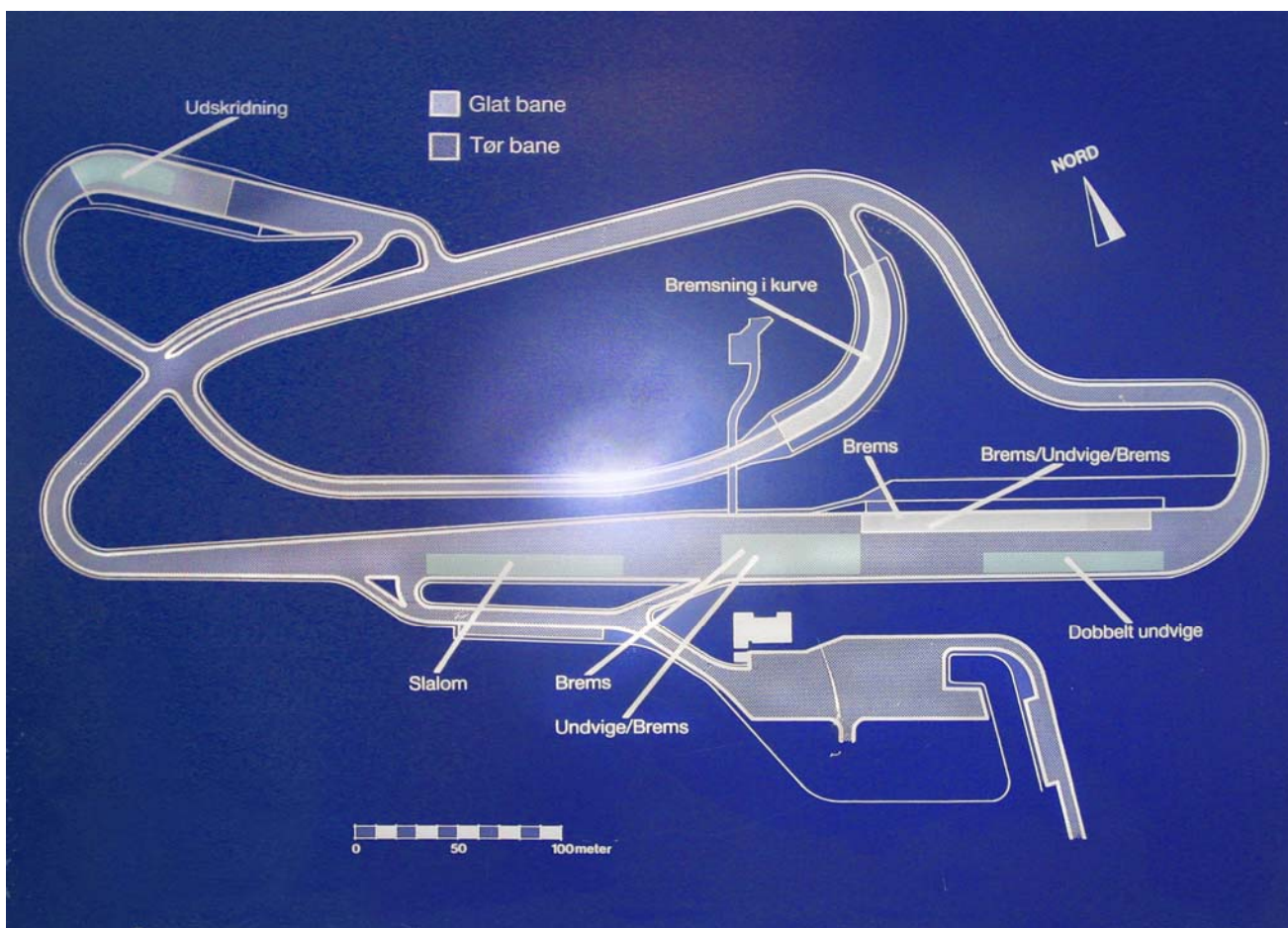


# Koyriteknisk breyt í Føroyum?

---



*Frágreiðing handað Anniku Olsen, landsstýriskvinnu í Innlendismálum*

*Februar 2010*



## **Innihaldsyvirlit:**

Innihaldsyvirlit:.....	2
1. Fororð.....	5
2. Arbeidssetningur .....	6
3. Samandráttur .....	7
4. Summary .....	9
5. Lógarkrøv í Danmark.....	11
5.1. Krøv til girt venjingarøki .....	11
5.2. Krøv til koyritekniskt øki v/hálkubreyt.....	13
5.3 Ávegis tilmæli .....	16
6. Royndir av koyritekniskum breytum aðrastaðni .....	17
6.1 Nullhugsjónin og Ferðslutrygdarætlan í Føroyum.....	17
6.2 Royndir av Koyritekniskum økjum í Norra .....	17
6.3 Royndir av Koyritekniskum økjum í Svøríki.....	18
6.4 Royndir av Koyritekniskum økjum í Danmark.....	19
6.5 Ísland.....	20
6.6 Royndir við ferðslufrálæru í ES .....	21
6.7 Hugburðsskapandi og –broytandi frálæra .....	23
6.8 Ávegis tilmæli .....	24
7. Kundagrundarlag.....	25
7.1 Lógarkrævd frálæra.....	25
7.1.1 Girt venjingarøki .....	25
7.1.2 Koyriteknisk breyt.....	26
7.2 Eftirútbúgving .....	26
7.2.1 Starvsfólk hjá landinum, kommunum og statinum .....	26

7.2.2 Bilførarar hjá vinnufyrirøkum.....	27
7.2.3 Eldri bilførarar.....	27
7.2.4 Motorsúkkuluskeið .....	28
7.2.5 Fyrstahjálparskeið .....	28
7.2.6 Onnur skeið og serlig tiltøk.....	29
7.3 Ávegis tilmæli .....	29
8. Íløgga .....	30
8.1. Krøv í sambandi við óljóð.....	30
8.2 Onnur umhvørviskrøv .....	31
8.3 Ávegis tilmæli .....	31
9. Staðseting .....	33
9.1 Tórshavnar kommuna .....	33
9.2 Sunda kommuna.....	34
9.3 Runavíkar kommuna .....	35
9.4 Eysturkommuna .....	37
9.5 Ávegis tilmæli .....	38
10. Fígging, eigaraviðurskipti og rakstur.....	39
10.1 Bakstøði .....	39
10.2 Íløgga .....	39
10.2.1 Privat partafelag o.a. ....	39
10.2.2 Alment partafelag.....	40
10.2.3 Almennur stovnur/ landsfyrirøka .....	40
10.2.4 Onnur fígging .....	40
10.3 Rakstur .....	41
10.3.1 Rakstrarjáttan .....	41
10.3.2 Útbjóðing .....	41

10.4	Ávegis tilmæli .....	41
11.	Kostnaðar- og nyttumeting .....	42
12.	Tilmæli .....	44
13.	Kelduávísingar .....	46
14.	Fylgiskjól .....	47

## 1. Fororð

Í august 2009 setti Annika Olsen, landsstýriskvinna, ein arbeiðsbólk, sum fekk til uppgávu at kanna møguleikarnar at gera eina koyritekniska breyt í Føroyum.

Arbeiðsbólkurin hevur verið mannaður við fólki við vitan innan ferðslutrygdarøki. Formaður í bólkinum er Jákup Jacobsen, stjóri á Akstovuni og skrivari er Gudrun Mortansdóttir Nolsøe, fultrúi í Innlendismálaráðnum, sum hava samskipað frágreiðingina.

Arbeiðsbólkurin hevur havt 10 regluligar fundir, umframt at fundir hava verið hildnir við Tórshavnar kommunu, Sunda Kommunu, Runavíkar kommunu, Eysturkommunu og Tryggingarfelagið Føroyar. Partur av arbeiðsbólkinum vitjaði koyritekniskar breytir í Danmark í september 2009, saman við landsstýriskvinnuni.

Arbeiðsbólkurin fekk ikki tillutað nakrar fíggjarligar resursir til uppgávuna og tí eru heldur ikki fíggjarligir ella tøkniligir ráðgevar nýttir í sambandi við kanningarnar.

Arbeiðsbólkurin hevur fingið góða hjálp frá Atla Eiriksson, fíggjarráðgeva í Innlendismálaráðnum í sambandi við fígging, eigaraviðurskifti og rakstur. Bólkurin takkar Atla fyri hjálpina. Somuleiðis takkar bólkur Noru Bærentsen, skrivara í Innlendismálaráðnum fyri rættlestur.

## 2. Arbeidssetningur

Annika Olsen, landsstýrskvinna, hefur avgjørt at seta ein arbeidsbólk at kanna móguleikarnar at gera koyritekniska breyt. Miðað verður ímóti at arbeidsbólkurin skal vera liðugur við sítt arbeiði 1. januar 2010.

Í arbeidsbólkinum sita hesi umboð: Gudrun Mortansdóttir Nolsøe (Innlendismálaráðið), Jákup Jacobsen (Akstovan), John Martin Olsen og Helgi Magnussarson (Løgreglan), Sølvi Reinert Hansen (Ráðið fyri Ferðslutrygd), Mikkel Heide Frandsen (Landsverk) og Jari Lykke (Koyrilærarafelagið).

### Arbeidsetningur

Arbeidsbólkurin skal kanna:

- hvar ein mógulig koyriteknisk breyt kann leggjast og meta um kostnaðin at gera koyritekniska breyt. Tað er týðningarmikið at fáa avgjørt, hvussu stóra hálkubreyt er best hóskandi at hava í Føroyum
- móguleikan at nýta koyriteknisku breytina sum royndarbreyt “grulvigardur”
- ymiskar móguleikar fyri fígging; eru t.d. tryggingarfeløgini áhugaði at stuðla, og hvussu við størri virkjunum, sum senda bilførarar til Danmarkar á koyritekniska breyt?
- hvør er kostnaðurin at reka eina koyritekniska breyt?
- hvussu skal koyritekniska breytin rekast? Skal tað vera ein almennur stovnur, eitt privat felag ella ein sjálvsognarstovnur?
- hvørjir móguleikar eru fyri inntøkum, og kann koyritekniska breytin móguliga hvíla í sær sjálvari?
- hvørjar royndir eru gjørdar aðrastaðni við koyritekniskum breytum. Eru kanningar gjørdar, sum vísa, at frálæra á koyritekniskari breyt minkar um talið á ferðsluanlukkum og á deyðum í ferðsluni?
- um royndirnar ikki eru einstáttaðar, hvør er orsökkin til hetta, og hefur tað nakran týðning, hvussu frálæran verður lögð til rættis?

### 3. Samandráttur

Arbeidsbólkurin kemur í tilmæli sínum fram til, 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. Fyribyggingandi arbeiðið hjá Ráðnum fyri Ferðslutrygd, kann vera ein náttúrligur partur av ferðslutrygdardeplinum.

Arbeidsbólkurin hevur kannað, hvussu hini norðanlondini hava skipað frálæru og eftirútbúgving á koyritekniskum øki. Partur av bólkinum hevur vitjað koyritekniskar breytir í Danmark fyri at kunna seg meira um íløgu, rakstur og hvat virkseimi fevnir um.

Arbeidsbólkurin mælir til, at koyritekniska økið, í minsta lagi lýkur krøvini um stødd, sum hini norðanlondini hava ásett í lóggávu. Avgerandi fyri stødd á økinum er, um ætlað verður, at breytin skal vera nýtt til venjing við stórum akførum, so sum lastbilum og bussum.

