum fyri grundarsteinin ‘Infrakervið’ verður staðfest, at tað skal vera trygt at ferðast í Føroyum. Í partsmálinum fyri ferðslutrygd staðfestir Visjón 2015, at

“talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða skal verða 30% minni í 2015 enn í dag (2006). Málið er grundað á nullhugsjónina, sum er samtykt í Løgtinginum”.

Nullhugsjónin leggur upp til, at eingin skal doyggja ella fáa álvarsligt mein av ferðsluvánlukku í føroysku vegaf lutningsskipanini. Væl vitandi, at ein slík hugsjón ikki gerst veruleiki frá degi til dags, er tí neyðugt at seta deilmál fyri at náa evsta málinum.

Bólkurin, ið settur varð av landsstýrismanninum við vinnumálum 25. juni 2007 at gera ta fyrstu ferðslutrygdarætlanina fyri Føroyar, hevur á fundum gjøgnum summarið og heystið 2007 viðgjørt ferðslutrygd í einum breiðum høpi og er komin fram á nógv hugskot til, hvussu ferðslutrygdin á føroyska vegakervinum kann betrast.

Ferðslan er nakað, sum øll virkin fólk, børn sum vaksin, eru noydd at ferðast í fyri at virka í samfelagnum. Tað er ikki møguligt at velja ferðsluna og ferðsluvandan frá, og tí er tað uppgávan hjá myndugleikunum at virka fyri, at møguleikarnir fyri at flyta seg gerast so tryggir sum gjørligt.

Bólkurin hevur valt at taka nøkur hugskot burtúr og mælir til at seta hesi í verk í fyrsta umfari. Uppskotini eru vald út frá, hvørja ávirkan tey hava á ferðslutrygdina, men atlit er eisini tikið fyri, at tey skulu hava ávirkan á tey fyra innsatsøkini, har bólkurin hevur sett sær fyri at gera átøk. Tað er ikki altavgerandi, at øll uppskotini verða framd, eins og tað eisini er møguligt, at onnur tiltøk ella átøk kunnu verða sett í verk.

Vónin er, at arbeiðið, sum skjótil er settur á, í hesum bólki, kann halda áfram, so at ferðslutrygdarætlanin áhaldandi verður kannað og eftirmett fyri møguliga at seta nýggj mál ella mæla til onnur tiltøk og átøk fyri at koma nærri málinum í nullhugsjónini.

Málið er, at henda ferðslutrygdarætlanin komandi árin verður stavnhaldd hjá landi, kommunum, feløgum, fyrirkum, einstaklingum og øðrum, sum eru við í arbeiðinum at arbeiða fyri størri trygd á føroyska vegakervinum.

Men skal ynskið gerast veruleiki, er tað ein fyrirtreyt, at fólk taka hana til sín og gerast partur av henni.

Samanumtikið gerst einki, um ikki hvør einstakur tekur ábyrgd av ferðslutrygdini.

Tórshavn 30. november 2007

HUGSJÓN OG MÁL

Hugsjónin er, at eingin skal doyggja ella fáa álvarsligt mein í vegaf lutningsskipanini.

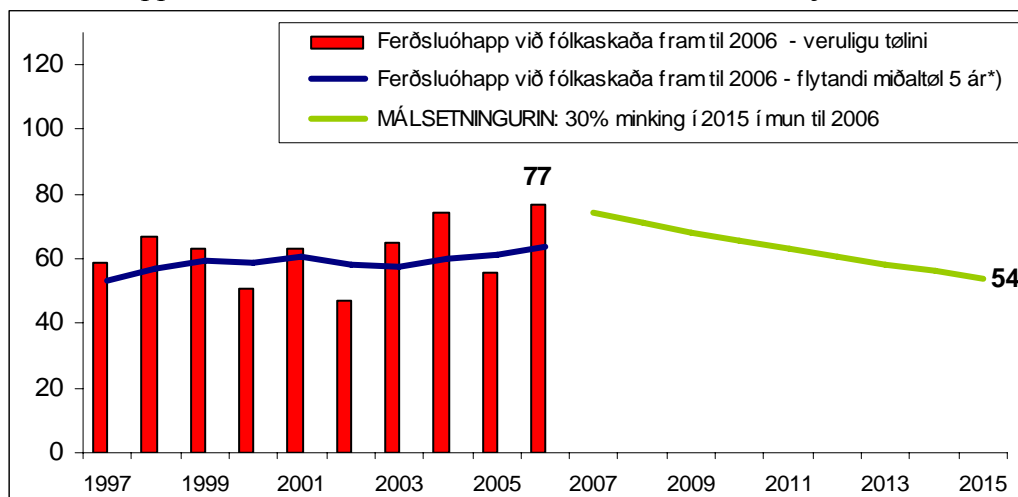
Stevnumið 2015

Ávegis Nullhugsjónini er stevnumiðið, at í 2015:

- skal talið á ferðsluvánlukkum við fólkaskaða vera lækkað 30% og vera komið niður á 54 í mun til 77 í 2006.

Við eini minking upp á 30 % fram til 2015, verður roknað við, at 473 ferðsluóhapp við fólkaskaða fara at henda í tíðarskeiðinum 2006 til 2015. Tað gevur eina ‘sparing’ upp á 101 óhapp í mun til støðið í 2006.

Ferðsluóhapp við fólkaskaða 1997 til 2006 fram til 2015 – “Visjón 2015”



Talva 1. Kelda: Ráðið fyri Ferðslutrygd

Við tað at talið á ferðsluvánlukkum við fólkaskaða minkar munandi, verður sjálvandi eisini roknað við, at talið á deyðum og álvarsliga skaddum í ferðsluni lækkar.

Ferðslan veksur við 2-3% um árið, og tað er tí eitt rættiliga ambitiøst mál at seta sær at minka um talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða við 30%. Um vit seta okkum fyri, at talið á deyðum ikki økist, men verður tað sama sum 2006, so fara 32-33 fólk at doyggja í ferðsluvánlukkum í tíðarskeiðinum 2007 til 2015. Verður hinvegin stevnumiðið 30% minking í 2015 í mun til 2006 rokkið, verður talið 26-27, ella 5-6 færri.

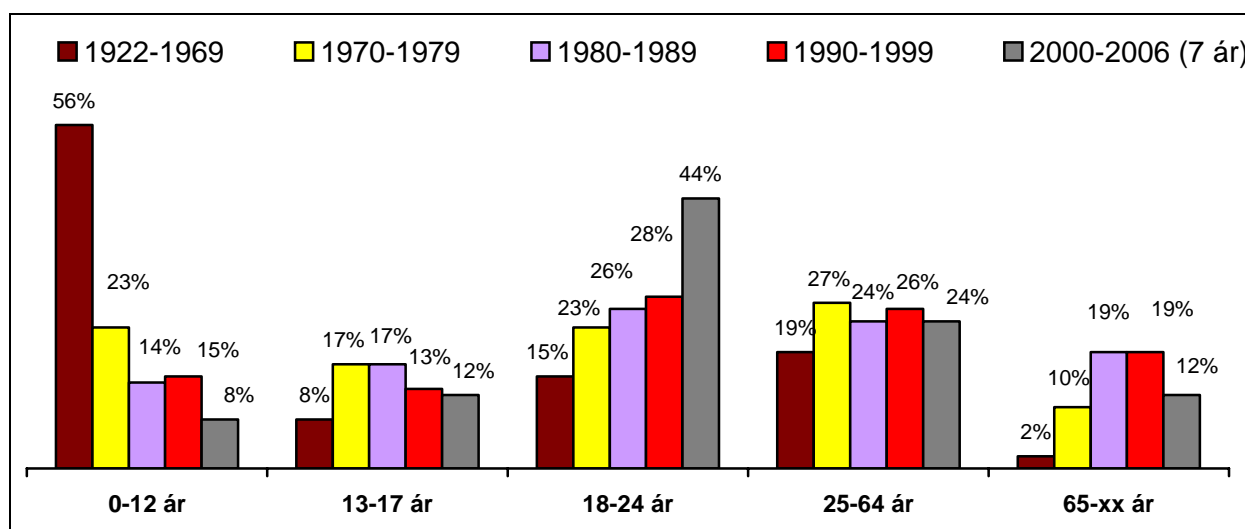
BAKGRUND

Frá tí at fyrsti bilurin kom til Føroya 1922, hava higartil 264 fólk latið lív í ferðsluni í Føroyum. Vit hava ikki hagtøl fyri, hvussu nógv eru skadd, tíansheldur hvussu nógv eru álvarsliga skadd. Men um vit nýta útrokningarhátt landslæknans¹, ber til við varsemi at siga, at eini 6600 fólk hava fingið skaða í ferðsluni, og 660 hava fingið varandi mein.

Søguliga gongdin

Í árunum fram til 1970 árin var ferðslan í Føroyum lítil. Tó hendu ferðsluvánlukkur, sum kravdu mannalív, og hesar vóru sermerktar av, at tað fyri ein stóran part var talan um børn, sum vórðu yvirkoyrd, sí talvu 2.

%-býtið av deyðum eftir útvaldum aldursbólkom í útvald tíðarskeið frá 1922 til 2006



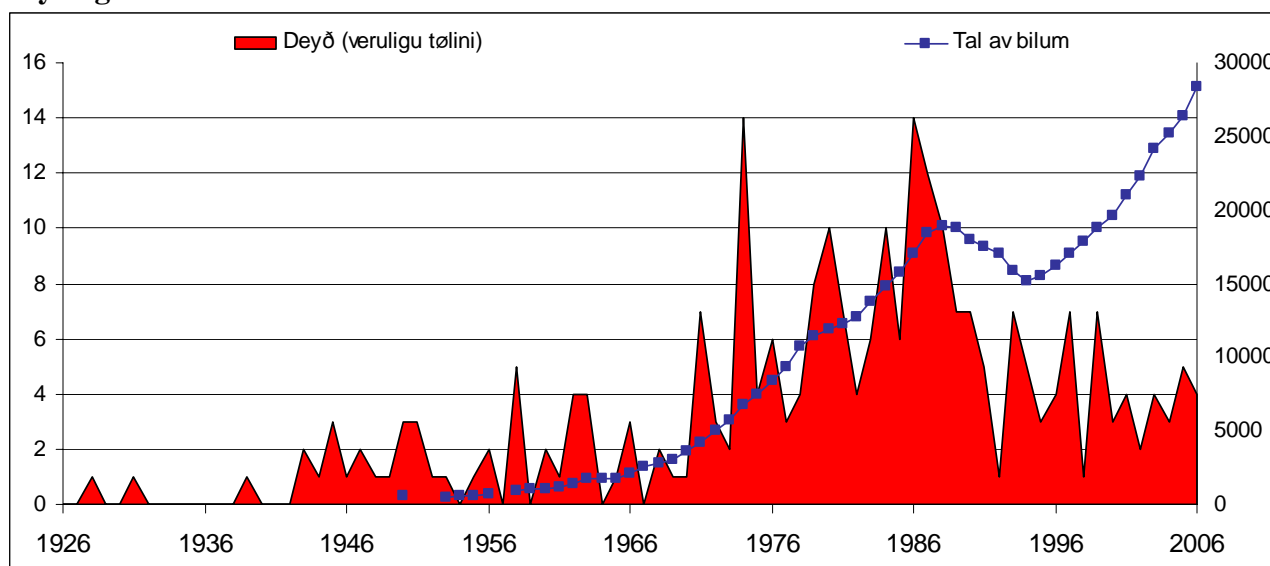
Talva 2. Kelda: Ráðið fyri Ferðslutrygd

Tað er eyðsýnt, at tey ungu í aldursbólkinum 18 til 24 ár eru vorðin alt størri partur av teimum, sum eru deyð í ferðsluni.

Tá ið komið varð í 1970-árin, øktist talið á bilum munandi, sí talvu 3. Í 1969 vóru 3001 bilar skrásettir í Føroyum, men bara 5 ár seinni var talið meira enn tvífaldað: í 1974 vóru 6825 bilar skrásettir, og longu í 1981 fór talið upp um 12.000, ella ein ferfalding eftir bara 12 árum. Og økingin helt fram til 1989, tá ið uml. 19.000 bilar vóru í landinum. Í kreppuárunum lækkaði bilatalið niður í góðar 15.000. Men í 1996 øktist talið aftur og er nú omanfyri 28.000.

¹ Ársfrágreiðing Landslæknans 1984, síða 60: “fyri hvønn tann, sum doyri í ferðsluni, verða 25 skadd - og av hesum 25 eru eini 10%, sum fáa varandi mein.”

Deyð og bilatalið



Talva 3. Kelda: Ráðið fyri Ferðslutrygd

At samband er millum talið á bilum og talið á ferðsluvánlukkunum er eyðsæð. Men tað kann eisini staðfestast, at tá ið komið verður til ávíst menningarstig, kemur broyting í, og talið á vanlukkum veksur ikki saman við bilatalinum longur. Í grannalondum okkara fór henda broyting fram í sjevtiárunum - um ta tíðina, tað varð lógarkravn at nýta bilbelti. Í Føroyum hendi hetta í áttatiárunum, tá tað eisini varð kravt av okkum, at vit skuldu nýta bilbelti, samstundis sum reglurnar um ov nógva ferð og rúsdrekkakoyring vórðu herdar. Í hesum tíðarskeiði hendi eisini aðrar broytingar við bilunum. Framleiðarar fóru at leggja øktan dent á trygdina, tá bilurin varð framleiddur.

Ferðslutrygdararbeiðið í Føroyum

Nær farið varð undir ferðslutrygdararbeiðið í Føroyum er ilt at siga. Løgreglan hevur frá byrjan havt stóran leiklut í so máta, men eitt týðandi stig á leiðini var tikið fyrst í sekstiárunum, tá ið Bileftirlitið varð sett á stovn. Harumframt setti landsstýrið miðskeiðis í sekstiárunum eina nevnd at endurskoða ferðslulógina. Fútin var formaður í nevndini, og henda nevnd var meira ella minni virkin fram til 2000. Nú situr ein onnur slík nevnd undir leiðslu av Vinnumálaráðnum.

Partarnir hava hvør í sínum lagi virkað fyri at betra ferðslutrygdina, t.d. vegamyndugleikar, tryggingarfeløg, koyrilærarar og onnur. Eisini eru nógv dømi um samstarv á økinum. Tá ið talið á bilum fór at økjast í sjevtiárunum, og harvið eisini ferðslan, settu partarnir á ferðsluøkinum Ráðið fyri Ferðslutrygd á stovn. Endamálið var við upplýsing og upplæring at virka fyri betri ferðslutrygd á øllum økjum. Síðani seinnu helvt av nítiárunum hevur verið sett fokus á at fáa politikarar, embætisfólk og onnur, sum eru uppií, tá ið avgerðir viðvíkjandi ferðsluni verða tiknar, at virka aktivt á ferðslutrygdarøkinum. Henda gongd var greitt ávirkað av royndunum hjá grannalondum okkara, men eisini landslæknin hevði í áttatiárunum greiðar útmeldingar um hesi viðurskipti². Í 2003 varð álitid “Ávegis Nullhugsjónini” skrivað, og í 2006 samtykti Føroya Løgting at seta Nullhugsjónina inn í §1 í ferðslulógini, og nú í 2007 er fyrsta ferðslutrygdarætlanin veruleiki.

² Ávegis Nullhugsjónini kap 8.2, Landslæknin

MEGINØKI AT SETA INN Á

Týðningarmesti parturinn til betri ferðslutrygd er einstaklingurinn. Hóast vegleiðandi vegaskipanir, sum við m.a. tækni forða fyrri vanlukku, lögregluftiransing, sum fyrirbyrgir vanlukkum, og fyrigevandi vegaskipanir, soleiðis at skaðin verður avmarkaður, er tørvur á, at einstaklingurinn sjálvur átekur sær sín part av ábyrgdini. Um Nullhugsjónin skal røkkast, skulu skipanir og fólk samstarva. Skipanirnar virka bara, um einstaklingurinn skilir og góðtekur tær.

