

FERÐSLUTRYGDARÆTLAN

fyri Føroyar 2019–2027



SAMFERÐSLUMÁLARÁÐIÐ

Útgevri Samferðslumálaráðið
Myndir Ólavur Fredriksen – FaroePhoto
Sniðgeving og uppseting: Nudlavirkið
Prent: Føroyaprent

INNIHALD

Fororð	6
Innleiðing og grundarlag	8
FOKUSØKINI	14
1. Ov nógv ferð.....	16
2. Rúsdrekka, rúsevni og heilivágur.....	19
3. Gáloysni.....	25
4. Manglandi nýtsla av trygdarbelti og hjálmi.....	29
5. Bleyt ferðsla.....	31
6. Ungir bilførarar frá 18 – 24 ár.....	35
7. Møtióhapp og stakóhapp.....	39
8. Ferðafólk.....	43
TILMÆLI	46
Vitan, hagtøl og royndir	48
1. Skaðakanning.....	48
2. Hagtøl.....	48
3. Endurskoðan av ferðslutrygdarætlanini.....	48
Undirvísing og samskipti	49
4. Ferðslupolitikkur á stovnum og fyrítøkum.....	49
5. Ferðslupolitikkur á skúlum og í frítíðarfeløgum.....	49
6. Átøk.....	49
7. Ferðslufrálæra í dagstovnum og skúlum.....	49
8. Koyrifrálæra (stigvís tilgongd til koyrikort, royndarkoyring).....	51
9. Koyrilæraútbúgving.....	51
10. Venjingarbreyt.....	51
11. Uppfrískandi skeið í sambandi við endurnýggjan av koyrikorti.....	51
Vegurin og vegaumhvørvið	52
12. Ferðslutrygdargrannskoðan.....	52
13. Ferðslutrygdarkanning.....	52
14. Reglubundin vegatøknilig vanlukkufyribyrging.....	52
15. Kommunalar virkisætlanir.....	52
16. Staðbundnar ferðætlanir.....	54
17. Sjálvfrágreiðandi vegir.....	54
18. Ferðtálmandi tiltøk.....	54
19. Avmarking av hugspjaðingum uttan fyri akfarið.....	54
20. Betraðir krossingarhentleikar hjá fótgangarum.....	54
21. Yvirumkoyringar í víkiskyldureguleraðum krossum.....	54
22. Rumlifoyrir á vegum ímillum bygda.....	54
23. Miðjuviðkan í bugum.....	55
24. Avmerking í bugum.....	55
25. Reinsan av vegøkslum.....	55
26. Gerð av trygdarøki.....	55
27. Bilverjur í vegsíðuni.....	55
28. Gerð av „2 minus 1- vegum“ ímillum bygda.....	55
29. Broytiligar ferðtalvur.....	55
30. Ferðgáar.....	56
31. Súkkklubreytir millum bygda.....	56
32. Rakstur og viðlíkahald.....	56

33. Hegning av vegum ímillum bygda	56
34. Økja um trygdina í tunlum.....	56
35. Vegatækniligur útbúnaður til meira sjálvvirknar bílar.....	56
36. Landsvegir utan um bygt øki	56
37. Møguleikar fyri yvirháling.....	57
38. Gerð av rundkoyringum	57
39. Vinstrasnaringarbreyt í vegamótum	57
Akfarið – teknologiskar og akfarstekniskar loysnir	58
40. Svartir kassar	58
41. Strikuávaringarskipan	58
42. Blindvinkulvarnari	58
43. Møðivarnari	58
44. Neyðbremsuskipan	58
45. Bakkisensorar	60
46. Frampartí, sum er fótgangaravinarlig	60
47. Endurnýggjan av bílaparkini	60
48. Ferðavmarkarar í bílum	60
49. Alkolás í bílum	60
50. Útbreiðsla av beltiáminnarum	60
51. Ravtæknligt koyrikort	60
52. Akfarstæknilig átøk at fyribygja høgrasnaringarólukkum	60
Lógarverk og revsing	61
53. Børn í súkkluhjálum	61
54. Klipp í koyrikortið, fyri nýtslu av handhildnari farteletelefon.....	61
55. Klipp í koyrikortið við manglandi trygdarbelti ella hjálmi	63
56. Lægri mark fyri ov nógv ferð og fyri treytaleysa frádøming	63
57. Lógarkrav um endurskinsvest í bíli	63
58. Koyri- og hvílitíðarreglur.....	63
59. Greiðari reglur fyri útskriving av heilivági	63
60. Bøturnar hækkast	64
61. Broyting av kunngerð um tilgerð og útgerð fyri súkkur.....	64
Eftirlit	65
62. Løgreglueftirlit	65
63. Sjálvvirkandi ferðkanningar	65
64. Kenna sjálvsábyrgd, tá ferðslulógin verður brotin.....	67
65. Próvalkometur.....	67
66. Leggja hald á prutl	67
67. Útbreiðsla av snarkanningaralkometur	67
68. Útbreiðsla av snarkanningartólum til rúsevnis- og heilivágskoyring	67
69. Útbreiðsla av lasarum.....	67
70. Útbreiðsla av rullufeltum til kanning av prutlum	68
FYLGISSKJAL.....	69
Arbeiðssetningurin	69
1. Bakstøði og endamál	69
2. Skipan av ferðslutrygdarætlanini	69
3. Uppgávur hjá arbeiðsbólkinum	70
4. Tíðarætlan.....	70

FORORÐ

Tá Jón Kragesteen og Peter Jacob Sigvardsen í 2003 tóku stig til null-hugsjónina, sum seinni varð sett beinleiðis inn í ferðslulógina, vóru helst mong, sum mettu hetta vera ein utopiskan dreym, sum ongantíð kann røkkast. Hugsanin var kanska, at ferðsla má elva til ferðsluóhapp.

Tíðin hevur tó víst okkum, at tað ber til at fáa talið av deyðum og skaddum í ferðsluni niður. Vit eru í skrivandi stund so langt frá syndarligu tíðini í 70- og 80árunum, sum yvirhøvur til ber. Eingin doyði í ferðsluni í 2018! Og seinastu nógvu árinu hava tøluni – hóast ikki „null“ – verið sera lág. Hetta hendir samstundis sum fólkkatal, akfør og samlaða mongdin av ferðslu er fleirfaldað.

Men hetta kemur ikki av ongum. Eldsálir hava í áratíggju arbeitt miðvíst við málinum at fáa niður talið av ferðsluvanlukkum, bæði við upplýsing, átøkum, eftirliti og lóggávu. Og tað er hetta arbeiðið, sum ber ávøkstur.

Yvirskipaða málið í Ferðslutrygdarætlanini fyri Føroyar 2007–2015 var 30% færri ferðsluóhapp við fólka-skaða. Hetta málið er langt síðani rokkið, og longu í 2010 var talið 50% lægri enn útgangsstøðið í 2006.

Og nógv av góðu og framskygdu tilmælunum eru gjøgnumførd. Men nógv er hent í samfelagnum og ferðsluni seinastu 12 árinu, og ferðsluavbjóðingarnar standa ikki í stað. Hóast góðu gongdina fram til 2010 er ikki stórvegis munur á talinum av ferðsluóhappum við fólka-skaða fram til í dag.

Í fleiri ár hevur Ráðið fyri Ferðslutrygd havt stórt ynski um, at ferðslutrygdarætlanin verður dagførd og endurskoðað, soleiðis at góða gongdin ikki stendur í stað. 2019 var so árið, har hetta var gjørt. Kanska serliga hóskandi í kjalarvørrinum av góðu gongdini í árinum 2018.

Arbeidsbólkurin, sum í sera intensivari tilgongd, hevur endurskoðað ferðslutrygdarætlanina, er nú liðugur við arbeiðið, og nýggj mál og deilmál eru sett fram til 2027. Nýggja málið er í mesta lagi 21 ferðsluóhapp við fólka-skaða í 2027. Men afturat hesum eru eisini hópini av deilmálum sum millum annað ferð, rúsdrekkaóhapp, óhapp við ungum bilførarum, bleytum ferðandi, nýtslu av trygdarbelti o.s.fr.

Ein stór avbjóðing í arbeiðinum hevur verið hagtøl. Hetta er orsaka av vantandi hagtølum og óskipaðum hagtølum. Hetta er tó ikki ein nýggj avbjóðing.

Víst var eisini á hetta í fyrru ferðslutrygdarætlanini. Men til tess at lætta um arbeiðið framyvir – og ikki minst framtíðar dagføringar av ferðslutrygdarætlanini – er ítøkilig áheitan um betri skrásetingar og serliga nágreining av álvarsligum ferðsluvanlukkum nøkur av fremstu tilmælunum í ferðslutrygdarætlanini.

Vit bæði vilja nýta høvið at takka øllum, sum á onkran hátt hava virkað fyri at hetta arbeiðið er gjørt, við vón um at myndugleikar, stovnar og allir føroyingar taka Ferðslutrygdarætlanina 2019–2027 til sín. Latið okkum øll í felag gera ferðsluna tryggja.



Lovisa Petersen Glerfoss,
stjóri í Ráðnum fyri Ferðslutrygd



Kári Thorsteinsson,
formaður í Ráðnum fyri Ferðslutrygd

Tórshavn, mai 2019

INNLEIÐING OG GRUNDARLAG

Í 2007 var fyrsta ferðslutrygðarætlanin fyrri Føroyar orðað. Hetta var á mangan hátt ein varði í søguni hjá ferðslutrygdini í Føroyum. Endiliga var ferðslutrygðararbeiðið yvirskipað orðað við einum felags málsetningi fyrri allar relevantar aktørar sum á ymsan hátt varða av ferðsluøkinum. Arbeiðið tók støði í nullhugsjónini, sum í 2006 varð sett inn sum ein endamálsorðing í ferðslulógini, sum eitt stavnald fyrri ferðslutrygðararbeiðið frameftir. Grundarlagið undir arbeiðinum var m.a. álitid um nullhugsjónina og eisini samferðsluætlanin.

Yvirskipaða málið í ferðslutrygðarætlanini var, at talið av ferðsluvánlukkum við fólkaskaða skuldi vera 30% lægri í 2015 í mun til 2006, og hetta málið er í dag nátt. Longu í 2010 var hetta talið 50% minni enn í 2006.

Undir høvuðsmálinum vóru fyra høvuðsavbjóðingar nevndar, sum verandi orsök til flestu ferðsluvánlukkum og -skaðar. Hesar vóru ferð, rúsdrekka, trygðarbelti og ung (upp til 24 ára aldur).

36 ítøkilig tilmæli eru í fyrstu ferðslutrygðarætlanini fyrri Føroyar. Hesi eru bólkaði undir 6 innsatsøki (lóggáva, eftirlit, vegumhvørvi, akfør, upplýsing og gransking), raðfest við væntaðari effekt, og fyrri hvørt teirra er ábyrgðarhavari ásettur.

Av teimum 36 tilmælunum í ferðslutrygðarætlanini, eru ávís tilmæli gjøgnumførd, meðan har eisini eru ávís tilmæli, sum antin eru sett í gongd, ella mál, sum áhaldandi verður arbeiðt við, men sum ikki verða „liðug“.

Síðani 2007 eru nógvar broytingar, og avbjóðingarnar á ferðsluøkinum eru eisini øðrvísi. Tískil er alneyðugt at endurskoða ferðslutrygðarætlanina, soleiðis at vit halda kósina móti betri ferðslutrygd, við teimum avbjóðingum, sum eru galdandi í dag.

Sum dømi er gáloysni ein avbjóðing, sum ikki varð nevnd í 2007, men sum í dag ger seg galdandi

í alsamt fleiri ferðsluvánlukkum. Vaksandi ferðavinnan kann eisini hava nýggjar avbjóðingar við sær á ferðsluøkinum.

Við hesum í huga er eisini alneyðugt, at ferðslutrygðarætlanin javnan verður endurskoðað. Í minsta lagi fjórða hvørt ár. Hetta eigur at verða gjørt soleiðis, at ferðslutrygðarætlanin – og yvirskipaða málið – altíð endurspeglar dagsins samfelag og avbjóðingar.

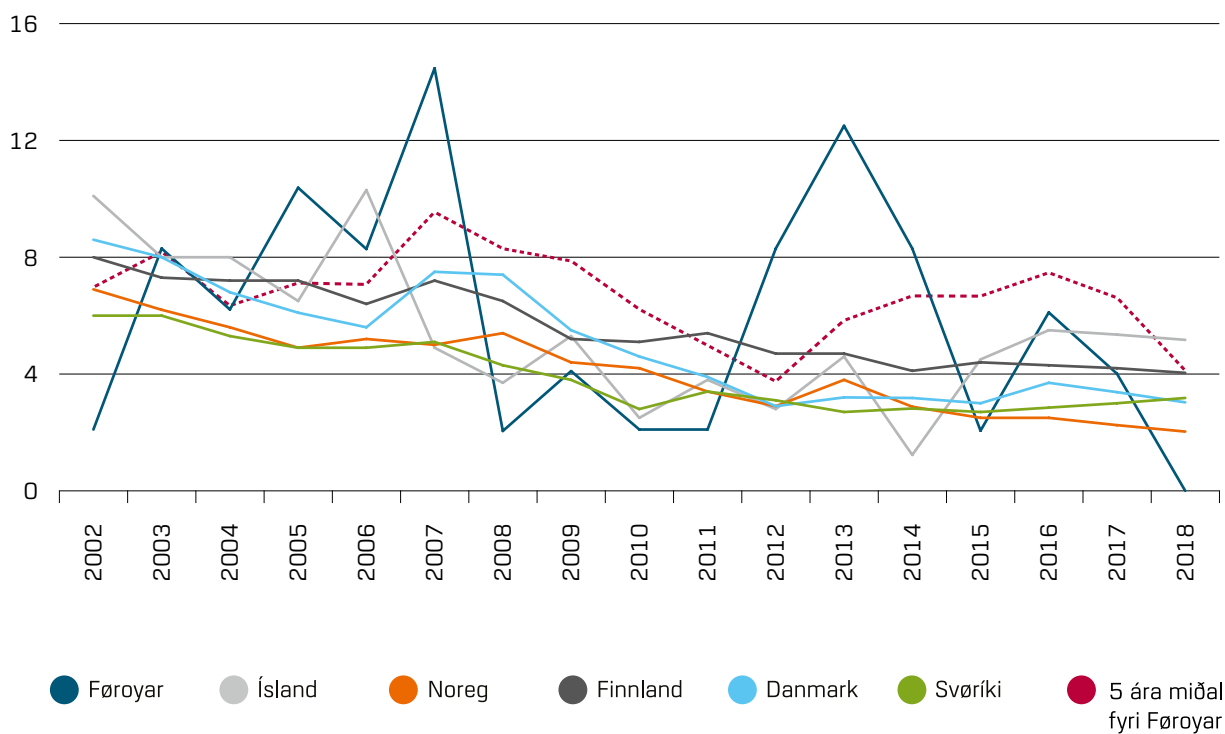
Talið á skrásettum ferðsluóhappum er nógv minkað seinastu árin. Eisini ferðsluóhapp við fólkaskaða og deyða sum avleiðing. Hetta er eitt rák, ið er í øllum grannalondum okkara og kann bæði vera orsakað av, at nógv og miðvíst ferðslutrygðararbeiði við kunning og átøkum er og verður gjørt, og helst eisini tí, at fólk eru meira varin.

Fyri fyrstu ferð í meiri enn hálva øld misti eingin lívið av ferðsluvánlukkum í Føroyum í 2018. Vit skulu heilt aftur til 1967 fyrri at finna eitt álmanakkaár, har eingin doyði í føroysku ferðsluni. Hetta er eitt sera jaligt úrslit, og líkist langt frá teimum syndarligu 70- og 80'árunum, har ferðsluvánlukkum kravdu nógv mannalív, serliga ung fólk í bestu árum.

Seinastu árin eru álvarsligu ferðsluvánlukkurnar vorðnar alsamt færri. Og tað er at feignast um. Tað er ein týðilig ábending um, at tað miðvísa arbeiðið, sum er gjørt seinastu nógvu árin, ber ávøkst. Herd lóggáva, eftirlit, betri og tryggari vegir, tryggari bilar og ikki minst áhaldandi upplýsing og átøk eru við til at gera okkum øll meiri upplýst og tilvitaði um vandarnar í ferðsluni og harvið okkara egna møguleika at gera mun.

Hóast eingin doyði í ferðsluvánlukkum í 2018 er eingin orsök at setast afturá. Føroyar eru smáar og okkara hagtøl eru smá. Tí kann eitt álvarsligt ferðsluóhapp ávirka hagtølini ógvusliga. Týðningurin av at kanna og fyrirbygja øllum ferðsluóhappum við fólkaskaða (og at greina álvaran á skaðunum) er tí alsamt meira neyðugur.

Mynd 1: Deyð í ferðsluóhappum í Norðurlondum pr. 100.000 íbúgvar

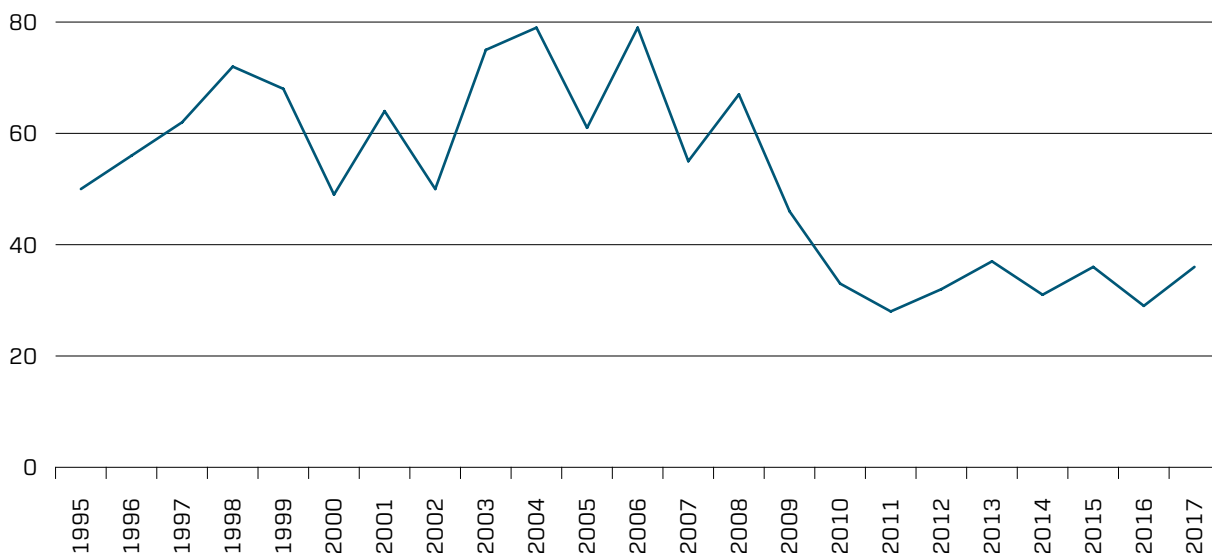


Tá vit samanbera okkum við hini norðurlondini, verða tøluni brúkt við útgangsstøði í tal av deyðum í ferðsluni pr. 100.000 íbúgvar. Seinastu árin hava Føroyar ligið aftast, samanborið við hini norðurlondini. Við tølunum fyri 2018 sær eitt sindur betri út, og liggja vit í lätuni á beint omanfyri Finlandi við 4,1 deyð pr. 100.000 íbúgvar (ella 2,1 um árið - 5 ára miðal). Noreg, Svøríki og Danmark hava øll betri tøl at vísa á, og tí er enn nógv at arbeiða fyri til tess at fáa talið av deyðum og skaddum í ferðsluni niður.

Mynd 2: Ferðsluóhapp tilsamans



Mynd 3: Ferðsluóhapp við fólkaskaða



Føroysku tøluni fyri skadd og deyð í ferðsluni eru smá, og stór sveiggj eru frá ári til árs. Kortini kunnu tøluni samanberast við tøluni í hinum Norðurlondunum.

Umframt menniskjaskjala tapið, sum stendst av fersluvanlukkum, har fólk verða skadd ella doyggja,

eru slíkar vanlukkur eisini ein fíggjarligur missur fyri samfelagið. Ráðið fyri Ferðslutrygd gjørdi í sambandi við álitid „Ávegis til Nullhugsjónina“ eina útrokning av, hvat ein skaddur persónur í ferðsluni kostar samfelagnum. Niðanfyri síggjast hesi tøluni framroknaði til 2017.