Yvirhøvur eru royndirnar av koyritekniskum breytum í grannalondunum jaligar. Okkum kunnugt, finnast tó ongar ítøkiligar kanningar, sum vísa, at frálæra á koyritekniskari breyt minskar um talið á ferðsluvánlukkum og á deyðum í ferðsluni. Men kanningarnar vísa, at tey londini sum hava eina grundfesta ferðslutrygdarmentan og drúgvur royndir við ferðslufrálæru, hava lægsta talið á deyðum í ferðsluni.

Hóast tvær eldri norskar frágreiðingar vísa neilig úrslit av koyritekniskum venjingum hjá royndum førarum, so hava øll londini tikið hesar frágreiðingar til sín og endurskoðað og betra frálærana á koyritekniskum økjum, har avgerandi dentur verður lagdur á hugburðsskapandi og hugburðsbroytandi ferðslufrálæru.

Arbeidsbólkurin hevur ikki havt móguleika til neyvt at kanna kostnaðin av íløgum í eitt koyritekniskt øki, men grundað á eitt gamalt prosjekt um tað sama frá 1992, metir arbeidsbólkurin, at koyritekniska økið við grulvigarði og koyritekniskari breyt til stór akfør og einum óinrættaðum skrivstovubygningi, fer at kosta millum 29 og 35 mió kr. u/MVG. Umleið 1/3 av kostnaðinum stavar frá keypi av undirliggjandi lendi. Hetta vísir at staðsetingin hevur týðning fyri samlaða kostnaðin.

Fundir hava verið við tær stóru kommunurnar í miðøkinum. Allar kommunur hava víst á eignaði øki, men bólkurin metir at best eignaða øki er í Saksunardali, norðan fyri Hvalvíkar bygd.

Tað er ein sannroynd, at privata fyrítakssemið hevur ikki tikið stig til at fígga og gera eina koyritekniska breyt. Eitt alment partafelag kann neyvan rekast út frá vanligum handilsligum treytum, tí tað er ósannlíkt, at raksturin klárar at renta ílagda peningin.

Tí mælir bólkurin til, at íløgum verður fíggað við eini játtan á fíggarlógini, meðan raksturin kann antin verða boðin út til privat fyrítakssemi at taka sær av, ella lagdur undir ein almennan stovn at reka.



Í sambandi við raksturin av einum koyritekniskum øki, verður mælt til, at allir møguleikar fyri virksesemi og inntøkum verða troyttir til fulnar og at kostnaðurin av at nýta tilboðini, verður ásettur soleiðis, at raksturin ber seg fíggjarliga og sostatt hvílir í sær sjálvum. Høvuðsgrundarlagið undir rakstrinum, eigur at vera lógarkravda frálæran í sambandi við tøku og víðkan av koyrikorti.

Tað er trupult at gera eina kostnaðar- og nyttumeting av íløguni, men samanborið við árliga meðalkostnaðin av ferðsluvanlukkum í Føroyum, sum t.d. í 2001 var 193 mió kr., so hevði sjálvt ein lítil minking í talinum av álvarsliga skaddum og deyðum í ferðsluni, orsaka av betraðari ferðslufrálæru á koyritekniska økinum og broyttum hugburði, samanborið við íløguna á umleið 35 mió kr., havt spart seg inn aftur, eftir lutfalsliga stutta tíð.

## 4. Summary

A committee was appointed by Minister of Interior Annika Olsen in August 2009 to investigate whether a Safe-Driving Plant should be established in the Faroes.

The committee recommends that the process of establishing such a Safe-Driving Plant with practice area (playpen) and slippery runway should be commenced. The committee also recommends that the Safe-Driving Plant becomes part of a Traffic Safety Centre where emphasis be put on opinion formation and changing attitudes. The preventive work made by Ráðið fyri Ferðslutrygd could be a natural part of this centre.

The committee has studied how the other Nordic countries have organized their driving training and traffic safety education, and some members of the committee have visited Safe-Driving Plants in Denmark to learn more about the investment and what kind of activities these plants are covering.

The committee recommends that a Safe-Driving Plant in the Faroes should, at least, have the same dimensions as required by legislation in the other Nordic countries. Crucial for the dimension of such a plant is whether the intention is to use it for driving training with big vehicles as trucks and busses or not.

The experiences with Safe-Driving Plants in the Nordic countries are altogether positive, although there are no studies, to our knowledge, which show that driving training and traffic safety education on Safe-Driving Plants reduce the number of traffic accidents and road fatalities. Studies show, however, that countries with a well established traffic safety culture and experience, in the field of driving training and education, have the lowest number of road fatalities.

Although two earlier Norwegian reports show a negative effect on experienced drivers after driving training on Safe-Driving Plants, this has only led other countries to revise and improve their education plans for the Safe-Driving Plants with greater emphasis on opinion formation and changing attitudes.

Due to limited economic resources it has not been possible for the committee to make a thorough investigation of the exact costs of building a Safe-Driving Plant. But based on an earlier project from 1992, the committee estimates that it will cost around 29 to 35 million DKK, excluding VAT, to make a Safe-Driving Plant with practice area (playpen), slippery runway and an empty office building. Approximately 1/3 of the costs derive from buying land which stresses the importance of considering the location of the plant well.

Meetings have been held with the big municipalities in the central area of the country and all of them have pointed out suitable areas for a Safe-Driving Plant. The committee considers the area in Saksunardali, north of Hvalvík to best suited of these.

There have been no private initiatives to finance and build a Safe-Driving Plant in the Faroes. It is unlikely that a public limited company can be run on general business conditions because it is unlikely that the activities can accumulate the interest of the invested money.

The committee therefore recommends that the investment is financed by an appropriation on the government's budget, while the activities can be run by private initiative or given to a public institution to run.

It is recommended that the potential for activities and income is fully ascertained and that the cost of the different activities is put in such a way that the activities can balance financially. The basis of the activities should be the law requiring driving education.

It is difficult to make a cost/benefit analysis of the investment but if the average annual cost of traffic accidents in the Faroes, which in 2001 was 193 million kr., is compared to the investment, which is estimated to be somewhere between 29 and 35 million kr., the investment would, even with a small reduction in the numbers of seriously injured or dead, still be viable due to the improved traffic safety education and changed attitudes.

## 5. Lógarkrøv í Danmark

Sambært donsku koyrikortkunngerðini <sup>1</sup>§ 32, skal byrjandi koyrifrálæra til bólkarnar A (motorsúkkla) og B (vanligur persónbilur) fara fram á girdum venjingarøki. Tann, sum søkir um koyrikort, skal sum førari av motorsúkklu og vanligum persónbili, hava í minsta lagi 4 koyritímar á girdum venjingarøki.

Sambært somu donsku kunngerð um koyrikort § 35 og § 36, skal endalig koyrifrálæra til bólkarnar A (motorsúkkla), B (vanligur persónbilur), C (lastbilur), C/E (lastbilur við stórum viðfestiakfari) og D (bussur), fara fram á koyritekniskari venjingarbreyt.

Til bólk A (motorsúkklu), skal tann sum søkir um koyrikort, hava í minsta lagi 5 koyritímar í venjingum á koyritekniskari breyt.

Til bólk B (vanligum persónbili), skal tann sum søkir um koyrikort, hava í minsta lagi 4 koyritímar í venjingum á koyritekniskari breyt.

Til bólkarnar C (lastbilur), D (bussur) og C/E (lastbilur við stórum viðfestiakfari), skal tann sum søkir um koyrikort, hava í minsta lagi 4 koyritímar í venjingum á koyritekniskari breyt.

Hvør koyritími á girdum venjingarøki og koyritekniskari breyt varar í minsta lagi 45 minuttir.

Lógarkrøvini til girt venjingarøki og koyritekniska breyt eru í fylgiskjali 6 í donsku kunngerðini um koyrikort.

Hvat viðvíkur fremjingini av einstøku venjingunum á girdum venjingarøki og koyritekniskari breyt, verður víst til frálæruætlanirnar fyri einstøku koyrikortbólknar.

### 5.1. Krøv til girt venjingarøki

1. Venjingarøkið skal fevna um eitt vatnrætt øki, sum er ferhyrnt og javnt samanhangandi við eini longd, sum er í minsta lagi 100 m og eini breidd, sum er í minsta lagi 50 m. Venjingarøkið kann verða nýtt til frálæru av í mesta lagi 3 næmingum samstundis.
2. Venjingarbreytin skal hava eina koyrifasta flatu, so sum asfalt, betong ella aðra álegging av betongsteini. Venjingarbreytin skal vera ein samanhangandi breyt, sum gongur fram við uttara kanti á venjingarøkinum.

---

<sup>1</sup> JM bkg. nr. 304 fra 2. april 2009 om kørekort

Tann samanhangandi breytin, sum gongur fram við uttara kanti á venjingarøkinum, skal hava eina breidd, sum gevur næminginum góðar møguleikar fyri at rætta stýring, tá snara verður. Tann eina av breytunum, sum gongur eftir longdini á venjingarøkinum, skal hava eina breidd, sum er í minsta lagi 10 m. Hinar breytirnar skulu hava eina breidd, sum er í minsta lagi 5 m.

Tær tvær breytirnar, sum ganga eftir longdini á venjingarøkinum, verða nýttar til venjing av slalom og koyring við skifti til 2. gear, samansett antin við bremsing ella snaring um horn. Tær tvær breytirnar, sum ganga tvørtur um venjingarøkið, verða nýttar til byrjandi venjing við koyring frameftir og aftureftir, runt um alla tað samanhangandi breytina.

Harumframt verða hesi pláss á venjingarøkinum kravd til hvønn næming:

- 40 x 20 m til koyring í 8-tal
- 25 x 10 m til koyring frameftir og aftureftir við bremsing móti máli,
- 40 x 10 m til parkering við vegjaðara,
- 30 x 10 m til vending,
- 40 x 10 m og merktur básur 8 x 3 m, sum stendur vinkulrætt á akbreytina, til venjing av parkering.



3. Á venjingarøkinum skal vera tilfar til markering, sum antin kann flytast ella sum er fast ísett.
4. Venjingarøkið skal vera girt við hegni, kjarrgirðing, veit, vøllgarði ella líknandi, so at økið ikki er opið fyri vanligari ferðslu. Innkoyringin skal vera útgjörd við ketu ella bummi, sum kann læsast.  
Har sum venjingarøkið liggur upp at vegi ella líknandi og økir, har bíðandi næmingar, áskoðarar o.o. halda til, meðan venjingarkoyring fer fram, skal ein trygdarverja vera gjörd, sum kann steðga venjingarakførinum við vanliga nýttari ferð.
5. Á girda venjingarøkinum, skal vera førd ein uppgerð yvir teir næmingar, sum hava fingið koyrivenjing. Uppgerðin skal hava hesar upplýsingar:

- Navn og bústaður á koyrilærara, ið hevur staðið fyri frálæruni.
- Navn og bústaður á næmingi.
- Dagur og klokktími (frá og til) fyri frálæruni.

Uppgerðin skal goymast í 3 ár og skal vísast myndugleikunum, um tað verður kravt.

## 5.2. Krøv til koyritekniskt øki v/hálkubreyt

1. Koyritekniska økið skal fevna um eitt javnt, nøkulunda vatnrætt øki við eini stødd, sum er umleið 350 x 150 m. Um økið verður nýtt sum liður í frálæruni til bólkar C (lastbilur), D (bussur) og E (stórt viðfestiakfar), eigur longdin á økinum í minsta lagi at vera 400 m. Økið skal vera girt við hegni og innkoyringin skal kunna stongjast frá vanligari ferðslu við ketu ella bummi, við tað, at næmingarnir undir venjing skulu koyra einsamallir í bilinum.