Einstaklingurinn eigur at verða tikin upp í ferðslutrygdararbeiðið og at vera við til at útinna tað í verki. Hetta skal verða gjørt á ymiskan hátt. Men aðaltátturinn er, at tað ræður um at fáa so nógvar kreftir í gongd sum gjørligt. Einstaklingurinn skal hava móguleika at vera uppií og ávirka ferðslutrygdina í sínum lokaløki, á arbeiðsplássinum, dagstovninum, skúlanum, ítróttarfelagnum, frítíðarfelagnum o.s.fr.

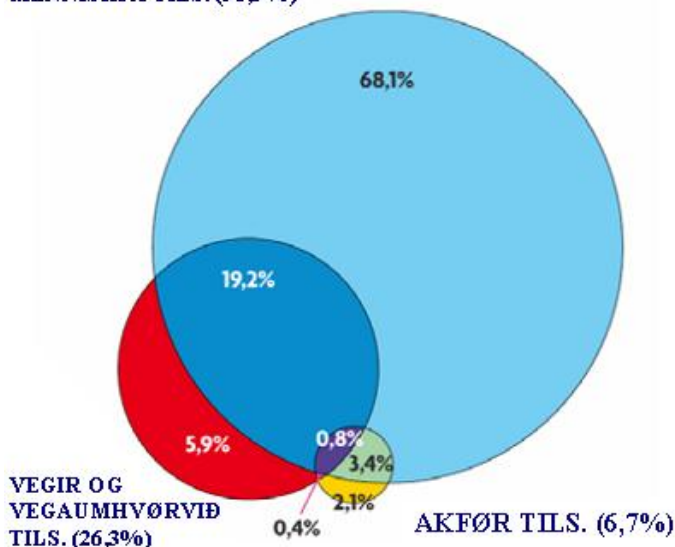
Menniskju gera mistøk

Í hesum tilmæli verða týðningarmestu avbjóðingarnar, sum eru í arbeiðinum at økja ferðslutrygdina, lýstar og tær ætlanir ella strategiir, sum skulu setast í verk fyrri at vinna á avbjóðingunum. Felags fyrri fleiri av hesum avbjóðingum er, at tær miða eftir, at einstaklingurinn skal broyta atferð.

Sum myndin niðanfyrri sýnir, eru menniskjansligir faktorar partur av orsökini í meira enn 9 av 10 ferðsluvanlukkum. Av hesum er tað í 19,2% av vanlukkunum eitt samspæl millum einstaklingin, vegin og umhvørvið, sum er høvuðsorsøkin. Í 6,7% er okkurt galið við akfarinum³.

**Tað er, tá ið menniskju gera mistøk, at ferðsluvanlukkurnar henda.
Tí byrjar ferðslutrygd við einstaklinginum.**

MENNISKJA TILS. (91,5%)



Talva 4

³ Kelda: Traffic Research Laboratory

Miðað verður eftir at fáa fólk – einstaklingin – at broyta atferð í ferðsluni, at hava rættan atburð og harvið minka um mistøkini. Hetta má verða gjørt við útbúgving og upplýsing, eftiransing og revsing og við at vegir, umhvørvið og akfør so væl sum gjørligt eggja til rættan atburð og soleiðis tryggja, at vanlukka ikki hendir. Og hendir vanlukkan hóast tað, so skulu vegir, akfør og ymisk trygdarútgerð verða soleiðis háttað, at skaðin verður so lítil sum til ber. Við øðrum orðum hevur einstaklingurin sín part av ábyrgdini og somuleiðis skipanin, sum hin einstaki ferðast í.

Stórir missur

Fyri samfelagið hevur tað ómetaligan týdning at forða fyri, at fólk doyggja ella koma til skaða í ferðsluni, tí prísurin er høgur.

Álitið um Nullhugsjónina, sum Ráðið fyri Ferðslutrygd gav út í 2003, vísir á, at landið missir hundradtals milliónir krónur árliga av ferðsluóhappum.⁴

⁴ Ávegis til Nullhugsjónini, síða 28

HÖVUÐSAVBJÓÐINGARNAR

Bólkurinn hefur út frá slögum av vanlukkum og málbólkum valt fyra hövuðsavbjóðingar at arbeiða við. Her skal verða fokuserað upp á at ávirka, har vanlukkurnar eru flestar og mest álvarsligar:

- Ov nógv ferð
- Rúsdrekkakoyring
- Vantandi nýtsla av atkomiligari trygðarútgerð, so sum belti og hjálmi
- Vanlukkur, har ungdómur er uppi

Viðvíkjandi talinum á deyðum og skaddum, so gera vit størstan mun við at fáa fólk at virða ferðmørkini, ikki at koyra rúsað, altíð at nýta bilbelti, og við at arbeiða fyri at fáa tey ungu í ferðsluni at gerast meira tilvitað um vanlukkur, og at tey fáa eina tryggari atferð.

Í arbeiðssetninginum fyri arbeiðið við ferðslutrygðarætlanini eru innsatsøkini sett at vera seks í tali: 'Lóggáva og revsing', 'Eftirlit', 'Vegaumhvørvið', 'Akførini', 'Upplýsing og upplæring' og 'Vitan og gransking'.

Hesi innsatsøki hava ein yvirskipaðan leiklut, og avbjóðingarnar eiga at vera yti fyri allar partar og øll sambond á øllum innsatsøkjum.

Hövuðsavbjóðingar: Ferð, rúsdrekka, vantandi bilbelti og ung					
Lógarverk og revsing	Løgreglueftirlit	Vegurin og vegaumhvørvið	Akfarið - teknologiskar og akfars-tekniskar loysnir	Upplýsing, undivísing, átøk	Vitan Hagtøl Royndir

Í næstum verða hövuðsavbjóðingarnar lýstar hvør sær, og farið verður meira í smálutir, m.a. verður farið inn á talið á deyðum og skaddum, og hugt verður eftir gongdini, atferðini og vanlukkunum. Átøkini, sum ferðsultrygðarnevndin skjýtur upp, verða eisini tikin við her.

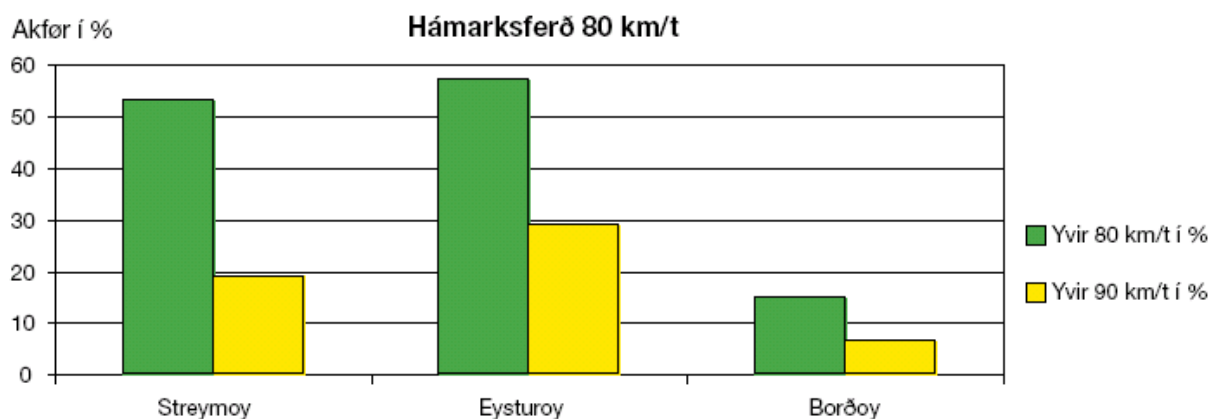
Ov nógv ferð

Tað er altjóða skjalprógvað, at tað er beinleiðis samband millum ferð og talið á deyðum og skaddum í ferðsluni. Tess hægri ferð, jú størri er vandi fyri vanlukku, og tess meira álvarsligar eru avleiðingarnar. Eisini smáar broytingar í miðalferðini gera stóran mun.

Tað er umráðandi ikki bara at fara eftir teimum stóru ferðsyndarunum, sum koyra alt ov skjótt. At koyra 10-15 km/t ov skjótt kann í einari kritiskari løtu vera munurin millum lív og deyða, ella munurin millum at fáa álvarsligan ella smærri skaða. Vandin fyri, at eitt fólk til gongu doyri, sum verður rakt av einum bili, sum koyrir við 30 km/t er 5 til 100. Er ferðin 50 km/t er vágin 40 til 100.

Ferðin er ein hin størsta avbjóðingin í ferðslutrygðararbeiðinum. Tað er tí umráðandi, at tað verður arbeitt miðvíst, samskipað og áhaldandi at fáa fólk at virða ferðmørkini, og at ferðmørkini verða lagað til viðurskiftini.

Eitt mál eigur at vera, at tað verður als ikki góðtikið sosialt at koyra ov skjótt. Komið eigur at verða hartil, at tað verður skomm at gera tað, samanborið við gongdina um rúsdrekka og ferðslu.



Talva 5. Kelda: Landsverk, 2005

Hvør koyrir ov skjótt?

Tað gera tey flestu, annaðhvørt ofta ella av og á. Men til ber at gera nakrar bólkar:

Ung

Ung millum 18 og 24 ár eru ein heilt serligur málbólkur við sera stórum vanlukkuváða. Hetta verður viðgjørt í einum parti fyri seg.

Royndir bilførarar

Framhaldandi evropeiska granskingin, nevnd SARTRE, vísir á, at í aldursbólkinum hjá monnum millum 25 og 39 ár er ein bólkur, sum skilir seg burtúr við at koyra sera skjótt. Um henda bólk kann m.a. sigast, at teir nýta næstan altíð bilbelti, men annars bróta teir ofta ferðslureglurnar. Teir hava ofta verið í 1-2 ferðsluvanlukkum, har bara materiellur skaði var, og einari ferðsluvanlukku, har fólkaskaði var uppií. Teir koyra skjótt, uttan mun til slag av vegi, koyra í nýggjum bilum og koyra sera nógv. Teir eru leiðarar ella millumleiðarar, og nógvir av teimum hava stóra inntøku, og bøtur hava onga fyribygjandi ávirkan á teir

Vinnulívsbilførarar

Nógvir vørubilar koyra ov skjótt, og teir hoyra tí til ein heilt serligan vandabólk, tí at vanlukkur við vørubílum viðføra álvarsligari skaðar á “mótpartin” enn vanligir persónbilar, tí teir sum oftast eru størri og tyngri.

Hvussu kunnu vit loysa trupulleikan?

Átøk, sum kunnu minka um talið á vanlukkum orsakaðar av ov nógvari ferð, les meira í Løgreglueftirlit

- #6 Løgreglueftirlit s. 23
- #7 Sjálvvirkandi ferðkanningar s. 24

Vegaumhvørvi

- #10 Hámarksferðin lagast til vegakervið s. 27
- #11 Ferðslutryggja vegamót s. 28
- #15 Landsvegir uttan um bygt øki s. 30
- #16 Møguleikar fyri tryggari yvirháling s. 30

Akførini

- #19 Talgilt vegakort s. 32

Upplýsing og upplæring

- #22 Átøk s. 35
- #24 Ferðagáar v.m. s. 36

Rúsdrekka og ferðsla

Í tíðarskeiðinum 1997 til 2006 eru 40 fólk deyð í ferðsluni í Føroyum, og mett verður, at í minsta lagi 10 av hesum – ella ein fjórðingur – eru deyð í vanlukkum, har rúsdrekka var uppií.

Hetta sýnir, at rúsdrekka serliga ger seg galdandi í teimum álvarsligastu vanlukkunum. Og hetta hendir, hóast rúsdrekkakoyring í dag ikki er sosialt góðtíkin.

Staðfestast kann, at tað, sambært donskum tølum⁵, er greitt ósamsvar millum tað, bilførarar siga, og tað, sum teir í veruleikanum gera, tá ið tað um rúsdrekka ræður. Og tað er eisini subjektivt, hvat hin einstaki heldur vera rúsdrekkakoyring. Rúsdrekkakoyringin fevnir ikki bara um tey, sum eru nógv drukkin, men eisini um tey, sum drukku eitt glas ella tvey ov nógv afturvið døgurðanum. Ein partur av rúsdrekkakoyringini er orsakaður av beinleiðis misnýtslu, og eigur í tí sambandinum at verða tikin meira sum ein generellur samfelagstrupulleiki. Samstarv millum myndugleikar og stovnar, sum arbeiða við rúsdrekkamisnýtslu, er tí av stórum týðningi í ferðslutrygdararbeiðinum.

Framvegis tørvur á átøkum

Donsk hagtøl vísa⁶, at umleið fimti hvør, sum doyr í ferðsluni, er rúsdrekkaávirkaður. Tí er framvegis stórir tørvur á at seta rúsdrekkakoyring í brennidepilin. Partvíst fyri at stuðla undir hugburðinum, sum er til rúsdrekkakoyring í dag, partvíst fyri at tryggja, at tað framhaldandi verða gjørd átøk á hesum økinum. Rúsdrekkakoyring skal ikki vera nakað, sum vit bara fordøma. Tað skal eisini vera nakað, sum vit øll somul gerast betri til at fyribyrgja. Um tað verður sosialt góðtíkið at fólk koma sær uppi, tá ið tey gerast varug við, at tað er onkur, sum ætlar at seta seg aftan fyri róðrið og hevur rúsdrekka í blóðinum, so minka vit um rúsdrekkakoyringina.

⁵ Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan

⁶ Ibid

Átøkini eiga tí ikki bara at fevna um rúsdrekkakoyraran, men skulu eisini venda sær til t.d. vinir, starvsfelagar, familju og arbeiðsgevarar.

At rúsdrekkakoyring í dag ikki er góðtíkin sosialt, er úrslit av áralongum upplýsingararbeiði og miðvísium eftirlitsarbeiði hjá lögregluni. Í dag eru bilførarar í Danmark t.d. tilvitaðir um, at rúsdrekkæftirlit verður fyriskipað í desember, og tí verða færri rúsdrekkakoyrarar tiknir í hesum mánaði enn í nøkrum øðrum mánaði í árinum. Hetta vísir, at vitan um vandan fyri at verða steðgaður, er ein umráðandi partur í arbeiðinum at minka um rúsdrekkakoyringina.

Í tíðarskeiðinum 1997 til 2006 ákærði føroyska lögreglan 1622 fólk, ella í miðal gott 160 fólk um árið fyri at hava koyrt rúsað. Talið er neyvnan nær námind tí veruliga talinum av rúsaðum fólkum, sum í tíðarskeiðinum hevur koyrt bil. Í veruleikanum sigur talið okkum bert, hvussu nógv eru tikin fyri rúsdrekkakoyring og ikki, hvussu nógv hava koyrt ávirkað.

Váðin

Eingin annar einstakur faktorur kann sum rúsdrekka økja um váðan fyri vanlukkum⁷.

- 2-3 ferðir við 0,5 – 0,8 promillu
- 4-10 ferðir við 0,8 – 1,2 promillu
- Yvir 100 ferðir við 1,2 promillu

Hvørji koyra rúsað?

9 út av 10 bilførarum eru menn. Sum heild kunnu hesir bítast í tríggjar bólkar⁸:

- Bilførarar, sum av og á koyra við rúsdrekka í blóðinum og sum taka kjansin og koyra heim –
- Ungir menn, sum eru í sera stórum vandabólki orsakað av eini blanding av rúsdrekka og vantandi royndum og rutinu.
- Miðaldrandi menn við stórari rúsdrekkánýtslu og høgari promillu, sum eisini ofta ganga aftur hjá lögregluni. Nógvir av hesum eru beinleiðis rúsdrekkamisnýtarar.

Bólkurin av bilførararum, sum av og á koyra við rúsdrekka í blóðinum og sum taka kjansin og koyra heim, eru meira móttakiligir fyri boðskapinum í upplýsandi átøkum og strangari lógarásetingum.

Um teir ungu bilførararnar er at siga, at teir hava eina generelt hægri váðaatferð og taka nógvar kjansir samantvunnið við vantandi rutinu og royndum. Vanlukkurnar, hesir verða fyri, henda serliga í vikuskiftunum, um kvøldarnar og um náttina. Atferðin hjá hesum er ofta spontan, og teir eru ofta uppi í vanlukkum. Tað er neyðugt við serligum átøkum og serligari kommunikatiónum at rækka hesum málbólkinum.