Mynd 4: Kostnaður av ferðsluvánlukkum í mió. kr. framroknað til 2017. **Kelda:** Ráðið fyri Ferðslutrygd

	Deyð	Sera álvarsligir skaðar	Álvarsligir skaðar	Lættari skaðar
Ítøkiligi fíggjarligi kostnaðurin	4,34	7,28	2,45	0,28
Vælfærðarmissur	17,34	7,57	2,45	0,38
Kostnaður íalt	21,58	14,86	4,90	0,66

Skrásetingar og ferðslutrygdareftirlit

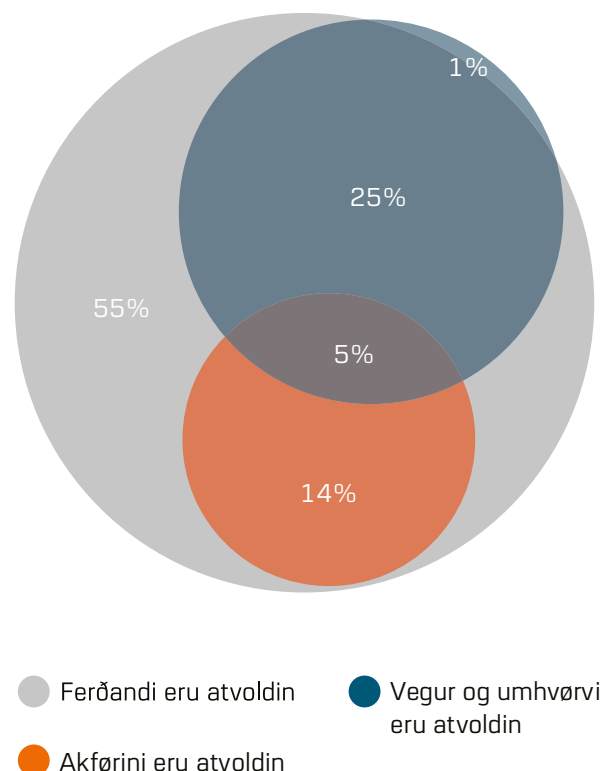
Arbeitt verður støðugt við at heinta inn neyvar upplýsingar, útgreiningar og tøl, sum vísa, hvar og hví óhapp henda. Hugt verður eisini út um landoddarnar eftir kanningum og royndum aðrastaðni. Eins og aðrastaðni eru menniskjanslig mistøk orsök til flest øll ferðsluóhapp í Føroyum.

Havarikommisjonen for vejtrafikulykker (HVU) í Danmark hevur síðani 2001 gjørt gjøllar kanningar av óhappum, ið ofta koma fyri og álvarsomum óhappum. Her er kannað, hví ferðsluóhappið er hent. Mynd 5 vísir orsøkirnar til ferðsluóhapp. Ymsu atvoldirnar kunnu allar vera í senn og eru ofta tað. Ferðandi, akfør, vegir og umhvørvi kunnu øll samstundis vera atvoldin, til at óhapp henda. Rúsdrekka og ov høg ferð kunnu føra til, at ferðandi sjálvi eru atvoldin til óhapp. Sambært kanningini hjá HVU vóru vegirnir ella umhvørvið ein atvold í nærum triðja hvørjum óhappi (31%), og brek í akfari var ein atvold í fimta hvørjum óhappi (19%). Sambært kanningini er tað fyri eitt vet meira enn helminginum av óhappunum, at ferðandi sjálvi hava skyldina av óhappinum. HVU metir, at tað kann sleppast undan fleiri av óhappunum, um atburðurin í ferðsluni er sømiligur og hóskandi.

Nevndu atvoldirnar til óhapp vísa á sera umráðandi vitan um tilgongdirnar, mekanismur og samanhengir, ið føra til óhapp. Vitanin er eisini eitt virðismikið amboð til at meta um, hvussu álvarsom ferðsluóhapp kunnu fyrbyggjast. Nógv størsta einsamalla atvoldin til óhapp er tann ferðandi – og í heili 99%

av óhappunum eru menniskjalig mistøk orsök, ella viðvirkandi orsök, til óhappini.

Mynd 5: Talið av óhappum, har ávikavíst ferðandi, akfør, vegur og umhvørvi eru atvoldin. **Kelda:** Hvorfor sker ulykkerne, HVU, 2014



Tí er umráðandi við áhaldandi at skapa tilvitan um vandar í ferðsluni við upplýsing og átøkum. Samstundis tykist váðin fyri at verða revsað/ur fyri brot á ferðslulóg at verða avgerandi fyri, hvussu sinnaðir bilførarar eru at broyta atburð. Tí er alsamt týðningarmikið at leggja stóra orku í lóggávu- og eftirlitsøkið. Sambært nullhugsjónini skal vegakervið eisini vera innrættað soleiðis, at tað er eftirgevandi, og um eitt nú „vánaligt sýni“ er ein atvold til eitt óhapp, kann ein betran av sýninum á vegnum fyrirbyrgja slíkum óhappum. Sostatt eru nógvir hættir at fyrirbyrgja óhappum, og tað er í eini samvirknari heild av hesum faktorum, vit fáa besta úrslitið.

Yvirskipaða málið fyri ferðslutrygdarætlanina

Útgangsstøðið fyri arbeiðinum at endurskoða ferðslutrygdarætlanina fyri Føroyar er galdandi ferðslutrygdarætlan, álitid um nullhugsjónina, verandi hagtøl fyri ferðsluvanlukkur, møgulig hagtøl fyri ferðsluóhapp, sum eru skrásett hjá tryggingarfeløgum og á skaðastovum, umframt hugburðskanningar, sum gjørdar eru seinnu árin.

Eins og í upprunaligu ferðslutrygdarætlanini skal nýggja ferðslutrygdarætlanin:

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

Við hesum í huga hefur arbeiðsbólkurin sett sum mál, at:

Talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða skal vera 30% minni í 2027 við støði í tølum frá 2018. Hetta merkir nágreiniliga, at talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða skal í mesta lagi verða 21 óhapp í 2027.

Skipan av ferðslutrygdarætlanini

Endurskoðanin av Ferðslutrygdarætlanini hefur verið skipað við einum stýrisbólki og einum arbeiðsbólki. Í stýrisbólkinum vóru umboð fyri Samferðslumálaráðið (Barbara Álvadóttir Thomsen), Akstovuna (Jákup Jacobsen), Landsverk (Armgard E. Steinholt), Løgregluna (John Kølþæk), Kommunufelagið (Eyðun Christiansen) og Ráðið fyri Ferðslutrygd (Kári Thorsteinsson).

Í arbeiðsbólkinum vóru umboð fyri Landsverk (Mikkel Frandsen), Akstovuna (Brandur Friðmundsson) Kommunufelagið (Jóhan Lamhauge), Løgregluna (Jan Poulsen og Jan Fossaberg) og Ráðið fyri Ferðslutrygd (Lovisa Petersen Glerfoss), umframt at aðrir persónar luttóku eftir tørvi. Skrivari (Kirstin Joensen, Samferðslumálaráðið) hefur verið knýtt at arbeiðsbólkinum.

Endamálið við hesi skipan av stýrisbólki og arbeiðsbólki var at tryggja, at allir avvarðandi partar innan ferðslu og ferðslutrygd vórðu hoyrdir og tiknir við upp á ráð í verkætlanini við at endurskoða Ferðslutrygdarætlanina.

Arbeiðsbólkurin, ið varð settur av landsstýrismanninum í samferðslumálum, hefur á 8 fundum gjøgnum várið 2019 arbeiðt við at endurskoða Ferðslutrygdarætlanina frá 2007, og er komin fram á nógv hugskot til, hvussu ferðslutrygdin á føroyska vegakervinum kann betrast. Ikki einans fyri at forða óhappum og harvið bjarga mannalívum og mannalagnum, men eisini fyri at tað skal kennast tryggari hjá fólki at fara út í ferðsluna. Tað er ikki møguligt at velja ferðsluna og ferðsluvandan frá, og tí er tað uppgávan hjá myndugleikunum at virka fyri, at móguleikarnir fyri at flyta seg gerast so tryggir, sum gjørligt.

Fyri at røkka málinum í 2027 um, at talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða skal vera 30% minni tá, enn tað er í dag, er tað týðningarmikið, at:

- tað verður raðfest millum avbjóðingarnar og at strategi verður løgd fyri at náa málinum

Tískil hevur arbeiðsbólkurin valt at seta fokus á 8 sokallað fokusøki, ið øll vera mett at hava sera stóran týdning. Hesi fokusøki eru:

- Ov nógv ferð
- Rúsdrekka, rúsevni og heilivágur
- Gáloysni
- Manglandi nýtsla av trygdarbelti og hjálmi
- Bleyt ferðsla
(fólk til gongu, fólk á súkklu og fólk á prutli)
- Ungir bilførarar frá 18–24 ár
- Stakóhapp og møtióhapp
- Ferðafólk

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 av deyðum og illa skaddum í ferðsluni vóru mett at vera hesi:

- Lóggáva og revsiltøk
- Eftirlit
- Vegumhvørvi
- Akførini
- Upplýsing og upplæring
- Vitan og gransking



FOKUSØKINI

Eins og áður nevnt í gomlu Ferðslutrygdarætlanini, so er avbjóðingin tann at fáa tað einstaka menniskjað at broyta atferð í ferðsluni. Hetta má tí gerast við upplýsing, eftiransing og revsing og við at tryggja vegir, akfør og ymiska trygdarútgerð so væl, at einki óhapp hendir, og um eitt óhapp hendir, verður miðað eftir so lítlum skaða sum gjørligt. Við øðrum orðum hefur einstaklingurin sín part av ábyrgdini, og somuleiðis hefur skipanin, sum hin einstaki ferðast í, eina stóra ábyrgd.

Við hesum í huga hefur arbeiddsbólkurin eins og áður nevnt, valt at leggja dent á átta fokusøki. Arbeiddsbólkurin er komin fram til hesi fokusøki við íblástri frá tí donsku ferðslutrygdarætlanini¹ og eisini tí føroysku ferðslutrygdarætlanini frá 2007².

Fokusøkini í Ferðslutrygdarætlanini frá 2007 er í ein stóran mun tikin við í hesi nýggju ætlan, men eisini

eru nøkur øki komin afturat so sum gáloysni, ferðafólk, stak- og møtióhapp og eisini bleyt ferðsla.

Eisini varð tosað um at taka tey eldru við sum eitt fokusøki. Orsøkin til hetta er, at vit gerast alsamt eldri og hóast eldri fólk ofta eru sera tryggir og royndir bilførarar, gera aðrar avbjóðingar seg galdandi. Hetta kann vera reaktiónsevni, mobilitetur og kropsstyrki. Endurnýggjan av koyrikorti og evt. upprískandi skeið í hesum sambandi kundi verið umhugsað. Arbeiddsbólkurin hefur tó valt ikki at gera tey eldru til eitt serstakt fokusøki í hesi frágreiðingini, men mælir til at fylgja gongdini við ferðsluóhappum, sum eldri fólk eru partur av. Hóast hetta, so leggur arbeiddsbólkurin dent á, at tey átta útvaldu fokusøkini eru sera týðningarmikil at viðgera, soleiðis at tað verður tryggari hjá øllum at umgangast í ferðsluni í Føroyum.



1 <https://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/media/1058/handlingsplan-2013-2020-hver-ulykke-er-%C3%A9n-for-meget-et-faelles-ansvar.pdf>

2 <http://www.rff.fo/um-okkum/fer%C3%B0slutrygdaraetlan-2008-2015>



OV NÓGV FERÐ

Tað finst altjóða viðurkend skjalprógvan fyri, at tað er beinleiðis samband millum ferð og talið á deyðum og skaddum í ferðsluni. Tess hægri ferð, jú størri er váðin 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 nógv ov skjótt. Sjálvt tey heilt smáu ferðbrotini kunnu í eini álvarsligari løtu vera munurin millum lív og deyð, ella munurin millum at fáa álvarsligan ella lættari skaða. Váðin fyri at eitt fólk til gongu doyri, ið verður rakt av einum bili, økist munandi tess skjótari bilurin koyrir.

Tær smáu ferðbroytingarnar gera stóran mun. Kanning hjá ETSC (european transport safety council) vísir, at 2100 lív kunnu bjargast árliga í Europa, um miðalferðin á europisku veginum verður lækkað við bara 1 km/t. Ferðin er uttan sammeting hin størsta avbjóðingin í ferðslutrygdararbeiðinum. Tað er tí umráðandi, at tað verður arbeitt málættað,

samskipað og áhaldandi at fáa ferðmørkini vird, og at ferðmørkini verða lagað til viðurskiftini.

Tað skal verða sosialt ikki góðtikið at koyra ov skjótt. Komið eigur at verða hartil, at tað verður skomm at gera tað, samanborið við gongdina við rúsdrekka og ferðslu.

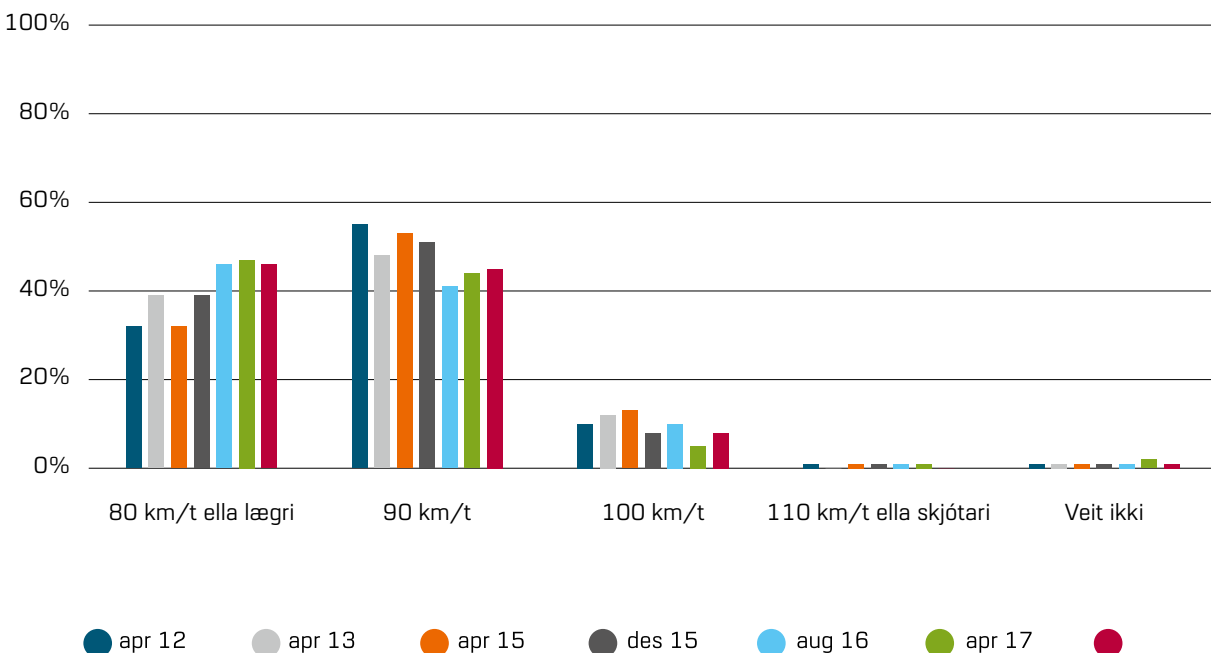
Hvør koyrir ov skjótt

Tað gera tey flestu, annaðhvørt ofta ella av og á. Hetta hongur saman við tí at fleiri undirmeta, hvussu stóran týðning ov høg ferð hevur, tá tað snýr seg um ferðslu-vanlukkur. Menniskjaheilin er sambært granskarum ikki bygður til at kenna vandar á sær, tá tað sum dømi snýr seg um ov nógv ferð. Hetta leggur eisini dent á týðningin hjá samfelagnum at stýra og fyribrjgja vanlukkum.

Ung

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

Mynd 6: Hvussu skjótt koyrir tú vanliga á einum vegi við hámarksferð á 80 km/t? **Kelda:** Gallup



Mynd 7: Miðalferð á útvaldu teinunum býtt á mðr. fyri 2018

	jan	feb	mar	apr	mai	jun	jul	aug	sep	okt	nov	des
Við Hovstunnilin	77,7	78,8	81,6	81,5	81,9	82,4	82,1	82,8	83,0	82,1	81,2	81,5
Við Áir	80,3	81,1	83,1	84,0	84,5	84,2	83,9	84,1	84,4	83,2	82,7	81,8
Vatnavegurin	75,7	77,7	80,3	81,2	81,7	80,7	79,9	80,5	81,4	81,0	80,7	78,5

Royndir bilførarar

Framhaldandi evropiska 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 útyvir tað bróta teir ofta ferðslureglurnar. Teir hava ofta verið í 1–2 ferðsluvanlukkum, har bara var materiellur skaði, og eini ferðsluvanlukkum við fólkaskaða. Teir koyra skjótt á øllum vegasløgum, koyra í nýggjum bilum og koyra

sera nógv. Teir eru leiðarar ella millumleiðarar, og nógvir av teimum hava stóra inntøku, og bætur hava onga fyrirbyggjandi ávirkan á teir.

Vinnulívsbilførarar

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



TVEY DEILMÁL VERA SETT FYRI FOKUSØKIÐ

Miðalferðin á føroysku vegunum skal lækkast við 2km/t í 2027 í mun til tøl frá 2018

Støðið verður tikið í føstum teljistøðum á landsvegum kring landið, har ferðsluteljingar javnan verða gjørdar. Trý støð eru vald, soleiðis at tey eru umboðandi fyri landið, og tey eru Suðuroy – við Hovstunnilin, Streymoy – við Áir og Vágur – á Vatnavegnum. Eisini verður arbeitt við at fáa tvey teljistøð í Eysturoynni – millum Fjarða og á Kambsdali.

Talið av føroyingum, sum siga seg halda hámarksferðina á føroysku vegunum, skal verða 30% hægri í 2027 í mun til tøl frá 2018

Støði verður tikið í hugburðskanningum, sum eru gjørdar seinastu árin. Deilmálið verður fylgt við framhaldandi hugburðskanningum komandi árin. Tølini vísa, at parturin av føroyingum, sum siga seg koyra 80 km/t ella lægri, á einum vegi við hámarksferð á 80 km/t, er spakuliga hækkandi. Tó sigur næstan annarhvør seg koyra 90 km/t á einum vegi við hámarksferð á 80 km/t. Í 2018 søgdu 46% seg halda hámarksferðina. Tá hetta skal økjast við 30% fram til 2027, er málið, at 60% siga seg halda hámarksferðina í 2027.

TILMÆLINI TIL HETTA FOKUSØKIÐ ERU

Undirvísing og samskipti

- 4. Ferðslupolitikkur á stovnum og fyrirøkum
- 6. Átøk
- 10. Venjingarbreyt
- 11. Uppfrískandi skeið í sambandi við endurnýggjan av koyrikorti

Vegurin og vegaumhvørvið

- 12. Ferðslutrygdargransskoðan

- 13. Ferðslutrygdarkanning
- 14. Reglubundin vegatøknilig vanlukkufrýbygging
- 15. Kommunalar virkisætlanir
- 16. Staðbundnar ferðætlanir
- 17. Sjálvfrágreiðandi vegir
- 18. Ferðtálmandi tiltøk
- 28. Gerð av „2 minus 1- vegum“ ímillum bygda
- 29. Broytiligar ferðtalvur
- 30. Ferðgáar
- 32. Rakstur og viðlíkahald
- 35. Vegatøkniligur útbúnaður til meira sjálvvirknar bilar
- 37. Møguleikar fyri yvirhaling
- 38. Gerð av rundkoyringum
- 39. Vinstrasnarngarbreyt í vegamótum

Akfarid – teknologiskar og akfarstekniskar loysnir

- 40. Svartir kassar
- 44. Neyðbremsuskipan
- 48. Ferðavmarkarar í bilum

Lógarverk og revsing

- 56. Lægri mark fyri treytaleysa frádøming í smb. við ov høga ferð
- 57. Lógarkrav um endurskinsvest í bili
- 60. Bøturnar hækkast

Eftirlit

- 62. Løgreglueftirlit
- 63. Sjálvvirkandi ferðkanningar
- 64. Kenna sjálvsábyrgd, tá ferðslulógin verður brotin
- 69. Útbreiðsla av lasarum.

RÚSDREKKA, RÚSEVNI OG HEILIVÁGUR

Síðani promillumarkið í Føroyum í 2009 bleiv ásett til 0,2 er ein eyðsýnd broyting hend í talinum av ferðslu-
vanlukkum, har rúsdrekka/rúsevni eru íblandað.

Talið av ferðsluóhappum, tengd at rúsdrekka/rúsevni hefur verið javnt minkandi síðani 2009. Serliga er talið av rúsdrekkavanlukkum við fólkaskaða lækkað nógv. Síðani 2009 hefur talið av ferðslu-
vanlukkum við fólkaskaða, tengd at rúsdrekka/rúsevni verið eitt tal við einum taltekni. Tað er týðiligt at síggja, at broytingin hendir millum 2008 og 2010, og tað er nærliggjandi at hugsa, at broytta promillumarkið hefur sín týðandi leiklut í hesi gongd.