2. Neyvari mátini á koyritekniska økinum, verða annars ásett við støði í venjingunum niðanfyri:

1. Ein breyt við áløgðum asfalti, sum er 12 m breið og umleið 100 m long, við einum friktiðnskoefficienti ikki undir 0,5 (turr breyt).
2. Ein breyt við serligari álegging, sum er 9 m breið og umleið 100 m long og sum kann gerast hál – t.d. við at lata vatn renna á serligu áleggingina – við einum friktiðnskoefficienti, sum er umleið 0,2 (hálkubreyt).  
Sum trygdarøki til glíðingar, verður framvið síðunum á hálkubreytini, gjørd ein í minsta lagi 3 m breið asfaltálegging og harafturat, eitt í minsta lagi 10 m breitt, koyrifast øki ella øki við skervi.

Hálkubreytin skal harumframt enda við einari umleið 20 m langari breyt við vanligum asfalti sum trygdarøki áðrenn afturkoyringarvegin.

- Ein 9 m breið og umleið 80 m long breyt, ið sneiðir við einum 50 m radius (rokna til ytsta kant) við serligari álegging, sum kann gerast hál, t.d. við at lata vatn renna á serligu áleggingina.

Sum trygðarøki til glíðingar, verður framvið uttaru síðu á sneiðingini, gjørd ein 8 – 10 m breið vanlig asfaltbreyt og framvið innaru síðu á sneiðingini, ein 3 m breið vanlig asfaltbreyt.

Hálkusneiðingin skal harafturat enda við eini vanligari 20 m langari asfaltbreyt, ið virkar sum trygðarøki áðrenn afturkoyringarvegin.

- Fyri at fremja venjingina við ”høgum vegjaðara”, skal koyritekniska venjingarøkið í sambandi við koyrikort til bólk B (vanligan persónbil), hava eitt venjingarøki, sum í minsta lagi er 80 m langt við einum høgum vegjaðara í høgri síðu. Venjingarøkið skal gerast á einum beinum strekki, og tað skal vera móguleiki fyri, áðrenn komið verður til venjingarøkið, uttan trupulleikar at fáa bilin at koyra 60 km/t við byrjanina av vegjaðaranum.



Fram við aðrari síðuni á venjingarøkinum, skal tað vera eitt øki, sum í minsta lagi er 60 cm breitt og sum liggur í minsta lagi 8 cm undir lágmarkinum á koyriteknisku breytini. Jaðarin, sum er yvirgongd frá breytini til tað lægri liggjandi økið, skal hava ein lodrættan vinkul, sum er millum 0 og 30 stig.

Økið, sum liggur lægri, skal hava ein ávísan ójavna, so at tað ber til at ímynda ein veruligan vegjaðara. Økið skal hava eina samanhangandi álegging, sum áhaldandi gevur tann ásetta hæddarmunin.

Breytin við tí høga kantinum, skal hava eina breidd, sum er í minsta lagi 5 m og høgrumegin lága økið, skal vera eitt trygðarøki, sum er í minsta lagi 5 m breitt, tó í minsta lagi 1 m, um bilverja ella vøllgarður er, sum ein bilur ikki kann koyra í gjøgnum.

5. Í sambandi við venjingarbreytirnar, skulu vera passaliga langir tilkoyringarvegir (ferðøkingarvegir) og afturkoyringarvegir. Til tær breytir, har venjingarnar skulu fremjast við ásettari ferð, skal tað vera ein nærur bein ferðøkingarbreyt og eitt strekki, har næmingurin kann halda ferðina, áðrenn byrjað verður við venjingini. Tann fyrsti parturin av ferðøkingarbreytini, kann eftir umstøðunum vera gjørdur sum ein bleyt sneiðing. Tá venjingar eru, har ferðin skal vera 70 km/t, skal tilkoyringar- og stabiliseringsbreytin vera í minsta lagi 180 m long. Samlaða longdin á breytini, íroknað venjingarbreyt, skal tí í minsta lagi vera 280 m.

Tilkoyringar- og afturkoyringarvegir eiga at hava asfalt álagt við eini breidd á 5 – 6 m. Av trygðarávum skulu breytirnar á koyritekniska økinum, vera uttan kantar, sum stinga upp ella samsvarandi forðingar, sum kunnu føra til, at glíðandi bilar holvast, sbr. tó pkt. 2, nr. 4.

Rørleiðingar til at seta hálkubreytir undir vatn, skulu vera søktar niður í breytirnar. Standarar ella pelar, mugu ikki vera nærri enn 5 m frá breytunum. Lýsingarskelti ella líknandi fram við breytunum, mugu ikki standa á stólpum, sum eru tjúkkri enn 3 cm.



6. Á koyritekniska økinum, skal vera gjørd ein uppgerð yvir teir næmingar, sum hava fingið koyrivenjing. Uppgerðin skal hava hesar upplýsingar:



- Navn og bústaður á koyrilærara, sum hevur staðið fyri frálæruni.
- Navn og bústaður á næmingi.
- Dagur og klokcutími (frá og til) fyri frálæruni.

Uppgerðin skal goymast í 3 ár og skal vísast myndugleikunum, um tað verður kravt.

### **5.3 Ávegis tilmæli**

Arbeidsbólkurin mælir til, at eitt koyritekniskt øki við hálkubreyt, í minsta lagi lýkur krøvini sum lýst undir 5.1 og 5.2.

Treytin fyri, at breytin kann verða nýtt til stór akfør er, at hon í minsta lagi er 400 m til longdar. Mælt verður til, at hædd verður tikin fyri hesum í sambandi við keyp av undirliggjandi lendi.

Íløgan kann móguliga verða gjørd í stigum.

## 6. Royndir av koyritekniskum breytum aðrastaðni

### 6.1 Nullhugsjónin og Ferðslutrygdarætlan í Føroyum

Ráðið fyri Ferðslutrygd (RFF) gav í 2003 út bóklingin *Ávegis til Nullhugsjónina*<sup>2</sup>. Løgtingið samtykti í 2006 endamálsorðingina í ferðslulógini, at eingin skal doyggja ella fáa álvarsligt mein av ferðsluvánlukku í vegaf lutningsskipanini.

Í parti 23.5 Venjingarbreyt í Nullhugsjónini, viðgjørði RFF týðningin av eini venjingarbreyt sum part av ferðslutrygdarabeiðinum í Føroyum.

Víst verður í álitinum á, at royndir í Norra av tílkum hálkuskeiðum ikki benda á, at ferðslutrygðin hjá skeiðluttakarunum betrast nóg nógv í mun til vanliga frálæruháttin, sum í stóran mun leggur dent á eginleikarnar at handfara eitt akfar, heldur enn hugburð.

Í 2007 kom út ein Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar frá 2008 til 2015<sup>3</sup>. Í tilmæli # 25 um Venjingarbreyt, verður mælt til, at venjingarbreyt (koyritekniskt anlegg) við hálkubreyt verður gjørd og serliga avbyrgd øki til byrjanarundirvísing í koyring verða fingin til vega kring landið. Í grundgevingunum til tilmælið verður í stóran mun lagdur dentur á handfaringina av akfarinum í ymsum vandamiklum støðum.

### 6.2 Royndir av Koyritekniskum økjum í Norra

Í 1979 avgjørði Norra, at koyrifrálæran skuldi fara fram í 2 stigum. Fyrsta stigið líktist koyrifrálæru í vanligum líki, meðan annað stig eisini fevndi um hálkukoyring og myrkakoyring. Fyrsta stig endaði við eini koyriroynd og um royndin varð staðin, fekk persónurin fyribils koyrikort í 2 ár. Í tvey ára skeiðinum, skuldu hálkukoyring og myrkakoyring verða avgreidd, áðrenn viðkomandi kundur fáa eitt galdandi koyrikort.

Alf Glad hevur í eini TØI-kanning frá 1988<sup>4</sup>, viðgjørt ferðslufrálæruna í tíðarbilinum 1979 til 1988. Henda kanning kom til ta niðurstøðu, at hálkuskeiðið á øðrum stigi, førði til hægri tal av vanlukku, men bara galdandi fyri mannfólk og bert tey fyrstu árin. Hálkuskeiðið var ætlað at geva føraranum betri førleika at handfara akfarið í háлку, men hetta førði til, at hesir ungu menn høvdu minni virðing fyri hálkuni og størri trúgv á egnan førleika, við tí úrsliti, at talið av vanlukku øktist.

---

<sup>2</sup> *Ávegis til Nullhugsjónina* – RFF 2003

<sup>3</sup> Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar 2008 til 2015 – VMR 2007

<sup>4</sup> Fase 2 í Føreropplæringin – TØI 15/1988

Niðurstøðan hjá Glad, førði við sær, at myndugleikar og áhugapartar í ferðsluni, tóku ferðslufrálæruna upp til nýggja meting.

Kanningin hjá Glad er ein sera umfatandi kanning og hevur síðan hon kom út í 1988, verið nýtt sum grundarlag undir øðrum kanningum og niðurstøðum, bæði í Norra og grannalondunum eins og í ES. Niðurstøðan í føroysku nullhugsjónini um venjingarbreyt byggir í stóran mun á hesa kanning.

Glad gjørði í 1996 eina kanning fyri TØI<sup>5</sup> um hálkuskeið við størri akførum. Kanningin vísti at frálæran á hálkubreytini í stóran mun vendi sær móti koyriførleika og ikki móti hugburði og at vandarnir fyri óhappi í háлку minkaðu ikki.

Kanningarnar verða av mongum fataðar, sum verandi neiligar móttvegis koyritekniskum breytum, men sum tað skal vísa seg seinni í frágreiðingini, mælir hon til, at frálæran í størri mun fer at snúgva seg um innlit í egnar avmarkingar og hugburð í ferðsluni.

Í sambandi við, at Norra fyrst í 2000 samtykti nullhugsjónina, varð koyrifrálæran í 2005<sup>6</sup> endurskoðað, sum úrslit av áður nevndu kanningum, og avgerandi dentur varð lagdur á hugburðsbroytandi og hugburðsskapandi koyrifrálæru. Í hesum sambandi var ein roynd gjørd at tillagað ferðslufrálæruna eftir persónliga profilinum hjá tí einstaka, men henda roynd varð seinni slept, við tað at hon ikki gav væntaða úrslitið.

### **6.3 Royndir av Koyritekniskum økjum í Svøríki**

Í Svøríki tóku myndugleikar og áhugapartar í ferðsluni, kanningina hjá Glad (1988)<sup>7</sup> til eftirtektar. Í einari VTI frágreiðing<sup>8</sup> verður víst á, at kanningarúrslitini í Norra komu fram til eina neiliga gongd við fleiri háлкуóhappum eftir gjøgnumførda háлкуútbúgving. Hetta førði til eitt kanningararbeiði sum VTI (Veg- og transportforskningsinstituttet) í Svøríki framdi og í 1999 kom, sum úrslit av hesum kanningararbeiði, ein nýggj frálæruætlan, har størsti denturin verður lagdur á, at hava innlit í vandaviðurskifti, vera framsíggjin og innlit í egnar avmarkingar í ferðsluni, stutt sagt arbeiða miðvíst við hugburði.

Hetta kanningararbeiðið og góðu úrslitini av broytta frálæruháttinum, hava ført til eina nýggja VTI frágreiðing<sup>9</sup> um trygdarhøllir, sum í alt størri mun vera knýttar at koyriteknisku økjum, bæði í Svøríki, Norra og Danmark.