Viðvíkjandi tí triðja bólkinum er tað umráðandi at geva sær far um, at tað ofta er talan um fólk, sum eru veruligir vanabundnir rúsdrekkamisnýtarar. Rúsdrekkakoyring er tí bara ein partur av váðaatferðini hjá hesum bólki, og sjálvir halda teir hetta vera ein minni trupulleika enn arbeiðs-, familju- og figgjartrupulleikar. Tí eiga vit at víðka perspektivið og fáa aðrar partar uppi fyri at fyrbyggja og stríðast ímóti rúsdrekkakoyring/rúsevnisbundni í breiðari merking.

⁷ Færdselssikkerhedskommissionen: ”Mod nye mål 2001-2012 ▪ 7. maj 2007. Hver ulykke er én for meget. Færdselssikkerhed begynder med dig. Revision af strategier og indsatser.” s. 20.

⁸ Donsk tøl, sambært Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan

Menningin

Í tíðarskeiðinum 1991-95 var rúsdrekka orsök til 16 % av ferðsluvanlukkunum við fólkaskaða. Í tíðarskeiðinum 1996 fall tað niður á 13 %, og í tíðarskeiðinum 2002-2005 fór tað upp aftur á 14 %⁹.

Hvussu verða trupulleikarnir loystir?

Átøk, sum eru ætlað at minka um talið á ferðsluvanlukkum orsakað av rúsdrekka.

Lóggeving og sanktiónir

- #1 Promillumarkið lækkast s. 19
- #2 Nullmark fyri onnur rúsandi evni s. 20

Løgreglueftirlit

- #6 Løgreglueftirlit s. 23
- #8 Próvalkometur s. 24

Upplýsing og upplæring

- #22 Átøk s. 35
- #23 Greiðari kunning um reglur fyri útskriving av heilivági s. 36

Vanlukkur har trygdarútgerð ikki verður nýtt

At fáa fleiri at nýta bilbelti er hin mest einfaldi, munadyggasti og ódýrasti háttur at minka um talið á deyðum og skaddum í ferðsluni. Landslæknin hevur í síni ársfrágreiðing fyri 2005 eina uppgerð, ið vísir, at av 48 deyðum í ferðsluni – stórum partur ungdómur – sum ikki brúktu bilbelti (ella hjálm), hevði helmingurin komið frá vanlukkuni við lívinum, um tey høvdu brúkt beltí ella hjálm¹⁰.

Økta útbreiðslan av airbag staðfestir eisini tørvin fyri øktari bilbeltisnýtslu. Fólk, sum ikki nýta bilbelti, kunnu fáa lívshættisligar nakkaskaðar av airbaggum, sum útloysast¹¹.

Hvør nýtir ikki bilbelti?

Orsøkirnar til, at bilbelti ikki verða nýtt í nóg stóran mun, hanga saman við hvar í bilinum fólk sita, aldursbólkar og slag av akfari. Í Føroyum er eisini munur á, hvar í landinum tú ert staddur.

Menning

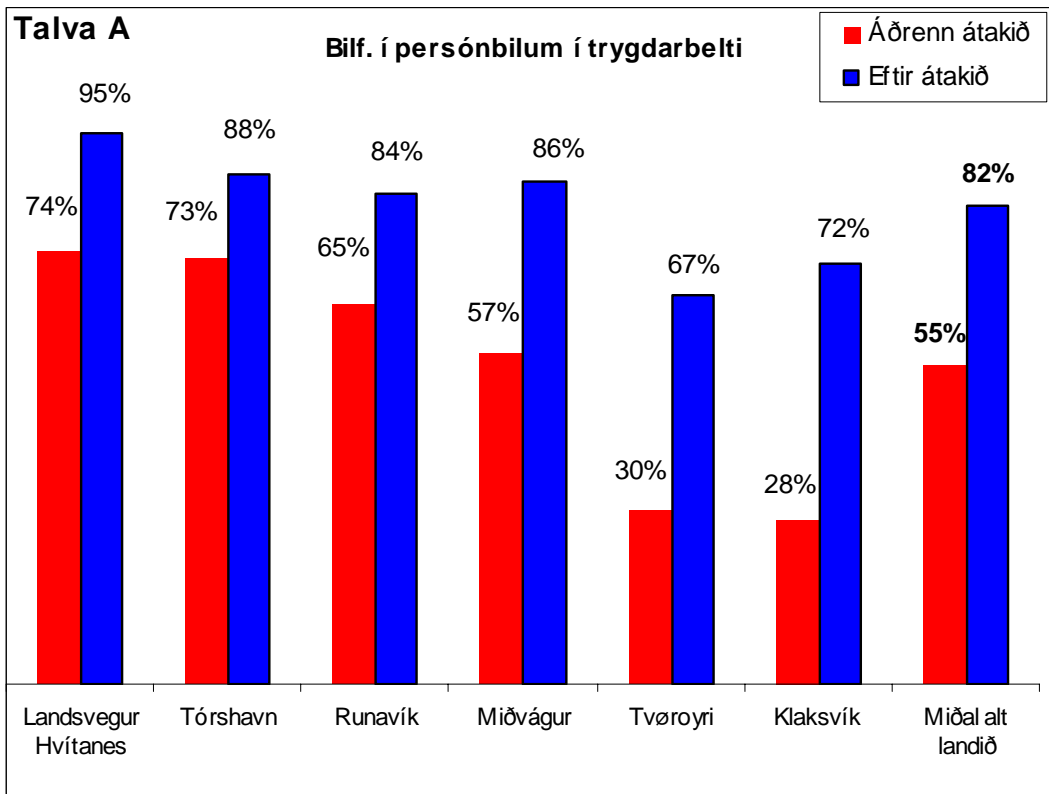
Í Føroyum eru við jøvnum millumbilum gjørd átøk at fáa fólk at nýta bilbelti meira, frá tí at tað varð lógarkrævt í 1986. Í mai/juni 2005 varð gjørt eitt upplýsingaráttak “Spenn beltíð” saman við lögreluni, Landsverk og kommunum, umframt at tað eisini vórðu gjørdar lýsingar í fjølmiðlum.

Áðrenn átakið fór í gongd, varð skipað fyri teljing av bilbeltisnýtsluni. Tá ið so átakið var av einar tvær vikur seinni, varð aftur talt. Úrslitið var hetta:

⁹ Sí Ferðsluhagtalsbókina, RFF, 2005, talvu 11.4.5

¹⁰ Medicinalberetning for færøerne 2005/Heilsulýsing landslæknans 2005 – www.landslaeknin.fo

¹¹ Sí Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlungsplan



Talva 6. Kelda: Ráðið fyri Ferðslutrygd, 2005

Tað er eyðsæð, at upplýsingarátakið gjørdi mun. Í miðal sótu 82% í bilbelti eftir átakið í mun til 55% áðrenn átakið.

Hvussu verða trupulleikarnir loystir?

Átøk, sum vilja minka um talið av skaðum orsakaðir av vantandi nýtslu av trygdarútgerð

Lóggeving og sanktiónir

- #3 Øll í trygdarbelti s. 21

Løgreglueftirlit

- #6 Løgreglueftirlit s. 23

Akførini

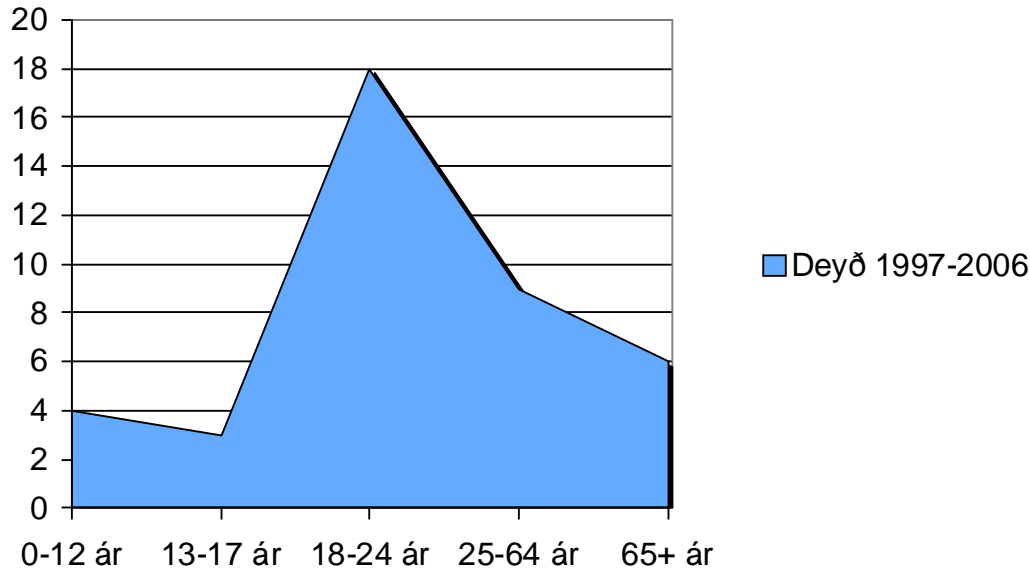
- #20 Beltiáminnari s. 33
- #21 Stuðla trygdartiltøkum s. 33

Upplýsing og upplæring

- #22 Átøk s. 35
- #27 Økt nýtsla av súkkluhjálmi s. 38
- #28 Íbundin børn s. 39

Vanlukkur við ungum fólki

Deyð 1997-2006 eftir aldursbólki



Talva 7. Kelda: Ráðið fyri Ferðslutrygd

Ung eru yvirumboðað í ferðsluvanlukkunum. Av teimum 40, sum doyðu í tíðarskeiðinum 1997 til 2006, vóru 21 ung í aldursbólkinum 13 til 24 ár, ella gott helmingurin. Hetta, hóast hesin aldursbólkurin einans umboðar ein fimtapart av fólkatálinum.

Vanlukkurnar henda fyrst og fremst orsakað av ov høgari ferð, rúsdrekkakoyring og/ella vantandi royndum og venjing. Og tey ungu fremja hesi brot, hóast tey eru væl vitandi um reglur og lógir.

Serliga eru tað ungu menninir, sum halda seg duga alt um tað at koyra bil, eisini bara fáar mánaðir eftir, at teir tóku koyrikortið. Tað merkir, at teir taka kjansir og koyra við váða, tí teir sjálvir halda, at teir stýra støðuni. Hetta gevur ábendingar um, at tað er tørvur á at seta meira fokus á tað at skilja váðan og avleiðingarnar - saman við eini størri ávirkan á framtíðaratferð teirra.

Menningin

Nógv ung koyra uttan hjálm á tunaðum prutlum og duga ikki at skilja, hvønn vanda tey seta seg í. Tí er tørvur á at seta enn meira fokus á henda málbólki. At tað í 2005 varð bannað at vera fleiri enn eitt fólk á prutli var eitt framstig, sum væntandi kemur at síggjast aftur seinni. Prutlið skal ikki longur vera eitt sosialt stað, har fleiri kunnu vera uppiá.

Hvussu loysa vit trupulleikarnar

Átøk, sum kunnu minka um talið á vanlukkum við ungum:

Løgreglueftirlit

- #6 Løgreglueftirlit s. 23
- #9 Inndráttur av prutli s. 25

Vegaumhvørvi

- #12 Skilja bleytu ferðsluna frá teirri hørðu s. 28

Upplýsing og upplæring

- #22 Átøk s. 35
- #25 Venjingarbreyt s. 37
- #26 Ferðslufrálæra á dagstovnum og skólum s. 37
- #27 Økt nýtsla av súkkluhjálmi s. 38
- #28 Íbundin børn s. 39
- #29 Koyrikortið til prutl s. 39
- #30 Koyrikortið til bil s. 39
- #31 Kollektiva ferðslan s. 40

YVIRLIT YVIR TILMÆLINI

Nr	Heiti	Ávirkan	Síða
1	Promillumarkið lækkast	**	19
2	Nullmark fyri onnur rúsandi evni	**	20
3	Øll í trygdarbelti	***	21
4	Sektarhækking	***	21
5	Koyri- og hvílitíðarreglur	*	21
6	Løgreglueftirlit	***	23
7	Sjálvvirkandi ferðkanningar	***	24
8	Próvalkometur	**	24
9	Inndráttur av prutli	**	25
10	Hámarksferðin lagast til vegakervið	**	27
11	Ferðslutryggja vegamót	***	28
12	Skilja bleyta ferðslu frá teirri hørðu	***	28
13	Seyður burtur av vegnum	***	29
14	Dagføra tunnlar	*	29
15	Landsvegir uttan um bygt øki	***	30
16	Møguleikar fyri tryggari yvirháling	***	30
17	Rumlistrípur	***/**	30
18	Ferðslutrygdargransskoðan	***	31
19	Talgilt vegakort	**	32
20	Beltiáminnari	***	33
21	Stuðla trygdartiltøkum	**	33
22	Átøk	***	35
23	Greiðari kunning um reglur fyri útskriving av heilivági	**	36
24	Ferðgáar v.m.	***	36
25	Venjingarbreyt	**	37
26	Ferðslufrálæra í dagstovnum og skúlum	**	37
27	Økt nýtsla av súkkluhjálmi	*	38
28	Íbundin børn	***	39
29	Koyrikortið til prutl	**	39
30	Koyrikortið til bil	**	39
31	Kollektiva ferðslan	**	40
32	Kommunalar ferðslutrygdarætlanir	***	41
33	Hagtøl	***	42
34	Skaðakanning	***	42
35	Ferðslutrygdararbeiðið framyvir	**	44

TILMÆLI AT BETRA UM FERÐSLUTRYGDINA

Á næstu síðum eru nevnd 35 tilmæli, sum kunnu betra um ferðslutrygdina. Sum áður nevnt ber til at gera átøk á hesum økjum:

- Lóggáva og revsing
- Løgreglueftirlit
- Vegurin og vegaumhvørvið
- Upplýsing, undirvísing, átøk
- Akfarið - teknologiskar og akfarstekniskar loysnir
- Vitan, hagtøl, royndir

Í hvørjum parti verða átøkini í so stóran mun, tað ber til, lýst í mun til høvuðsavbjóðingarnar:

- Ov nógv ferð
- Rúsdrekkaávirkaðir bilførarar
- Vantandi nýtsla av bilbelti
- Ung í ferðsluni

Fleiri átøk eru samantvunnin og kunnu ikki skiljast at. Tí skal dentur leggjast á, at samskipanin av átøkunum er avgerandi fyri, hvussu úrslitið verður, og synergieffektin vil verða veruliga styrkin.

Stjórnumskipanin

Bólkurin hevur ikki eina veruliga kost/nyttu meting at ganga út frá. Mett verður tí um potentialið í átøkunum, t.e. tey átøk, sum bjarga flestum lívum, verða raðfest hægst. Hetta verður gjørt grundað á eina stjórnumskipan:

- | |
|----------------------------|
| * vísir á nakað av ávirkan |
| ** vísir á miðal ávirkan |
| *** vísir á stóra ávirkan |

LÓGGÁVA OG REVSING

Høvuðsavbjóðingar: Ferð, rúsdrekka, vantandi bilbelti og ung					
Lóggáva og revsing	Løgreglueftirlit	Vegurin og vegaumhvørvið	Akförini	Upplýsing, undivísing, átøk	Vitan Hagtøl Royndir

Lógarverkið er karmurin, sum ferðslan virkar innanfyri. Við lógarteksti regulera vit ferðsluni og ikki minst ferðslutrygdararbeiðinum.

- hvussu veganetið skal verða gjørt og skipað
- hvussu eitt akfar skal síggja út, og hvørjar eginleikar tað skal hava
- hvussu løgreglueftirlitið skal vera, og hvør revsingin skal vera fyri brot
- hvussu upplýsingin, undirvísingin verður skipað

Á sama hátt sum øll hesi nevndu øki eru í støðugari menning og broyting, er lóggávuvarbeiðið eisini tað. Umráðandi er at ásanna, at skal nýggj ella broytt lóggáva virka eftir ætlan, er neyðugt við undirtøku frá einstaklinginum. Hesin spurningur eigur altíð at verða umhugsaður, áðrenn lóg verður sett í gildi, og tað eigur eisini at verða mettt um, hvat skal til fyri at økja um undirtøkuna og fáa einstaklingin at taka lógina til sín.