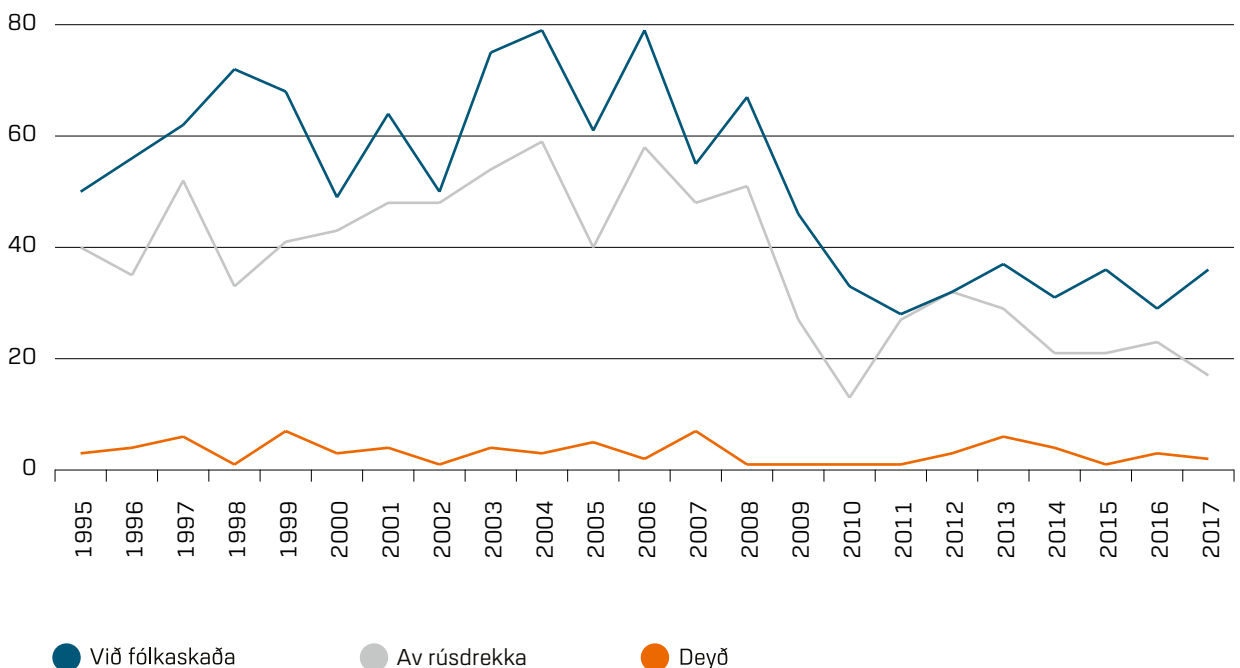
Tað er framvegis stórvur á at seta rúsdrekkakoyring í brennidepilin. Partvíst fyri at stuðla undir hugburðin, sum er til rúsdrekkakoyring í dag, partvíst fyri at tryggja, at tað framhaldandi verður løgd orka í hetta. Rúsdrekkakoyring skal ikki vera nakað, sum bara verður fordømt. Tað skal eisini vera nakað, sum vit øll somul gerast betri til at fyrbygja. Um tað verður

sosialt góðtikið, at fólk siga til, tá ið tey gerast varug við, at tað er onkur, sum vil seta seg handan róðrið við rúsdrekka í blóðinum, so minka vit um rúsdrekkakoyringina.

Átøkini eiga tí ikki bara at fata um rúsdrekka/rúsevnis-
koyringina, men skulu eisini venda sær til t.d. vinir, starvsfelagar, familju og arbeiðsgevarar.

At rúsdrekkakoyring í dag ikki er góðtikin sosialt, er úrslit av áralongum upplýsingararbeiði og mál-
rættaðum eftirlitsarbeiði hjá politinum. Í dag eru bil-
førarar í Danmark t.d. tilvitaðir um, at rúsdrekkæftirlit verður fyriskipað í desember, og tí verða færri rúsdrekkakoyrarar tikkir í hesum mánaði enn í nøkrum øðrum mánaði í árinum. Hetta vísir, at tann upplivdi váðin at verða steðgaður, er ein umráðandi partur í arbeiðinum at minka um rúsdrekkakoyringina. Hetta sæst eisini týðiliga á talinum av ferðslu-
vanlukkum við fólkaskaða, tengd at rúsdrekka/rúsevni.

Mynd 8: Gongdin við fólkaskaðavanlukkum, rúsdrekkavanlukkum og deyð í ferðsluni. **Kelda:** Hagstovan



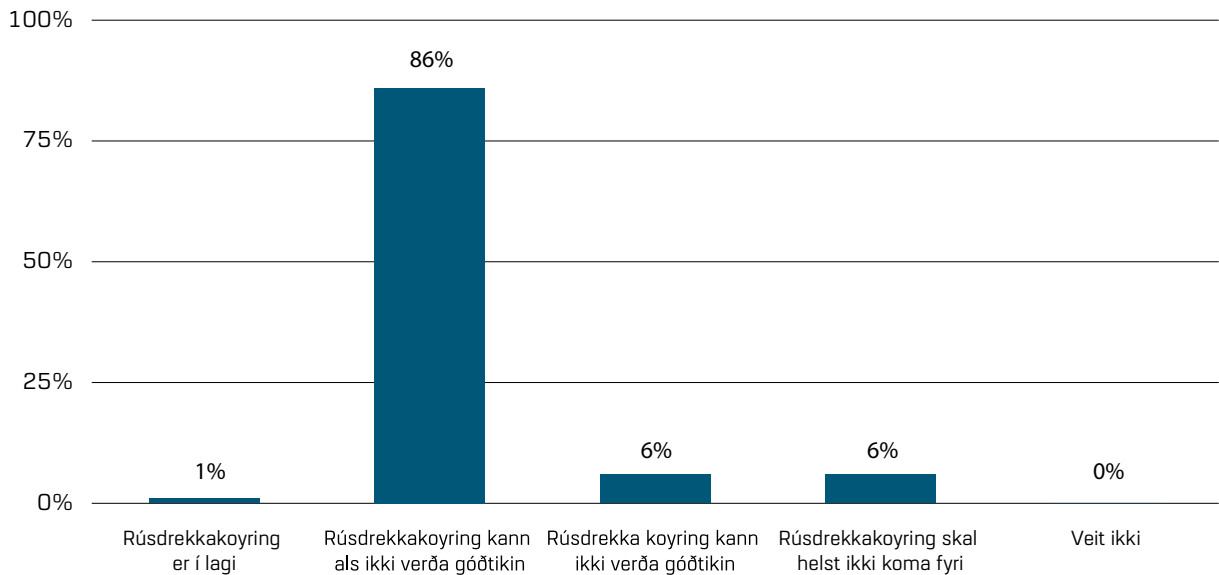


Mynd 9: Ferðsluóhapp: Rúsdrekka/rúsevni/heilivágur

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Uttan fólkaákaða	47	44	36	29	14	27	35	24	19	18	23	15	7
Við fólkaákaða	11	13	10	3	5	4	3	5	8	4	3	6	2
Tilsamans	58	57	46	32	19	31	38	29	27	22	26	21	9

Mynd 10: Spurningar um ferðslu og tín hugburð til rúsdrekkakoyring.

Hvörjum av hesum útsagnum ert tú mest samd/ur við? **Kelda:** Gallup, november 2017



Hugburðskanningar vísa eisini, at vanligu fatanin millum manna er, at rúsdrekka og koyring als ikki hoyra saman.

Mynd 11: Óhapp orsakað av rúsdrekka, rúsevnum ella heilivági

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rúsdrekka uttan fólkaákaða	10	25	30	22	16	17	21	11
Rúsdrekka við fólkaákaða	4	3	1	4	6	4	3	6
Heilivágur/rúsevni uttan fólkaákaða	3	0	0	1	3	0	3	4
Heilivágur/rúsevni við fólkaákaða	0	1	0	1	2	0	0	0

Ein null-toleransa er samstundis ásett fyri rúsevni/heilivág. Samstundis sum hagtølini fyri rúsdrekka-óhapp eru fallin, sæst tó ein øking í tølunum fyri óhapp við rúsevnum ella heilivági.^{Mynd 11.}

Tiltøk at basa rúsevnisnýtslu og greiðari reglur fyri útskriving av heilivági eiga at verða nýtt fyri at fáa greiðu á hesum ráki.

Løgreglan hevur í dag trupulleikar við at meta, um bilførarar eru ávirkaðir av rúsevnum ella heilivági, av tí at løgreglan í Føroyum bara hevur eitt narkometur. Samstundis er eisini ringt hjá tí einstaka løgreglumanninum at meta um hetta, tí rúsevnir og heilivágsnýtsla sæst ikki eins væl og rúsdrekka, ið sum dømi ber við sær serligan lukt og óklárt mál.

Váðin

Eingin annar einstakur faktorur kann sum rúsdrekka økja um váðan fyri vanlukkum. og serliga hava ungir bilførarar við fáum koyriroyndum væl hægri óhappsváða enn ein royndur bilførari. Ein kanning visir sostatt, at ungir bilførarar (18–24 ár) eru í 44% størri vanda fyri at gera ferðsluóhapp við eini promillu á 0,3. Eisini vita vit, at ungir bilførarar eru í 2–3 ferðir størri vanda fyri at gera ferðsluóhapp við eini promillu á 0,5–0,8, 4–10 ferðir størri vanda fyri at gera feðsluóhapp við eini promillu á 0,8–1,2 og yvir 100 ferðir størri vanda fyri at gera ferðsluóhapp við eini promillu á 1,2³.

Hvør koyrir rúsað(ur)?

9 út av 10 bilførarum eru menn. Sum heild kunnu hesir býttast í tríggjar bólkar⁴:

- Bilførarar, sum av og á koyra við alkoholi í blóðinum og sum taka kjansin og koyra heim
- Ungir menn, sum eru í sera stórum vandabólki orsakað av blandingini av alkohol og vantandi royndum
- Miðaldrandi menn við høgari alkohólnýtslu og høgari promillu, sum eisini ofta ganga aftur hjá politinum. Nógvir av hesum eru beinleiðis alkoholmisnýtarar.

Bólkurin av bilførarum, sum av og á koyra við alkoholi 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 vanliga hava eina hægri váðaatferð og taka nógvar kjansir samantvunnið við vantandi royndum. Vanlukkurnar hjá hesum henda serliga í vikuskiftunum, um kvöldarnar og um náttina. Atferðin hjá hesum er ofta spontan, og teir eru ofta uppi í vanlukkum. Tað er neyðugt við serligum átøkum og samskifti at rækka hesum málbólki.

Viðvíkjandi tí triðja bólkinum er tað umráðandi at gáa eftir, at tað ofta er talan um fólk, sum eru veruligir vanabundnir alkoholmisnýtarar. Rúsdrekkakoyring er tí bara ein partur av váðaatferðini hjá hesum bólki, og í teirra egnu tilvitan er hetta ein minni trupulleiki enn arbeids-, familju- og fíggjartrupulleikar.

Tað er tí viðkomandi at víðka sjónarhornið og fáa aðrar partar uppi fyri at fyribyrgja og niðurberja rúsdrekkakoyring/rúsevnisbundni í breiðari merking.

3 Nyhedsbrevet Trafiksikkerhedsforskning nr 19, frá 29. november 2016. Krüger, H.-P. (1995). Das Unfallrisiko unter Alkohol. Fischer, Stuttgart

4 Dansk tøl, sambært Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan

TVEY DEILMÁL VERÐA SETT FYRI FOKUSØKIÐ

Talið av ferðsluvanlukkum við rúsdrekka/rúsevnum skal verða 30% lægri í 2027 í mun til tøl frá 2018.

Hugburðurin hjá færoyingum til rúsdrekka- og rúsevniskeyring skal fylgjast við framhaldandi hugburðskanningum.

TILMÆLINI TIL HETTA FOKUSØKIÐ ERU

Undirvísing og samskipti

- 4. Ferðslupolitikkur á stovnum og fyritøkum
- 6. Átøk
- 11. Uppfrískandi skeið í sambandi við endurnýggjan av koyrikorti

Akfarið – teknologiskar og akfarstekniskar loysnir

- 49. Alkolás í bilum
- 51. Ravtøknligt koyrikort

Lógarverk og revsing

- 59. Greiðari reglur fyri útskriving av heilivági
- 60. Bøturnar hækkast

Eftirlit

- 62. Løgreglueftirlit
- 65. Próvalkometur
- 67. Útbreiðsla av snarkanningaralkometrum
- 68. Útbreiðsla av snarkanningartólum til rúsevnis- og heilivágskoyring



15.22

44 % opladet

Dagbladet
Slappet inn 5. oktober
Tryk på hjem for å løse op

Tryk på hjem for å løse op

GÁLOYSNI

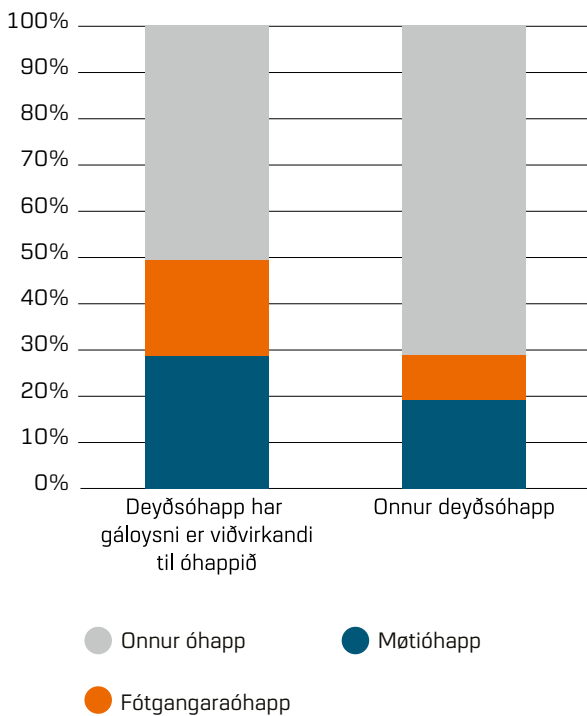
„Koyr bil, tá tú koyrir bil“. Hesi boðini áttu at verið lætt at fylgja, men kanningar vísa, at tað er ikki so. Nógvir bilførarar hava eyguni og uppmerksemið aðrastaðni, enn har tað veruliga hevur týdning. Á telefonini, kaffikoppinum, børnunum á baksetrinum, lýsingarskeltunum framvið vegnum o.s.fr.

Í grannalondum okkara vísa kanningar, at gáloysni er millum vanligastu orsøkir til ferðsluvanlukkur. Orsøkin til, at bilførarar eru gáloysnir, eru nógvar. Kanningar

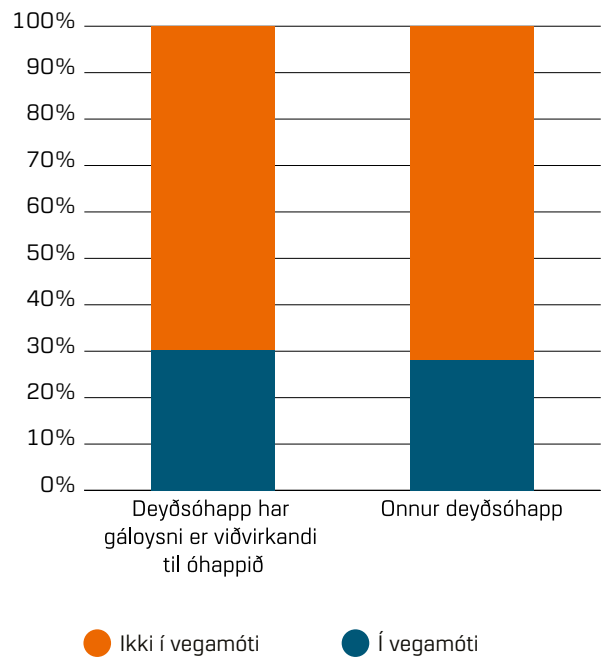
úr Svøríki vísa at møði er viðvirkandi orsøk til fjórðu hvørja deyðsvanlukkuna í ferðsluni. Bæði uttanfyri og serliga innanfyri í bilinum eru ein hópur av móguligum orsøkum til gáloysni, sum taka uppmerksemið frá ferðsluni, og tað hevur við sær vandamiklar støður.

Í donsku kanningini „Vídkað kanning av deyðsvanlukkum“ er mettt, at í deyðsvanlukkum í 2010–2011 hevur gáloysni verið viðvirkandi orsøk til 38% av vanlukkunum.

Mynd 13







Mynd 14



Mynd 13: vísir býtið av deyðsvanlukkum í Danmark 2010–2011, har gáloysni er viðvirkandi orsøk til óhappið, samanbórið við deyðsvanlukkur, har aðrir faktorar eru orsøk til vanlukkuna. Býtt á mætióhapp, fótgangaraóhapp og onnur óhapp.

Mynd 14: vísir býtið av deyðsvanlukkum í Danmark 2010–2011, har gáloysni er viðvirkandi orsøk til óhappið, samanbórið við deyðsvanlukkur, har aðrir faktorar eru orsøk til vanlukkuna. Býtt á óhappsstað.

Mynd 15: Útgreining av ymiskum slögum av gáloysni

	Slag av gáloysni	Frágreiðing
	Visuelt gáloysni	Tá bilførarin hyggur burtur frá ferðsluni
	Kognitivt gáloysni	Tá bilførarin hugsavnar seg um annað enn ferðsluna
	Motoriskt gáloysni	Tá bilførarin sleppur stýrinum við aðrari ella báðum hondum
	Auditivt gáloysni	Tá bilførarin lurta eftir øðrum enn ferðsluni

Í gáloysnis-vanlukkunum verður víðari greitt frá, at tær henda í 4 høvuðsbólkum:

- 1. Møti-vanlukkur [frontal kollision]
- 2. Vanlukkur við fótgangarum
- 3. Vanlukkur í vegamótum
- 4. Ov nógv ferð

Hvat er gáloysni, og hvat kunnu vit gera?

Gransking í grannalondunum hevur givið okkum nógva vitan um gáloysni og gjørt okkum betur før fyri at skilja, hvat gáloysni er.

Hesi fyra slögini av gáloysni ávirka okkara evni til at koyra ferðslutrygt á ymiskan hátt og koma til sjóndar í ymiskum sambondum, alt eftir hvør handling verður framd.

Tá tú skrivar sms-boð, meðan tú koyrir bil, ert tú visuelt gáloysin [tú tekur eyguni av vegnum], kognitivt gáloysin [tankarnir savna seg um tað, tú skrivar] og tú ert motoriskt gáloysin [tí tú trýstir á telefonskýggjan].

Mett verður, at umleið 70% av tí, sum órógvur okkum í koyristøðuni, hendir inni í sjálvum bilinum, meðan hini 30% henda uttanfyri bilin⁵.

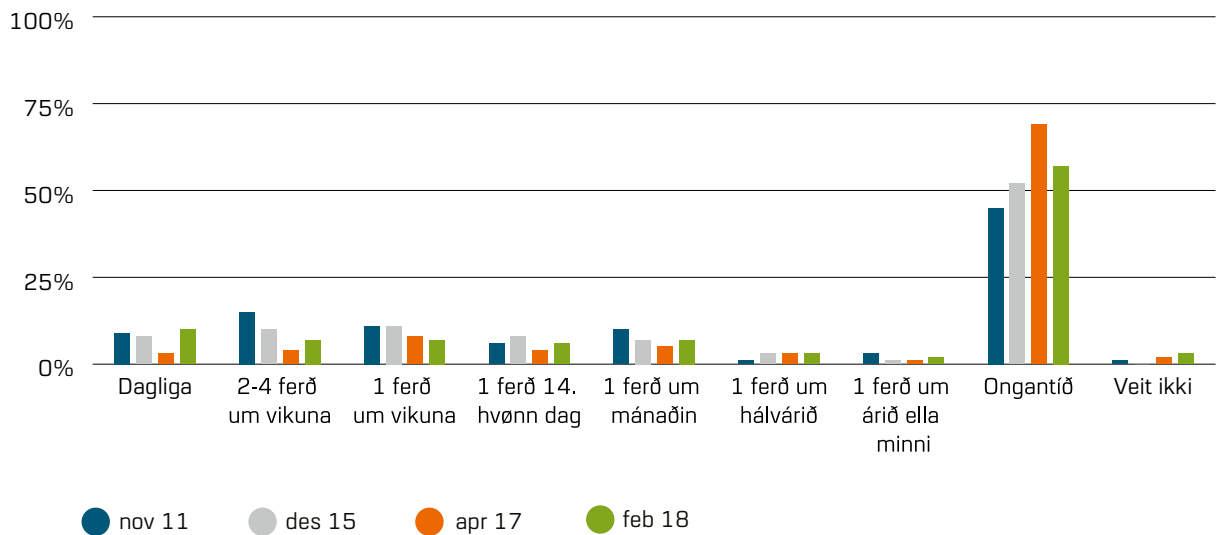
Við alsamt øktari nøgd av nýggjari tøkni í bilunum, veksur talið av órógvandi faktorum í bilinum. Saman við tøkni, sum í útgangsstøðinum ikki eru gjørd beinleiðis til koyring, síggja vit nýggjar avbjóðingar. Lóg-gáva, upplýsing og átøk eiga at verða raðfest, til tess at fyrbygja ferðsluvanlukkum, sum standast av „misbrúki“ av tøkni.

Avgjöld á tøknilig hjálpartól kann hava fyrbygjandi virknað á tal á ferðsluvanlukkum. Átøk kunnu skapa vitan um gáloysni og ávirka atburðin jaliga, umframt at geva ítøkilig amboð at fyrbygja t.d. møði ella nýtslu av handhildnum telefonum í bilinum.