---

<sup>5</sup> Obligatorisk glattkjøringskurs for førere af tunge biler – TØI 334/1996

<sup>6</sup> Ny føreropplæring 2005 – håndbok 260 Statens Vegvesen

<sup>7</sup> Fase 2 i Føreropplæringen – TØI 15/1988

<sup>8</sup> Utverdering av ny kursplan før halkutbildning – VTI 472/2001

<sup>9</sup> En utverdering av Sakerhetshallar – VTI 502/2004

Hálkufrálæran í Svøríki, er farin frá í størsta mun at snúgva seg um handfaring av akfarinum, til í staðin fyri tað mesta at snúgva seg um innlit í vandaviðurskifti, at vera framsíggin og innlit í egnar avmarkingar, umframt størri fatan um avmarkingarnar við akfarinum og vegakervinum.

Ein týðningarmikil partur í ferðslufrálæruni í Svøríki er, at næmingarnir í trygdarhøllini, skulu læra at nýta trygdarútgerðina í bilinum á rættan hátt. Um eitt óhapp hóast alt skuldi hent, so verður skaðin minni, um trygdarútgerðin í bilinum verður nýtt og verður rætt nýtt. Tað eru sostatt móguleikar fyri, at koyrifrálæran kann vera fíggarliga gagnlig fyri samfelagið, við tað at færri nýggir bilførarar koma sær uppí ferðsluvanlukkur.

Trygdarhallirnar hava útgerð til verkligar royndir, so sum sleta við trygdarbelti, hvølvus, slitlag á dekkum, skaddir bilar, sjónbond og vekt, ið vísir slagtyngdina av leysum lutum í bili í sambandi við frontalóhapp.

#### **6.4 Royndir av Koyritekniskum økjum í Danmark**

Saman við landsstýriskvinnuni, vitjaði partur av arbeiðsbólkinum í september 2009 tvey koyriteknisk øki í Danmark.

Frálæra á koyritekniskum øki í Danmark er farin fram síðan umleið 1990, men gjørdist ikki krav fyrr enn í 1996. Byrjandi koyrifrálæra fer fram á girdum venjingarøki, meðan endalig koyrifrálæra fer fram á koyritekniskari breyt við hálkukoyring.

At byrja við høvdu koyriteknisku økini ikki trygdarhallir, men so gott sum øll anlegg av eini ávísari stødd hava nú trygdarhallir, har dentur verður lagdur á hugburð, í staðin fyri sum áður, bert handfaring av akfarinum í vandastøðum.

Frálæruætlanin til persónbil fekk í 2006<sup>10</sup> ein serligan part, sum snýr seg um frálæru um vandaviðurskifti í ferðsluni, so sum ferð, rúsdrekka og manglandi nýtsla av trygdarútgerð í bilinum.

Viðmælini frá donsku koyriteknisku økjunum, sum bólkurin vitjaði, vóru í sambandi við eina móguliga íløgu í koyritekniska breyt, at tað er umráðandi eisini at hava eina trygdarhøll, har arbeitt verður við fyribyrkjandi og hugburðsskapandi ferðslutrygd. Mælt varð til, at hugsað verður um allar aldursbólkar, heilt frá barnagarðsbørnum, skúlabørnum, ungum millum 18 og 24 ár og eldri bilførarum, sum nærkast pensjónsaldrinum.

Mælt varð eisini til, at hugsað varð um allar koyrikortsbólkar og móguleikarnar at bjóða ferðslutrygdarskeið, koyriførleikaskeið og skeið í umhvørvisvinarligari koyring til almenn starvsfólk og privat virki, sum hava bilførarar í starvi.

---

<sup>10</sup> Undervisningsplan for køreuddannelsen til almindelig bil – JM bkg. nr. 164 af 13-02-2009

## 6.5 Ísland

Eins og her á landi, hava íslendingar í áratíggir umrøtt at gera eitt koyritekniskt øki til frálæru í øllum koyrikortsbólum. Enn er hetta ikki veruleiki, við tað at fíggjarkreppan í Íslandi gjørði av við royndirnar, at skipa fyri einum slíkum øki.

Í staðin hava íslendingar keypt sær tvey sett av ”SkidCar”<sup>11</sup>, sum er ein svensk simuleringsskipan, við fyra hjólum, sum verður sett uttan á ein bil og gevur føraranum eina kenslu av, hvussu tað er at missa tamarhaldið á bilinum og hvar avmarkingarnar við bilinum eru. Skipanin er fóst monterað á bilarnar, sum vera fluttir til 2 – 3 øki í landinum, har til ber at roynd skipanina undir tryggum umstøðum. Økini eru til støddar umleið 500 m x 200 m og hava fast tilfar, at koyra á.

Afturat ”SkidCar” skipanini, hava íslendingar keypt eina flytbara trygdarhøll, har til ber at ávirka hugburð hjá næmingum við einum hvølvus bili og gølli (bilstólur, ið fer omaneftir), umframt framsýningum um ferðslutrygd.

Fyri nøkrum árum síðan, gjørði Akstovan royndir við ”SkidCar” undir føroyskum umstøðum. Royndirnar tá vístu, at skipanin ikki var serliga væl egnað, tí hon var so trupul at montera, og úrslitið av simuleraðu glíðingini var ikki serliga eftirfarandi.



---

<sup>11</sup> [www.skidcar.co.uk](http://www.skidcar.co.uk)

## **6.6 Royndir við ferðslufrálæru í ES**

ES hefur gjört eina frágreiðing, dagfest 22-04-2009<sup>12</sup> til kommissiúnina fyri orku og flutningi, sum hefur ábyrgd av trygdarpolitikki í vegaf lutningsskipanini. Frágreiðingin viðgerð koyrifrálæru og ferðslutrygdarfrálæru.

Málið er at skapa karmar fyri harmonisering av koyrifrálæru og ferðslutrygdarfrálæru innan ES. Koyrifrálæran er ógvuliga ymisk í ES limalondunum, og stóðið fyri frálæruni er sera skiftandi.

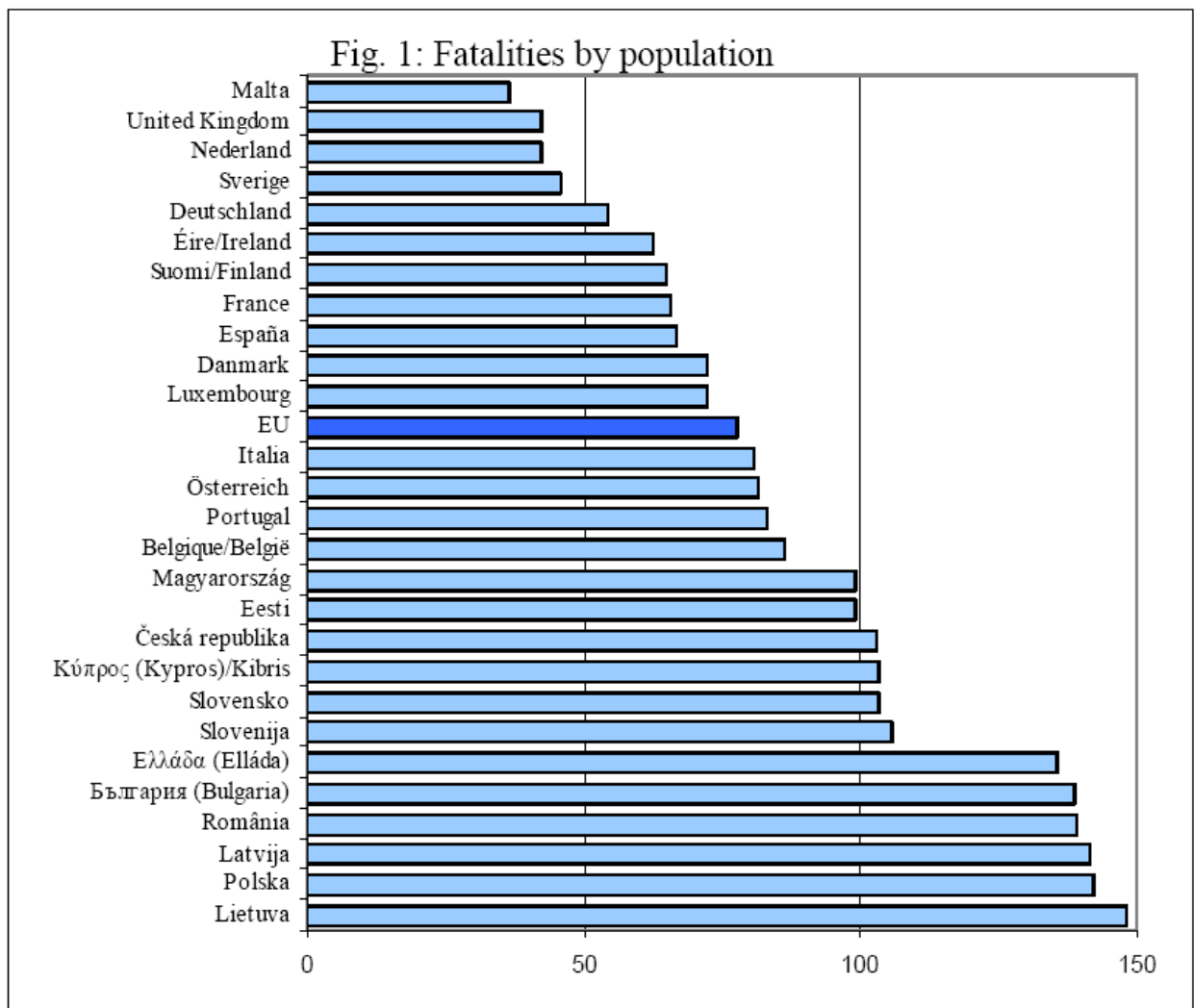
Í 2001 lótu 54.000 fólk lív í ferðsluvanlukkum í teimum 27 londunum, sum eru limir í ES, samanborið við 2007, tá 43.000 fólk lótu lív í ferðsluvanlukkum í somu londum. Sum stóðan er í dag, umboða tey ungu millum 18 og 25 ár, 19% av teimum, sum eru deyð í ferðsluvanlukkum. Um hugt verður eftir talinum á deyðum bilførarum, umboða tey 18 til 25 ára gomlu, 27% av deyðum bilførarum.

Hetta vísir týðningin av, at ferðslufrálæran eigur at vera málrættað, serliga móti aldursbólkinum 18 til 25 ára gomul.

Hóast hetta, vísa hagtølini, at síðan 1991 er talið av teimum ungu, sum láta lív í ferðsluni, stigvíst lækkað. Metingin er, at hetta er orsakað av betraðari ferðslufrálæru í limalondunum. Verður hugt eftir einstøku londunum, so vísir tað seg, at londini sum kunnu vísa á bestu úrslitini, eru tey londini, sum hava eina grundfesta ferðslutrygdarmentan og drúgvar royndir við ferðslufrálæru.

---

<sup>12</sup> Driver training and Traffic Safety education – EU-Directorate-General for Energy and Transport 22-04-2009



Myndin vísir talið av deyðum í ferðsluvánlukkum í ES-londum í 2008, í mun til íbúgvartalið<sup>13</sup>

Størsta minkingin millum tey, sum láta lív í ferðsluni, er millum tey ungu í 18 til 25 ára aldri. Hetta merkir, at betraða ferðslufrálæran, hevur størstan virknað millum tey ungu, sum nýliga hava fingið koyrikort og sostatt hava fingið eina betri frálær, enn teir eldru bilførararnir.