Tá ið nýggjar lógir verða settar í gildi, eigur tí altíð at fylgja ein játtan við, sum tryggjar, at upplýsing verður framd um endamál og innihald.

Lóggáva og sanksjónir eru øki, har tað lutfalsliga lætt ber til at ávirka atferðina í ferðsluni. Bólkurin, sum hevur arbeitt við tilmælinum, ásannar, at tað er á nógvum mótum, átøk kundu verið gjørd á hesum øki.

Bólkurin mælir í hesum sambandi til, at avvarðandi myndugleikar gera eina nágreiniliga gjøgnumgongd av allari lóggávuni, sum er galdandi á ferðsluøkinum, við eini dagføring fyri eygað.

#1 Promillumarkið lækkast

- Markið fyri loyvdu nøgdini av alkoholi í blóðinum hjá bilførarum verður lækkað úr 0,5 niður á 0,2 promillur.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: **

Fyri at avmarka talið á rúsdrekkaávirkaðum bilførarum á føroysku vegunum er bólkurin av teirri fatan, at tað er av alstórum týðningi, at tað í lógarverkinum verður staðfest, at rúsdrekka og bilkoyring ikki hoyrir saman. Tí má hugburðurin, at ein hevur loyvi at drekka eitt sindur, broytast til, at rúsdrekka og bilkoyring hoyrir ikki saman. Mælt verður tí til, at vit í Føroyum læra av Noregi og Svøríki og lækka promillumarkið úr 0,5 niður á 0,2.

Saman við lækkingini av promillumarkinum skal fylgja eitt væl skipað kunningarátak, har gjørt verður vart við, at tað ikki longur verður tolt, at bilførarar eru eitt sindur ávirkaðir.

Tað er væl og virðiliga vísundaliga staðfest, at rúsdrekkaávirkaðir bilførarar eru til vanda í ferðsluni. Kjakast hevur tó verið um, hvussu høg rúsdrekkapromillan í kroppinum kann vera, áðrenn rúsevnið ávirkar so mikið, at tað gongur út yvir trygdina. Svenskar kanningar vísa¹², at ein rúsdrekkaávirkan undir 0,5 promillu er til vanda í ferðsluni, og var hetta orsøkin til, at tey settu markið niður á 0,2 promillu longu 1. juli 1990. Noreg fekk 0,2 promillumarkið 1. januar 2001.

Hildið verður, at talið á rúsdrekkaávirkaðum bilførarum kann fáast munandi niður við at lækka promillumarkið. Serfrøðin er tó ikki heilt samd. Tove Sporre vísir í grein síni 'Rattfylleri' á, at talið á rúsdrekkamálum minkaði munandi í sambandi við broytingarnar í Svøríki í 1990 (tá promillumarkið varð sett til 0,2) og í 1994 (tá markið fyri álvarsliga rúsdrekkakoyring varð sett niður á 1,0)¹³.

Eisini umfatandi danska kanningin av rúsdrekkaføraranum, 'Karakteristik af spiritusbilisten'¹⁴ staðfestir, at talið á rúsdrekkaávirkaðum bilførarum gjørdist lægri í sambandi við at promillumarkið varð sett niður á 0,5 í 1998. Men kanningin vil kortini ikki staðfesta, at promillumarkið hevur havt ávirkan á nøgdina av ávirkaðum bilførarum¹⁵.

Viðvíkjandi revsing fyri promillukoyringini verður mælt til, at revsingin verður tann sama, sum nú er galdandi fyri promillukoyring millum 0,5 og 0,8 promillu, nevnliga sekt og treytaða frádøming av førararættinum. Bólkurin hevur ikki tikið støðu til, um markið millum sonevnda promillukoyring og rúsdrekkakoyring, sum nú er 0,8 promillu, skal lækkast í sambandi við hesa broytingina.

#2 Nullmark fyri onnur rúsandi evni

- Null-mark verður sett fyri onnur rúsandi evni, ið kunnu vera til vanda í ferðsluni¹⁶

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: **

Óvist er, hvussu nógv ferðsluóhapp henda orsakað av øðrum rúsandi evnum enn rúsdrekka ella heilivági. Mælt verður til, at ólóglig rúsandi evni, ið eru vandamikil í ferðsluni, verða tikin við, í sambandi við at promillumarkið fyri rúsdrekka verður broytt, og at tað í ferðslulógini verður lagt

¹² ”Sambandet mellan alkoholkonsumtion och trafikolycksrisk är påvisad i en mängd studier. Risken att orsaka en trafikolycka har visat sig öka redan vid en påverkansgrad under 0,5 promille (SOU 1970). Zador (1991) har också visat att varje ökning av blodalkoholhalten med 0,2 promille medför att risken för singelolyckor fördubblas. Vidare visar en svensk studie att i singelolyckorna med dödlig utgång är närmare hälften av förarna påverkade av alkohol eller andra droger (Vägverket, 2003).” Sitat úr greinini Rattfylleri av Tove Sporre.

¹³ ”Både lagstiftningen under år 1990 och 1994 medförde med största säkerhet att den faktiska rattfylleribrottsligheten minskade”, sitat úr somu grein sum omanfyri

¹⁴ 'Karakteristik af spiritusbilisten'

¹⁵ ”Ændringen af promillegrænsen synes ikke at have påvirket antallet af spiritusuheld med motorfører nævneværdigt, ej heller størrelsen af førernes promille”.

¹⁶ Sí Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, síða 40

upp fyri, at tað er eins vandamikið og ábyrgdarleyst at koyra við narkotika í kroppinum, sum við alkoholi.¹⁷

#3 Øll í trygdarbelti

- Tað skal vera kravt, at øll ferðandi í einum akfari, vaksni, børn og pinkubørn, skulu vera íbundin, og harvið skal bann setast fyri at hava fleiri persónar í akfarinum, enn trygdarbelti eru til, eins og bann verður sett móti at flyta fólk í last og vørurúmum. Heimilað verður landsstýrismanninum ella øðrum myndugleika at loyva undantøkum í serligum førum.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: ***

Grein 42 í Ferðslulógini áleggur øllum í bili at brúka trygdarbelti, men bert um bilurin hevur trygdarbelti, ella “trygdarbelti er tøkt”. Bólkurin ynskir at koma burtur frá, at trygdarbelti bert skal brúkast, um tað er tøkt. Ynskið er, at lógin verður broytt soleiðis, at meginreglan skal verða, at øll skulu vera í belt. Hetta merkir, at tað ikki er loyvt at hava ferðandi í bilinum, um belt ikki er til taks til tey.

Ein slík lógarbrotying forðar eisini fyri koyring við fólk í vørurúmum og uppi í lastini á størri bilum. Tað er ein sannroynd, at slík koyring er vandamikil, men kortini er hon loyvd í Føroyum.¹⁸

#4 Sektirnar hækkast

- Sektirnar fyri brot á ferðslulógina skulu hækkast, so at støðið líkist hinum Norðurlondunum. Sektirnar skulu merkjast betri á pengapunginum og skulu harvið fáa bilførarar at hugsa seg betur um. Mælt verður til, at sektirnar í serligum førum verða ásettar eftir inntøkuni hjá tí einstaka. Er vegfarandi sekur í fleiri lógarbrotum samstundis, skal í útgangsstøði eingin sektaravsláttur veitast.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: ***

Tað er ein sannroynd, at sektirnar ikki eru broyttar í nógv ár, og tí hava tær neyvan ta fyribyrgjandi ávirkan, sum tær áttu at havt.

#5 Koyri- og hvílitíðarreglur

- Koyri-/hvílitíðarreglur verða gjørdar at galda í Føroyum, so at tað verður lógarásett, hvussu leingi bilførarar í vinnu kunnu koyra út í eitt.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: *

¹⁷ Sí eisini TØI: Trafikksikkerhetshåndbok 8.4: <http://tsh.toi.no/index.html?23021>

¹⁸ Sí eisini kanningarúrslit hjá TØI, ‘TØI Bilbelter i tunge biler.pdf’.

Tað er ein sannroynd¹⁹, at bilførarar, ið hava sitið leingi handan róðrið, kunnu møðast og vera orsök til ferðsluóhapp. Hetta er serliga galdandi, um koyrt hevur verið upp í 9-11 tímar út í eitt. Illgruni er um, at føroyskir lastbilførarar – serliga um summarið, tá dagarnir eru langir – hava koyrt upp í 12 tímar út í eitt og onkuntíð meira. Mælt verður tí til, at tað í lógarverkinum verður ásett eitt hægst loyvda tímatal fyri, hvussu leingi ein bilførari í vinnu hevur loyvi til at koyra út í eitt²⁰.

¹⁹ Sí m.a. TØI Rapport “Hours of service regulations and the risk of fatigue- and sleep-related road accidents”.

²⁰ Sí evt. ES-tilfarið um evnið á <http://www.unece.org/trans/doc/2006/sc1/ECE-TRANS-SC1-2006-02e.pdf>

LØGREGLUEFTIRLIT

Høvuðsavbjóðingar:					
Ferð, rúsdrekka, vantandi bilbelti og ung					
Lóggáva og revsing	Løgreglueftirlit	Vegurin og vegaumhvørvið	Akføri	Upplýsing, undivísing, átøk	Vitan Hagtøl Royndir

Ein fyritreyt fyri, at lóggáva og sanksjónir fáa ta ætlaðu avleiðingina, er, at tey, ið ferðast á vegunum, kenna á sær vandan fyri at vera eftirkannað og møguliga revsað.

Tess oftari fólk uppliva, at eftirlit er, tess størri er ávirkanin á atferðina og harvið ferðslutrygdina.

Sambært Transport Økonomisk Institutt í Noregi vildi talið á deyðum og skaddum farið niður í helvt frá degi til dags, um øll virdu ferðmørkini, eingin koyrði rúsaður og øll altíð nýttu bilbelti. Miðvíst og væl skipað løgreglueftirlit er eitt sera gott amboð at fáa fólk at virða ferðslulógina. Harafturat er løgreglueftirlit ein týðandi lutur í upplýsingaráttøkum, har roynt verður at broyta atferðina hjá fólk. Tað er eisini umráðandi at skapa almenna vitan og forstáilsi fyri endamálanum við løgreglueftirlitinum, at fáa so nógv at broyta atferð sum gjørligt og ikki at fanga og revsa fólk. Ein øking av eftirlitinum hevur nógv størri ávirkan enn strangari revsing.

#6 Løgreglueftirlit

- Tað eigur at verða farið meira miðvíst fram fyri at brúka løgreglueftirlit sum vegleiðandi og fyribyrgjandi tótt í ferðsluni. Funnid eigur at verða fram til eitt skipað samstarv millum løgreglu og aðrar myndugleikar og felagsskapir, ið arbeiða við ferðslutrygd, soleiðis at felags stev og semja er millum avvarðandi partar um, hvar átøk skulu gerast.

Ábyrgd: Føroya Landfúti

Ávirkan: ***

Tað er ein sannroynd, at vegfarandi ikki uppliva vandan fyri vanlukku, tá farið verður út um karmarnar, ið ferðslulógin loyvir. Hetta ger sítt til, at virðingin fyri ferðslulógini minkar. Henda sannroynd ger, at eftirlit og revsing spælir ein sera týðningarmiklan leiklut, tí hesi tiltøk koma ístaðin fyri vantandi upplivingina av vanlukkvandanum. Hugburður sum til dømis “tað hendir einki, um eg fari eitt sindur upp um hámarksferðina” er vanligur. Tað er eingin ivi um, at hesin hugburður ikki hevði verið so vanligur, um vegfarandi upplivdu ein størri “vanda” fyri at verið avdúkaður av eftirlitsmyndugleikanum og fingið revsing fyri tað.

Økt løgreglueftirlit hevur høga raðfesting hjá bólkinum, ið hevur arbeitt við hesi ferðslutrygdarætlan, tí tað hevur positiva ávirkan á øll innsatsøki í hesi ætlan: At tálma ferðini, at fyribyrgja rúsdrekkakoyring, at steðga skilaleysari koyring á ólógligum akførum (serliga prutlum) og fyri at fáa enn fleiri at brúka belti og hjálm.

#7 Sjálvvirkandi ferðkanningar

- Mælt verður til, at skipað verður fyri, at Sjálvvirkandi Ferðkanningar kunnu setast í verk á støðum og teinum, har tað hevur serligan týdning at fáa miðalferðina niður.

Ábyrgd: Løgreglan

Ávirkan: ***

Bólkurin er sannførdur um, at sjálvvirkandi ferðkanningar er eitt sera gott amboð at fáa miðalferðina niður á føroyska vegakervinum²¹. Ferðmátningar, sum Landsverk almannakunnger á hvørjum ári, vísa²², at miðalferðin á fleiri strekkjum í landinum liggur væl oman fyri hægst loyvdu ferð. Kanningar uttanlands vísa, at besta amboð til at seta miðalferðina niður, er at hava løgregluftirlit á vegnum ella at upplýsa um, at sjálvvirkandi ferðkanning verður gjørd á strekkinum²³.

Í 2004 var ein frágreiðing gjørd um møguleikan at seta í verk sjálvvirkandi ferðkanningar í Føroyum. Henda frágreiðing tók ikki undir við at seta í verk skipanina her á landi. Ein av grundgevingunum fyri ikki at mæla til skipanina var: “Útreiðslurnar við útgerðini eru stórar í mun til tær inntøkur, sum møguleiki verður at fáa fatur á í Føroyum, tá hugsað verður um fólkatál og tal á akførum”.

Bólkurin, sum hevur arbeitt við hesi ferðslutrygdarætlan, tekur ikki undir við hesi niðurstøðu, tí hon ikki tekur ferðslutrygdarlig atlit. Bólkurin er grundleggjandi ósamdur í hugburðinum um, at eitt átak skal loysa seg í mun til, hvat kann fáast inn í sektum. Bólkurin mælir hinvegin til at meta um, hvussu ferðin kann minkast, hvussu ferðslutrygdin kann økjast og harvið minka um talið á álvarsligum ferðsluóhappum. Við hesum í huga verður mælt til at seta í verk sjálvvirkandi ferðkanningar í Føroyum.

#8 Próvalkometur

- Løgreglan skal kunna brúka próvalkometur (evidensalkometer), ið geva møguleika fyri at tryggja prógvið á staðnum. Samstundis fær førarin úrslitið beinanvegin, og viðgerðartíðin hjá løgregluni verður harvið munandi stytta.

Ábyrgd: Føroya Landfúti/Vinnumálaráðið

Ávirkan: **

Eitt próvalkometur er eitt alkometer, har til ber at máta, hvussu nógv eitt fólk hevur drukkið, sagt við øðrum orðum, hvussu høga promillu av alkoholi hevur førarin sum minimum. Hetta gerst við, at blást verður í alkometrið, og síðani vísir eitt display, hvat promillan er. Og er promillan ov høg, ber til at printa úrslitið út, og hetta verður so skjalprógvið fyri málsviðgerðini hjá løgregluni. Fyri at fáa sett hetta í verk í Føroyum, krevst helst ein lógarbroyting²⁴.

²¹ Sí eisini notat frá RFF 'Sjálvvirkandi Ferðæftiransan ATK'

²² <http://www.landsverk.fo/Default.asp?sida=683>

²³ Sí eitt nú 'TØI 8.6 Automatisk fartskontroll...'

²⁴ Danskt útkast til broyting í ferðslulógini í sambandi við "Måling af alkoholkoncentration i udåndingsluft, nulgrænse for euforiserende stoffer mv."

Við at nýta próvalkometur slepst undan frælsistöku, sum er neyðug í sambandi við at blóðroynd skal takast²⁵. Eitt próvalkometur hevði eisini gjørt málsviðgerðina munandi lættari og effektivari, soleiðis at løgreglan kann brúka meiri tíð úti í ferðsluni. Møguleiki má tó framvegis vera fyri at taka blóðroyndir, tí tað vil framvegis vera onkur, sum noktar at blása í eitt alkometur, og eisini eru fólk, sum vegna sjúku ikki megna at blása í eitt alkometur.