Á vegum og økjum fram við vegum og vegamótum kappast eggjandi og upplýst lýsingarskelti um uppmerksemið hjá bilførarum. Harvið verður fokus flutt frá ferðsluni, og hetta økir um vandan fyri vanlukkum. Við at stremba eftir einum einklum og lætt skiljandi vegumhvørvi, og við at minka um mongdina av upplýsingum til bilførararnar, kann talið av gáloysnis-vanlukkum avmarkast.

⁵ Møller et al. [2010]: Distraction i forbindelse med bilkørsel. Rapport 3. februar 2010. DTU Transport

Mynd 16: Hvussu ofta tosar tú í telefon uttan snigil ella headsett, ímeðan tú sjálv/ur ert bilførari?



TILMÆLINI TIL HETTA FOKUSØKIÐ ERU

Undirvísing og samskipti

- 4. Ferðslupolitikkur á stovnum og fyrítøkum
- 6. Átøk
- 7. Ferðslufrálæra í dagstovnum og skúlum
- 10. Venjingarbreyt
- 11. Uppfrískandi skeið í sambandi við endurnýggjan av koyrikorti

Vegurin og vegumhvørvið

- 17. Sjálvfrágreiðandi vegir
- 19. Avmarking av hugspjaðingum uttan fyr akfarið
- 22. Rumlifoyrir á vegum ímillum bygda
- 29. Broytiligar ferðtalvir
- 30. Ferðgáar
- 32. Rakstur og viðlíkahald
- 35. Vegatøkniligur útbúnaður til meira sjálvvirknar bilar

- 39. Vinstrasnaringarbreyt í vegamótum

Akfarið – teknologiskar og akfarstekniskar loysnir

- 40. Svartir kassar
- 41. Strikuávaringarskipan
- 42. Blindvinkulvarnari
- 43. Møðivarnari
- 44. Neyðbremsuskipan

Lógarverk og revsing

- 54. Klipp í koyrikortið, tá tosað verður í handhildnari telefon
- 58. Koyri- og hvílitíðarreglur
- 60. Bøturnar hækkast

Eftirlit

- 62. Løgreglueftirlit

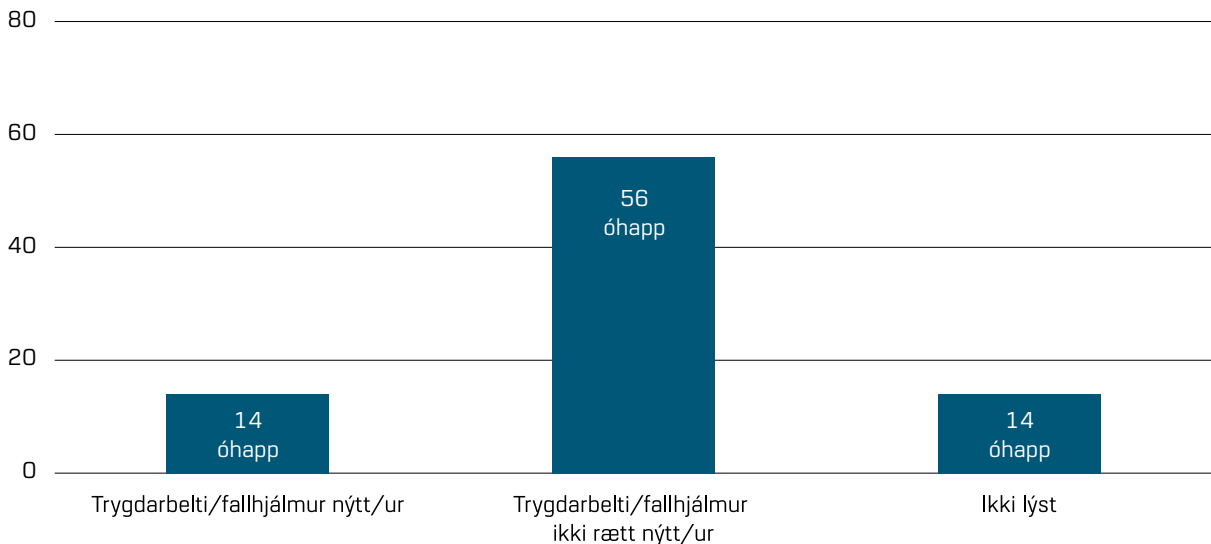


MANGLANDI NÝTSLA AV TRYGDARBELTI OG HJÁLMI

At økja um nýtsluna av bilbelti er hin mest einfaldi, effektivi og ódýri hátturin at minka um talið á deyðum og skaddum í ferðsluni. Landslæknin hevur í síni ársfrágreiðing fram til 2011–12 eina uppgerð, ið vísir, hvussu stórir partur av teimum, sum doyggja í ferðsluni, nýttu trygdarbelti ella hjálm. Niðanfyrir standandi stabbamynd vísir eina uppgerð fyri tíðar-

skeiðið 1. januar 1986–31. desember 2011 yvir, um førari/ferðafólk, ið doyðu í motorakfarsferðslu-vanlukku, nýttu trygdarbelti/fallhjálmi. Samlaða talið av ferðsludeyðum í hesum tíðarskeiði er hægri, men hesi tølini vísa ferðandi, har trygdarbelti/hjálmur høvdu ávirkan á skaðafaktorin. T.d. eru fólk til gongu ikki við í hesum hagtølum:

Mynd 17: Ferðsluóhapp har trygdarútgerð ikki verður nýtt (1986–2011)



Mett verður, at umleið helmingurin av teimum 56, sum doyðu í ferðsluni og ikki nýttu trygdarbelti/fallhjálmi, høvdu verið komin frá vanlukku við lívinum, varð belt/hjálmur nýtt/ur. Í árunum 1986–2011 hevði belt/hjálmur sostatt helst kunnað bjargað fleiri enn 25 fólki, einamest heilt ungum fólki. Tískil verður framvegis met, at tað hevur almiklan týðning dyggiliga at mæla til, at bæði førarar og ferðafólk á prutli, motorsúkklu og í motorakførum altíð nýta trygdarbelti/fallhjálmi, sama um farið verður stuttar ella langar túrar. Vit hava ikki nóg góð hagtøl

fyrir nýtslu av trygdarbelti og hjálmi. Í grannalondum okkara vísa árlegar teljingar, at tey allarflestu nýta trygdarbelti. Í Danmark í 2012 var hetta talið sostatt 94% av bilførarum av persónbilum. Vit kunnu meta um, at belt-nýtslan er á leið tann sama í Føroyum, men vit vita tað í veruleikanum ikki. Økta útbreiðslan av stoytkoddum undirstrikar eisini tørvin fyri øktari bilbeltisnýtslu. Fólk, sum ikki nýta bilbelti, kunnu fáa lívshættisligar nakkaskaðar av stoytkoddum, sum útloysast⁶ eins og týðningarmikið er framhaldandi at hava fokus á rætta íbinding av børnum í bili.

6 Sí Færðselsikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan

Hvør nýtir ikki bilbelti?

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

Persónbilførarar, vørubilførarar og hýrivognsførarar eru greitt mest týðandi málbólkurin. Tað er framhaldandi ein avbjóðing í at geva málrættaðan og tilpassaðan boðskap um, hvussu vandamikið tað er fyri bæði bilførara og ferðafólk, um ikki øll í bilinum eru spent fóst.

TVEY DEILMÁL VERÐA SETT FYRI FOKUSØKIÐ

At kanna og skráseta í hvønn mun trygdarbelti/hjálmur er nýttur í politiskrásettum ferðsluvánlukkum

Við at kanna nýtslu av trygdarbelti og hjálmi í skrásettum ferðsluvánlukkum, umframt aldur, kyn, staðseting í landinum o.s.fr. fæst nærri vitan um vánlukkurnar, og hvussu tær kunnu steðgast.

At fáa til vega neyðugu hagtølini, sum siga okkum, hvussu nógv spenna trygdarbelti og nýta fallhjálmi

Talt verður á útvaldum støðum í landinum eina ferð um árið. Støðini verða vald, so tey geva bestu myndina av gongdini í ymisku økjum í landinum. Evt. verður skilt millum persónbilar, hýrivognar, vøruvognar etc. Hetta tí, hagtøl í grannalondunum vísa, at førarar av hýrivognum og vøruvognum/handverkarabilum hava munandi minni lyndi til at minnast trygdarbelti. Fyri súkkluhjálmi, kunnu stakroyndir gerast t.d. við skúlar.

TILMÆLINI TIL HETTA FOKUSØKIÐ ERU

Undirvísing og samskipti

- 4. Ferðslupolitikkur á stovnum og fyritøkum
- 6. Átøk
- 7. Ferðslufrálæra í dagstovnum og skúlum
- 11. Uppfrískandi skeið í sambandi við endurnýggjan av koyrikorti

Akfarið – teknologiskar og akfarstekniskar loysnir

- 50. Útbreiðsla av beltiáminnarum

Lógarverk og revsing

- 55. Klipp í koyrikortið við manglandi trygdarbelti ella hjálmi
- 60. Bøturnar hækkast

Eftirlit

- 62. Løgreglueftirlit

BLEYT FERÐSLA [FÓLK TIL GONGU/Á SÚKKLU OG PRUTLKOYRARAR]

Vit eru øll „bleyt ferðandi“ við hvørt. Antin tá vit eru til gongu í ferðsluni, og tá vit eru á súkklu, prutli ella líknandi. Og vit eru serliga í vanda fyri skaða, um vit eru fyri ferðsluvanlukku, sum bleyt ferðandi. Hetta tí menniskjakroppurin er ikki bygður til harðan samanstoyt við nógvari ferð, ella við einum tungum luti. Tí eru hesar ferðsluvanlukkur eisini ofta álvarsligar.

Tað er álvarsligt at verða rakt/ur av einum bili, tá tú ert til gongu, ella á súkklu. Tess skjótari bilurin koyrir, tess størri er vandin fyri at fáa álvarsligan skaða.

Vanlukkur við fótgangarum henda sum oftast í vegamótum í bygdum øki. Eldri fólk og børn eru mest útsett. Kropsliga eru eldri fólk veikari og børn eru serliga útsett, tí teirra fatan av ferðsluvandum er ikki fult útviklað.

Í Føroyum eru ikki nóg, sum velja súkkla sum høvuðs flutningsakfar, og umstøðurnar at súkkla eru heldur ikki frálíkar. Tó so er mynstrið við at broytast. Fleiri og fleiri, sum hava verið von við at súkkla uttanlands, halda fram at súkkla, tá tey flyta heim aftur til klettarnar. Harumframt eru el-súkkur vorðnar eitt veruligt alternativ til mangan tvørligu brekkurnar. Harumframt er ein avbjóðing, at føroyskir bilførarar eru ikki nóg ansnir, tá um súkkur ræður.

Av teirri einføldu orsök, at tað er ikki so vanligt at hitta eina súkklu í ferðsluni.

Lutfalsliga nógv ferðsluóhapp eru við prutlum í Føroyum. Í árunum 2014–2017 vóru 14 tilburðir, og ein vanlukka við prutli kravdi mannalív. Aldursmarkið fyri lógliga at kunna koyra prutl, bleiv í 2017 broytt til 15 ár. Áður var aldursmarkið 16 ár. Krøvini til koyrifrálæruna til prutl eru samstundis herd. Í fleiri økjum av landinum eru nú skipaði og atkomulig teoriskeið til prutl, men enn er ov tíðliga at siga, hvørja ávirkan broytta aldursmarkið og koyrifrálæran hevur á ferðsluvanlukkur við prutlum.

Tað er týðningarmikið at gera vart við, at bleyt ferðandi eru ein bólkur av ferðandi, sum væntandi er undirskrásettur í hagtølunum. Hetta tí óhapp við bleytum ferðandi ikki altíð verða politiskrásett. Tað hevur tó týðning fyri samlaða ferðslu tryggingarbeiðið at vita meiri um tey óhapp, sum „bara“ er ein skaðastovutitan ella verður til eitt tryggingarútgjald. Hetta tí, hesi óhapp hava eisini týðandi kostnað samfelagsliga og fyri tann einstaka. Tey eru minst líka týðningarmikil at fáa við í hagtalshópin, soleiðis at hesi óhapp kunnu fyrbyggjast.

Mynd 18: Ferðsluóhapp 2014–2017

137 ferðsluóhapp við fólkaskaða	Fótgangarar	Súkkur	Prutl	Motorsúkkur	ATV
Óhapp við fólkaskaða	24	9	14	11	2
Tal av skaddum fólk	25	9	14	11	2
Deyð	1	1	1	1	0

Í tíðarskeiðinum 2014–2017 vóru 137 politiskrásettar ferðsluvanlukkur við fólkaskaða. Av hesum vóru 24 óhapp við fótgangarum og 14 óhapp við prutlum.



Mynd 19: Aldursbýtið á skaddum bleytum ferðandi 2014–2017

	Fótgangarar	Súkkur	Prutl	Motorsúkkur	ATV
0–6 ár	2	0	0	0	0
7–14 ár	2	2	2	0	0
15–17 ár	3	1	7	0	0
18–24 ár	0	0	0	1	0
25–64 ár	13	5	4	10	0
65+ ár	5	1	1	0	2
Tilsamans	25	9	14	11	2

TRÝ DEILMÁL FYRI FOKUSØKIÐ „BLEYT FERÐANDI“ VERÐA ÁSETT

Talið av ferðsluóhappum við bleytum ferðandi skal verða 30% minni í 2027 í mun til tøluni frá 2018

Støðið verður tikið í politiskrásettum ferðsluóhappum. Í 2018 vóru 16 ferðsluóhapp við bleytum ferðandi. Hetta vil siga, at talið av ferðsluóhappum við bleytum ferðandi skal í mesta lagi vera 11 ferðsluóhapp í 2027.

Arbeitt eigur at vera við at fáa til vega betri hagtøl fyri ferðsluóhapp við bleytum ferðandi

Herundir við at fáa dátur frá tryggingarfeløgum og skaðastovum. Týðningarmikið er, at hesar dátur eru dulnevnd og skulu einans nýtast til at kanna ferðsluóhapp, sum henda, til tess at fyrbyggja, at tey henda.

Koyrikort til prutl

Fylgjast skal nevt við skrásettum prutlum. Eisini teimum koyrikortum, sum verða útskrivað til prutl, herundir, hvussu stórir partur av árgangum tekur koyrikort, og um nakar verður frákendur koyrikort til prutl. At enda skal gongdin við ferðsluóhappum við prutlum lýsast nærri.

TILMÆLINI TIL HETTA FOKUSØKIÐ ERU

Undirvísing og samskipti

- 5. Ferðslupolitikkur á skúlum og í frítíðarfeløgum
- 6. Átøk
- 7. Ferðslufrálæra í dagstovnum og skúlum
- 11. Uppfrískandi skeið í sambandi við endurnýggjan av koyrikorti

Vegurin og vegaumhvørvið

- 15. Kommunalar virkisætlanir
- 18. Ferðtálmandi tiltøk
- 20. Betraðir crossingarhentleikar hjá fótgangarum
- 21. Yvirumkoyringar í víkiskyldureguleraðum krossum
- 28. Gerð av „2 minus 1- vegum“
- 29. Broytligar ferðtalvur
- 30. Ferðgáar
- 31. Súkkubreytir millum bygda
- 32. Rakstur og viðlíkahald
- 36. Landsvegir uttan um bygt øki

Akfarið – teknologiskar og akfarstekniskar loysnir

- 42. Blindvinkulvarnari
- 44. Neyðbremsuskipan
- 45. Bakkisensorar
- 46. Frampartí á akfærum, sum eru fótgangaravinarlig
- 47. Endurnýggjan av bilaparkini
- 52. Akfarstøknilig átøk at fyrirbyggja høgrasnarlingaróhappum

Lógarverk og revsing

- 53. Børn í súkkluhjálmi
- 57. Lógarkrav um endurskinsvest í bili
- 61. Broyta kunngerð um tilgerð og útgerð fyri súkklur

Eftirlit

- 62. Løgreglueftirlit
- 66. Leggja hald á prutl
- 70. Útbreiðsla av rullufeltum til kanning av prutlum

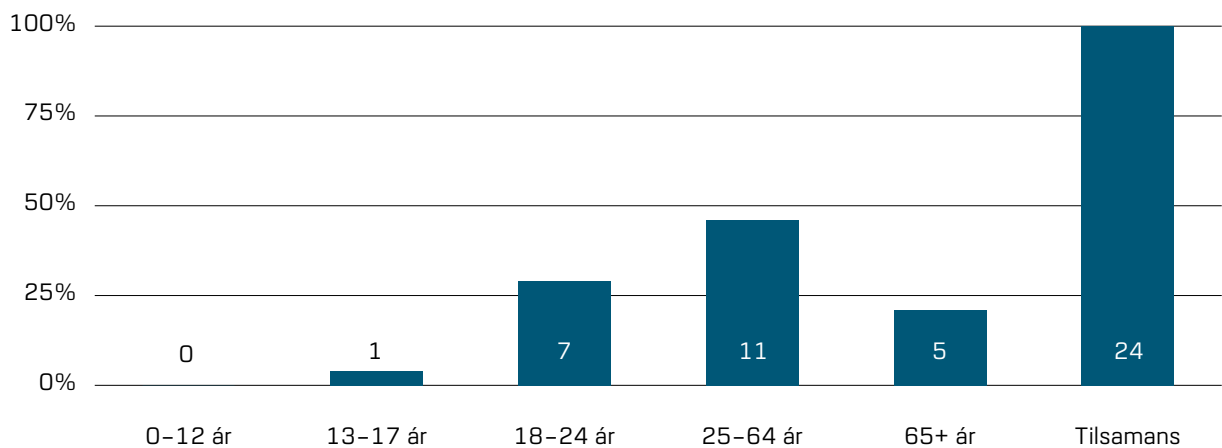


UNGIR BILFØRARAR FRÁ 18 – 24 ÁR

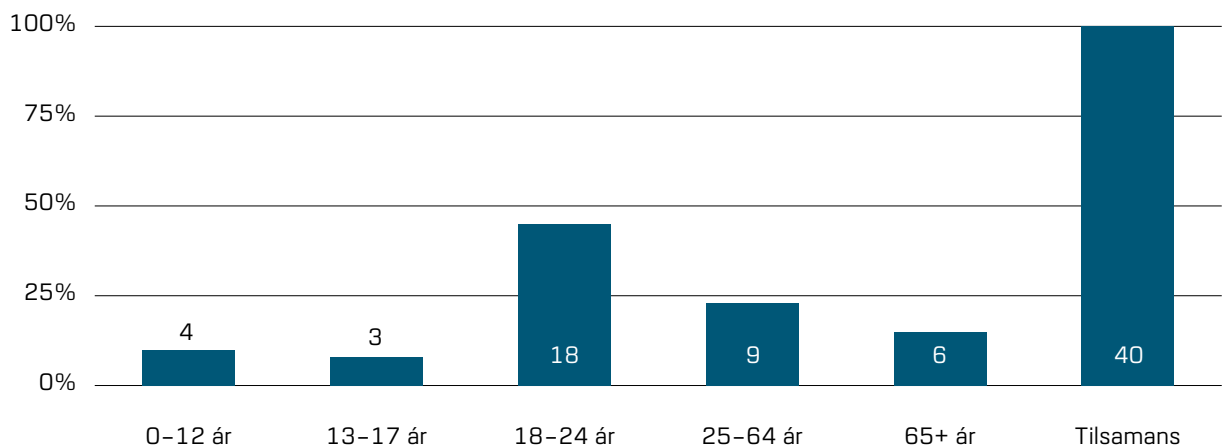
Söguliga sæð eru ung yvirumboðað í ferðsluanlukkunum. Hetta ger seg serliga galdandi í 70'árunum, 80'árunum og 90'árunum. Tíbetur er nú longur ímillum syrgiligu ferðsluanlukkurnar, sum kosta mannalív og varandi mein, men ung fólk eru enn yvirumboðað í hagtølunum, hóast ikki í so stóran mun, sum áður.

Í fyrstu ferðslutrygdarætlanini, frá 2007, varð hugt at 10 ára skeiðinum 1997–2006. Av teimum 40, sum doyðu í tíðarskeiðinum 1997 til 2006, vóru 18 ung í aldursbólkinum 18 til 24 ár, ella umleið helmingurin. Hetta, hóast hesin aldursbólkurin einans umboðar góð 10% av fólkatálinum.

Mynd 20: Deyð 2009–2018



Mynd 21: Deyð 1997–2008





Í seinasta 10 ára skeiði – 2009 til 2018 – doyðu 24 fólk í føroysku ferðsluni. Henda minking á 40% er í sær sjálvum ein sera jalig framgongd. Tá hugt verður eftir aldurssamansetingini á teimum, sum vit mistu í hesum tíðarskeiði, sæst, at 7 teirra [ella 29%] vóru ung fólk millum 18 og 24 ár. Ein týðiliga minni partur av samlaðu heildini, men framvegis ein yvirumboðan, tá samanborið verður við restina av fólkatálinum.