<sup>13</sup> kelda: Driver training and Traffic Safety education – EU-Directorate-General for Energy and Transport 22-04-2009

## 6.7 Hugburðsskapandi og –broytandi frálæra

Síðan 1997 hefur Ráðið fyri Ferðslutrygd skipað fyri ferðsluskeiðum fyri ung, upprunaliga fyri miðnámskúlanæmingum, men síðan fyri 9. og at enda 8. floks næmingum. Frálæran er skipað sum ein undirvísingargongd, ið tekur 5 tímar. Eini 30 ung eru til hvørja undirvísing. Undirvísingin er skipað við innleggum frá koyrilærarum, portørum, lögreglufólki og Ferðslutrygd. Seinasti partur av undirvísingini fevnir um upplivingar, ið vísa týðningin av at brúka trygdarbelti í Hvølvusi (bilur, ið fer runt) og Gølli (bilstólur, ið fer omaneftir).

Endamálið við hesum dagskeiðinum hefur verið at fingið næmingin at skilja, hvussu nær vandanum, hann í veruleikanum er, og at tað ikki bara eru ”hini”, sum kunnu koma fyri álvarsligari ferðsluvanlukku. Hetta verður m.a. gjørt, við at fólk, ið hava upplivað ferðsluvanlukku, greiða frá úr egnum barmi. Eisini verður við filmum og myndum roynt at lýsa, hvussu ógvusliga náttúrukreftirnar leika í, tá ið illa vil til.

Á dagskeiðinum er ikki ætlanin at nýta moralska fremstafingurin. Heldur verður roynt at seta avleiðingarnar av ferðsluvanlukkum í brennidepilin: tað dýrabara, óskadda í mun til tað brotna og syndraða, - hitt ljósa og vónríka unga sinnið í mun til tað døkka og vónbrotna. Roynt verður ikki einans at tala til vit og skil, men eisini til kenslurnar. Málið er at geva eina sterka uppliving, sum setur seg í mergin, og á henda hátt at ávirka hugburðin tann ”rætta” vegin

Av tí, at tað ganga nøkur ár, frá hesir næmingarnir hava fingið frálæru, inntil tey taka koyrikort og fara út á vegirnar at koyra, er trupult at siga nakað um, hvørja ávirkan frálæran hefur. Tó hava eftirmetingarnar hjá næmingunum beint eftir skeiðið verið sera jaligar.

Ferðslutrygd hefur mett tað hava sera stóran týðning, at skeiðið tvinnar fakliga vitan og royndir saman, og við hesum roynir at ávirka hugburðin hjá teimum ungu.

Tað er eyðsæð, at ein koyriteknisk breyt við eini upplivingarhøll hevði økt um møguleikan fyri at ávirka ung í skúlaaldri eins væl og eldri ung. Hesi verkløg høvdu givið betraðar møguleikar at rokkið enn fleiri ungu, og fyri at gjørt hugburðsbroytandi frálæruna enn meiri livandi.





Bólkurinn mælir til í sambandi við eitt mögulegt koyriteknískt øki, at stórir dentur verður lagdur á, at umhugað verður, hvussu til ber at ávirka børn og ung til at vísa størri umhugsni í ferðsluni, umframt at ávirka hugburð og atburð hjá teimum, sum á fyrsta sinni taka koyrikort til bil.

## **6.8 Ávegis tilmæli**

Tað er ein sannroynd, at londini uttan um okkum gera eitt stórt og miðvíst ferðslutrygðararbeiði, sum m.a. fevnir um frálæru á koyritekniskum økjum við tilhoyrandi trygðarhallum. Stórir dentur verður lagdur á innlit í vandaviðurskifti, at vera framsíggjin og innlit í egnar avmarkingar, umframt størri fatan av avmarkingum við akfarinum og vegakervinum.

Hóast tvær eldri norskar frágreiðingar hava neilig úrslit av koyritekniskum venjingum, so hava øll londini, eisini Norra, brúkt hesar frágreiðingar til at endurskoða og betra frálæruna á koyritekniskum økjum.

Tilmælið frá bólkinum er, at tað saman við koyritekniskari frálæru í sambandi við allar koyrikortsbólkar, verður lagdur avgerandi dentur á hugburðsbroytandi og hugburðsskapandi ferðslufrálæru. Allarbest um hugburðsskapandi frálæran byrjar á barnagarðs og forskúla stigi og endurtikið í framhaldsdeild fólkháskúlans. Frálæran má leypanði verða endurskoðað og tillagað broyttum fortreytum.

## 7. Kundagrundarlag

Tá talan er um kundagrundarlag, verður skilt millum lógarkravda frálæru og eftirútbúgvingar. Nakrar av eftirútbúgvingunum kunnu gerast lógarkravdar, tá ein mógulig koyriteknisk breyt er veruleiki.

Harafturat kann breytin nýtast til serlig tiltøk (events) av ymiskum slag og til ymisk høvi.

### 7.1 Lógarkravd frálæra

Ein uppgerð fyri árinum 2007 til 2009 vísir samlaða talið av koyriroyndum her á landi:

<b>Bólkur / ár</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Meðal</b>
Motorsúkkla	72	43	54	56
Persónbilur	933	958	889	926
Lastbilur	155	63	42	87
Bussur	43	12	5	20
Stórir viðfestivognur	57	20	20	32

Kelda: Akstovan

Sum tað gongur fram av talvuni omanfyri, hongur talið av koyriroyndum neyvt saman við búskaparlíga sveigginum í samfelagnum.

Frálæran á koyritekniskum øki er býtt upp í frálæru á girdum venjingarøki fyri motorsúkklu og persónbil og koyritekniskari breyt (hálkubreyt) fyri allar koyrikortsbólkar.

Um gingið verður út frá meðaltalinum fyri árlegar koyriroyndir, so verður meðal tímanýtslan á koyritekniska økinum sum lýst undir 7.1.1 Girt venjingarøki og 7.1.2 Koyriteknisk breyt.

#### 7.1.1 Girt venjingarøki

Fyri motorsúkklu og persónbil er kravið 4 skúlatímar á girdum venjingarøki fyri hvørja roynd. Hetta gevur samanlagt 3.928 skúlatímar á girdum venjingarøki. Um roknað verður við einum tímaprísi á kr. 350,00 um tíman, gevur hetta eina metta inntøku á umleið 1,5 mió kr.

Góðkendur koyrilærari er instruktørur við í mesta lagi 3 koyrinæmingum á girdum venjingarøki samstundis.

### **7.1.2 Koyriteknisk breyt**

Á koyritekniskari breyt við hálkubreyt er kravið, at allir koyrikortsbólkar skulu enda koyrifrálæruna á breytini. Fyri motorsúkklum er kravið 5 tímar, meðan tað fyri hinar bólkar er 4 tímar fyri hvørja roynd. Hetta gevur samanlagt 4.540 skúlatímar á koyritekniskari breyt. Um roknað verður við einum tímaprís á kr. 400,00 í meðal um tíman, gevur hetta eina metta inntøku á umleið 2,0 mió kr., íroknað instruktørar, sum koyritekniska breytin ræður yvir.

## **7.2 Eftirútbúgving**

### **7.2.1 Starvsfólk hjá landinum, kommunum og statinum**

Í verandi støðu senda landið og kommunur ikki síni starvsfólk av landinum til eftirútbúgving á koyritekniskum økjum. Tó skal sigast, at Bygdaleiðir og Strandferðslan áður hava sent sínar bilførarar á skeið á AMU-sentrum í Danmark, men hetta helt uppá fyri nøkrum árum síðan. Strandferðslan og Bygdaleiðir meta tó, at stórir tørvur er á eftirútbúgving av sínum bilførarum á eini koyritekniskari breyt í Føroyum. Strandferðslan og Bygdaleiðir hava umleið 50 bilførarar í føstum starvi.

Landsverk hevur umleið 35 bilførarar á stórum bilum í starvi.

Nærverkið hevur umleið 600 fólk í starvi, sum regluliga koyra bil í sambandi við sítt arbeiði úti í teimum føroysku heimunum. Nærverkið er jaligt fyri móguleikanum at eftirútbúgva starvsfólk síni á síkum øki.

Heilsuverkið hevur umleið 40 portørar í starvi, sum regluliga koyra neyðsendarkoyring við sjúkrabilum og hava áhaldandi tørv á eftirútbúgving og viðlíkahaldskoyring.

Mett verður, at umleið 200 brandmenn eru í starvi í øllum landinum. Hesir koyra regluliga stóran bil og hava tørv á eftirútbúgving.

Mett verður, at umleið 150 fólk eru í starvi hjá kommunum, sum regluliga brúka bil í sínum starvi.

Mett verður, at Kommunalir felagsskapir, so sum IRF og SEV, hava umleið 100 fólk í starvi, sum regluliga brúka bil.

Løgreglan hevur 100 fólk í starvi, sum regluliga koyra neyðsendarkoyring. Kravið frá arbeiðsgevara er, at fólkini skulu á skeið annaðhvørt ár. Sum er vera hesi skeið framd av egnum instruktørum á flogvøllinum.

### **7.2.2 Bilførarar hjá vinnufyrirøkum**

Tað er trupult at gera sær eina samlaða mynd av tørvinum hjá øllum vinnufyrirøkum, men samband hevur verið við m.a. oljufeløgini EFFO og Magn. Oljufeløgini senda umleið 10 persónar árliga á skeið í Danmark. Talan er um 3 daga skeið, men við ferðing, fer ein heil vika til endamálið. Oljufeløgini vilja fegin, at hesi skeið kunnu verða framd í Føroyum og høvdu gjørt brúk av móguleikunum oftari, enn tey gera í dag. Samlað eru 37 tangabilar skrásettir í Føroyum.

Í løtuni eru skrásettir 96 stórir bussar, 588 lastbilar og 131 leguvagnar, har bilførararnir allir hava tørv á regluligari eftirútbúgving.

Sælendsringurin bjóðar harumframt skeið fyri virkjum um orku- og umhvørvisvinarliga koyring. Hetta er sera væl umtókt av vinnufyrirøkum, tí at til ber at máta beinleiðis sparing í orkunýtluni á vinnuakførinum.

### **7.2.3 Eldri bilførarar**

Í Norra er eitt sjálvboðið skeið, sum verður boðið út av Statens Vegvesen til øll eldri enn 65 ár<sup>14</sup>. Endamálið við skeiðinum er, at økja um ferðslutrygdina og varðveita flytføri hjá eldri bilførarum. Umleið 30% av øllum eldri í Norra, taka av skeiðstilboðnum. Skeiðið er eitt dagskeið, har luttakararnir mótast 4 ferðir og samlaða tímatalið er 12 tímar.

Ein frágreiðing frá TØI<sup>15</sup> um eftirmeting av skeiðinum 65+, vísir at óhappsváðin minkaði heili 22% hjá skeiðsluttakarunum, eitt ár eftir luttøku á skeiðinum, samanborið við tey, sum ikki høvdu luttikið á skeiðinum. Hetta verður í Norra mett at spara samfelagnum umleið 16 mió NOK árliga

Á Sælendsringinum í Danmark, hava tey eisini eitt nøkulunda samsvarandi skeið í samstarvi við Ældresagen. Royndirnar har vóru eisini sera góðar. Skeiðið fevnir tilsamans um 10 lektiúnir, bæði á koyritekniskari breyt, koyring á vanligum gøtum og vegum og skeið í ástøði.

Ældresagen í Danmark hevur upplýst, at har eru tey eisini glað fyri móguleikan, at bjóða eldri royndum bilførarum uppfrískandi skeið í rættari og skilagóðari koyring í ferðsluni. Ongar kanningar

<sup>14</sup> [www.vegvesen.no/forerkort/foreropplaering/bilforer65pluss](http://www.vegvesen.no/forerkort/foreropplaering/bilforer65pluss)

<sup>15</sup> Blir man bedre bilist etter oppfriskningskurs – TØI 841/2006

eru gjørdar av úrslitunum, men tey vilja fegin viðmæla slíkum skeiðstilboði. Ældresagen formidlar skeiðini frá Dansk Kørelærer-Union til lokalu eldrafeløgini.