Í Svøríki hevur løgreglan í fleiri ár brúkt slík próvalkometur við góðum úrsliti²⁶. Sama tól²⁷ verður eisini brúkt í Íslandi²⁸. Danska ferðslulógin heimilar frá 1. juli 2007 nýtisluni av próvalkometrum í Danmark.

#9 Inndráttur av prutli

- Løgreglan skal kunna draga inn prutl, aðru ferð tey verða tikin, har konstruktivar broytingar eru gjørdar, ið tilvitað eru framdar fyri at bróta galdandi reglur.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: **

Ólóglig prutl, ið eru konstruktivt broytt til at kunna koyra skjótari enn loyvdu 30 km/t, eru ein trupulleiki í Føroyum, eisini fyri ferðslutrygdina. Tað hevði hjálpt munandi um hjá løgregluni, um heimildirnar móttvegis hesum lógarbrótarum vórðu víðkaðar.

Tí verður mælt til, at løgreglan, longu aðru ferð ein førari verður tikin fyri at koyra á konstruktivt broyttum prutli, fær heimild til at inndraga prutlið. Heimildin hjá løgregluni skal fylgja føraranum og ikki tí konstruktivt broytta prutlinum.

Løgreglan skal eisini fáa heimild til at inndraga konstruktivt broytt prutl fyrstu ferð, um førarin ikki hevur koyrikort til prutl.

²⁵ Í einum tíðindaskrivi frá Statens Kriminaltekniska Laboratorium ('Evidenzer – SKL, Polisen.pdf') verður millum annað sagt: "Det blir en stor fordel att kunna göra bevisprovet ute vid vägganten. Tidigare behövde man ju köra in både den misstänkte och dennes bil till polisstationen. En annan stor fördel är att man direkt vid vägganten ser vad den misstänkte har för alkoholhalt. Det innebär att polisen kan ta körkortet på plats. Med ett blodprov var man tidigare tvungen att vänta bortåt en vecka.

²⁶ Í "Betænkning om alkohol i udåndingsluft og en nulgrænse for euforiserende stoffer m.v." Betænkning nr. 1487/2007, kap. 5, verður m.a. sagt: "Evidenzer-systemet anses af de svenske myndigheder for at måle med stor nøjagtighed. Tilliden til Evidenzer-systemets evne til nøjagtigt at måle alkoholkoncentrationen i udåndingsluften er så stor, at man i Sverige pr. 15. september 2005 gik fra en sikkerhedsmargin på 0,07 milligram pr. liter til en sikkerhedsmargin på 15 pct. af den målte alkoholkoncentration. Hvor der således tidligere krævedes en måling, der viste 0,17 milligram alkohol pr. liter udåndingsluft svarende til en alkoholpromille i blodet på 0,34, vil der nu kunne indledes en straffesag, hvis målingen viser, at den mistænkte trafikant har en alkoholkoncentration på 0,118 milligram pr. liter udåndingsluft svarende til en alkoholpromille i blodet på 0,23. Det ventes, at nedsættelsen af sikkerhedsmarginen vil medføre, at andelen af trafikanter, hvis udåndingsluft måles med Evidenzer, uden at der rejses sag for spirituskørsel, vil falde fra 20 pct. til 10 pct."

²⁷ Sí 'Evidenzer frá Nanopuls.pdf' og www.nanopuls.se . Sí eisini 'Nanopuls - Blixtljus, ljusramp, saftblandare, strobe & siren.pdf'

²⁸ Sí ársfrágreiðingina fyri 2006 hjá Ríkisløgregluni.

VEGURIN OG VEGAUMHVÖRVIÐ

Hövuðsavbjóðingar: Ferð, rúsdrekka, vantandi bilbelti og ung					
Lóggáva og revsing	Lögregluftirlit	Vegurin og vegaumhvörvið	Akförini	Upplýsing, undivísing, átök	Vitan Hagtöl Royndir

Eitt trygt infrakervi umfatar alt vegaumhvörvið, sum skal skipast so, at øll kunnu ferðast trygt. Í arbeiðinum fram móti visjónini – nullhugsjónini – er strategiin, at vegakervið skal verða *leiðandi og fyrigevandi*.

Sniðgevingin á vegnum og vegaumhvörvinum skal verða *leiðandi*. Tað merkir, at sjálvur vegabygnaðurin vísir teimum ferðandi, hvør atburður er hóskandi júst her. Tey ferðandi hava brúk fyri røttum upplýsingum til rætta tíð og á røttum stað fyri at kunna ferðast trygt. Umráðandi er, at alt vegaumhvörvið virkar sum ein heild, og at samsvar er millum t.d. vegamerking, skelting, vegabygnað (breidd o.l.), ljósviðurskipti og umhvörvið. Um tey ferðandi fáa ov fáar, ov nógvar ella óskiljandi upplýsingar, kann hetta verða orsøkin til misskiljingar ella óhapp. Alt vegaumhvörvið eigur at verða einfalt, eintýtt og lætt at skilja. Tey ferðandi mugu ikki ivast í, hvat hóskandi ferð er, víkiskylda osfr. Málið við leiðandi vegakervinum er at gera tey ferðandi ansin og hjálpa teimum at skilja vandarnar í ferðsluni rætt. Tað skal fella náttúrligt at ”koyra eftir umstøðunum”.

Vegabygnaðurin skal verða *fyrigevandi*. Royndirnar vísa, at stórir partur av øllum óhappum standast av menniskjaligum mistøkum í ferðsluni. Torført er at fyribygja øllum hesum óhappum, men avleiðingarnar av hesum óhappum kunnu minkast, um vegurin er bygdur soleiðis, at tey ferðandi ikki doyggja ella fáa álvarsligt mein, tá tey gera hesi mistøk. Tað ræður m.a. um at taka burtur fastar lutir framvið vegnum, at vegaútbúnaðurin er tryggur (eftirgeviligar ljósmastrar o.l.), at seta upp vegastokk, har brúk er fyri tí, at gera vegaprofilin tryggan (t.d. ikki hava djúpar veitir framvið vegnum), og at ferðin er hóskandi, so ikki ov stórir skaði stendst av óhappum.

Ferðslutrygdaratlitini eiga at hava avgerandi leiklut, tá ið avgerðir verða tiknar um, hvar skúlar ella ídnaðarøki skulu vera, og hvussu til- og frá koyringarviðurskiptini skulu vera.

At arbeiða við tí vegatekniska kostar mangan nógvan pening, men ávirkanin á ferðslutrygdina kann vera stór og varandi. Tað verður alsamt funnið fram til nýggjari og betri hættir at skipa vegirnar ferðslutryggari, og tað er sera umráðandi, at tað alla tíðina verður granskað í hesum, soleiðis at nýggjar loysnir kunnu verða royndar.

#10 Hámarksferðin lagast til vegakervið

- Hámarksferðin eigur at verða lagað eftir vegakervinum og ferðsluni á vegnum. Vegamyndugleikarnir eiga – í sambandi við at ferðslutrygðarætlan²⁹ verður gjørd – at gera eina grundaða ætlan fyri, hvør hámarksferðin skal vera á øllum vegastrekkjum. Ferð hægri enn 80 km/t eigur ikki at verða loyvd, uttan at farbreytirnar verða skildar hvør frá aðrari við vegastokki ella líknandi forðing.

Ábyrgd: Vegamyndugleikarnir

Ávirkan: **

Myndugleikarnir eiga í størri mun at taka avgerð um at lækka ferðina á strekkjum, har ferðin vísir seg at vera ein trupulleiki fyri ferðslutrygdina³⁰.

Í býarøkjum verður mælt til at seta hámarksferðina til 30 km/t í íbúðar- og handilsøkjum og aðrastaðni, har roknast kann við, at bilar og gangandi ferðast um hvørt annað. Ferðamunurin millum 30 og 50 km/t kann merkja lív ella deyða fyri eitt fólk, ið verður árent av bili³¹, og tí metir bólkurin tað vera av stórum týdningi, at kommunur í teirra ferðslutrygðarætlan leggja ein stóran part av veganetinum gjøgnum íbúðarøki um til tilhaldsvegir. Verður hámarksferðin sett niður í einum øki, so skal vegurin og skeltingin tillagast hareftir.

Í ferðslulógini er heimild fyri at seta ferðina upp um 80 km/t á strekkjum, har tað er hósakiligt.³² Bólkurin heldur, at tað er vandakós, um myndugleikarnir fara at seta eina hægri hámarksferð. Tað er ein sannroynd, at miðalferðin á føroysku landsvegum liggur oman fyri loyvdu hámarksferðina³³, og roknast kann við rættiliga nógv størri vanda, um hámarksferðin t.d. verður sett til 90 km/t, og miðalferðin harvið hækkar frá t.d. 85 til 95 km/t.

Í sambandi við broytingaruppskot til ferðslulógina á vári 2000 hevði Landsverk (tá Landsverkfrøðingurin) fleiri grundgevingar, sum talaðu ímóti at hækka hámarksferðina upp um 80 km/t. Eitt nú stóðst sera lítil tíðarsparing av hesum. Um vit hugsa okkum eitt 15 km langt strekki, hevði tíðarsparingin á hesum strekki bert verið 1 minuttur, um koyrt varð við 90 km/t heldur enn 80 km/t. Landsverk vísti eisini á økta vandan í sambandi við samanstoyt: “Ein samanstoytur millum tveir bilar, sum báðir koyra 90 km/t, er meira enn 60% harðari, enn um báðir koyrdu 80 km/t.”³⁴

Mælt verður tí til, at vegirnir verða serliga tillagaðir, um loyvt skal verða at seta ferðina upp um 80 km/t, til dømis við vegastokki millum akbreytirnar. Í Svøríki hava tey heilt góðar royndir við sonevndum 2+1 vegum, har akførini á serligum strekkjum trygt hava móguleika at fara framvið seint koyrandi akførum.

Í Svøríki er hámarksferðin á vegum við mótkoyrandi ferðslu 70 km/t. Skal ferðin upp um 70 km/t, verður mælt til, at farbreytirnar verða skildar, tí mannakroppurin ikki megnar at standa ímóti einum samanstoyti í persónbili, har ferðin er oman fyri 70 km/t.³⁵

²⁹ Sí tilmæli #32

³⁰ Sí eisini tíðindaskriv frá svenska Vägverket, 'Vägverket föreslår nya hastighetsgränser.pdf'.

³¹ 30 km/t svarar til at detta niður úr fyrstu hædd. 50 km/t svarar til at detta niður úr triðju hædd (Kelda: Statens vegvesen/Vägverket)

³² Ferðslulógin §30a, stk 3: “Fyri eitt vegastrekki kann ásetast ein hægri hámarksferð enn hægstamarkið fyri ferð, um so er, at umstøðurnar, herundir fyrilitini fyri aðrari ferðslu, loyva tí, og avgerandi ferðslutrygðarlig fyrilit ikki tala ímóti”

³³ Sí frágreiðingarnar “Ferðslan í 2005” hjá landsverk <http://www.landsverk.fo/Default.asp?sida=683>

³⁴ Sí meira á <http://www.logting.fo/index.asp?id=2&lurl=/logtingstidindi/forsida.htm>

³⁵ ”För att uppnå nollvisionen utgår man från vad människan tål i form av krockvåld. De gränser man då talar om är 30 km/tim vid kollision med oskyddad trafikant, 50 km/tim vid kollision från sidan och 70 km/tim vid frontalkollision. Om

#11 Ferðslutryggja vegamót

- Vegamót á kommunuvegum og landsvegum eiga at verða eftirhugd, har tað er neyðugt sambært ferðsluhagtølunum, fyri at kortleggja, hvørjir ferðslutrygdartrupulleikar eru í hvørjum einstakum vegamóti, og hvørji tiltøk kunnu gerast fyri best at bøta um trupulleikarnar. Støði eiga at verða tikið í ferðsluhagtølunum.

Ábyrgd: Landsverk/Kommunurnar

Ávirkan: ***

Tøl úr Danmark vísa, av vanlukkur í vegamótum eru orsök til ein triðing av øllum teimum deyðu ella álvarsligu skaddu í ferðsluni³⁶. Stórir munur er á vegamótum, á sløgunum av vanluksum og á hvat kann gerast fyri at byrgja fyri vanluksum, men vitanin og royndirnar eru tó umfangandi³⁷.

#12 Skilja bleyta ferðslu frá harðari

- Serligar breytir skulu gerast til fólk, ið eru til gongu og tey, ið súkkla, har tørvur er á hesum. Hesar nýtast ikki neyðturviliga at liggja framvið verandi veganeti.

Ábyrgd: Landsverk/Kommunurnar

Ávirkan: **

Hetta tilmælið er fyrr staðfest av landsstýrinum bæði í Fólkaheilsuætlanini og í Samferðsluætlanini.

Tað gerst alt meiri vanligt at fólk røra seg meira – eitt nú við at ganga ella súkkla. Samferðsluætlanin³⁸ mælir til at skilja bleytu ferðsluna frá teirri hørðu. Eitt av strategisku málunum í ætlanini er at: "...røkja móguleikarnar fyri at byggja gongu- og súkklugøtur, har tað er hósandi. Viðvíkjandi trygdini er tað ein frimunur, at bleyta ferðslan fær sínar egnu ferðslubreytir, tí vandin fyri álvarsligum óhappi er umleið trýggjar ferðir so stórir hjá einum á súkklu, sum hjá einum bilførara.

#13 Seyður burtur av vegnum

- Seyður og annar fenaður skal haldast burtur frá veganetinum, har trupulleikar eru av hesum. Ásannandi at hetta er rúgvus- og kostnaðarmikið arbeiði, verður byrjað við høvuðsveganetinum, og arbeiðið verður raðfest eftir ferðsluni og/ella trupulleikunum, ið standast av seyði og fenaði á vegnum.

sålunda den typen av kollisioner kan inträffa på en vägsträcka, måste de ovan angivna hastighetsgränserna tillämpas".

Kelda: Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna, Vägverket augusti 2005

³⁶ Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, síða 48

³⁷ Sí eisini 'sløg og atvold'

³⁸ "Samferðsluætlan 2008-2020 – 1. partur: Strategiskjal"

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Landsverk

Ávirkan: ***

Seyður á vegnum er ein stórir trupulleiki í Føroyum. Sambært ársfrágreiðingini frá 2005 hjá Landsverk³⁹ var seyður orsök til 48 av teimum 361 óhappunum, ið vórðu skrásett á landsvegakervinum. Sostatt var seyður orsök til góð 13% av óhappunum. Seyður og onnur kriatúr eru eisini atvold til ótryggleika á føroyska vegakervinum, og óhappini eru fleiri enn tey, sum lögreglan skrásetir.

Í Samferðsluætlanini⁴⁰ stendur: “Nógv óhapp eru orsakað av, at seyður er á vegnum. Umframt frágreiðingarnar frá lögregluni eru tøl fingin til vega frá tryggingarfeløgnum, sum vísa, at umleið 3 ferðir so nógv óhapp við seyði á vegnum verða fráboðað tryggingarfeløgnum, enn frágreiðingarnar hjá lögregluni vísa. Hetta gevur eina mynd av, hvussu stórir hesin trupulleiki er”. Samferðsluætlanin mælir eisini til at - seyður og annar fenaður skal haldast burtur frá høvuðsveganetinum. Í heildarætlanini fyri høvuðsvegakervið stendur: ”Í 2015 er høvuðsvegakervið liðugt útbyggt við skeltum, stiki og seyðasmogum. Ferðslutrygdartiltøk eru gjørd á vegateinum, har høvuðsvegurin enn fer gjøgnum bygt øki.”

#14 Dagføra tunnlar

- Tunnlar við nógvari ferðslu verða nútímansgjørdir til galdandi norskar normar. Tunnlar við heilt lítlari ferðslu verða dagførdir við neyðugari trygdarútgerð.

Ábyrgd: Landsverk

Ávirkan: *

Betring av trygdini í tunnlunum er ein partur av Samferðsluætlanini 2008-2020⁴¹. Í tunnlunum ræður tað ikki bara um at forða fyri óhappum, men eisini í stóran mun at minka um avleiðingarnar, um eitt óhapp hendir. Tað kann gerast t.d. við eldsløkkjarum, við at ferðslan verður steðgað og ávaringarskipan.