Vanlukkurnar við ungum fólki 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. Tey taka kjansir og koyra við váða, tí tey sjálvi halda, at tey 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.

Higartil hevur tað verið serliga eyðsýnt, at ungu menninir standa fyri flestu av ferðsluvanlukkunum

við ungum fólki. Men fyri seinasta 10 ára skeiðið er javnt býtt millum kynini. Tríggjar kvinnur og fyra menn í aldrinum 18–24 doyðu í ferðsluni. Tað er tó ikki í øllum førum talan um bilføraran.

Arbeidsbólkurin hevur hugt eftir øllum politiskrásettum ferðsluvanlukkum í fyraáraskeiðinum 2014–2017. Í teimum vanlukkum, har aldurin á bilføraranum er skrásettur, eru tøluni trekt út fyri at síggja, um aldursbýtið á heildini líkist deyðsvanlukkunum.

Áhugavert er at síggja, at fyri allar ferðsluvanlukkur, stendur aldursbólkurin 18–24 ár fyri 17% av vanlukkunum, móttvegis 29% í deyðsvanlukkunum. Tá talan er um rúsdrekkavanlukkur, er talið heilt uppi á 33%. Hetta kann kanska geva eina ábending um, at ferðsluvanlukkur við ungum bilførarum gerast ógvusligari og hava størri fylgjur. Møguliga av áðurnevndu orsökum – vantandi royndum og hugin at taka kjansir.

Mynd 22: Óhapp við fólkaskaða

	2014	2015	2016	2017	Tilsamans
Persónsskaðar íalt	35	37	29	36	137
18–24 ár	3	7	8	5	23
% í býti	9%	19%	28%	14%	17%

Mynd 23: Rúsdrekkaóhapp

	2014	2015	2016	2017	Tilsamans
Rúsdrekkaóhapp íalt	21	21	23	17	82
18–24 ár	9	4	7	7	27
% í býti	43%	19%	30%	41%	33%

Býtið av kyni millum teir ungu bilførarnar er umleið tað sama sum restin av bilførarum í ferðsluvanlukkum. Í bólkinum ungir bilførar eru uml. 56% menn og 44% kvinnur, har tað generelt er uml. 60% menn og 40% kvinnur, sum eru skrásett sum ábyrgdarparturin í vanlukkunum.

EITT DEILMÁL VERÐUR SETT FYRI FOKUSØKIÐ

- Tal av politiskrásettum ferðsluvánlukkum við ungum bilfórarum 18–24 ár skal lækkast 30% í 2027 í mun til tøluni frá 2018

TILMÆLINI TIL HETTA FOKUSØKIÐ ERU

Undirvísing og samskipti

- 5. Ferðslupolitikkur á skólum og í frítíðarfeløgum
- 6. Átøk
- 7. Ferðslufrálæra í dagstovnum og skólum
- 8. Koyrifrálæra (stigvís tilgongd til koyrikort, royndarkoyring)
- 9. Koyrilæra útbugving
- 10. Venjingarbreyt

Vegurin og vegaumhvørvið

- 25. Reinsan av vegøkslum
- 26. Gerð av trygðarøki
- 27. Bilverjur í vegsíðuni
- 32. Rakstur og viðlíkahald

- 33. Hegning av vegum millum bygda
- 34. Økja um trygdina í tunlum
- 35. Vegatøkniligur útbúnaður til meira sjálvvirknar bílar
- 37. Møguleikar fyri yvirháling

Akfarið – tæknologiskar og akfarstækniskar loysnir

- 40. Svartir kassar
- 41. Strikuávaringarskipan
- 47. Endurnýggjan av bilaparkini
- 48. Ferðavmarkarar í bilum
- 50. Útbreiðsla av beltiáminnarum
- 51. Ravtøkniligt koyrikort

Lógarverk og revsing

- 55. Klipp í koyrikortið við manglandi trygðarbelti ella hjálmi
- 60. Bøturnar hækkast

Eftirlit

- 62. Løgreglueftirlit
- 65. Próvalkometur
- 69. Útbreiðsla av lasarum.

MØTIÓHAPP OG STAKÓHAPP

Tá hugt verður eftir ferðsluvánlukkum í Føroyum, árinum 2014–2017, eru tveir faktorar, sum eru týðiligir í stórum parti av tilburðunum. Tað eru óhapp, har bert ein partur er við (ein bilur, eitt stak-óhapp) og tilburðir, har tveir partar í mótkoyrandi koyrileið renna saman. Í báðum hesum førum, eru aðrir faktorar, sum eisini kunnu gera seg galdandi og kunnu tilmæli, at forða fyri hesum slag av óhappum, vera tey somu, sum fyri onnur fokusøki.

Talið av ferðsluvánlukkum við fólkaskaða í 2014–2017 var 137. Av hesum vóru 53 stak-óhapp [39%] og 10 møtióhapp [7%]. Til samanberingar vóru í Danmark í 2010–2011 21% av ferðsluvánlukkum við fólkaskaða stak-óhapp, meðan 10% av vanlukkunum í sama tíðarskeiði vóru møtióhapp. Hesi tølini vísa okkum, at nógv kann verða vunnið við at seta sjóneykuna á hesi bæði sløgini av óhappum.

Stak-óhapp eru óhapp við bara einum akfari. Vanlukkurnar henda ofta tá bilurin koyrir av vegnum. T.d. tá bilførarin missir tamarhaldið á bilinum. Vanlukkurnar verða ofta álvarsligar, um akfarið rakar óvikiligar lutir uttan fyri vegin (til dømis berg/klettur, lyktapelar og onnur bygningsverk), tá koyrt verður útav, har hæddarmunurin er stórur og/ella á sjógv, ella tá trygdarbeltið ikki verður nýtt.

Hjá lögregluni kann tað vera torført at skráeta neyvur orsökina til ferðsluvánlukkuna, tá talan er um stak-óhapp og serliga um talan er um deyðsvánluku.

Síðani 2010 hevur danska skaðanevndin (HVVU – havarikommissionen for vejtrafikulykker) gjørt víðkaðar kanningar av øllum deyðsvánlukkum. Donsku tølini vísa, at ov nógv ferð er ofta ein stórur partur av frágreiðingini til stak-óhapp. Vit hava nevniliga ótilvitað lyndi til at undirmeta, hvønn týðning ferð hevur fyri ferðslutrygdina. Hetta ger seg galdandi bæði fyri bilførarar og motorsúkkukoyrarar. Gáloysni og rúsdrekkakoyring vísa seg eisini at vera ein avbjóðing fyri hetta slag av vanlukkum.

Møtióhapp eru óhapp, har tvey akfær renna saman frontalt ella á síðuni. Óhappini henda, tá annar parturin kemur í skeiva koyribreyt, antin í sambandi við ov høga ferð, vandamikla yvirháling ella gáloysni. Møti-óhapp eru kanska fá, men tey eru ofta ógvuslig, tí tey henda ofta við nógvari ferð, og tess hægri ferð, tess álvarsligari verður vanlukkan. Ofta hevur ferðandi, sum verður raktur í egnari koyribreyt, onga ella lítlá tíð at síggja og skáka sær undan samanstoyninum. Tí kunnu skapið á vegnum og tøkni í bilinum vera nøkur av munabestu tiltøkunum at fyrbyrgja hesum slagi av vanlukkum.

Felagsnevningar fyri óhappini

Møtióhapp og stak-óhapp henda oftast uttan fyri bygt øki, í vega-bugum og í myrkri. Í stak-óhappum eru motorsúkkukoyrarar oftari umboðaðir, og ofta eru ein ella fleiri av íblandaðu pørtunum gáloysnir.

Ein vanlig fatan millum fólk í Føroyum er, at seyður á vegnum er til stóran skaða í ferðsluni. Og árliga rinda tryggingarfeløgini endurgjald fyri uml. 300 seyðir, sum eru ákoyrdir av bilum. Veruliga talið er helst størri.

Ferðsluóhappini, sum standast av ákoyrdum seyði, standa tó ikki fyri nógvum fólkaskaða. Í árunum 2014–2017 er bert eitt óhapp við fólkaskaða skrásett, har seyður var viðvirkandi orsök til óhappið.

Hóast hetta, verður mett týðningarmikið, at hildið verður fram við tiltøkum at hegnað seyð burtur frá landsvegi. Hetta tí tilburðirnir eru nógvir og materiellu skaðarnir, umframt hvøkkurin, sum tann ferðandi fær av tilburðinum ikki eiga at undirmeta. Økta talið av ferðafólki og harvið bilførarum, sum ikki eru eins vanir við serføroysku ferðsluviðurskiftini, sum seyðurin í veruleikanum er, økir eisini um týðningin av hesum tiltaki.

Tiltøk at forða óhappum við mótkoyrandi og stak-óhappum eiga at verða miðsavnað á landsvegum, har loyvt er at koyra 80km/t og teinum við vega-bugum.



- Yvirskipað vilja tiltøk, sum eru málrættaði ov høgari ferð, rúsdrekkakoyring og gáloysni eisini vera effektiv at fyribygja stak-óhappum og óhappum við mótkoyrandi.
- Vegatøkni kann við fyrimuni supplerast við ATK [automatisk trafikkontrol], eins og framhaldandi menningin av biltøknini kann hava jaliga ávirkan – t.d tøkni, sum ávarar, um bilførarin er troyttur, og sum forðar rúsdrekkakoyring.
- Betran av landsvegum við rumlistrípum, víðkan av vegabugum og miðøkjum í vegabugum og trygging av síðu-økinum við vegin (vegøkslini) kunnu eisini forða óhappunum. Eins og burturbeining av óvilkilígum lutum úr trygdarøkinum fram við vegnum, ella bilverja, har annað ikki letur seg gera, hevur góða ávirkan.

DEILMÁL FYRI FOKUSØKIÐ ER

At fylgja gongdini við ferðsluvanlukkum við fólkaskaða og at fáa til vega betri hagtøl fyri hetta slag av ferðsluvanlukkum – mætióhapp og stakóhapp – fyri soleiðis at fylgja um/hvussu nógv hetta slag av vanlukkum minkar.

TILMÆLINI TIL HETTA FOKUSØKIÐ ERU

Undirvísing og samskipti

- 6. Átøk
- 11. Uppfrískandi skeið í sambandi við endurnýggjan av koyrikorti

Vegurin og vegaumhvørvið

- 12. Ferðslutrygdargrannskoðan
- 13. Ferðslutrygdarkanning
- 14. Reglubundin vegatøknilig vanlukkufyribygging
- 15. Kommunalir virkisætlanir
- 16. Staðbundnar ferðætlanir
- 17. Sjálvfrágreiðandi vegir
- 22. Rumlifoyrir á vegum ímillum bygda
- 23. Miðjuviðkan í bugum
- 24. Avmerking í bugum
- 25. Reinsan av vegøkslum

- 26. Gerð av trygdarøki
- 27. Bilverjur í vegsíðuni
- 28. Gerð av „2 minus 1- vegum“
- 32. Rakstur og viðlíkahald
- 33. Hegning av vegum millum bygda
- 34. Økja um trygdina í tunlum
- 35. Vegatøkniligur útbúnaður til meira sjálvvirknar bilar
- 36. Landsvegir uttan um bygt øki
- 37. Møguleikar fyri yvirháling
- 38. Gerð av rundkoyringum

Akfarið – teknologiskar og akfarstekniskar loysnir

- 40. Svartir kassar
- 41. Strikuávaringarskipan
- 43. Møðivarnari
- 47. Endurnýggjan av bilaparkini
- 48. Ferðavmarkarar í bilum
- 49. Alkolás í bilum

Lógarverk og revsing

- 58. Koyri- og hvílitíðarreglur
- 60. Bøturnar hækkast

Eftirlit

- 62. Løgreglueftirlit
- 69. Útbreiðsla av lasarum.

FERÐAFÓLK

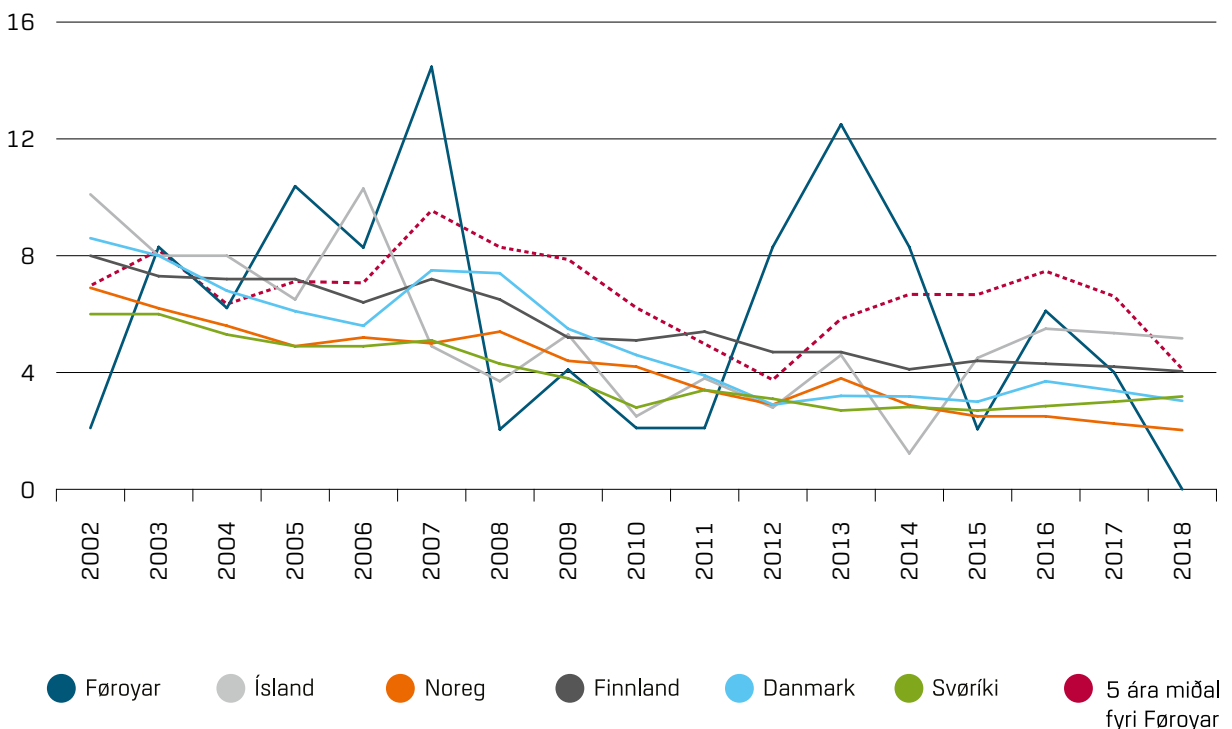
Innleiðandi er týðningarmikið at viðmerkja, at vit síggja ikki útlendsk ferðafólk í hagtølunum yvir álvarsligar ferðsluvánlukkur við fólkaskaða. Orsøkin til, at hetta fokusøkið kortini er tikið við, er, at vit í Føroyum eru fyrri einum ráki, har ferðafólkavinnan stendur í stórum vøkstri. Eitt jaligt rák, sum tó kann hava óhepnar fylgjur við sær á ferðslutrygdarøkinum.

Hyggja vit til grannaland okkara fyrri vestan, Ísland, hava tey har havt ógvusligan vøkstur av vitjandi úr øllum heiminum seinastu fáu árinum. Og øktu ferðafólkatalini hjá okkum í Føroyum er ein náttúrlig avleiðing av øktu ferðafólkavinnuni í Íslandi. Tær upplivingar, sum ferðafólk í Íslandi leita eftir, eru í stóran mun at líkna við upplivingar, sum Føroyar kunnu gera seg galdandi á [t.d. náttúruupplivingar], eins og serliga sjóvegis farleiðin av meginlandinum í Evropa til Íslands letur ferðafólk steðga í Føroyum eisini.

Rangan á heiðrinum er tó, at Íslendingar hava sæð ein keðiligan vøkstur í ferðsluvánlukkum, har ferðafólk eru uppi í. Soleiðis eru fleiri ferðafólk deyð á íslensku vegunum seinnu árinum, og hetta ger samstundis tað, at talið av ferðsludeyðum í Íslandi er nógv økt. Fyri 2018 var hetta talið 5,17 deyð pr. 100.000 íbúgvar, sum er nógv tað hægsta í norðurlondum – 18 í veruligum tølum, harav fleiri útlendsk ferðafólk vóru. Myndin niðanfyrir vísir tal av deyðum í norðurlondum pr. 100.000 íbúgvar í 2018. Talið fyrri Føroyar er roknað sum 5 ára miðal – t.v.s. ferðsludeyð í meðal um árið fyrri fimm undanfarnu árinum.

Hóast hesa neiligu gongd í Íslandi, so hevur Ísland, eins og hini norðurlondini, sterkar traditióinir fyrri at arbeiða miðvíst við ferðslutrygd. Bæði við vegatækni, lóggávu og upplýsing/undirvísing.

Mynd 24: Deyð í ferðsluvánlukkum í Norðurlondum pr. 100.000 íbúgvar





100 Tórshavn

Tann lokala ferðslumentanin, sum er íkomin eftir áratíggju av „ferðsluuppaling“ er tó ikki á sama hátt galdandi fyri ferðafólk, sum ferðast til Ísland. Soleiðis sæst, at ferðafólk, sum eru í ferðsluvanlukkum í Íslandi, ikki eins ofta spenna trygdarbelti. Heldur ikki eru tey eins von við veðurviðurskiftini sum háلكu, myrkur, smalar vegir o.s.fr.

Viðurskifti at hava eyguni eftir

Sum áður nevnt, síggjast ferðafólk ikki aftur í ferðsluvanlukkum við fólkaskaða í Føroyum. Men ferðafólk síggjast aftur í materiellum skaðum hjá tryggingarfeløgnum, kanska serliga tá ferðsluóhapp henda í leigubilum, sum er ein sera nógv vaksin vinna í Føroyum seinastu árin.

Mett verður, at fleiri samanberingar kunnu gerast millum íslensk og føroysk viðurskifti, tá um ferðslu-trygd ræður, og tí verður mælt til neyvt at fylgja gongdini við vanlukkutølunum.

Fokusøkið leggur seg fyrst og fremst uppá upplýsandi átøkum, og at átøk í størri mun eisini verða málrættað ferðafólki, í samráð við ferðaskrivstovur, bilútleigarar, gistingarhús o.s.fr. Tað verður tí ikki gjørt eitt serstakt deilmál fyri fokusøkið, tó so at gongdin skal fylgjast

neyvt í sambandi við framhaldandi arbeiðið at betra um hagtølini fyri ferðsluvanlukkum.

Kunningaráttøk, málrættaði ferðafólki, kunnu hóskeiliga verða um:

- rúsdrekkakoyring [gera vart við lága promillumarkið í Føroyum],
- veðurviðurskifti [háلكa, mjørki og myrkur kunnu koma óvart á hjá mongum, og týðningarmikið er at vita, hvørji fyrilit skulu takast],
- vega-geometri [vegirnir til smærru bygdin eru ofta sera smalar, eins og tunlar við bert eini koyribreyt kunnu ørkymla bilførarar, sum ikki eru vanir við hetta]
- seyður á vegnum og millum hús hugtekur ferðafólk. Tó kann tað hava við sær ferðsluóhapp, tí tað kann vera torført at síggja seyðin í skýming, eins og hann ofta kann fara knappliga yvir um vegin. Tað hendir ikki nógvur fólkaskaði av hesum slagi av ferðsluóhappum, men ólíka føroyskum bilførarum, sum vita, at nógvur seyður er og at hann mangan kann uppføra seg óvæntað, so kunnu vit ikki vænta tað sama av útlenskum ferðafólki.

TILMÆLINI TIL HETTA FOKUSØKIÐ ERU

Undirvísing og samskifti

- 6. Áttøk

Vegurin og vegaumhvørvið

- 12. Ferðslu-trygdargranskoðan
- 13. Ferðslu-trygdarkanning
- 14. Reglubundin vegatøknilig vanlukkufyrirbygging
- 15. Kommunalar virkisætlanir
- 17. Sjálvfrágreiðandi vegir

- 25. Reinsan av vegøkslum
- 26. Gerð av trygdarøki
- 32. Rakstur og viðlíkahald
- 33. Hegning av vegum millum bygda
- 34. Økja um trygdina í tunlum
- 35. Vegatøkniligur útbúnaður til meira sjálvvirknar bilar

Akfarið – teknologiskar og akfarstekniskar loysnir

- 41. Strikuávaringarskipan

Eftirlit

- 62. Løgreglueftirlit

TILMÆLI AT BETRA UM FERÐSLUTRYGDINA

Á næstu síðum eru nevnd 70 tilmæli, sum kunnu betra um ferðslutrygdina. Tilmælini vera býtt upp í hesi øki:

- Vitan, hagtøl og royndir
- Undirvísing og samskipti
- Vegurin og veggaumhvørvið
- Akfarið - teknologiskar og akfarstekniskar loysnir
- Lógarverk og revsing
- Eftirlit

Í hvørjum parti verða átøkini í so stóran mun, tað ber til, lýst í mun til fokusøkini.