Bólkurin mælir til, at eitt slíkt skeið verður partur av skeiðstilboðunum hjá einum møguligum koyritekniskum øki og at umhugsað verður, at eitt slíkt skeið eisini møguliga skal vera eitt lógarkrav. Hetta tí, at talið av eldri bilførarum økist munandi næstu mongu árinum og tað er ein sannroynd, at við árunum ávirkar heilsan koyriførleikan tann neiliga vegin. Samstundis sum tørvurin á flytføri og bili veksur.

#### **7.2.4 Motorsúkkuluskeið**

Kanningarnar hjá bólkinum vísa, at í Danmark bjóðar m.a. FDM, 1 og 2 daga skeið fyrri motorsúkkuluførarar. Ein frágreiðing, sum Havarikommisjonen for vejtrafikulykker (HVU)<sup>16</sup> í Danmark gjørdi í 2009 vísir, at tað serliga eru miðaldrandi motorsúkkuluførarar, sum koma til skaða og doyggja í ferðsluvánlukkum við motorsúkklu og tí vendir skeiðið sær serliga til henda bólkin. Av teimum 41 vanlukkunum, sum kannaðar vóru av HVU í Danmark, var atburðurin hjá føraranum í meginpartinum av vanlukkunum viðvirkandi til at vanlukkan hendi. Tað vísti seg eisini, at teir miðaldrandi førararnir í kannaðu vanlukkunum, sum oftast vóru royndir motorsúkkuluførarar.

Skeiðið leggur dent á at geva luttakarunum vitan um teir serligu vandar, sum eru við motorsúkkulum og duga at skilja í millum møguleikar og avmarkingar, sum eru við motorsúkkuluni.

Í løtuni eru 918 motorsúkkulur skrásettar her á landi, men hetta talið er hægri summarhálvuna. Mett verður, at tørvurin á luttakarum á slíkum skeiði vil liggja umleið 300 luttakarar árliga.

#### **7.2.5 Fyrstahjálparskeið**

Í Norra og Danmark eru ávikavist 4 og 7 tímar í koyrikortfrálæruni settir av til fyrstahjálparskeið í sambandi við ferðslu. Endamálið við hesum skeiðum er at geva luttakarunum ta vitan, teir førleikar og tann hugburð, ið eru neyðug, um fyrstahjálps skal gevast í sambandi við ferðsluóhapp.

Í undirvísingini verður dentur lagdur á praktiskar førleikar og á tey óhapps- og skaðasløg, ið eru mest vanlig í ferðsluni.

Arbeitt verður við at fáa krav um fyrstahjálparskeið inn í ta føroysku koyrikortkunngerðina eisini.

---

<sup>16</sup> Motorcykelulykker – HVU 6/2009

Fyri at gera hesi skeið so veruleikakend sum gjørligt er upplagt, at tey verða hildin í tilknýti til eina koyritekniska breyt. Her ber til undir tryggum kørmum at venja fyrstuhjálp í støðum, ið líkjast teimum, ið koma fyri í ferðsluni.

Afrat kravdu undirvísingini í fyrstuhjálp ber til at skipa fyri skeiðum í tí serliga slagnum av fyrstuhjálp, ið verður nýtt í samband við ferðsluóhapp. Møguligu kundarnir eru t.d. vinnuligir bilførarar, starvsfólk hjá virkjum og stovnum, ið koyra nógv, og annars onnur, ið ferðast nógv á vegakervinum.

### **7.2.6 Onnur skeið og serlig tiltøk**

Sjællandsringurin bjóðar fram eina breiða viftu av øðrum serligum skeiðum og serligum tiltøkum, sum eitt møguligt koyritekniskt øki í Føroyum kundi lært av.

Hetta kann til dømis vera:

- skeið fyri skúlanæmingar í samstarvi við kommunurnar, skúlaverkið og Ráðið fyri Ferðslutrygd
- koyritekniskur klubbur fyri ung millum 18 og 24 ár, har tey kunnu royna seg undir tryggum umstøðum og samstundis ávirka hugburðin í vanligu ferðsluni rætta vegin,
- serligir ferðsludagar, har almenningurin fær víst ymiskar ferðslustøður og fær høvi at royna seg á breytini, umframt framsýningar og fyrilestrar frá ferðsluoffrum,
- polterabend og teambuilding dagar

### **7.3 Ávegis tilmæli**

Høvuðsgrundarlagið undir rakstrinum av einum møguligum koyritekniskum øki má verða lógarkravda frálæran á girdum venjingarøki og koyritekniskari breyt, sum mettt verður at geva umleið 3,5 mió kr. í brutto inntøku um árið.

Harafturat eru góðir inntøkumøguleikar av eftirútbúgving og skeiðvirksemi, sum lýst omanfyri undir 7.2. Mettt verður, at brutto inntøkan frá hesum virksemi kann verða umleið 1,5 mió kr. um árið.

Bólkurin mælir til í sambandi við eitt møguligt koyritekniskt øki, at allir møguleikar fyri virksemi og inntøkum verða troyttir til fulnar og at kostnaðurin verður ásettur soleiðis, at koyritekniska økið fær møguleika at bera seg fíggjarliga.

## 8. Íløga

Niðanfyri standandi er ein leyslig meting av íløguni, sum skal til fyri at uppfylla krøvini, sum verða sett til eitt danskt ella eitt ES góðkent koyritekniskt økið við girdum venjingarøki, sum lýst í kapittul 4 – Lógarkrøv í Danmark. Onnur snið og loysnir eru ikki tikin við. Fyribils kostnaðarmeting er gjørd út frá heildarprísnum fyri veganlegg, sum Landsverk hevur gjørt seinastu árin. Viðmerkjast skal, at stórir munur kann vera á lendisreguleringini, sum er neyðug alt eftir, hvar valt verður at leggja breytina; og tí ber ikki til at gera eina neyva kostnaðarmeting, fyrr enn endalig støða er tikin til, hvar ein koyriteknisk breyt skal liggja.

Í 1992 prosjekteraði LBF eina koyritekniska breyt í Havnardali, og sum á fleiri økjum lýkur núverandi dansku krøvini. Sniðið skal justerast, og harafturat skal gerast eitt girt venjingarøki. Ásetingin av kostnaðarmetingini fyri koyritekniska økið er gjørd við støði í hesi verkætlan.

Anleggskostnaðurin fyri eitt girt venjingarøki á 100 m x 50 m er 4,3 mió. kr.

Anleggskostnaðurin fyri eina koyritekniska breyt á 400 m x 150 m, og sum kann nýtast sum liður í frálæru í øllum flokkum av koyrikortum, er umlið 21,8 mió. kr.

Keyp av lendi er eisini treytað av staðsetingini. Stórir munur er á jarðarprísinum í teimum ymisku økjum. Sløtt økir í láglandi hava vanligu eisini landbúnaðarlígan áhuga og hava tí stórt virði.

At keypa jørð í miðøkinum kostar alt frá 45 kr./m<sup>2</sup> til 137 kr./m<sup>2</sup> (ella meira, um lendið er serliga gott). Tvs. at omanfyri nevnda økið á 5.000 m<sup>2</sup> girt venjingarøkið og uml. 60.000 m<sup>2</sup> koyriteknisk breyt fer at kosta millum 2,9 og 8,9 mió. kr. Við hesum í huga eigur økið at verða skipað soleiðis, at tað verður gagnnýtt best møguligt.

Tað merkir, at roknast kann við, at eitt øki, sum lýkur oman fyri nevndu krøv og sum er lagt í miðøkinum, fer at kosta millum 29,0 og 35,0 mió. kr.

Harafturat kemur møgulig eykaútgerð, so sum pop-up keylur, samskiftisútgerð og bilar til venjing.

Støddin og innrættingin av tilhoyrandi útgerð kann eisini skifta. Omanfyri nevnda kostnaðarmeting er roknað við einum óinrættaðum skrivstovubygningi uppá 100 m<sup>2</sup>.

### 8.1. Krøv í sambandi við óljóð

Í Danmark er tað Miljøstyrelsen, sum ásetur vegleiðandi mark í sambandi við óljóð. Koyriteknisk frálæra, koyriroyndir, royndarkoyring við akførum til gøtukoyring o.l. koyring, sum fer fram á koyritekniskum økjum, er ikki flokkað sum motorsportur, men verður mett út frá teimum leiðreglum, sum verða brúktar í sambandi við eksternt óljóð frá virkjum.

Vegleiðandi markvirðini fyrir óljóð frá virkjum v.m. eru nevnd í Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 / 1984 "Ekstern støj fra virksomheder". Markvirðini verða serliga nýtt í sambandi við umhvørvisgóðkenningar og boð, men kunnu eisini nýtast í sambandi við planlegging. Tað eru ymisk vegleiðandi markvirði fyri dag, kvøld og nátt.

	Mánadag – fríggjadag kl. 07 – 18, leygardag kl. 07 – 14	Mánadag – fríggjadag kl. 18 – 22, leygardag kl. 14 – 22, sunnu- og haldidagar kl. 07 – 22	Allar dagar kl. 22 – 07
1. Vinnu- og ídnaðarøkir	70 dB	70 dB	70 dB
2. Vinnu- og ídnaðarøkir har bannað eru virkir, sum eru til ampa	60 dB	60 dB	60 dB
3. Økir til blandaða bústaðar- og vinnubygging, miðøkir (miðbýur)	55 dB	45 dB	40 dB
4. Hæddarfbúðarøkir	45 dB	40 dB	35 dB
5. Bústaðarøkir til opna og lága bústaðarbygging	45 dB	40 dB	35 dB
6. Økir til summarhús og alment atkomulig rekreativ økir	40 dB	35 dB	35 dB

Kelda: Miljøstyrelsen

Verja fyri óljóði, so sum flaggarðar, eru bílig tiltøk, tí avlopsmoldin frá útgrevstri kann verða nýtt.

## 8.2 Onnur umhvørviskrøv

Sambært galdandi leiðreglum í Danmark, verða koyriteknisk øki ikki flokkaði sum serliga umhvørvisdálkandi og tí eru ongi serlig umhvørviskrøv.

## 8.3 Ávegis tilmæli

Í sambandi við íløguna, mælir bólkurin til, at hugsað verður um kostnaðin av keypi av undirliggjandi lendi, tá støða verður tikin til hvar koyritekniska økið skal liggja, tí hetta er ein rættiliga stórir partur av samlaðu íløguni.



Harumframt eigur at verða hugsað um, at möguleiki skal vera fyri víðkan av økinum og at samskipa økið við aðrar möguligar breytir, so sum go-kart breyt og motorsúkklu breyt. Harvið verður økinum eisini tryggjað möguligar framtíðar víðkanir.

## 9. Staðseting

Arbeiðsbólkurin fekk til uppgávu at kanna, hvar ein møgulig koyriteknisk breyt kann leggjast og út frá einum líkskaparsjónarmiði, meta um, hvar í landinum, ein koyriteknisk breyt er best hósandi.