Einki er, sum bendir á, at vandin fyri óhappi er størri í tunnlum enn á veganetinum annars, burtursæð kanska frá tunnlunum á Borðoyggi. Óhappini kunnu tó gerast rættiliga umfatandi, um hjálpin ikki skjótt kemur fram, tí talan eru um afturlatin rúm. Vit hava m.a. upplivað rættiliga álvarsligar tunnilsvanlukkur í Alpunum. Tað er eisini við hesum vanlukkum í huga, at norsku og evropeisku trygdarnormarnir eru herdir hesi seinastu árin.

#15 Landsvegir uttan um bygt øki

- (Lands)vegir við gjøgnumgangandi ferðslu eiga sum upprunastøði at leggjast uttan um bygt øki. Har hetta ikki er gjørligt, skulu vegirnir tryggjast soleiðis, at bleyta ferðslan kann ferðast framvið og tvørtur um vegin á tryggasta hátt. Vegirnir skulu eisini verða soleiðis tillagaðir, at tað er natúrligt hjá teimum vegfarandi at halda seg til ferðina, ið skiltað verður við.

³⁹ “Ferðslan 2005” síða 23

⁴⁰ Sí “Samferðsluætlan 2008-2020 – 2. partur: Heildarætlan“ síða 18

⁴¹ Sí t.d. “Samferðsluætlan 2008-2020 – 1. partur: Strategiskjal”, síða 67

Ábyrgd: Landsverk

Ávirkan: **

Umleið 20 % av teimum, ið koma til skaða í ferðsluni í Føroyum⁴², eru annaðhvørt til gongu ella á súkklu. Samferðsluætlan 2008-2020 leggur tí upp til, at bleyta ferðslan í størri mun skal skiljast frá bilferðsluni í veganetinum.

Nógvastaðni gongur landsvegurin inn í bygt øki, uttan at akbreytin broytist. Tað er einans tað lítla gula býarskeltið⁴³, ið sigur frá, at ferðin skal setast niður til 50 km/t, og at tann koyrandi tí skal ansa eftir fleiri bólkum av vegfarandi. Tað er tí neyðugt at gera bilførararnar varugari við, nær teir koyra í fjølbygðum øki, og nær teir koyra millum bygda.

Í býum og bygðum skal vegurin lagast til ferðsluna og ta ynsktu ferðina. Norskar kanningar vísa m.a., at gonguteigar kunnu vera orsök til størri vanda enn aðrir mátar at koma tvørtur um vegin, tí tann, ið er til gongu, kennir ein tryggleika á eini gongubreyt og er tí ikki so varin um ferðsluna annars. Í staðin verður rátt til at gera oyggjar og øki á miðjum vegi, so tey, ið eru til gongu, bert skulu tvørtur um aðra farbreytina ísenn. Miðoyggjar við jøvnum millumbilum gera eisini, at bilførarar seta niður ferðina og hava ikki móguleika at yvirhála á teininum.

#16 Møguleikar fyri tryggari yvirháling

- Vegateinar við nógvari ferðslu eiga at tillagast soleiðis, at móguleiki er fyri trygt at koyra framvið seintkoyrandi akførum. Hetta kann gerast við ymiskum átøkum, eitt nú við krúpisporum, ella við at gera strekki við tveimum farbreytum (2+1 vegir).

Ábyrgd: Landsverk

Ávirkan: ***

Avleiðingarnar eru álvarsligar, tá bilar, sum koyra hvør sín veg, renna frontalt saman. Útsýnið á meginpartinum av føroyska veganetinum er ikki tryggjað til yvirhálingar, og tí kunnu seintkoyrandi bilar elva til langar røðir eftir seg. Og tað fær ótolnar bilførarar at taka kjansir, sjálvt um neyðuga útsýnið ikki er til staðar.

#17 Rumlistrípur

- Fresaðar rumlistrípur eiga at verða lagdar í vegjaðaran og í miðstrikurnar á vegum, har hetta er viðkomandi og hóskandi. Serlig atlit skulu takast til vegir í bygðum økjum. Endamálið er at geva bilførarunum eina ávaring, um koyrt verður tvørtur um mið- ella síðustrikuna.

Ábyrgd: Vegamyndugleikarnir

Ávirkan: *** (miðstrikurnar) - ** (síðustrikurnar)

Fleiri álvarsligar vanlukkur eru hendar av tí, at bilførarin av óvart er komin yvir á skeiva farbreyt.

⁴² Roknað út eftir tølum frá ársfrágreiðingini ”Ferðslan í xxxx” frá 1999-2005, Landsverk

⁴³ Økisskelti E55 “Bygt øki”/E56 “Bygt øki heldur uppat”

Royndir frá USA vísa⁴⁴, at fresaðar rumlistrípurnar fram við miðstrikunum á vegum millum bygda hava stóra ávirkan á trygdina og kunnu fyrirbygja 14 % av øllum vanlukku og minka um tær álvarsligastu ‘møti’-vanlukku við millum 25 og 90 %.

Strípurnar geva eitt ljóð í bilinum og ávara bilføraran, um bilurin er á veg yvir í skeiva farbreyt. Hetta hjálpir bilføraran, ið eru óansnir ella um at sovna, eins og hetta ávarar bilføraran, ið ætla sær at yvirhála, at hugsa seg um enn einaferð.

Landsverk hevur roynt hesa skipan á Kaldbaksvegnum í 2007. Royndin er ikki eftirmett enn, men royndin er væl móttikin.

Í Danmark royna tey eitt nýtt slag av fresaðum rumlistrípum – sokallaðar sinusformaðar strípurnar. Tær órógva ikki meir enn vanligi belegningurin⁴⁵, og kunnu tí uttan hóvsták brúkast í tættbygdu øki eisini, tí tær kennast á róðrinum, men larma ikki í nærumhvørvinum.

#18 Ferðslutrygdargranskoðan

- Fyri at bota um ferðslutrygdina sum heild, verður ein miðvís ferðslutrygdarmeting gjørd av øllum vegatlanum (bæði nýgerð og umvæling) og byggisamtyktum⁴⁶.

Ábyrgd: Vegamyndugleikarnir

Ávirkan: ***

Endamálið er at gera nýggjar og umbygdar vegir so ferðslutryggjar sum møguligt, áðrenn farið verður undir arbeiðið. Fordast kann fyri einum munandi parti av vanlukku við fólkaskaða við at brúka ferðslutrygdargranskoðan fyri at minka um vandarnar í nýggjum vega- og ferðsluatlanum. Øll projekt í 2008-2015 eiga at fylgja hesi mannagongd sum liður í projekteringini. Hetta er galdandi fyri bæði landsvegir og kommunalar vegir.

Tað er av týðningi, at granskoðarin er óheftur av projekteringini. Útbúgvingin sum ferðslutrygdargranskoðari í Danmark (trafiksikkerhedsrevisor) er eitt trý-daga skeið hjá Vejsektorens Efteruddannelse⁴⁷ (VEJ-EU). Krøvini fyri at fáa útbúgvingina er, at verkfrøðingurin í minsta lagi skal hava trý ára royndir við ferðslutrygdararbeiði.

⁴⁴ Centerline Rumble Strips, NCHRP Synthesis 339, TRB, 2005, USA og <http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=112767>

⁴⁵ Trafikstøj ved rumleriller, Vejdirektoratet, 2007

⁴⁶ Sí eisini “Trafiksikkerhedsrevision”, skrivað av Landsverk

⁴⁷ <http://www.vej-eu.dk/>.

AKFØRINI

Høvuðsavbjóðingar: Ferð, rúsdrekka, vantandi bilbelti og ung					
Lóggáva og revsing	Lögreglueftirlit	Vegurin og vegumhvørvið	Akførini	Upplýsing, undivísing, átøk	Vitan Hagtøl Royndir

Vaksandi talið á bilum við hávirknari og passivari trygd hevur uttan iva stóra ávirkan á, at talið á deyðum í ferðsluni er minkað seinastu árin, og tað at talið á skaddum ikki veksur samsvarandi vøkstrinum í ferðsluni. Ferðslutrygðin skal framhaldandi vera mest avgerandi fortreytin fyri reguleringini, sum tekur avgerð um, hvørji akfør kunnu vera í ferðsluni.

Í dag eru ABS bremsur til dømis vorðnar standardútgærð í bilunum – eingin er longur áhugaður í at keypa bil, ið ikki hevur ABS bremsur. Nýggj trygdartiltøk koma alla tíðina. Eitt er elektronisk stabilitetskipan í bilunum, ESP (Electronic Stability Program)⁴⁸, ið gerst meira vanlig. Um nøkur ár verður hetta helst eisini eitt ‘kundakrav’ eins og ABS bremsurnar.

So at siga øll nýggj bilamerki, sum koma til Evropa, verða nú eisini kannað av EuroNCAP – European New Car Assessment Programme⁴⁹ - har samanstoytsroyndir verða gjørdar, og mett verður við eini stjærnskipan um trygdina á bilinum.

Tað er týðningarmikið, at vit í Føroyum halda eyga við teimum trygdarvinningum, ið nýggja tøkniin gevur nýggjum bilum. Tað er tí av týðningi, at trygdartiltøk, hvørs dugur er prógvaður, skjótast gjørligt gerast vanlig í føroyskum bilum.

Samstundis skulu figgjartiligu fortreytirnar, sum stýra, hvat slag av bilum, ið vera keyptir – privatum og/ella almennum – alsamt endurskoðast fyri at tryggja, at tað verða teir tryggastu bilarnir, sum verða keyptir.

#19 Talgilt vegakort

- Ábyrgdarhavari verður funnin, ið skal skipa fyri, at arbeiðið við at gera eitt talgilt (digitalt) vegakort við hámarksferð yvir Føroyar verður gjørt líðugt, og at hetta kort verður atkomuligt í teimum GPS-skipanum, ið eru í nógvum bilum.

Ábyrgd: Landsverk

Ávirkan: **

Eitt vegakort hevur fleiri fyrimunir. Talgildaða vegakortið stuðlar undir ISA-skipanini⁵⁰, ið er ein skipan, har bilførarin (antin við ljósi, við ljóði, ella við mótstöðu í spitaranum) fær eina

⁴⁸ Sí Færðselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, síða 64

⁴⁹ Sí <http://www.euroncap.com>

⁵⁰ Intelligent Speed Adaption. Sí Ávegis Nullhugsjónini síða 190-191. Sí eisini http://www.vv.se/templates/page3wide___19183.aspx

áminning, tá ferðin fer upp um hægst loyvdu á vegateininum. Royndir vísa⁵¹, at bilar við hesi skipan hava eina munandi lægri miðalferð, enn aðrir bilar.

Annar fyrimunur er, at til ber at staðfesta við nágreiniligum koordinatum, hvar óhappini eru hend. Ein slík staðfesting kann vera til stóra hjálp í s.v. hjálpararbeiðið, tá óhapp er hent, og eisini fyri tað kanningararbeiðið⁵², ið eigur at verða gjørt í sambandi við ferðsluóhapp. Hagtølini um, hvar ferðsluóhappini eru hend, eru til stóran fyrimun í ferðslutrygdararbeiðinum, við tað at móguleiki í nógv størri mun er fyri at gera átøk mótvegis trupulleikum, ið kunnu ávísast við prógvaðum tølum.

Eitt talgilt vegakort er eisini til stóra hjálp hjá útlenskum bilum á føroyska vegakervinum.

#20 Beltiáminnari

- Skipað verður so fyri, at bilar, ið eru útgjördir við eini ávaring, ið sigur frá, um bilførari ella ferðafólk ikki eru í trygdarbelti, fáa avsláttur í avgjaldsskipanini.

Ábyrgd: Fíggjarmálaráðið

Ávirkan: ***

Hóast talan bert er um eina einfalda skipan við einum ljósi og/ella ljóði, ið minnir bilføraran á, tá bilbeltið ikki verður brúkt, so verður hetta met⁵³ at hava stóran kostnaðar/nyttu týðning, og er við til at økja nýtsluna av trygdarbelti næstan heilt upp á 100 prosent.

#21 Stuðla trygdartiltøkum

- Skipað eigur at vera fyri, at avgjaldið til landskassan verður ásett í mun til trygdina á bilunum.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Fíggjarmálaráðið

Ávirkan: **

Tey flestu bilasløgini, sum verða innflutt til Føroyar, hava verið ígjøgnum EuroNCAP skipanina⁵⁴. Hetta er ein vird og viðurkend skipan, ið gevur bilamerkjum stjørnur eftir, hvussu væl teir klára seg í einari standardiseraðari samanstoytsroynd. Tað hevði uttan iva kunnað verið við til at økt um trygdina á bilunum á føroysku vegunum, um avgjaldið fyri hvørt bilamerki varð roknað út eftir, hvussu tað klárar seg í EuroNCAP royndini. Hetta kundi verið gjørt við, at bilakeyparin fekk eina ávísa upphædd í avsláttari fyri hvørja stjørnu, sum bilurin fær í EuroNCAP-royndini.

Hugsast kann eisini, at tað í framtíðini – eisini framtíðini, sum liggur innan fyri virkistíðina hjá hesi ferðslutrygdarætlan – koma fram nýggjar skipanir, ið kunnu vera ferðslutrygdini at gagni. Tí eiga avvarðandi myndugleikar at halda vakið eyga við slíkum skipanum og tryggja, at hesi tiltøk verða góðkend sum verandi til gagns fyri trygdina á bilinum (og harvið ávirka prísir niðureftir).

⁵¹ Sí Færðselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, síða 62. Sí eisini Ávegis Nullhugsjónini síða 135

⁵² Sí tilmæli nr. 34

⁵³ Sí Færðselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, síða 62

⁵⁴ Sí <http://www.euroncap.com>. Sí eisini Ávegis null-hugsjónini, síða 135

UPPLÝSING OG UPPLÆRING

Høvuðsavbjóðingar:					
Ferð, rúsdrekka, vantandi bilbelti og ung					
Lóggáva og revsing	Løgreglueftirlit	Vegurin og vegaumhvörvið	Akförini	Upplýsing, undirvísing, átök	Vitan Hagtöl Royndir

Tað er ein fortreyt fyri rættari atferð, at einstaklingurin kennir reglurnar og veit, nær hann setir seg í váða og seg sjálvan og onnur í vanda. Men at koma hartil krevst áhaldandi undirvísing, upplýsing og eitt gott samskifti. Eitt fjøltáttað samskifti, sum fevnir um øll øki, frá kunnleika um skelti, strikur í vegum og til hugburðsávirkanina, sum verður byrjað í barnagarði, sum heldur fram í skúlanum, sum heldur fram, tá ið farið verður undir útbúgvingina at taka koyrikort, sum heldur fram hjá tí vaksna og roynda í ferðsluni, til tað at enda verður komið til ellisárini, - har ferðsla eisini er týðandi lutur.

Tað eru nógvir ymiskir samskiftishættir at taka dagar í millum í mun til, um endamálið er at breiða út vitan, at ávirka hugburð ella at ávirka atburð. Tað er ikki nóg mikið at vita og at hava rættan hugburð. Tá ið samanum kemur, er succeskriteriði, at fólk skulu hava røttu atferðina í ferðsluni. Hugburður skal verða fylgdur upp av gerðum.

Ongin er føddur við evnunum at klára seg væl í ferðsluni; alt skal lærast og venjast. Tað hendir gjøgnum alt lívið, men tað er í barnaárunum, at grundarlagið fyri vanunum verður lagt. Í fyrsta lagi gjøgnum foreldrini, men eisini ígjøgnum skúla og vinir. Ti eiga vit at byrja tíðliga, tá tað ræður um at duga at halda ferðslulógina og uppala tryggjar vegfararar. Tí hevur undirvísingin í skúlunum og hugburðurin hjá foreldrum stóran týdning.

#22 Átøk

- Skipað verður fyri átøkum, sum hava til endamáls at broyta hugburðin í ferðsluni. Finnast skal fram til, hvør skal hava ábyrgdina fyri at samskipa tað neyðuga samstarvið millum avvarðandi myndugleikar. Átøkini skulu í fyrstu atlugu leggja seg eftir at ávirka hugburðin mótvegis teimum innsatsøkjunum, sum henda ferðslutrygðarætlanin arbeiðir við, nevnliga at fáa ferðina niður, at minka um talið á rúsdrekkaávirkaðum førarum, at fáa fleiri at brúka bilbelti og aðra trygðarútgerð og at minka um talið á ungum fólki, ið doyggja og/ella koma til skaða í ferðsluni.