Fleiri átøk eru samantvunnin og kunnu ikki skiljast at. Tí skal verða undirstrikað, at samskipanin av átøkunum er avgerandi fyri, hvussu úrslitið verður, og samvirkanarárinið (synergieffektin) vil vera veruliga styrkin.





VITAN, HAGTØL OG ROYNDIR

Grundarlagið fyri øllum arbeiði at bøta um ferðslu-trygdina 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 setast kann inn fyri at bøta um ferðslu-trygdina.

Her snýr tað seg um at fáa hagtøl um tey ferðslu-óhapp, ið lögreglan ikki kennir til, sum t.d. tryggingar-skaðar og viðgerðir á skaðastovu. Eisini snýr tað seg um at fáa størri góðsku í upplýsingum um óhapp. Mælt verður tí til, at hetta verður loyst skjótast gjørligt.

Tá meira nágreinilig hagtøl eru fingin til vega, kann ítøkiligá fáast greiði á, hvørjir vandar eru størstir í ferðsluni. Tað kann sagtans hugsast, at tað, sum alment hevur verið fatað sum ein stórir vandi, kortini ikki hevur stóran skaða við sær. Ella at eitt øki, sum fokus ikki hevur verið so nógv á, vísir seg at vera ein nógv størri vandi, og tí hevur stóran týðning at arbeiða miðvíst við at loysa.

Tí er arbeiðið við at fáa nágreinilig hagtøl til vega eitt av týðningarmestu tilmælunum í hesum álit.

1. Skaðakanning

Farið verður undir at kanna allar álvarsligar ferðslu-vanlukkur í Føroyum. Mælt verður til, at kanningar-arbeiðið verður skipað eftir íslenskari fyrimynd. Samstundis kunnu vit hyggja at donsku og íslensku skipanini fyri at vita, um tað ikki ber til at fáa eina samanseting av skaðakanning, sum hóskar til okkara samfelag. Eitnú kundu vit sett okkum í samband við tann partin av politinum, sum hevur vitan og førleikan innan økið og spyrja um móguleikan fyri, at ein teirra kann koma til Føroya at upplýsa um skaðakanning og undir hvørjum formi, tað er hóskandi hjá okkum.

Fyri at fáa fulla greiðu á, hvørjir trupulleikarnir eru við ferðslu-trygdini í Føroyum, og hvussu best kann setast inn fyri at fyrirbyggja teimum álvarsligastu ferðslu-vanlukkunum, er neyðugt, at ein kanning verður gjørd av teimum álvarsligastu ferðslu-vanlukkunum í

landinum. Ein skaðanevnd eigur tí at verða sett, sum kann seta í verk neyðugar kanningar, og sum setir neyðuga servitan til at gera tað kanningararbeiðið, ið skal til fyri at kunna gera eina frágreiðing fyri hvørt einstakt álvarsligt ferðsluóhapp.

Atlit til persónsupplýsingar í sambandi við kanningar-arbeiðið skal viðgerast við fyriliti. Tað er av alstórum týðningi, at endamálið við skaðakanning er at fáa neyðuga vitan um álvarsligar ferðslu-vanlukkur, og hvat kann gerast at forða teimum. Tað kann gerast trupult at viðgera so viðkvom viðurskifti, sum persónsábyrgd í álvarsligum vanlukkum, tá føroyska samfelagið er so lítið; men mett verður, at atlitini til vitan, sum kann forða álvarsligu ferðslu-vanlukkunum í framtíðini, vigar sera tungt. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

2. Hagtøl

Arbeiðið at fáa til vega ferðsluhagtøl og menna dygdina av hesum hagtølum heldur fram. Víst verður til ymisku fokusøkini, har tað verður nærri greinað, hvørji viðurskifti tørvur er á at hava betri hagtøl fyri. Í hesum sambandi eigur at verða trivið í aftur arbeiðið, sum ferðsluhagtalsbólkurin lat inn í 2008. Hesin bólkur er síðani niðurlagdur, og er úrsletið av arbeiðinum ikki í nóg góðan mun fylgt upp. Mælt verður til at endurskoða 'Álit um ferðsluhagtøl' frá 2008 skjótast gjørligt. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið, Landsverk og lögreglan]

3. Endurskoðan av ferðslu-trygdarætlanini

Ferðslu-trygdarætlanin eigur at vera eitt dynamiskt skjal, sum skal vera avvarðandi stovnum ein hjálp til ráðlegging av arbeiði, sum er ferðslu-trygdini at bata. Eitt skjal, sum til eina og hvørja tíð má spegla nútíðarsamfelagið og tær avbjóðingar, sum eru í tíðarrákinum. Tí er av alstórum týðningi, at ferðslu-trygdarætlanin javnan verður endurskoðað, soleiðis at hon altíð er ein rættvísandi og dagförd mynd. Ferðslu-trygdarætlanin skal endurskoðast fjórða hvørt ár, við eini gildistíð á 8 ár. Hetta merkir, at ferðslu-trygdarætlanin 2019–2027 skal endurskoðast aftur í 2023. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

UNDIRVÍSING OG SAMSKIFTI

Tað er ein fortreyt fyri rættari atferð, at einstaklingurin kennir reglurnar og veit, nær ið hann setur seg í váða og seg sjálvan og onnur í vanda. Men at koma hartil krevur áhaldandi undirvísing, upplýsing og eitt gott samskipti. Eitt fjóltáttað samskipti, sum fevnir um øll øki, frá kunnleika um skelti, strikum 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 samskiptishættir 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 rætta hugburð. Tá ið samanum kemur, eru eydnutekini, at fólk skulu hava røttu atferðina í ferðsluni. Hugburður skal verða fylgdu upp av gerðum.

Eingin 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 eigur at verða byrjað tíðliga, tá tað ræður um at duga at halda ferðslulógina og uppala tryggjar vegfararar. Tí hevur undirvísingin í skúlunum og hugburðurin hjá foreldrum stóran týðning.

4. Ferðslupolitikkur á stovnum og fyrítøkum

[Fokusøki 1, 2, 3 og 4] Mælt verður til, at almennir stovnar og privatar fyrítøk gera ferðslupolitikk við greiðum mannagongdum fyri millum annað nýtslu av trygdarbelti, farteleson, rúsdrekka, brot á mest loyvdu ferð á vegum, tá koyrt verður í vinnubílum og í arbeiðstíð. [Ábyrgd: Ráðið fyri Ferðslutrygd, Samferðslumálaráðið]

5. Ferðslupolitikkur á skúlum og í frítíðarfeløgum

[Fokusøki 5 og 6] Ein ferðslupolitikkur á skúlum umfatar foreldur sum góðar fyrimyndir og tryggjar,

at børnini koma ígjøgnum fólkaskúlan við góðum ferðsluáttum. Ferðslupolitikkurin ávirkar børn og foreldur teirra til skynsamari atburð í ferðsluni. Eisini verða tey fyrirreikaði til 10 tey vandamiklastu árinu í ferðsluni, sum tey standa á gáttini til, tá tey gevast í fólkaskúlanum. Mælt verður til, at skúlar verða eggjaðir til at arbeiða við og samtykkja ein ferðslupolitikk.

Mælt verður eisini til, at frítíðarfeløg (ítróttarfeløg, skótar o.s.fr.), sum fáa almennan stuðul, verða eggjaðir til at gera ferðslupolitikk. Hetta til at tryggja, at børn og ung kunnu ferðast trygt til og frá frítíðarítrivum, umframt at skapa tryggan flutning til og frá ítróttarkappingum og øðrum tiltøkum. [Ábyrgd: Ráðið fyri Ferðslutrygd, Kommunufelagið]

6. Átøk

Árlig átøk og samskiptistiltøk verða gjørd til tess at ávirka hugburðin til og stuðla undir onnur tiltøk á ferðslutrygdarøkinum. Átøkini stuðla í stóran mun undir fokusøkini í ferðslutrygdarætlanini:

- Ferð [Fokusøki 1, 6, 7 og 8]
- Gáloysni [Fokusøki 3, 6, 7 og 8]
- Rúsdrekka [Fokusøki 2, 6, 7 og 8]
- Foreldur sum fyrimyndir [Fokusøki 1, 3, 4, 5]
- Trygdarbelti [Fokusøki 4 og 6]
- Endurskin [Fokusøki 5]

[Ábyrgd: Ráðið fyri Ferðslutrygd, í neyvum samstarvi við lögreglu og kommunur]

7. Ferðslufrálæra í dagstovnum og skúlum

[Fokusøki 3, 4, 5 og 6] Í 2014 lat Ráðið fyri Ferðslutrygd úr hondum undirvísingartilfar frá 1. til 10. flokk í fólkaskúlanum. Fylgjast skal upp uppá, í hvønn mun tað verður brúkt um landið, og um vitan/atkomuleiki skal uppfrískast.



Ferðsludagar fyri landsins 8. flokkum heldur fram. Tiltakið var á fyrsta sinni í 1998 og nú vit skriva 2019, hava 22 árgangir av skúlanæmingum luttkið á ferðsludøgum.

Málrættaða átakið, har heilir árgangir í tvey áratíggju hava fingið ferðsluundirvísing, er heilt víst partur av orsökini til nógv fallandi talið av ferðsluvanlukkum. [Ábyrgd: Ráðið fyri Ferðslutrygd, Kommunufelagið, Mentamálaráðið]

8. Koyrifrálæra [stigvís tilgongd til koyrikort, royndarkoyring]

[Fokusøki 6] Koyrifrálæran verður nútímansgjørd, so hon samsvarar við vitanina á ferðslutrygdarøkinum. Meðan nógv evropisk lond hava innført stigvís koyrikort og privata royndarkoyring í sambandi við koyrifrálæruna, er koyrifrálæran hjá okkum grundleggjandi óbroytt síðani 1980'árin. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið, Akstovan]

9. Koyrilæraútbúgving

[Fokusøki 6] Koyrifrálæran verður nútímansgjørd, so hon samsvarar við vitanina á ferðslutrygdarøkinum og á námsfrøðiliga økinum. Samtundis verður eftirlit sett í verk av koyrilæraútbúgvingini. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið, Akstovan]

10. Venjingarbreyt

[Fokusøki 1, 3 og 6] Venjingarbreyt [koyritekniskt anlegg] við hálkubreyt verður gjørd. Serlig avbyrgd øki til byrjanarundirvísing í koyring verða fingin til vega kring landið.

Ein arbeidsbólkur gjørdi í 2010 eina frágreiðing til landsstýrið og mælti til staðsetan av koyritekniskari breyt í Føroyum. Arbeidsbólkurin viðmælti m.a.: „... at stig verða tikin til at gera eitt koyritekniskt øki við grulvigarði og koyritekniskari breyt í Føroyum“. Mælt verður til, at hetta verður gjørt sum ein ferðslutrygdardepil, har avgerandi dentur verður lagdur á hugburðsskapandi og hugburðsbroytandi ferðslufrálæru. Fyribyrgjandi arbeiðið hjá Ráðnum fyri Ferðslutrygd, kann vera ein náttúrligur partur av ferðslutrygdardeplinum.

Ein venjingarbreyt hevði samtundis givið betri móguleikar hjá løgreluni, sjúkraflutningstænastuni, slökkiliðum, bjargingarfeløgum og vinnuførarum at viðlíkahildið sínar koyriførleikar. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

11. Uppfrískandi skeið í sambandi við endurnýggjan av koyrikorti

[Fokusøki 1, 2, 3, 4, 5, og 7] Mælt verður til, at uppfrískandi skeið/tilfar verður bjóðað teimum, sum skulu endurnýggja koyrikortið. Tá koyrikort verður útskrivað í dag, er hetta galdandi í 15 ár, áðrenn tað skal endurnýggjast við nýggjari mynd – fyri eldri bilførarar skal heilsuváttan eisini til, eins og koyrikortið hevur styttri gildistíð, tess eldri tú verður. Broytingar eru javnan í ferðslulóg, ferðsluskeltum, tøkni í bilum o.s.fr. Týðningarmikið er, at bilførarar altíð hava dagfærda vitan, og tí eigur hetta at standa øllum í boði, tá koyrikortið skal endurnýggjast. [Ábyrgd: Akstovan, Samferðslumálaráðið]

VEGURIN OG VEGAUMHVÖRVIÐ

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 vegumhvörvinum 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.), ljósviðurskifti 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 eru orsakað av menniskjaligum feilum í ferðsluni. Torført er at fyrirbygja øllum hesum óhappum, men avleiðingarnar av hesum óhappum kunnu minkast, við at vegurin er bygdur soleiðis, at tey ferðandi ikki doyggja ella fáa álvarsligt mein, tá tey gera hesar feilir. 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 koyringarviðurskiftini skulu vera. At arbeiða við tí vegatekniska kostar mangan nógvan pening, men ávirkanin á ferðslutrygdina er 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.

12. Ferðslutrygdargransskoðan

[Fokusøki 1, 7 og 8] Ferðslutrygdargransskoðan er ein reglubundin og óheft gransking av ferðslutrygdarviðurskiftum viðvíkjandi øllum ferðslubólkum í einum nýggjum vega- ella ferðsluverklagi. Endamálið við ferðslutrygdargransskoðan er at gera nýggjar og umbygdar vegir so tryggjar sum gjørligt, áðrenn vegirnir verða bygdur, og áðrenn vanlukkur henda. Ferðslugransskoðan kann ávísa ferðsluvandamiklar feilir ella manglar við nýggjum vegum og ferðslustýringartiltøkum og viðvirka til, at hesi verða gjørd soleiðis, at væntaðar vanlukkur vera færri. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

13. Ferðslutrygdarkanning

[Fokusøki 1, 7 og 8] Ferðslutrygdarkanning er ein háttur at gera reglubundna og tíðarvísa afturvendandi meting av trygdarviðurskiftunum á verandi vegum. Ein ferðslutrygdarkanning kann fevna um eina meting av somu parametrum sum ein ferðslugransskoðan, ella hon kann fevna um eina partmongd av øllum teim viðurskiftum við vegnum, sum hevur týðning fyri ferðslutrygdina. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

14. Reglubundin vegatæknilig vanlukkufrýbygging

[Fokusøki 1, 7 og 8] Reglubundin vegatæknilig vanlukkufrýbygging er eitt felagsheiti fyri eini mongd av háttum at miðvísa og gera átakið virknari við at umbyggja vanlukkutýngd støð á vegakervinum – t.d. „svartar blettir“ og „gráar vegateinar“. Grundað á greining av vanluksum, sum hava verið, verða gjørd uppskot at bøta um ferðslutrygdina á avvarðandi støðum. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

15. Kommunalar virkisætlanir

[Fokusøki 1, 5, 7 og 8] Kommunurnar arbeiða framvegis við ferðslutrygdarætlanum, sum innan fyri eitt tíðarskeið í t.d. fýra ár, setir fokus á ferðslutrygdarfremjandi átøk á vegunum og gjøgnum atburð.



Ein ferðslutrygðarættlan kann fevna um eina ferðættlan, ella ein ferðættlan kann orðast óheft av ferðslutrygðarættlanini (sí niðanfyrri). [Ábyrgd: Kommunar]

16. Staðbundnar ferðættlanir

[Fokusøki 1 og 7] Staðbundnar ferðættlanir kunnu skapa grundarlag fyrri stovnan av sundirgreinaðum ferðmørkum. Við at stilla ferðmørkini við fyriliti til skapið á vegunum, verður strembað meira eftir samsvari við skapið av vegunum, ferðmørkini og tí veruligu koyrdu ferðini. [Ábyrgd: Landsverk og kommunar]

17. Sjálvfrágreiðandi vegir

[Fokusøki 1, 3, 7 og 8] Sjálvfrágreiðandi vegir er eitt størri átak, ætlað til at tryggja, at vegirnir greitt fráboða teim ferðandi, hvørja atferð – og herundir hvørja ferð ein skal velja – sum ætlað er at nýta á tí staðnum. Hugsanin er, at vegir í sama flokki skulu hava eitt einstáttað og afturkenniligt skap, galdandi fyrri tvørprofilutir, ferðmørk, skelting, vegljós o.a., soleiðis at tey ferðandi verða stuðlað í valinum viðvíkjandi atburði og ferð. [Ábyrgd: Landsverk og kommunar]

18. Ferðtálmandi tiltøk

[Fokusøki 1 og 5] Ferðtálmandi tiltøk á vegum í býarøki fevna fyrst og fremst um vanlig ferðtálmandi tiltøk, sum eitt nú bungur, forsetningar og trongar, men eisini visuellar virknaðarmiðlar, so sum ferðslumerking, vegaálegging og vegaútbúnaður, umframt mildir fysiskir virknaðarmiðlar, so sum trongar, mildar kurvur, rumlibungur o.a. Uppseting av ferðtálmandi tiltøkum skal tryggja, at bilførararnir halda tað ætlaða ferðmarkið á teininum. [Ábyrgd: Landsverk og kommunar]

19. Avmarking av hugspjaðingum uttan fyrri akfarið

[Fokusøki 3] Hugspjaðingar í vegaøkinum, so sum til dømis ov nógv skelting ella lýsingar fram við vegnum, taka burtur uppmerksemið hjá bilførarunum frá ferðsluni og kann enda við óhappum og fólkaskaða. Tí er tað umráðandi við einum øktum átaki, ið rættað verður ímóti at taka burtur óneyðugar hugspjaðingar í vegaøkinum, so bara neyðugir upplýsingar eru til staðar fram við vegunum. „Livandi“ lýsingar eru í tí

sambandi eitt týðandi fokusøki, eftirsum tær eru gjørðar til at draga uppmerksemi at sær. [Ábyrgd: Landsverk og kommunar]

20. Betaðir krossingarhentleikar hjá fótgangarum

[Fokusøki 5] Gerð av krossingarhentleikum, so sum gøtubrúgvum og gøtutunlum, sum kunnu niðurseta óhappsváðan, eru týðandi viðurskifti í sambandi við at beta um ferðslutrygdina hjá fótgangarum. Krossingarhentleikar á hædd við vegin kunnu m.a. fevna um ferðsluoyggjar og ferðtálmandi tiltøk. Tá gonguteigar verða brúktir saman við ferðsluljósum, gerð av ferðsluoyggj, hevjaða flatu ella rimaverk, verða batar gjørdir fyrri ferðslutrygdini hjá gangandi. [Ábyrgd: Landsverk og kommunar]

21. Yvirumkoyringar í víkiskyldureguleraðum krossum

[Fokusøki: 5] Yvirumkoyringar í vanligum vegamótum verða gjørðar við at gongubreytir, møguliga eisini súkkklubreytir, verða gjørðar yvir um síðuvegin. Tiltakið førir við sær, at ferðandi frá síðuvegunum verða áløgd víkiskyldu fyrri fótgangarum og súkkklarum. Yvirumkoyringar verða sum oftast gjørðar á síðuvegum við minni ferðslu. Gerð av yvirumkoyringum á síðuvegunum tryggjar eina visuella áherðslu av vegamótinum, og hevur sum endamál at tryggja, at ferðandi frá síðuvegunum í størri mun kenna vega-mótið og víkiskyldurnar. Yvirumkoyringarnar kunnu samstundis hava ein ferðtálmandi virknað. [Ábyrgd: Landsverk og kommunar]

22. Rumlifoyrur á vegum ímillum bygda

[Fokusøki: 3 og 7] Gerð av rumlifoyrum á vegum førir við sær, at tað hoyrast rumliljóð og gevur ristingar í akfarinum, tá ið hjólini koma í samband við rumlifoyrurnar. Rumlifoyrurnar vera antin fresaðar í asfaltið (verandi vegur) ella trumlaðar niður í asfaltið, meðan tað enn er bleytt (nýgerð/asfaltendurnýggjan). Rumlifoyrur kunnu gerast á vegmiðjuni fyrri at mótvirka møtióhappum ella í vegkantinum fyrri at mótvirka útavkoyringaróhappum og er serliga týðandi fyrri ferðslutrygðarátøk millum bygda. [Ábyrgd: Landsverk]

23. Miðjuvíðkan í bugum

[Fokusøki: 7] Miðjuvíðkan í bugum verður gjörd við at breiðka koyribreytina og avmerkja ein sperriflata millum teir báðar koyrirætningarnar. Ein skákateigur er við til at gera gongdina á kurvini sjónliga, og tann víðkaða frástøðan millum koyrirætningarnar gevur størri móguleika fyri, at sleppast kann undan mótiv-anlukkum. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

24. Avmerking í bugum

[Fokusøki: 7] Styrkt bugaavmerking er eitt móguligt tiltak í bugum við strembanini at fyriryrgja útavkoyringaróhappum millum bygda. Bugaavmerkingin kann styrkjast við rætningspílum, fyriboðan av buganum við uppseting av ávarðingarskelti, annaðhvørt við uppseting av skelti við upplýsing av tilmældari ferð við gjøgnumkoyring av buganum. Á vegum við mestu ferðsluni millum bygda, verður optiska leiðingin av vegunum markerað við vegastrípum, umframt uppseting av kantsteyrum [prestum] fram við vegnum. Hetta førir við sær, at bugagongdin verður betur lýst fyri teim ferðandi. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