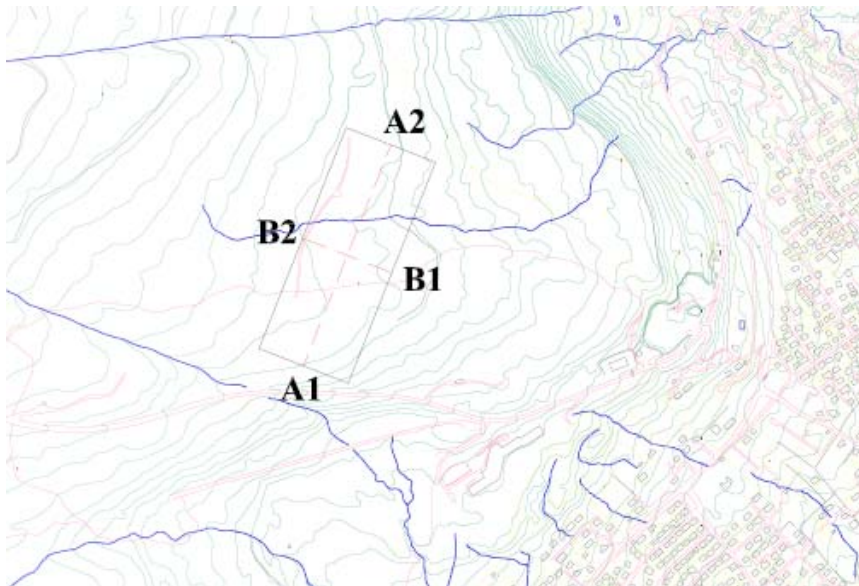
Arbeiðsbólkurin hevur lagt dent á, hvar í landinum kundagrundarlagið er størst og at frástøðan fyri næmingar í útjaðaraøkjunum er nøkulunda eins til longdar. Talan er um eitt øki, sum er 80 – 100.000 m<sup>2</sup> (umleið 500 m x 200 m) til støddar. Økið skal helst liggja í veðurgóðum stað og ikki ov tætt upp at fjølbygðum øki, við tað at breytin gevur nógv óljóð frá sær. Hugsað hevur eisini verið um, at økið ikki liggur ov høgt, við tað at mjørki kann darva venjingini á breytini.

Fundir hava verið við Tórshavnar kommunu, Sunda kommunu, Runavíkar kommunu og Eysturkommunu.

### 9.1 Tórshavnar kommuna

Tórshavnar Kommuna vísti á økið á Bøllureyni beint omanfyri Brandstøðina, har slætt er og rættiliga veðurgott eisini. Onnur øki vóru eisini nevnd, so sum Kleynisvarði og dalurin millum Velbastað og Syðradal. Tað er okkara meting, at økið við Kleynisvarða ikki er serliga væl eignað, við tað at tað liggur ov høgt í lendinum og er allarhelst ov nógv ávirkað av veðri og mjørka. Út frá einum líkskaparsjónarmiði metir bólkurin at økið millum Velbastað og Syðradal, liggur ov avsíðis í mun til útjaðaran.

Tórshavnar kommuna vísti á, at grótbrotið á Glyvursnesi, ið hevur verið nevnt sum eitt væl eignað øki, skuldi nýtast sum tyrvingarpláss hjá Tórshavnar kommunu næstu 100 árin, og tí ikki kundi koma upp á tal sum eitt møguligt økið.



Kortið vísir økið á Bøllureyni í Tórshavnar kommunu

## 9.2 Sunda kommuna

Sunda kommuna vísti á, at besta økið til endamálið er Saksunardalur. Dalurin er langur og økið vestan fyri vegin er slætt og skránar líðandi niðan frá vegnum. Har er eingin á, sum forðar. Best hevði verið, um koyritekniska økið lá nærri við Hvalvík, tí møguligir trupulleikar við friðing kundu vera nærri við Saksun.

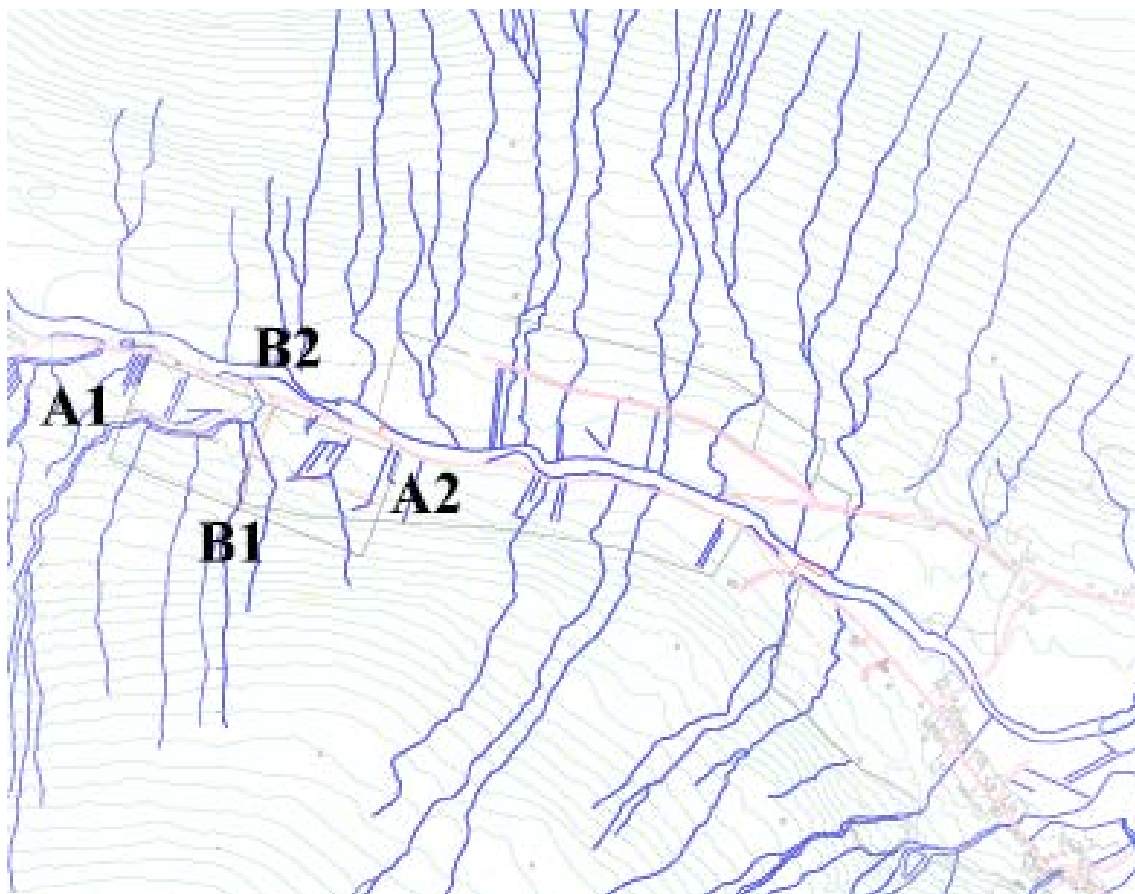
Í Saksunardali kann verða nakað av vindi og regni, men tað ber væl til, at girða ímóti vindi við eini jørðgirðing. Eingir trupulleikar eru av mjørka og kava, við tað at økið liggur so lágt í lendinum.

Kommunan gjørdi vart við at Jarðarráðið eigur lendið, men metti samstundis, at tað ikki var nakar trupulleiki at ognar sær lendið. Sum er verður lendið ikki nýtt til dyrkingarendamál. Eingin byggisamtykt er fyri økið og saman við ymiskum loyvum metti kommunan at hetta fór at taka umleið 6 mánaðir at avgreiða.

Sunda kommuna er sera jaliga sinnað at leggja eina møguliga koyritekniska breyt í teirra øki.



Myndin vísir økið vestan fyri vegin í Saksunardali í Sunda kommunu



Kortið vísir økið vestan fyri vegin í Saksunardali í Sunda kommunu

### **9.3 Runavíkar kommuna**

Runavíkar kommuna vísti á økið millum Norðskálatunnilin og vegin til Funningsbotn.

Talan er um ognarjørð við fleiri eigarum, og tí metti kommunan, at tað kundi verða trupult at útvega hetta økið til endamálið. Ein trupulleiki kann eisini verða, at økið Millum Fjarða er mórulendi og tí móguliga er trupult at gera byggibúgvíð.

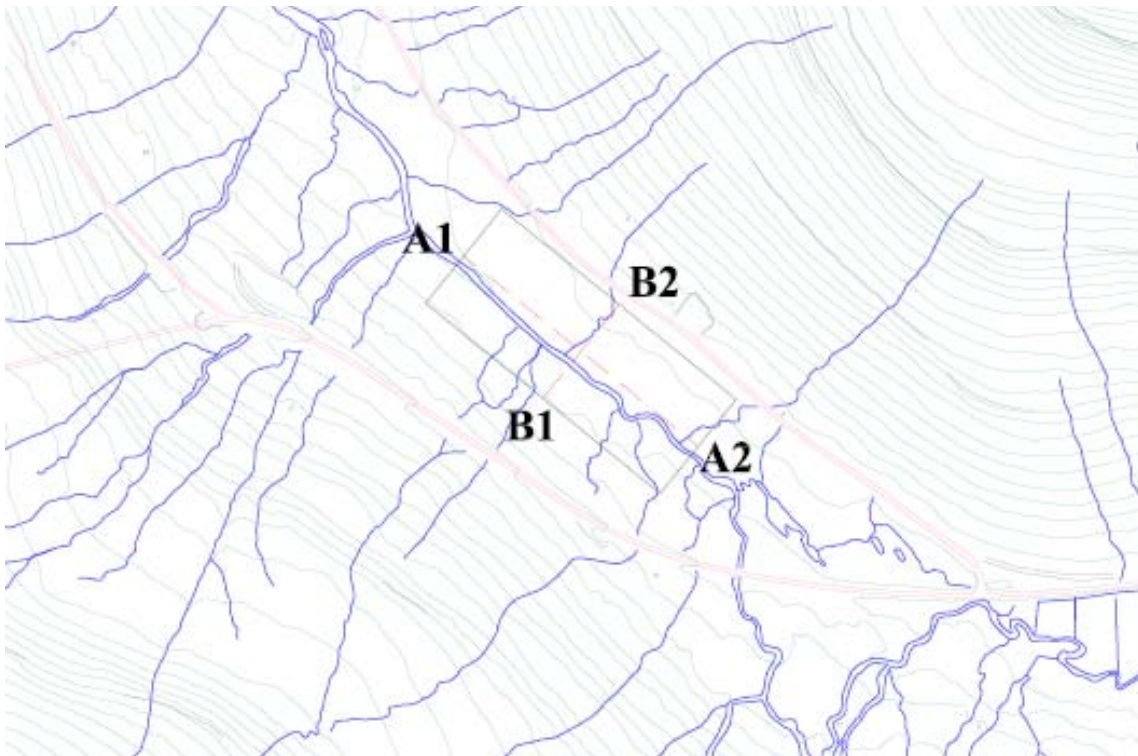
Økið er ikki við í býarætlanini fyri Runavíkar kommunu, men ætlanir eru um at gera nýggja býarætlan á vári 2010 og um neyðugt ber til at fáa útlagt økið til hetta endamál.

Runavíkar kommuna er jaliga sinnað at leggja eina móguliga koyritekniska breyt í teirra øki.