Ábyrgd: RFF, Løgreglan o.o.

Ávirkan: ***

Neyðugt er áhaldandi at skipa fyri átøkum, tá hugburður skal broytast ella kunnast skal um broytingar í ferðslulógini. Men samskifti gjøgnum átøk er ikki nóg mikið. Átøkini mugu eisini samskipast við t.d. løgreglueftirliti, so málbólkurin bæði upplivir, at evnið er viðkomandi, og at skeiv atferð fær avleiðingar⁵⁵. Ávirkanin av átøkum skal mátast yvir longri tíð. Royndir vísa⁵⁶, at

⁵⁵ Sí eisini notat hjá RFF 'Átøk og herferðir'.

átøk fyri mong beinanvegin ávirka fatanina og atferðina, men um átakið ikki verður endurtikið, so eru tað mong, ið fella frá aftur.

#23 Greiðari kunning um reglur fyri útskriving av heilivági

- Greiðari kunning eigur at verða givin um reglurnar fyri ábyrgdini hjá læknum at boða koyrikortmyndugleikanum frá í sambandi við sjúku, og at sterkur heilivágur verður útskrivaður.

Ábyrgd: Almanna- og Heilsuráðið, Landslæknin

Ávirkan: **

Ferðslulógin áleggur læknum at geva koyrikortmyndugleikanum fráboðan⁵⁷ um persónar, sum ikki verða mettir til longur at kunna koyra bil. Ikki bert tá talan er um fólk, ið vegna aldur ikki longur eru før fyri at koyra bil, men eisini, tá lækni hevur útskrivað sterkan heilivág, ið hevur við sær, at koyrikortið – í hvussu so er fyribils – eigur at vera tikið frá viðkomandi sjúklingi.

Tey, ið eru í vanda fyri, at koyrikortið verður tikið av hesum áhugum, eiga at verða kunnað um hesar reglurnar.

#24 Ferðgáar v.m

- Settir verða fleiri ferðagáar v.m.⁵⁸ upp, sum vísa ferðina hjá bilinum, ið koyrir framvið.

Ábyrgd: Landsverk/Kommunurnar

Ávirkan: ***

Royndirnar við slíkum ferðgáum eru góðar, og teir eru væl móttiknir her á landi. Kanningar úr øðrum Norðanlondum⁵⁹ og eftirmetingar av ferðgáunum í Sandavági⁶⁰ vísa, at miðalferðin fellur við umleið 5 km/t. Harumframt er eisini eitt týðiligt fall í talinum av bilum við nógvari ferð. Kanningar vísa, at ávirkanin av ferðgáum er varandi. Umframt at brúka ferðgáar, har komið verður úr óbygðum inn í fjølbyggt øki, kunnu ferðgáar eisini brúkast t.d. í sambandi við vegaarbeiði.

⁵⁶ Sí Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, síða 52

⁵⁷ Ferðslulógin §18c, 2. stk

⁵⁸ Sí <http://www.landsverk.fo/dokumentir/A3-planche4.pdf>

⁵⁹ Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, síða 47 og m.a. Forsøgsprojekter i Århus Amt - Evaluering af 35 hastighedsprojekter i 8 kommuner, 2002

⁶⁰ <http://www.landsverk.fo/dokumentir/a3-planche4.pdf>

#25 Venjingarbreyt

- Venjingarbreyt (koyritekniskt anlegg⁶¹) við hálkubreyt verður gjørd. Serlig avbyrgd øki til byrjanarundirvísing í koyring verða fingin til vega kring landið.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Koyrilærarar

Ávirkan: **

Tað hevur leingi verið víst á tørvin á eini venjingarbreyt í Føroyum, har bilførarar í tryggum umhvørvi hava móguleika at royna síni evni í ymsum vandamiklum støðum, eitt nú at snara undan eini forðing við nógvari ferð, ella gera eina harða uppbremsing. Tað er ikki tilráðiligt, at óroyndir bilførarar verða bidnir um at gera slíkar venjingar á alfaravegi. Tað er eisini ein sannroynd, at háлка er vanlig kring allar Føroyar ein stóran part av árinum, tí eiga allir bilførarar at royna seg í háلكu, áðrenn tey fáa koyrikort útskrivað. Við tað at kravt verður av øllum, ið taka koyrikort, at tey royna seg á slíkari breyt, eigur henda at liggja sentralt fyri á Streymoyinni ella í Eysturoynni.

Viðvíkjandi avbyrgdari breyt til byrjarar verður mælt til, at minst fyra slík øki verða funnin og gjørd kring landið.

#26 Ferðslufrálæra í dagstovnum og skúlum

- Farið verður undir skipaða frálæru í ferðslufrálæru og ferðslutrygd í fólkaskúlanum og dagstovnum. Fyri at fáa dygd í undirvísingina, eigur hetta økið sum skjótast at verða tikið við í frálæruni á lærara- og pedagogútbúgvingini. Finnast skal fram til, hvør hevur ábyrgdina av, at neyðugt undirvísingartilfar verður gjørt.

Ábyrgd: Mentamálaráðið/Kommunurnar

Ávirkan: **

Fyri at økja vitanina um ferðslu sum heild, er neyðugt at byrja við teimum yngstu, og tí eigur eitt miðvíst arbeiði at verða gjørt longu frá barnagarðsaldri at gera børnini tilvitað um, hvussu týðningarmikil atburðurin í ferðsluni er. Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur í fleiri ár arbeitt við hesum málbólki gjøgnum Ferðsluring Barnanna, sum nú er broyttur til at vera eitt beinleiðis samstarv við barnagarðspedagogar⁶². Hetta arbeiðið eigur framhaldandi at verða stuðlað.

Um málið í nullhugsjónini skal røkkast, er neyðugt at nema við hugburðin hjá vegfarandi. Vegfararar eru vit øll, antin tað er við akfari, ella vit eru til gongu. Og tí eiga vit øll at kenna tær mest grundleggjandi ferðslureglurnar frá barni av. Læra at hava virðing fyri teimum og vita, hvør vandi kann standast av ikki at halda reglurnar. Hetta ber í sær, at longu frá barnagarðsaldri er neyðugt at fáa eina ávísu frálæru um ferðslutrygd. Tað hevur avgerandi týðning, at ferðslufrálæra verður fastur partur av frálæruni í fólkaskúlanum.

Dentur eigur at verða lagdur á at menna váðaskil (risikoforståelse). Tað er hugsandi, at ferðslufrálæran kundi verið saman við eini móguligari heilsufrálæru, so hesi kundu verið tvinnuð saman, tí avgerandi er at fáa børnini at skilja, hvat okkara likam tolir, og hvussu tað ”reagerar” í ávísu støðum.

⁶¹ Sí til dømis <http://www.kti.dk>

⁶² Sí notat frá RFF, ‘FerðslaUndirSkúlaaldri.pdf’.

Undirvísingin – sum helst skal byrja longu í barnagarðinum – kann til dómis gerast eftir donskum leisti, har ymsar royndir eru upp gjøgnum fólkaskúlan. Børnini fara upp til eina 'fótgangararoynd' í 1. flokki, eina 'lítla súkkluførararoynd' í 3. flokki og eina 'endaliga súkkluførararoynd' í 6. flokki. Í framhaldsdeildini verður meira lagt eftir at læra næmingarnar váðaskil við serligum atliti til, at hesi børn eru á veg inn í aldurin, ið vísir seg av vera vandamiklast í teirra lívi.

Arbeiðið kann skipast í verkætlanum. Frálæran kann t.d. taka støði í nærumhvørvinum kring stovnin ella skúlan og í farleiðini hjá barninum frá heimi til skúla. Endamálið við hesum er at skapa eina ítøkiliga og tryggja farleið til børnini.

Bólkurin er sannførdur um, at júst átøk mótvegis yngsta ættarliðnum, við framtíðini í huga, eru sera týðningarmestu í Ferðslutrygdarætlanini yvirhøvur. Orsøkin til, at 'bert' verða givnar tvær stjørnur, er, at tað helst er avmarkað, hvussu stóra ávirkan hetta tiltakið kann fáa fyri ferðslutrygdina innan fyri tíðarskeiðið, sum ætlanin er galdandi.

#27 Økt nýtsla av súkkluhjálmi

- Øktur dentur eigur at verða lagdur á at fáa fólk at nýta góðkendan súkkluhjálmi.

Ábyrgd: Ráðið fyri Ferðslutrygd

Ávirkan: *

Tað er ein sannroynd, at av teimum akførum, ið ferðast á vegakervinum, eru súkklandi tey, ið eru í størsta vanda fyri at verða skadd⁶³. Í álitinum um nullhugsjónina verður eisini víst á, at hjálmar verja móti skaða í høvðinum hjá teimum, ið detta ella á annan hátt koma illa fyri á súkklu. Tað hava leingi verið gjørd serlig átøk fyri at fáa føroysk børn at brúka súkkluhjálmi, eitt nú hevur Ráðið fyri Ferðslutrygd saman við Kiwanis-felagsskapinum og øðrum stuðlum verið við til at givið øllum børnum, ið byrja í 1. flokki, ein ókeypis hjálmi. Ferðslutrygdarbólkurin mælir til, at upplýsingaráttøkini um súkkluhjálmi halda fram og verða økt.

Havandi í huga, at fólkakaheilsuætlanin eggjar fólki til at røra seg meira, og at arbeiðt verður fram móti at bøta um umstøðurnar at súkkla, kann roknast við at fleiri súkklandi vera í komandi tíðum. Tí eigur hesin trupulleiki at fyrirbyggjast, áðrenn hann av álvara vísir seg her á landi. Smb. donskum tølum doyggja helvtin av teimum, ið doyggja á súkklu, av skaðum á høvðið, og av teimum høvdu helvtin sloppið við lívinum, um tey nýttu hjálmi⁶⁴.

Dentur eigur at verða lagdur á børnini við tað, at tað fyri tað mesta eru børn, sum súkkla í Føroyum, og roknað verður við, at ein fittur partur av hesum fara at halda fram við at brúka hjálmi, um tað eydnast at fáa tey at skilja, hví hetta er týðningarmikið fyri trygdina. Í øðrum lagi eru børn jú ikki von við at lesa av møguligar vandar, og eru tí í størri vanda fyri at koma illa fyri, ikki bara í ferðsluni, men eisini koma út í støður, har tey ikki klára at halda sær á súkklu, og tí detta. Í lötuni vita vit ikki, hvussu nógvir skaðar standast av óhappi við súkklu, tí tey flestu av

⁶³ Sí t.d. Ferðslutrygdarhondbókina hjá TØI: <http://tsh.toi.no/index.html?22436>. Sí eisini greinina 'Betydningen af brug af cykelhjelm for hovedskader hos tilskadekomne 0-15-årige cyklister' úr Ugeskrift for Læger 2002;164(44):5115

⁶⁴ Smb National Handlingsplan s. 20

hesum óhappum verður lögreglan ongantíð kunnað um, tí talan er um einaóhapp – her vanta tøl frá sjúkrahúsunum.

#28 Íbundin børn

- Øktur dentur eigur at verða lagdur á at kunna um, hvussu børn í øllum aldrum verða spent fast í bilinum.

Ábyrgd: Ráðið fyri Ferðslutrygd

Ávirkan: ***

Kanningar vísa, at er barnið bundið rætt í einum góðkendum stóli, ið vendir aftureftir, eru sannlíkindini fyri, at barnið fær álvarsligt mein ella letur lív minkað við 90-95 %. Situr barnið í einum bilbarnastóli, sum vendir frameftir, minka hesi sannlíkindi við 50-60%⁶⁵. Tí er tað av alstórum týðningi, at børnini ikki bert eru bundin, men rætt bundin. Hevur barnið til dømis ein tvey punkt sela um miðjuna, sum ikki situr rætt um mjadnarnar, kann hetta gera størri skaða enn gagn, við tað at tá er stórus vandi fyri at skaða bleytgøgnini í búkholuni.

#29 Koyrikortið til prutl

- Skipanin at taka koyrikort til prutl verður endurskoðað og styrkt. Umframt grundleggjandi frálæru í ferðslu, skal ástøðiligi parturin leggja serligan dent á at skilja vandarnar í ferðsluni. Kannast skal, hvussu ein slík útbúgving eigur at skipast.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Akstovan

Ávirkan: **

Kanningar í øðrum londum vísa, at ung upp til 25 ár eru í serligum vanda í ferðsluni, tí tey ikki hava sama váðaskil, sum eldri ella meira búgvin fólk⁶⁶. Tí er hetta eitt øki, ið serligur dentur eigur at verða lagdur á⁶⁷.

#30 Koyrikortið til bil

- Skipanin at taka koyrikort til bil verður endurskoðað við jøvnum millumbilum.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Akstovan

Ávirkan: **

Avvarðandi myndugleikar eiga javnan at kunna seg um gongdina innan líknandi skipanir í grannalondunum. Føroyska koyrikortskipanin er nýliga broytt, og eigur skipanin at verða eftirmett, tá skipanin hevur virkað í nøkur ár.

⁶⁵ Smb Ávegis nullhugsjónini s. 138

⁶⁶ Sí Færðselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, síða 23

⁶⁷ Um grundskeið, sí næsta tilmæli, #30 Koyrikortið til bil

Í sambandi við eftirmetingina eigur støða at verða tikin til, um sjálv undirvísingin eigur at umskipast, soleiðis at ástøðisundirvísingin verður skipað í tveimum – einum grundskeiði og einum víðkaðum skeiði. Ein móguleiki er at grundskeiðið verður nýtt til undirvísingina til prutlkoyrikort, og tí kundu persónar við prutlkoyrikorti sloppið undan hesum parti av undirvísingini, tá tey fóru upp til bilkoyriroyndina, um ikki ov long tíð var fráliðin.

Áðrenn farið verður upp til koyriroynd, skulu øll hava verið gjøgnum eitt skeið á venjingarbreyt⁶⁸, har hálkukoyring er ein partur av venjingini. Fyri at fáa koyrikort til bil krevst eitt skeið í fyrstuhjálpi⁶⁹, sum koyriskúlarnir skulu kunna bjóða.

#31 Kollektiva ferðslan

- Fólk eiga at eggjast til at brúka kollektivu ferðsluna heldur enn egnan bil. Um ikki ber til hjá Bygdaleiðum at hava náttartúrar til og úr høvuðsstaðnum, eiga teir persónar, sum av sínum eitingum hava slík ferðatilboð, at stuðlast.

Ábyrgd: Innlendismálaráðið/Strandfaraskip Landsins/Kommunurnar

Ávirkan: **

Tað er ein sannroynd, at tað í allar flestu førum er tryggari at sita í einum bussi enn í einum lítlum persónbili. Fyri ferðslutrygdina í Føroyum hevði tað ivaleyst verið betri, um fleiri fólk brúktu tilboðið um kollektiva ferðslu at flyta seg til og úr arbeiði ella skúla. Fleiri fólk í bussunum hevði merkt færri akfør á vegnum, sum eisini er til gagns fyri ferðslutrygdina.

Tórshavnar kommuna hevur ásannað týðningin av kollektivu ferðsluni – og trupulleikan av vaksandi bilatalinum – og hevur fingið heilt nógv at brúka Bussleiðina við at bjóða ókeypis busskoyring sum eina roynd í 2007. Eigin ivi er um, at slíkt tiltak er gagnligt fyri ferðslutrygdina, og ferðslutrygdarbólkurin er av tí sannføring, at landsmyndugleikarnir eisini áttu at umhugsa at gjørt tað ókeypis at koyrt við Bygdaleiðum.

Náttarkoyring til og úr dansi um næturnar í vikuskiftinum hevur søguliga verið ein alstórir trupulleiki í føroyskum ferðslutrygdarhøpi⁷⁰. Í fleiri ár hava einstaklingar verið við til at minka um ta ofta vandamiklu koyringina á náttartíð við at skipa fyri busskoyring til og úr Havnini og øðrum dansistøðum. Skipanin hevur verið væl móttikin, men bólkurin hevur varhugan av, at skipanin er ógvuliga tengd at teimum fólkunum, sum nú reka skipanina, og vandi er fyri, at eingin er at taka yvir til sína tíð.