25. Reinsan av vegøkslum

[Fokusøki: 6, 7 og 8] Endamálið við vegakslareinsan er at bøta um móguleikarnir at hava tamarhald á ella fáa aftur harradømið yvir akfarinum, um eitt akfar kemur út í vegøkslina. Vegakslareinsan ger, at berievnið á vegøklini veksur, harvið at uppstøkking til koyribreytina verður avmarkað, og vegøklin verður meira jøvn. Vegøklin kann m.a. styrkjast við grasarmering av ymiskum slag, asfalti ella við at broyta uppbyggingina av vegøklini, so hon fær størri berievni. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

26. Gerð av trygdarøki

[Fokusøki: 6, 7 og 8] Við atliti at ferðslutrygdini skal uttan fyri vegbreytina vera eitt øki, trygdarøkið, sum er leyst av akoyringarvandamiklum lutum, og sum eru soleiðis háttað, at eitt akfar, sum av misgáum fer av vegbreytini, ikki koppar ella steðgar knappliga. Við at gjøgnumføra eitt málrættað átak at taka burtur fastar lutir og broyta skapið á brøttum rennum og skráningum, kann álvarsemið av nógvum

stakvanlukkum minkast. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

27. Bilverjur í vegsíðuni

[Fokusøki: 6 og 7] Við at seta upp bilverju fram við vegnum, verða bilførarar, sum eru við at koyra av vegnum, fangaðir av bilverjuni, og ferðin á akfarinum og rætningurin broyttur við tamarhaldi. Uppseting av bilverju er týðandi fram við størri vegum, har tað ikki er nóg gott pláss fyri gerð av einum øðrum trygdarøki fram við vegnum. Tað tiltakið peikar serliga ímóti at fáa niður álvarsemi við stakvanlukkum, sum henda, tí bilførarar verða gáloynsni ella sovna, soleiðis at teir ósketnir koyra útav. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

28. Gerð av „2 minus 1- vegum“ ímillum bygda

[Fokusøki: 1, 5 og 7] „2 minus 1-vegir“ hava eina koyribreyt, sum skal avgreiða ferðsluna í báðar rætningar. Koyribreytin er í báðum síðum, avmarkað við breiðum kantbreytum, ið eru avmerktar við breiðum kantlinjum við brotastrikum. Tær breiðu kantbreytirnar virka deils sum eitt gjøgnumgangandi víkiøki, tá mótkoyrandi bilar skulu koyra framvið hvørjum øðrum, deils sum ferðsluøki fyri súkklur og prutl. „2 minus 1-vegir“ eiga at samskipast við ferðtálmandi tiltøk fyri at fáa tann ynskta ferðtálmandi virknaðin. Endamálið við „2 minus 1-vegnum“ er serliga at bøta um viðurskiftini fyri tí løttu ferðsluni, har tað ikki er súkklubreyt og móguliga heldur ikki gongubreyt. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

29. Broytligar ferðtalvur

[Fokusøki: 1, 3 og 5] Broytligar ferðtalvur verða settar upp sum ágrýtin [dynamisk] skelting við ferðmarkum, sum loyvur ferðmarkum at broytast yvir tíð. Broytligar ferðtalvur kunnu setast upp við vegamót ella við útvald vegastrekkir. Uppseting av broytligum ferðtalvum ger tað móguligt at seta niður ferðmarkið, tá ið tann staðbundni óhappsváðin er vorðin størri. Broytligar ferðtalvur verða gjørdar sum talvur, ið lýsa, tá tær eru virknar, og sum gera tær meira eyðsýndar fyri ferðsluna enn vanligar fastar talvur. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

30. Ferðgáar

[Fokusøki: 1, 3 og 5] Ferðgáar ella „Tín ferð“ - skelti vera sett við vegirnar. Útgerðin mátar ferðina hjá tí einstaka akfarinum, tá ið koyrt verður ímóti ferðtólinum. Á ferðtólinum verður ferðin fyrri hvørt einstakt akfar víst. Ferðvísarin blinkar, um bilførarin koyrir skjótari, enn tann skeltaða ferðin sigur, og ger tí bilføraran varugan við, at ferðin er oman fyrri markið. Ferðgáin hevur til endamáls at minka um ferðina og harvið minka um váðan fyrri álvarsomum vanlukku. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

31. Súkkklubreytir millum bygda

[Fokusøki: 5] Súkkklubreytir millum bygda kunnu gerast sum einvegis súkkklubreytir í báðum vegríðum, sum báðar vegir súkkklubreyt í aðru vegríðuni ella sum báðar vegir breytuttan fyrri vegin. Súkkklubreytir verða millum annað gjørdar fyrri at bøta um ferðslutrygdina hjá súkkklarum og prutlkoyrarum. Súkkklubreytir vera eisini brúktar fyrri at bøta um framkomuna og trygdina hjá súkkklarum og prutlkoyrarum, og skal tí eisini síggjast sum eitt ávirkingarmiðal til frama fyrri súkklynýtslu. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

32. Rakstur og viðlíkahald

[Fokusøki: 1, 3, 5, 6, 7 og 8] Rakstur og viðlíkahald av veganetinum fevnir um allar uppgávur og handahógv, sum neyðugt er, fyrri at veganetið skal rigga væl til dagligt brúk hjá ferðandi. Hetta fevnir m.a. um kavarrudding, salting, vegamerking, vasking og rudding, útskifting av skeltum og ferðsluupplýsingum. Harafturat fevnir tað eisini um asfaltering, rudding av veitum, útskifting av bilverju, umframt afturgerð av vegaútbúnaði eftir eina ferðsluvanlukku. Vantandi viðlíkahald, t.d. slitnar vegastrípur, ger, at váðin fyrri ferðsluvanlukku er størri. Tí er tað umráðandi, at viðlíkahaldið er á høgum støði. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

33. Hegning av vegum ímillum bygda

[Fokusøki: 6, 7 og 8] Veganetið eigur at vera hildið frítt fyrri seyð og annan fenað. Ásannandi at hetta er rúgvu- og kostnaðarmikið arbeiði, verður byrjað við

høvuðsveganetinum, og arbeiðið verður raðfest eftir ferðsluni og/ella trupulleikum, ið standast av seyði og fenaði á vegnum. [Ábyrgd: Landsverk, Kommunurnar og Búnaðarstovan]

34. Økja um trygdina í tunlum

[Fokusøki: 6, 7 og 8] Tunlar við nógvri ferðslu verða nútímansgjørdir til galdandi norskar normar. Tunlar við heilt lítlari ferðslu verða dagførdir við neyðugari trygdarútgerð. Einkin er, sum týðir upp á, at vandin fyrri óhappi er størri í tunlum enn á veganetinum annars. Óhapp kunnu tó gerast rættiliga umfangandi, um hjálpin ikki kemur skjótt fram, tí talan eru um afturlatin rúm. Vit hava m.a. upplivað rættiliga álvarsligar tunnilsvanlukkur í Alpunum. Tað er eisini við hesum vanlukku í huga, at norsku og evropisku trygdarnormarnir eru herdir hesi seinastu árin. [Ábyrgd: Landsverk]

35. Vegatækniligur útbúnaður til meira sjálvvirknar bilar

[Fokusøki: 1, 3, 6, 7 og 8] Á veg ímóti meira sjálvkoyrandi bilum, fáa bilførarar fleiri og fleiri tæknilig hjálpi-tól í akførini. Tað veri seg t.d. „strikuávaringarskipan“, sum varskógva, um ein er á veg út av síni vegbreyt, og skeltiafturkenning, soleiðis at ferðmarkið er kent, og ferðin á bilinum verður lagað eftir tí. Tað krevur tó, at vegamerkingar og ferðsluskelti eru av tílíkari góðsku, at sensorar í akførunum kunnu tulka tað rætt. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

36. Landsvegiruttan um bygt øki

[Fokusøki 5 og 7] [Lands]vegir við gjøgnumgangandi ferðslu eiga í útgangsstøðinum at liggjauttan um bygt øki. Har hetta ikki er gjørligt, skulu vegirnir tryggjast soleiðis, at bleyta ferðslan kann ferðast framvið og yvir um vegin á tryggasta hátt. Vegirnir skulu eisini verða soleiðis innrættaðir, at tað er natúrligt hjá teimum, sum koyra, at halda seg til ferðina, ið skeltað verður við.

Umleið 24% av teimum, ið verða skadd í ferðsluni í Føroyum, eru annaðhvørt gangandi ella súkklandi.

Samferðsluætlan 2018–2030 leggur tí upp til, at bleyta ferðslan í størri mun skal skiljast burtur frá tungu ferðsluni í veganetinum.

Nógva staðni gongur landsvegurinn inn í bygt øki, uttan at akbreytin broytist. Tað er einans tað líttla gula býarskeltið⁷, ið sigur frá, at ferðin skal setast niður til 50 km/t, og at tann koyrandi tí skal ansa eftir fleiri bólkum av ferðandi. Tað er tí neyðugt at gera bilførararnar betri varugar við, nær teir koyra í fjølbygðum øki, og nær teir koyra ímillum bygða. Hetta kann t.d. gerast við býargrundum. [Ábyrgd: Landsverk]

37. Møguleikar fyri yvirhaling

[Fokusøki 1, 6 og 7] Vegateinar við nógvari ferðslu eiga at innrættast soleiðis, at møguleiki er fyri trygt at koyra framvið [yvirhála] seintkoyrandi akfør. Hetta kann gerast við at gera strekki við tveimum farbreytum [2+1 vegir], ella við longum víkiplássum, sum seintkoyrandi akfør kunnu koyra út á, fyri at loyva bilum framum.

Avleiðingarnar eru álvarsligar, tá bilar, sum koyra í hvør sín rætning, stoyta frontalt saman. Útsýnið á meginpartinum av færoyska veganetinum er ikki tryggjað til yvirhalingar, og tí kunnu seintkoyrandi bilar skapa langar røðir eftir seg. Og tað fær ótolnar bilførarar til at taka kjansir, sjálvst um neyðuga útsýnið ikki er til staðar.

Fyri at fáa ferðsluna á landsvegum at glíða betri og fyri at sleppa undan vandamiklum yvirhalingum, eiga klivbreyt ella long víkipláss at verða gjørd, har seintkoyrandi lastbilar og onnur, sum ikki hætta sær

at koyra 80 km/t, kundu koyrt inn á, so at bilraðið aftanfyrir kann koyra framum, uttan at skula óttast mótkoyrandi ferðslu. Klivbreytirnar ella longu víkiplássini mugu vera so long, at tey væl og virðiliga rúma einum longum trailara. Við skeltum og upplýsing annars eiga at verða heitt á bilførarar í seintkoyrandi bilum um at nýta hesi víkipláss. Væntast kann, at tá ið ein bilførari veit, at hann sleppur at yvirhála, tá ið komið verður fram til eitt ávíst stað, fer hann at halda seg frá at gera eina vandamikla yvirhaling. [Ábyrgd: Landsverk]

38. Gerð av rundkoyringum

[Fokusøki:1 og 7] Tiltakið fevnir um umbygging av einum verandi vegamóti til eina rundkoyring – í fyrsta lagi at umbyggja eitt 3- ella 4-beint vegamót. Gerð av rundkoyringum hevur til endamáls at minka um talið á óhappum í vegamótum, herundir óhapp, sum henda av ov nógvari ferð í ella við vegamót, har rundkoyringar hava eina ferðminkandi ávirkan. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

39. Vinstrasnaringarbreyt í vegamótum

[Fokusøki:1 og 3] Gerð av vinstrasnaringarbreytum í 3- og 4-beintum vegamóti, kann vera ein gagnligur máti at minka um talið á óhappum í vegamótum. Frákoyringarbreytirnar kunnu vera avmarkaðar við ferðsluoyggjum ella málaðum skákateigum. Vinstrasnaringarbreytir minka serliga um talið av vanluksum, tá akfør, ið koma aftanífrá, renna á eitt akfar, ið stendur og bíðar eftir at snara til vinstru, somuleiðis vanlukkur við vinstrasnaring inn frammanfyri mótkoyrandi. [Ábyrgd: Landsverk og kommunur]

⁷ Økisskelti E55 „Bygt øki“ /E56 „Bygt øki heldur uppat“

AKFARIÐ – TEKNOLOGISKAR OG AKFARSTEKNISKAR LOYSNIR

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

Í dag eru ABS bremsur tildømis vorðnar lógarkrav í bilunum – eingin er longur áhugaður í at keypa bil, ið ikki hevur ABS bremsur. Nýggj trygdartiltøk koma allatíðina fram. Eitt er elektronisk stabilitetskipan í bilunum, ESP (Electronic Stability Program), ið gerst meira vanligt. 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 Programme⁸ – har samanstoytsroyndir verða gjørdar, og mett verður við eini stjærnu-skipan um trygdina á bilinum.

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

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

40. Svartir kassar

[Fokusøki: 1, 3, 6 og 7] Ein telda, ið er sett í bilin, skrásetir støðugt ferðina á bilinum og móguliga onnur parametur í einum tíðarbili, sum t.d. eru tey seinastu

30 sekundini. Tá bilurin fær ein brest í sambandi við eitt ferðsluóhapp, læsir skipanin upplýsingarnar og seinni kann verða farið inn í kassan fyri at síggja, hvussu koyrt hevur verið tey seinastu 30 sekundini áðrenn óhappið. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið og Akstovan]

41. Strikuávaringarskipan

[Fokusøki 3, 6, 7 og 8] Ein skipan við myndatólum/sensorum eygleiðir kantar/strikur á akbreytini. Koyrir bilurin um eina striku, uttan at tað er í sambandi við eina sneiðing ella farbreycaskifti, har blunkljósið verður nýtt, kemur ein ávaring, antin sum ljóð, ljós ella ein andgerð í róðri ella setri. Framkomnar skipanir snara sjálvar róðrið eitt vet aftur móti tí farbreyc, ið ein er við at fara úr. [Ábyrgd: Akstovan]

42. Blindvinkulvarnari

[Fokusøki 3 og 5] Ein skipan við sensorum fylgir við, um tað er ein ferðandi í økinum skrátt aftan fyri bilin. Um førarin ætlar at skifta farbreyc, t.d. við at nýta blunkljósið, ávarar skipanin um vandan við ljósi og móguliga við ljóði. [Ábyrgd: Akstovan]

43. Møðivarnari

[Fokusøki 3 og 7] Ein skipan við myndatóli, ið vendir móti førararanum, ella meiri sannlíkt við nýggjari menning, ið kann skráseta, at førarin er troyttur, við støði í tí hátti, sum bilurin verður handfarin. [Ábyrgd: Akstovan]

44. Neyðbremsuskipan

[Fokusøki 1, 3 og 5] Ein skipan við myndatóli, radara og sensorum fylgir við, um bilurin er í ferð við at koyra á okkurt framman fyri bilin, uttan at førarin hevur varnast tað. Um so er, byrjar bilurin sjálvur at bremsa. [Ábyrgd: Akstovan]

⁸ Sí <http://www.euroncap.com>



45. Bakkisensorar

[Fokusøki 5] Ein skipan við sensorum, ið kunnu skráseta, um tað eru lutir beint aftan fyri bilin, meðan bakkað verður. Skipanin ávarar við ljóði ella møguliga við ljósi ella við tekni í skíggjanum framman fyri føraran. Meiri framkomnar og dýrari skipanir byggja á myndatól, ið venda aftureftir. [Ábyrgd: Fíggjarmálaráðið og Samferðslumálaráðið]

46. Frampartí, sum er fótgangaravinarlig

[Fokusøki 5] Gronin á bilinum kann vera meira ella minni rund og bleyt. Møguliga kann ein luftbjølguruttan á gronini blása seg upp og verja fyri teimum harðastu lutunum á bilinum, serliga hornastólpar, tá ein fótgangari ella súkklandi verður árendur. [Ábyrgd: Fíggjarmálaráðið, Samferðslumálaráðið og Akstovan]

47. Endurnýggjan av bilaparkini

[Fokusøki 5, 6 og 7] Framdar verða fíggjarligar áeggjanir fyri at skifta út bilparkina við tryggari og umhvørvisvinaligari bilar.

Hetta kann verða gjørt við at leggja um skrásetingargjaldið frá einum virðisgrundaðum skrásetingargjaldi til eitt umhvørvisgjald, sum í størri mun tekur støði í CO₂ útlátinum á bilinum og nýggjasta Euronorminum. Harvið slepst undan virðisgjaldi av trygdarútgerðini í bilinum.

Burturbeiningargjaldið verður hækkað við tí endamáli, at gamlir og dálkandi bilar verða skjótari burturbeindir. [Ábyrgd: Fíggjarmálaráðið og Samferðslumálaráðið]

48. Ferðavmarkarar í bilum

[Fokusøki 1, 6 og 7] Ferðavmarkarar í bilum er felags heiti fyri skynsamligar ferðtillagingarskipanir, sum eru sett í bilar fyri at tryggja, at brot ikki verða framd á ferðmørkini. Tað kann antin verða gjørt við, at førarin verður kunnaður um, at ferðmarkið verður brotið, ella við at skipanin beinleiðis blandar seg í koyringina og forðar akfarinum at koyra ov skjótt. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið og Akstovan]

49. Alkolás í bilum

[Fokusøki: 2 og 7] Í 2010 var tað í Danmark samtykt politiskt, sum ein móguleiki fyri revsing av rúsdrekka-koyrarum, at seta alkolás í bilin.

Politiski myndugleikin í Føroyum eigur at umhugsa, um hetta eisini er ein mógulig revsing av rúsdrekka-koyrarum her á landi. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

50. Útbreiðsla av beltiáminnarum

[Fokusøki: 4 og 6] Ein beltiáminnari gevur frá sær ljóð og/ella ljós, um beltið ikki verður spent áðrenn koyring. Sambært galdandi altjóða krøvum, skal beltiáminnarin verða settur í forsetrini á nýggjum bilum, men kann vera settur í øll setur. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið og Akstovan]

51. Ravtøkniligt koyrikort

[Fokusøki 2 og 6] Kannað verður, um til ber at seta í verk ravtøkniligt koyrikort. Skipanin skal tryggja, at bilurin bert kann starta, um ein førari við tí rætta koyrikortinum roynir at starta bilinum. Ravtøkniligt koyrikort vil vera serliga árinamikið fyri førararuttan koyrikort ella ferðandi, sum hava fingið frádømt koyrikort, t.d. orsakað av rúsdrekkakoyring. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

52. Akfarstøknilig átøk at fyribyrgja høgrasnaringsólukkum

[Fokusøki 5] Betri útsýni úr lastbilum. Útsýni til høgru framman og aftur við høgru síðu á lastbili ella vognraði, fer sum er fram við at nýta spegl, sum loyvur føraranum at síggja økið beint framman fyri førarahúsið, til høgru fyri førarahúsið og aftur við høgru síðu á vognraðnum í einum vinkli upp til 45 stig til høgru. Speglini eru kravd í kunngerð. Upp til 25% av nýggjum lastbilum, sum verða seldir í Danmark, hava eyka útgerð so sum myndatól, ið geva sama ella betri yvirlit. [Ábyrgd: Ráðið fyri Ferðslutrygd, Samferðslumálaráðið og Akstovan]

LÓGARVERK OG REVSING

Lógarverkið er karmurin, sum ferðslan virkar innanfyri. Við lógarteksti stýra 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 politieftirlitið 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 lóggávuvarbeiði 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 er øki, har tað lutfalsliga lætt ber til at ávirka atferðina í ferðsluni. Bólkurin, sum hevur arbeiðt við tilmælinum, ásannar, at tað er á nógvum mótum, at tað kundi verið sett inn á hesum øki.

Bólkurin saknar reglur fyri skelting (dagføring) og greiðari reglur fyri, hvørjar strikuavmerkingar skulu brúkast á føroysku vegunum.

53. Børn í súkkluhjálmi

(Fokusøki: 5) Tað skal vera lógarkrav, at súkklandi undir 15 ár skulu vera í góðkendum hjálmi. Tað er ein sannroynd, at av teimum akfórum, ið ferðast á vegakervinum, so eru súkklandi tey, ið eru í størsta

vanda fyri at verða skadd⁹. 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. Í nógv ár hevur Ráðið fyri Ferðslutrygd saman við tryggingarfeløgum latið øllum børnum, ið byrja í 1. flokki ein ókeypis súkkluhjálmi. Hetta átakið eigur at halda fram, samstundis sum mælt verður til, at lógarkravið um hjálmi til prutl- og motorsúkklukoyrarar í ferðslulógini eisini verður víðkað til at umfata súkkkur.

Orsøkin til at tilmælið einans umfatar børn upp til 15 ár, er í fyrsta lagi, 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 móguligu trupulleikarnar, og eru tí í størri vanda fyri at koma illa fyri. Ikki bara í ferðsluni, men eisini kunnu tey koma út í støður, har tey ikki klára at halda sær á súkklu og tí koma út í eitt fall. Í lútuni vita vit ikki, hvussu nógvir skaðar skyldast óhapp við súkklum, tí tey flestu av hesum óhappum ongantíð koma politinum til kunningar, tí talan er um stakóhapp. Her vanta tøl frá sjúkrahúsumum. (Ábyrgd: Samferðslumálaráðið)

54. Klipp í koyrirkortið, fyri nýtslu av handhildnari farteletelefon

(Fokusøki: 3) Gáloysni er eitt lutfalsliga nýtt hugtak, og nógvir eru hættirnir at vera gáloysnir í ferðsluni. Gáloysni er ikki nóg væl dokumenterað í føroysku hagtølunum, men í grannalondum okkara vísa kanningar, at gáloysni er millum vanligastu orsøkir til ferðslu- vanlukkur. Fartelefonin er eitt sera ítøkilig dømi um nakað, sum kann taka uppmerksemi í koyristøðuni, og gevur tað bót, um bilførari verður tikin fyri at nýta handhildnað farteletelefon.

Hugburðskanningar, sum Ráðið fyri Ferðslutrygd

9 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



hefur gjørt, vísa, at næstan fjórði hvør færari javnan nýtir handhildnað telefon, meðan tey koyra bil. Hetta gera tey, hóast tey vita, at tað gevur bót.

Í 2018 varð í Danmark ásett, at tað gevur klipp í koyrikortið at tosa í handhildnað telefon. Mælt verður tí til, at henda broyting eisini verður gjørd í Føroyum. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

55. Klipp í koyrikortið við manglandi trygdarbelti ella hjálmi

[Fokusøki: 4 og 6] Við gildiskomuni av klippkortskipanini gevur tað føraranum klipp í koyrikortið, um barn undir 15 ár ikki er íbundið við kravdu trygdarútgerðini. Mælt verður til, at hetta verður galdandi fyri øll ferðandi. Eisini skal hetta verða galdandi fyri motorsúkkukoyrarar, ið ikki nýta hjálm. Mett verður,

at fleiri bilførarar og motorsúkkukoyrarar fara at nýta hjálm og trygdarbelti, um avleiðingin verður eitt klipp í koyrikortið. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

56. Lægri mark fyri ov nógva ferð og fyri treytaleysa frádøming

[Fokusøki: 1] Nakrir bilførarar fata markið fyri frádøming av koyrikortinum sum tað týðningarmesta ferðmarkið. Ein tillaging av markinum fyri, nær eitt brot á ferðmarkið hevur við sær eitt klipp, treytað og treytaleysa frádøming í koyrikortinum, vil tí kunna minka um mongdina av ferðandi, sum bróta ferðmarkið. Ferðslutrygdarbólkurin mælir tí til, at markið fyri nær eitt brot á ferðmarkið førir til treytaleysa frádøming av koyrikortinum, lækkar við 10 km/t. Víst verður til niðanfyrirstandandi talvu. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

	Lætt akfar			Tungt akfar		
	Stig (klipp)	Treytað	Treytaleyss	Stig (klipp)	Treytað	Treytaleyss
Vanligt hægstamark fyri ferð	+21 km/t	+31 km/t	+41 km/t	+16 km/t	+21 km/t	+31 km/t
Lægri ferðmarking	+16 km/t	+21 km/t	+31/km/t	+16 km/t	+21 km/t	+31 km/t

57. Lógarkrav um endurskinsvest í bili

[Fokusøki 1 og 5] Mælt verður til, at allir bilar hava endurskinsvest liggjandi í bilinum, um nú bilurin steðgar upp ella fær skaða, og bilførarin tískil má fara úr bilinum. Mett verður, at endurskinsvesturin kann minka um talið av persónsskaðum viðv. fólki til gongu. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

58. Koyri- og hvílitíðarreglur

[Fokusøki: 3 og 7] Koyri- og hvílitíðarreglur verða gjørdar at galda í Føroyum, so at tað verður lógarásett, hvussu leingi bilførarar í vinnu kunnu koyra út í eitt.

Tað er ein sannroynd, 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. Um føroyskir

lastbilførarar – serliga um summarið, tá dagarnir eru langir – koyra upp í 12 tímar ella meira, kann hetta tí føra til sera vandamiklar støður. Mælt verður tí til, at tað í lógarverkinum verður ásett eitt hægst loyvda tímatal fyri, hvussu leingi ein bilførari í vinnu kann koyra út í eitt. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

59. Greiðari reglur fyri útskriving av heilivági

[Fokusøki 2] Greiða skal fáast á reglurnar fyri ábyrgdina hjá læknum at boða koyrikortmyndugleikanum frá í sambandi við sjúku, og at sterkur heilivágur verður útskrivaður.

Hóast tað í Autorisatiónslógini verður álagt læknum at boða landslæknanum frá um persónar, sum ikki vera mettir at kunna koyra bil, so er hetta ikki ein áseting, sum avvarðandi myndugleikar geva nóg stóran ans.

Eitt dømi kann vera fólk, ið hava fingið heilabløðing, ella fólk sum fáa sterkan doyvandi heilivág, har stigið ikki er tikið til at taka førararættin frá teimum.

Tørvur er tí á at fáa ásett, hvussu læknar skulu fyrihalda seg í slíkum førum. Ikki bert tá talan er um fólk, ið vegna aldur eru vorðin óegnað til 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.

60. Bøturnar hækkast

[Fokusøki 1, 2, 3, 4, 6 og 7] Bøturnar fyri brot á ferðslulógina skulu tillagast, so at tær svara til prísstøðið hjá hinum Norðurlondunum. Bøturnar vórðu broyttar/hækkaðar við seinastu broytingunum, men tað er ein sannroynd, at bøturnar í okkara grannalondum eru hægri enn her í Føroyum.

Bøturnar skulu merkjast betri á pengapunginum og skulu harvið fáa bilførarar til at hugsa seg betur um. Mælt verður til, at bøturnar í serligum førum verða ásettar eftir inntøkuni hjá tí einstaka. Verður bilførari dømdur sekur í fleiri lógarbrotum, skal ikki gevast avsláttur í bótunum. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

61. Broyting av kunngerð um tilgerð og útgerð fyri súkkur

[Fokusøki 5] Neyðugt er at dagføra gomlu kunngerðina um tilgerð og útgerð fyri súkkur, soleiðs at tað verður krav at hava ljós aftanfyri á súkklu. Sum nú er stendur einans í kunngerðini, at ein súkkla kann hava ljós aftanfyri. Ein nýggj kunngerð viðvíkjandi hesum var gjørd í 2016, men onkursvegna var hon steðgað. Tí verður mælt til, at kunngerðin verður tikin upp aftur og viðgjørd enn einaferð. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

EFTIRLIT

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

Jú oftari tey ferðandi uppliva eftirlit, tess størri er ávirkanin á atferðina og harvið ferðslutrygdina.

Ein treyt fyri, at lögreglan skal kunna verða fyrbyrgjandi og eftiransandi er, at lögreglan hevur tey amboð at arbeiða við, sum krevjast á hesum økinum. Eitt nú er tað ein sjálfvlgja at snarkanningaralkometur eru í hvørjum politibili, sum koyrir á gøtuni.

Mælt verður til, at útgerðin í politibilum skal til eina og hvørja tíð vera útgjærd við dagførdum og nýmótans ferðmátíngartólum.

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. Málrættað og vælskipað politieftirlit er eitt sera gott amboð at fáa fólk at virða ferðslulógina. Harafturat er politieftirlit ein týðandi lutur í upplýsingaráttøkum, har roynt verður at broyta atferðina hjá fólki. Tað er eisini umráðandi at skapa almenna vitan og forstálsis fyri endamálunum við politieftirlitinum, 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.

62. Løgreglueftirlit

[Fokusøki 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, og 8] Tað skal gerast ein meira málrættaður innsatsur fyri at brúka løgreglueftirlit sum vegleiðandi og fyrbyrgjandi táttur í ferðsluni. Finnast skal fram til eitt skipað samstarv millum løgreglu og aðrar myndugleikar og felagskapir, ið arbeiða við ferðslutrygd, soleiðis at felagsstev og semja er millum avvarðandi partar um, hvar setast skal inn. Tað er ein sannroynd, at ferðandi ikki uppliva vandan fyri vanlukku, tá farið verður út um karmarnar, ið ferðslulógina loyvir. Hetta er við-

virkandi til, at virðingin fyri ferðslulógini minskar. Henda sannroynd ger, at eftirlit og revsing spælir ein sera týðningarmiklan leiklut, tí hesi tiltøk koma í staðin fyri ta 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 ferðandi upplivdu ein størri „vanda“ fyri at verið avdúkaður av eftirlitsmyndugleikanum og høvdu fingið revsing fyri tað.

Økt løgreglueftirlit hevur høga raðfesting hjá bólkinum, ið hevur arbeiðt við hesi ferðslutrygdaráttan, tí tað hevur jaliga ávirkan á øll innsatsøki í hesi áttan: at tálma ferðina, at fyrbyrgja rúsdrekkakoyring, at støðga skilaleysari koyring á ólógligum akførum [serliga prutlum] og fyri at fáa enn fleiri at brúka belti og hjálm. [Ábyrgd: Føroya Landfúti]

63. Sjálvvirkandi ferðkanningar

[Fokusøki 1] Skipað verður fyri, at Sjálvvirkandi Ferðkanningar [Automatisk Trafik Kontrol, ATK] kunnu setast í verk á støðum og teinum, har tað hevur serligan týðning at fáa miðalferðina niður, og har hetta verður mettt møguligt.

Arbeiðsbólkurin er sannførdur um, at ATK er eitt sera gott amboð at fáa miðalferðina niður á føroyska vegakervinum. Ferðmátíngar, sum Landsverk almanna-kunngerð á hvørjum ári, vísa, at miðalferðin á fleiri teinum í landinum liggur væl oman fyri hægst loyvdu ferð. Kanningar uttanlands vísa, at besta amboð til at seta miðalferðina niður, er at hava politieftirlit á vegnum, ella at upplýsa um, at sjálvvirkandi ferðkanning verður gjørd á teinum.

Um hetta er við til at tálma ferðina, ella beinleiðis at fáa miðalferðina á føroyska vegakervinum niður, er hetta eitt gott amboð til tað. Best er tó, at førarar og bilar verða steðgaðir fysiskt, tí har er møguleiki at kanna akfarið og førara fyri eittnú rúsdrekka, narkotika, koyrikort, trygdarbelti, og um bilurin er í tryggum og lógligum standi. [Ábyrgd: Løgreglan]



64. Kenna sjálvsábyrgd, tá ferðslulógin verður brotin

[Fokusøki: 1] Eyðmerking av bilførara í sambandi við Sjálvirkandi Ferðslueftirlit er ein tung umsitingarlig byrða fyri politiið. Nøkur lond hava tillagað sína lóggávu soleiðis, at eigarin av einum akfari eftir umstøðunum kann ábyrgdast, um so er, at akfarið frammanundan hevur koyrt ov skjótt í mun til ferðmarkið. Tað vil vera til gagns fyri tílíkar royndir í Føroyum, til dømis í sambandi við ferðmarksmisbrot, sum eru undir markinum fyri, nær eitt ferðmarksmisbrot viðførir klipp í koyrikortið.

65. Próvalkometur

[Fokusøki 2 og 6] Løgreglan skal kunna brúka próvalkometur [evidensalkometur], ið geva móguleika fyri at tryggja prógv ið á staðnum. Samstundis fær førarin úrslitið beinanvegin, og viðgerðartíðin hjá løgregluni verður harvið munandi stytta.

Eitt próvalkometur er eitt alkometur, har til ber at máta, hvussu nógv eitt fólk hevur drukkið, sagt við øðrum orðum, hvussu høga promillu av alkoholi hevur førarin í minsta lagi. Hetta gerst við, at blást verður í alkometrið, og síðani vísir ein skíggi, hvat promillan er. Og er promillan ov høg, ber til at printa úrslitið út, og hetta verður so skjálprógv fyri málsviðgerðini hjá løgregluni. Fyri at fáa innført hetta í Føroyum, krevst helst ein lógarbroyting.

Við at nýta próvalkometur slepst undan frælsistøku, sum er neyðug, í sambandi við at blóðroynd skal takast. Eitt próvalkometur hevði eisini gjørt málsviðgerðina munandi lættari og virknari, soleiðis at politiið kann brúka meiri tíð úti í ferðsluni. Móguleiki má tó framvegis verða 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. [Ábyrgd: Føroya Landfúti]

66. Leggja hald á prutl

[Fokusøki 5] Løgreglan skal kunna leggja hald á prutl, aðru ferð tey verða tikin, har konstruktivar broytingar eru gjørdar, ið tilvitað eru framdar fyri at bróta galdandi reglur. Tá lógin varð broytt seinast, varð avgjørt, at

løgreglan kann leggja hald á prutl, triðu ferð tey verða tikin, har konstruktivar broytingar eru gjørdar.

Ólóglig prutl, ið eru konstruktivt broytt, eru enn ein trupulleiki í Føroyum, eisini fyri ferðslutrygdina.

Tí verður mælt til, at løgreglan, longu aðru ferð ein førari verður tikin fyri at koyra á konstruktivt broyttum prutli, fær heimild til at leggja hald á prutlið.

Løgreglan skal eisini fáa heimild til at leggja hald á konstruktivt broytt prutl fyrstu ferð, um førarin ikki hevur koyrikort til prutl. [Ábyrgd: Samferðslumálaráðið]

67. Útbreiðsla av snarkanningaralkometur

[Fokusøki 2] Við at víðka um útbreiðsluna av snarkanningaralkometrum til áseting av rúsdrekkainntøku hjá bilførarum, vil løgreglan kunna rúsdrekkakanna hvønn bilførara, sum verður steðgaður.

Mælt verður til, at tað verður eitt snarkanningaralkometur í hvørjum løgreglubili, sum koyrir á gøtuni. [Ábyrgd: Løgreglan]

68. Útbreiðsla av snarkanningartólum til rúsevnis- og heilivágskoyring

[Fokusøki 2] Fyri at ávísa nýtslu av rúsevnum og/ella ikki læknafyriskipaðan heilivág, kann brúkast eitt serligt snarkanningartól hjá løgregluni við størri málrættaði átøk og við vanlig eftirlit av førarum av akførum. Snarkanningartólini kunnu viðvirka effektivt til upplýring á staðnum, um tað er grundarlag fyri at taka blóðroynd av viðkomandi.

Mælt verður til, at eitt snarkanningartól er á hvørjari politistøð, tvs. Klaksvík, Tórshavn, Vágum og Tvøroyri, soleiðis at móguleiki er alt samdøgrið allar dagar at gera hesar royndir. [Ábyrgd: Løgreglan]

69. Útbreiðsla av lasarum.

[Fokusøki 1, 6 og 7] Mælt verður til, at politistøðirnar í Klaksvík, Tórshavn, Vágum og Tvøroyri umframt ferðsluløgreglan hava ein lasara í part, soleiðis at móguleiki er alt samdøgrið allar dagar at gera ferðmátingar allastaðni í Føroyum. Hetta hevði ført við sær, at bilførarar vóru meira varnir, tá teir koyrdu,

tí vandin fyri at blíva tikin fyri ov nógva ferð, hevði verið munandi størri, enn hann er í dag. (Ábyrgd: Løgreglan)

70. Útbreiðsla av rullufeltum til kanning av prutlum (Fokusøki 5) Eitt rullufelt er eitt tól til at máta mestu ferð á eitt nú prutlum. Hetta tól kann havast við

á patrulju hjá politinum og kann politiið soleiðis á staðnum staðfesta um prutlið er lógligt ella ei.

Mælt verður til, at eitt slíkt rullufelt er á hvørjari politistøð í Føroyum, tvs. Klaksvík, Tórshavn, Vágum og Tvøroyri, umframt í ferðsluløgregluni. (Ábyrgd: Løgreglan)



ARBEIÐSSETNINGURIN

1. Bakstøði og endamáll

Í 2007 var fyrsta ferðslutrygdarætlanin fyrri Føroyar orðað. Arbeiðið tók støði í nullhugsjónini, sum í 2006 varð sett inn sum endamálsorðing í ferðslulógini sum eitt stavnhalld fyrri ferðslutrygdararbeiðið framyvir. Grundarlagið undir arbeiðinum var m.a. álitid um nullhugsjónina og samferðsluætlanin.

Yvirskipaða málið í ferðslutrygdarætlanini var, at talið av ferðsluvanlukkum við fólkaskaða skuldi vera 30% lægri í 2015 í mun til 2006. Longu í 2010 var hetta talið 50% minni enn í 2006, og í dag er hetta málið longu nátt.

Undir høvuðsmálinum vóru fyra høvuðsavbjóðingar nevndar, sum verandi orsök til flestu ferðsluóhapp og -skaðar. Hesar vóru ferð, rúsdrekka, trygdarbelti og ung (upp til 24 ára aldur).

36 ítøkilig tilmæli eru í fyrstu ferðslutrygdarætlanini fyrri Føroyar. Hesi eru bólkaði undir 6 innsatsøki (lóggáva, eftirlit, vegumhvørvi, akfør, upplýsing og gransking), raðfest við væntaðari effekt og fyrri hvørt teirra, er ábyrgdarhavari ásettur.

Av teimum 36 tilmælunum í ferðslutrygdarætlanini, eru ávís tilmæli gjøgnumførd, meðan onnur eru mál, sum antin eru sett í gongd, ella mál sum áhaldandi verður arbeitt við, men sum ikki verða „liðug“.

Nógvar broytingar og avbjóðingar eru komnar á ferðsluøkið síðani 2007, og tískil er alneyðugt at endurskoða ferðslutrygdarætlanina, soleiðis at vit halda kósina móti betri ferðslutrygd við teimum avbjóðingum, sum eru galdandi í dag.

Sum dømi er gáloysni ein avbjóðing, sum ikki varð nevnd í 2007, men sum í dag ger seg galdandi í alsamt fleiri ferðsluvanlukkum. Vaksandi ferðavinnan kann hava nýggjar avbjóðingar við sær á ferðsluøkinum.

Við hesum í huga er eisini alneyðugt, at ferðslutrygdarætlanin javnan verður endurskoðað. Í minsta lagi fjórða hvørt ár, soleiðis at ferðslutrygdarætlanin –

og yvirskipaða málið – altíð speglar dagsins samfelag og avbjóðingar.

Útgangsstøðið fyrri arbeiðinum at endurskoða ferðslutrygdarætlanina fyrri Føroyar er galdandi ferðslutrygdarætlan, álitid um nullhugsjónina, verandi hagtøl fyrri ferðsluvanlukkur, møgulig hagtøl fyrri ferðsluóhapp, sum eru skrásett hjá tryggingarfeløgum og á skaðastovum, umframt hugburðskanningar, sum gjørdar eru seinnu árin.

Eins og í upprunaligu ferðslutrygdarætlanini, skal hon:

- 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 skynsammt 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 fyrri Samferðslumálaráðið (Barbara Álvsdóttir Thomsen), Akstovuna (Jákup Jacobsen), Landsverk (Armgard E. Steinhólm), Løgregluna (John Kølþæk), Kommunufelagið (Eyðun Christiansen) og Ráðið fyrri Ferðslutrygd (Kári Thorsteinsson).

Í arbeiðsbólkinum sita umboð fyrri Landsverk (Mikkel Frandsen), Akstovuna (Brandur Fríðmundsson), Kommunufelagið (Jóhan Lamhauge), Løgregluna (Jan Polusen) og Ráðið fyrri Ferðslutrygd (Lovisa Petersen Glerfoss), umframt at aðrir persónar luttaka eftir tørvi. Skrivari frá Samferðslumálaráðnum (Kirstin Joensen) 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. Uppgávir hjá arbeidsbólkinum

Tað er ekki 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 av deyðum og illa skaddum í ferðsluni eru hesi:

- Lóggáva og sanktiónir
- Eftirlit
- Vegumhvørvi
- Akførini
- Upplýsing og upplæring
- Vitan og gransking

Fyri at rækka málinum í 2027, sum ferðslutrygdarætlanin er galdandi fram til, er tað týdningarmikið at

- tað verður raðfest millum avbjóðingarnar og
- at strategi verður lögð fyri at náa málinum.

Tí skal arbeidsbólkurin vísa á høvuðsavbjóðingarnar, við stóði í ferðsluvanlukkum og málbólkum og

leggja høvuðsdentin á týdningarmiklasta av hesum í arbeiðinum, sæð í mun til omanfyrynevndu 6 innsatsøki.

Arbeidsbólkurin skal í hesi frágreiðing ikki meta um kostnaðin av tiltøkunum, men kann seinni verða biðin um metingar av hesum, sum grundarlag undir eini ítøkiligari raðfesting.

Arbeidsbólkurin skal gera tilráðingar um:

- tiltøk, ið kunnu fremja ferðslutrygdina
- hvønn leist ferðslutrygdararbeiðið framyvir skal skipast eftir

Hvør einstøk tilráðing skal lýsast við bakstóði, ávirkan og við uppskoti til arbeids- og ábyrgdarbýti.

4. Tíðarætlan

Farið verður í gongd 14. februar 2019, og miðað verður ímóti, at eitt uppskot til nýggja ferðslutrygdarætlan er liðugt 1. apríl 2019.

Samferðslumálaráðið, 1. februar 2019

Heðin Mortensen
landsstýrismaður