Tí eigur at verða umhugsað, um tað almenna ikki skuldi yvirtikið náttarkoyringina. Spurningurin er um koyring av ungfólki, sum hevur verið í dansi í Havn, er ein farleið “har tað hevur stóran samfelagsligan týðning, at skipað verður fyri slíkum flutningi”⁷¹

⁶⁸ Sí tilmæli #25

⁶⁹ Sí Nullhugsjónin 28.3, síða 130

⁷⁰ Sí eisini Ávegis Nullhugsjónini síða 177-181

⁷¹ Sitat úr Løgtingslóg um fólka- og farmaflutning §2 stk 1.2, sí <http://www.ssl.fo/Default.asp?sida=2917>

VITAN OG GRANSKING

Høvuðsavbjóðingar: Ferð, rúsdrekka, vantandi bilbelti og ung					
Lóggáva og revsing	Lögreglueftirlit	Vegurin og vegaumhvörvið	Akförini	Upplýsing, undivísing, átök	Vitan Hagtøl RoynDIR

Grundarlagið fyri øllum arbeiði at bøta um ferðslutrygdina er, at tað finnast hagtøl at arbeiða við. Ferðsluhagtøl er ein mangulvøra í Føroyum, og hevur altíð verið tað. Tey tøl, ið eru til taks, eru í flestu førum ikki nóg neyv til, at tey kunnu brúkast til at útgreina, hvørjir trupulleikarnir eru, og hvar nakað kann gerast fyri at bøta um ferðslutrygdina.

Alt bendir á, at hesin trupulleikin nú verður loystur⁷². Tá meira nágreinilig hagtøl verða fingin til vega, kann tað koma at vísa seg, at vanliga føroyska uppfatanin av trupulleikum viðv. ferðslutrygd ikki hevur hald í hagtølunum. Tí er arbeiðið við at fáa nágreinilig hagtøl til vega eitt av týðningarmestu tilmælunum í hesum álit.

#32 Kommunal ferðslutrygdarætlanir

- Føroysku kommunarnar gera – innan 2010 – hvør sína ferðslutrygdarætlan.

Ábyrgd: Kommunurnar

Ávirkan: ***

Kommunurnar hava ein serstakan leiklut millum teir myndugleikar, ið skulu vera við til at røkka stevnumiðinum í hesi ferðslutrygdarætlanini. Tey allarflestu ferðsluóhappini henda á kommunalum vegum, eins og helmingurin av óhappum við fólkaskaða. Hetta gevur kommununum eina serliga ábyrgd. Kommunalu myndugleikarnir hava við síni lokalu vitan og samstarvi við lögregluna góðar móguleikar at fáa innlit í, hví vanlukkur henda og undir hvørjum umstøðum. Tað er av týðningi, at henda vitan verður savnað, tí tað er henda vitan, ið kann fyrbygja vanlukkum í sambandi við nýgerð og umvæling av vegakervinum.

Kommunala ferðslutrygdarætlanin skal innihalda eitt yvirlit yvir, hvat kommunan hevur í hyggju at gera fyri at bøta um ferðslutrygdina á kommunala veganetinum. Ein ætlan við tillagaðari (differentieraðari) hámarksferð skal gerast, har dentur verður lagdur á at leggja tilhaldsvegir í íbúðar- og handilsøkjum, har ferðin í mesta lagi skal vera 30 km/t og vegirnir tillagaðir hareftir.

Kommunala ferðslutrygdarætlanin skal eisini innihalda eina meting av, um grein 60 í ferðslulógini⁷³, sum sigur: ”Tað áliggur lögreglu og vegamyndugleikum í samráð við skúlarnar at gera tiltøk til tess at verja børn fyri vandum frá akferðsluni á veg í skúla og aftur til hús”, verður fylgd⁷⁴.

⁷² Sí tilmæli #33

⁷³ <http://www.logir.fo/foldb/llk/1988/0000014.htm>

⁷⁴ Sí eisini “Lokale trafikksikkerhedsplaner”, skrivað av Landsverk

Har sum landsvegur gongur gjøgnum bygt øki, skal samstarvast millum kommunurnar og Landsverk um hetta.

#33 Hagtøl

- Arbeiðið við at fáa til vega ferðsluhagtøl og menna dygdina av hesum hagtølum heldur áfram.

Ábyrgd: Landsverk

Ávirkan: ***

Tað hevur leingi verið ein stórir trupulleiki í føroyska ferðslutrygdararbeiðinum, at ikki nóg góð og neyv ferðsluhagtøl hava verið at arbeiða við. Men nú bendir alt á, at royndirnar at samskipa ferðsluhagtølini eru við at koma á mál: Á vári 2006 setti landsstýrismaðurin í ferðslumálum út í kortið, at Landsverk skal hava ábyrgdina av, at vit í Føroyum fáa so góð ferðsluhagtøl, sum til ber. Á hesum grundarlag varð skipaður ein ferðsluhagtalsbólkur, stytur FHB, sum er mannaður við umboðum frá Landssjúkrahúsinum, Landsverki, Landslæknanum, Løgregluni og Ráðnum fyri Ferðslutrygd. Arbeiðssetningurin hjá FHB er soljóðandi: ”*Bólkurin skal finna fram til, hvørji ferðsluhagtøl, ið okkum tørvar í Føroyum sum fyrirtreyt fyri best møguligum ferðsluvanlukkufyribyrgjandi arbeiði. Harumframt skal bólkurin koma til eina niðurstøðu um, hvussu hesi hagtøl fáast til vega á skilabesta hátt, umframt at fáa greiðu á, hvussu tøluni skulu handfarast, so at arbeiðið verður í trá við galdandi ásetingar hjá eitt nú skrásetingarráðnum.*” Málið hjá bólkinum er, at tilmælini verða liðug tíðliga á sumri 2008.⁷⁵

At peika út vandamiklar teinar og harfrá at betra ferðslutrygdina í økinum er ein trároyndur og munadyggur háttur at forða fyri ferðsluvanlukkum. Heitt verður á allar vegamyndugleikar at brúka hagtølini til at staðfesta óhappini, soleiðis at vandamiklir teinar kunnu ávísast.

#34 Skaðakanning

- Farið verður undir at kanna allar álvarsligar ferðsluvanlukkur í Føroyum.

Ábyrgd: Akstovan

Ávirkan: *

Fyri at fáa fulla greiðu á, hvørjir trupulleikarnir eru við ferðslutrygdini í Føroyum, og hvat best er at gera fyri at fyrbyggja teimum álvarsligastu ferðsluvanlukkunum, er neyðugt, at ein kanning verður gjørd av teimum álvarsligastu ferðsluvanlukkunum í landinum. Skotið verður tí upp, at ein skaðanevnd verður sett, sum ger av, hvørjar kanningar skulu gerast, og sum setir neyðuga servitan til at gera tað kanningararbeiðið, ið skal til fyri at kunna gera eina frágreiðing fyri hvørt einstakt álvarsligt ferðsluóhapp.⁷⁶

⁷⁵ Sí fororðini: “Ferðsluhagtalsbókin – Hagtøl um ferðsluvanlukkur í Føroyum”, RFF, 2007.

⁷⁶ RFF hevur týtt íslensku lógina ’Lóg um kanningarnevnd fyri ferðsluvanlukkur.doc’. Sí eisini <http://www.rnu.is>

EFTIRMÆLI

#35 Ferðslutrygdararbeiðið framyvir

- Ein bólkur verður settur at hava regluligt eftirlit við, um ferðslutrygdarætlanin 2008-2015 virkar sum ætlað. Við grundstøði í hesum eftirliti verður ferðslutrygdarætlan eftirmett við jøvnum millumbilum.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: ***

Hetta álit hevur í fleiri førum víst á, at stórir tørvur er á eftirfarandi hagtølum yvir ferðsluna og ferðsluóhappini í Føroyum. Tilmælini í hesi ferðslutrygdarætlan eru tí í stóran mun gjørd uttan at vera kjølfest í føroyskum hagtølum, men eru gjørd eftir metingum um, hvar tørvur er at gera átøk.

Við tað at talan er um ta fyrstu ferðslutrygdarætlanina yvirhøvur í Føroyum, er eisini neyðugt, at eitt ávíst eftirlit verður við ætlanini. Verða tiltøkini sett í verk, og virka tiltøkini eftir ætlan? Hóast bólkurin hevur gjørt síni tilmæli eftir bestu sannføring við støði í hollum praktiskum royndum stuðlaðar av atkomiligum hagtølum og útlendskum metingum, er eingin trygd fyri, at ferðslutrygdartiltøkini fara at virka eftir ætlan bólsins.

Tí er neyðugt, at arbeiðið verður fylgt upp av einum bólki, sum regluliga kemur saman fyri at gera eina støðumeting av ferðslutrygdini og møguliga koma við uppskotum til tiltøk, ið kunnu beina ferðslutrygdina á rætta kós. Bólkurin eigur at verða mannaður við umboðum fyri pørtunum, sum virka innan ferðslutrygdarøkið, og kann inndraga aðra servitan eftir tørvi.

Hóast henda ferðslutrygdarætlan tekur støði í eini ætlan fyri, hvussu ynskiligt er, at ferðslutrygdin sær út í 2015, mælir bólkurin kortini til, at ferðslutrygdarætlanin verður eftirmett við jøvnum millumbilum.

Fylgisskjal

ARBEIÐSSETNINGURIN

1. Bakstøði og endamál

Føroya Løgting hevur samtykt at seta nullhugsjónina inn sum endamálsorðing í ferðslulógina sum eitt stavnald fyri ferðslutrygdararbeiðið framyvir. Í viðmerkingunum verður m.a. sagt:

“Til tess at nærkast málinum um, at eingin skal doyggja ella verða álvarsliga skaddur í ferðsluni, verður neyðugt at gera eitt miðvíst arbeiði á hesum økjum:

- *Upplæring og upplýsing: sum hevur við sær ferðslutryggan hugburð og atburð, skal verða raðfest so høgt, sum til ber.*
- *Eftirlitið: við ferðsluni skal gerast so munadygt, sum til ber.*
- *Ferðslulógin: má alsamt verða endurnýggjað og dagfórd, so at hon fylgir við teimum broytingum, ið henda.*
- *Akførini: verða útgjörd við nýggjastu trygdarfyriskipanum, og at tey lúka fremstu trygdarkrøv*
- *Vegirnir: verða gjördir alsamt tryggari við munagóðum og miðvísum ábótum, tað verið seg kommunalir vegir ella landsvegir. “*

Bæði í álitinum um nullhugsjónina, í samferðsluætlanini og í grundarsteininum um infrakervið í visjón 2015, eru neyvari útgreiningar, umframt at skotið verður upp at farast skal í gongd við arbeiðið. Ítøkiliga er ásett í visjón 2015, at *“ein bólkur við umboðum fyri allar avvarðandi partar verður settur at orða eina ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar. Hesin bólkur ansar eisini eftir, hvussu ætlanin verður framd.”*

Í visjón 2015 undir grundarsteininum “infrakervið” er, grundað á nullhugsjónina, málið sett. Talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða skal vera 30% minni í 2015 í mun til 2006. Hetta er útgangsstøðið í arbeiðinum.

Fyri at koma í gongd við hetta týðningarmikla arbeiðið, hevur landsstýrismaðurin avgjørt, at settur verður ein bólkur at orða eina ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar.

Arbeiðið skal skipast við støði í tí tilfari, sum longu er gjørt. Talan er um álitið um nullhugsjónina, samferðsluætlanina og viðkomandi grundarsteinar í visjón 2015.

Ætlanin er, at ferðslutrygdarætlanin komandi árin skal blíva felags ogn hjá bæði landi, kommunum og øllum teimum, sum varða av ferðsluni. Fortreytin fyri at fremja ferðslutrygdarætlanina er, at myndugleikar, áhugabólkar v.m. arbeiða saman, og tí skal eisini gerast uppskot um, hvussu hesin partur skilabest kann skipast.

Ferðslutrygdarætlanin skal:

- tryggja at allir partar, sum arbeiða við ferðslutrygd, draga somu línu
- samskipa arbeiðið soleiðis, at samfelagið fær sum mest burtur úr orkuni, sum verður lögð í
- tryggja eitt skynsamt arbeiðs-, ábyrgdarbýti og samstarv millum partarnar, ið arbeiða við ferðslutrygd
- gera øll ferðandi tilvitað um sín leiklut

2. Skipan av ferðslutrygdarætlanini

Verkætlanin verður skipað við einum stýrisbólki og einum arbeiðsbólki. Í stýrisbólkinum sita umboð fyri Vinnuáráðið (Niels Winther, formaður), Akstovuna (Jákup Jacobsen), Landsverk (Oyvindur Brimnes), Løgrelgona (Karen Marie Olesen), Kommunusamskipan Føroya (Jákup Egholm Hansen), Føroya Kommunufelag (Eyðun Christiansen) og Ráðið fyri Ferðslutrygd (Høgna í Stórustovu).

Í arbeiðsbólkinum sita umboð fyri Landsverk (Mikkel Frandsen), Kommunurnar (Hanus Poulsen og Sólfríð Fjallabak), Løgrelgona (Uni Vestureið⁷⁷) og Ráðið fyri Ferðslutrygd (Jón Kragestein), umframt at aðrir persónar luttaka eftir tørvi⁷⁸. Skrivari (Ingi Samuelsen) verður knýttur at arbeiðsbólkinum.

Tryggjast skal, at allir avvarðandi partar innan ferðslu og ferðslutrygd verða hoyrdir og tiknir við upp á ráð í arbeiðinum.

3. Uppgávur hjá arbeiðsbólkinum

Tað er ikki ofta, at tað bert finst ein loysn á eini ferðslutrygdaravbjóðing, og tí eru oftast fleiri hættir at taka ímóti avbjóðingini. Tey avgerandi innsatsøkini ella inngangsvinklarnir fyri at ávirka talið á deyðum og illa skaddum í ferðsluni eru hesi:

- Lóggáva og sanktiónir
- Eftirlit
- Vegaumhvørvi
- Akførini
- Upplýsing og upplæring
- Vitán og gransking

Høvuðsavbjóðingar.

Fyri at rækka málinum í 2015, sum ferðslutrygdarætlanin er galdandi fram til, er tað týðningarmikið at

- tað verður raðfest millum avbjóðingarnar og
- at tað verða lagdar strategiir fyri at náa málinum.

Tí skal arbeiðsbólkurin finna høvuðsavbjóðingarnar, vit standa yvirfyri, við stóði í ferðsluvánlukkum og málbólkunum og leggja høvuðsdentin á týðningarmestu av hesum í arbeiðinum sæð í mun til omanfyrinevndu 6 innsatsøkir.

Arbeiðsbólkurin skal koma við einum grundgivnum boði upp á effektina av uppskotnu átøkunum, t.d. við einari stjórnuskipan.

Arbeiðsbólkurin skal í hesari frágreiðing ikki meta um kostnaðin av tiltøkunum, men kann seinni verða biðin um metingar av hesum sum grundarlag undir einari ítøkiligari raðfesting.

Arbeiðsbólkurin skal gera tilráðingar um:

⁷⁷ Síðan umleið 1. august hevur Jón Klein Olsen verið fastur limur í arbeiðsbólkinum

⁷⁸ Varalimir, sum hava luttikið í arbeiðinum eru Armgarð Steinhólm, Landsverk, Sølvi Reinert Hansen, Ráðið fyri Ferðslutrygd og Ingmar Hammer, lögrelgan

- tiltøk, ið kunnu fremja ferðslutrygdina
- hvørjum leisti ferðslutrygdararbeiðið frammyvir skal skipast eftir

Hvør einstøk tilráðing skal lýsast við bakstøði, ávirkan (effekt) og við uppskoti til arbeiðs- og ábyrgdarbýti.

4. Tíðarætlan

Farið verður í gongd 25. juni 2007, og miðað verður ímóti, at eitt uppskot til ferðslutrygdarætlan er liðugt 24. september 2007.

Vinnumálaráðið, 28. juni 2007

Bjarni Djurholm
landsstýrismaður