Myndin vísir økið millum vegin til Norðskálatunnin og til Funningsbotn í Runavíkar kommunu



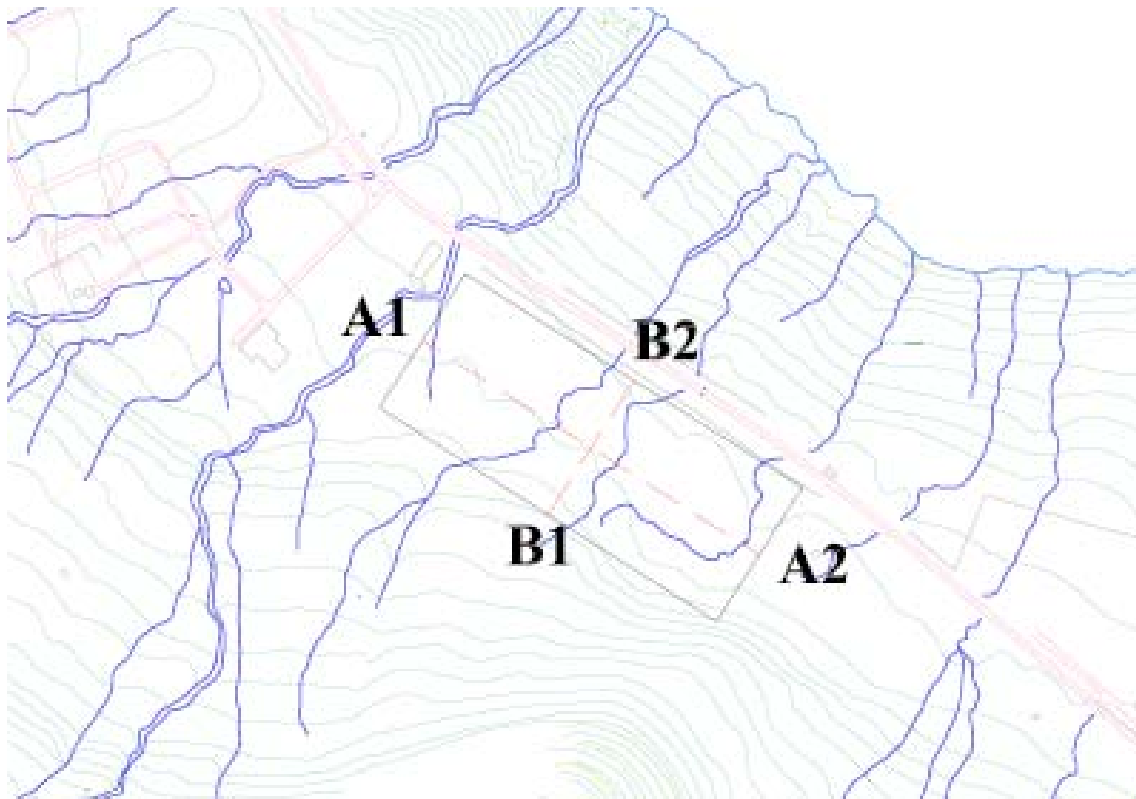
Kortið vísir økið millum vegin til Norðskálatunnin og til Funningsbotn í Runavíkar kommunu

## 9.4 Eysturkommuna

Eysturkommuna arbeiðir við eini nýggjari byggisamtykt, sum væntandi verður liðug um miðjan 2010.

Kommunan vísti á fyra økir, m.a. Gøtudalur vestan fyri landsvegin til Fuglafjarðar niðan móti hálsinum. Talan er um ognarjørð við fleiri eigarum, har tað kann vera trupult at ognar sær lendið. Umframt renna áir framvið og gjøgnum lendið, sum kann hava týdning fyri friðingarmyndugleikarnar.

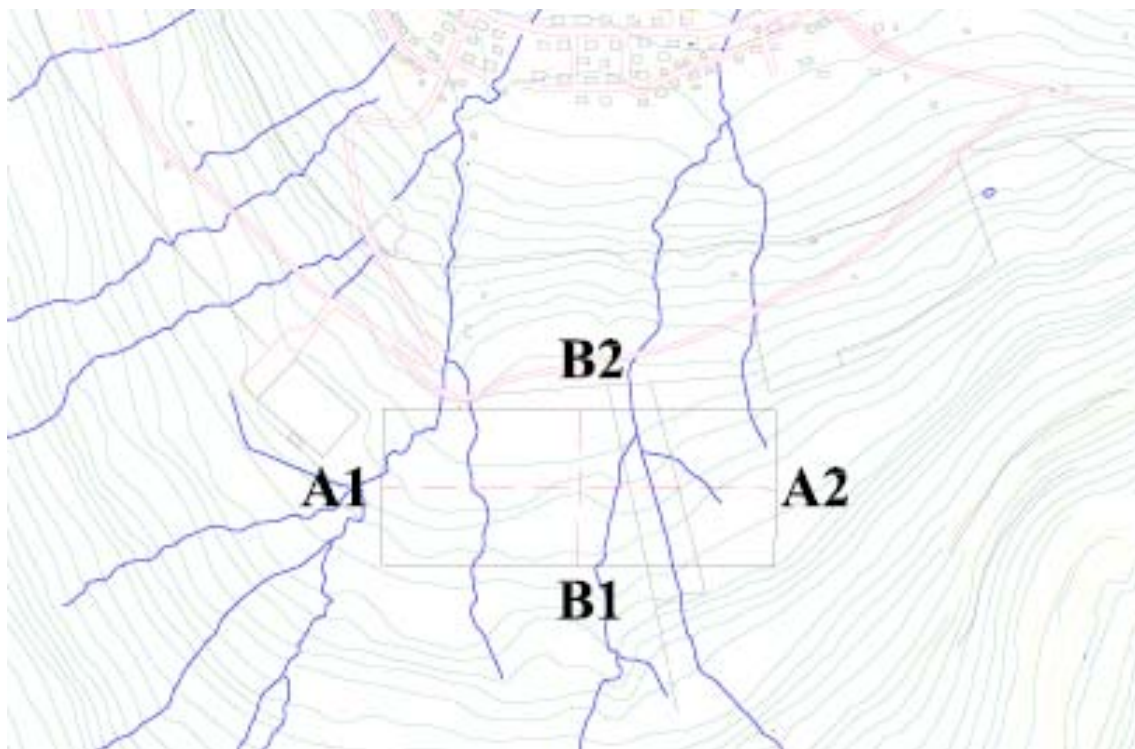
Næsta økið, sum víst varð á, er økið vestan fyri vegin á Kambsdali, sum er slætt og vælegnað til endamálið. Talan er um hagajørð, har færri eigarar eru. Trupulleikar kunnu vera við nógvum vindi á Kambsdali.



Kortið vísir økið vestan fyri vegin á Kambsdali í Eysturkommunu

Triðja økið, sum víst varð á, er økið á Gøtueiði norðan fyri vegin. Økið er ódyrkað hagalendið, men liggur í umleið 120 metra hædd og nakað av trupulleika kann vera við mjørka.

Fjórða økið, sum víst varð á, er sunnan og norðan fyri fót bólsvøllin í Leirvík. Talan er um traðir við fleiri eigarum og liggur í umleið 120 metra hædd og tí kann nakað av trupulleika vera við mjørka. Harafturat liggur økið tætt upp at fjølbygðum øki.



Kortið vísir økið við ítróttarvøllin í Lorvík í Eysturkommunu

Eysturkommuna er jálaga sinnað, at leggja eina møguliga koyritekniska breyt í teirra øki.

### **9.5 Ávegis tilmæli**

Í øllum kommununum, sum kannaðar eru, eru øki sum eru egnað til at gera eina koyritekniska breyt á og tey liggja øll nøkulunda miðskeiðis í landinum. Frástøðan frá útjaðara og meginøki til økini í uppskoti, er nøkulunda tann sama.

Arbeidsbólkurin vil ikki taka nakað økið framum, við tað at økini hava sínar styrkir og veikleikar, og letur tað upp til politiska myndugleikan at gera av, hvar ein møgulig koyriteknisk breyt skal liggja, men arbeidsbólkurin metir, at økið í Saksunardali er sera væl egnað sum eitt koyritekniskt øki.

Økið í Saksunardali liggur miðskeiðis í landinum, lendið er slætt og við tí rætta hallinum og tað liggur eisini lutfalsliga lágt í lendinum, og verður ikki nýtt til dyrkingarendamál, Jarðarráðið er eigari av lendinum, og tað kemur ikki í stríð við fjølbyggt øki og harav standandi umhvørviskrøv.

Arbeidsbólkurin hevur ikki verið í samband við náttúrufríðingarmyndugleikarnar.

## 10. Fígging, eigaraviðurskifti og rakstur

Bólkurin hevur valt, at skipa fígging, eigaraviðurskifti og rakstur í eitt kapittul, við tað at hesi viðurskifti hanga neyvt saman og at tíðin hevur verið avmarkað til uppgávuna, eins og fíggarlig orka ikki hevur verið tøk til at fáa serfrøðingar at kanna hetta nærri.

Bólkurin hevur tó við hjálp frá serfrøðingi í Innlendismálaráðnum lýst móguleikarnar niðanfyri:

### 10.1 Bakstøði

Áhugabólkar hava av og á umrøtt málið um at gera og reka eina koyritekniska breyt í Føroyum.

Okkum kunnugt so hevur privata fyrítaksemið ongantíð tikið veruligt stig til at stovna eitt nú partafelag ella grunn til at gera og reka eina koyritekniska breyt. Henda sannroynd bendir á, at fíggarligt grundarlag eftir øllum at døma ikki hevur verið til staðar fyri hesum.

Verður frálæra á koyritekniskari breyt lógarkrav, eins og í hinum norðanlondum, í sambandi við tað at taka koyrikort, so eru fíggarligu treytirnar frægari fyri at fígga íløguna og raksturin.

Um samanbórið verður við onnur lond, so er ikki grundarlag fyri at hava meira enn eina koyritekniska breyt í Føroyum. Fyrítøkan ella stovnurin verður tí í eini monopolstöðu. Helst varandi, ella í øllum førum í drúgva tíð. Verulig kapping fæst neyvan í lag uttan so, at tað í minsta lagi eru trýggir aktørar á marknaðinum.

Fíggarliga kann málið lutast sundur í tveir partar: Íløga og rakstur. Trupulleikin er at fígga íløguna, meðan raksturinn helst kann hvíla í sær sjálvum, um íløgna fyrst er fíggað.

### 10.2 Íløga

Tað eru ymiskir móguleikar at fígga íløguna. Móguleikarnir verða viðgjørdir niðanfyri:

#### 10.2.1 Privat partafelag o.a.

Tað stendur einum og hvørjum frítt at stovna eitt partafelag. Men sum tilskilað omanfyri, so hevur privata fyrítaksemi ikki tikið veruligt stig til at stovna partafelag við tí endamáli at gera og reka eina



koyritekniska breyt. Heldur ikki eru stig tikin til at stovna grunn ella sjálvsognarstovn við sama endamáli.

Havandi í huga, at íløgukostnaðurin er millum 29,0 og 35,0 mió kr., er neyvan realistiskt at tað privata er sinnað til ella ført fyri at fígga meira enn ein part av íløguni.

### **10.2.2 Alment partafelag**

Politisk avgerð kann verða tikin um at stovna alment partafelag. Endamálið við partafeløgum er at reka vinnuligt virksemi, og virka undir vanligum handilsligum treytum í samljóði við partafelagslógina.

Tað er tó ósannlíkt, at ein koyriteknisk breyt kann bera seg fíggarliga og klárar at renta ílagda peningin, tí íløgukostnaðin er so høgur. Tí verður neyðugt við rakstrarstuðuli, og/ ella innskoti í felagið frá landinum í rúma tíð, um tað skal kunna svara seg.

Nýggja játtanarlógin loyvir, at játtanir kunnu flytast yvir fíggarár. Tí er ikki neyðugt at stovna partafelag fyri at kunnu “spara pening saman” í felagnum.

### **10.2.3 Almennur stovnur/ landsfyritøka**

Landið kann fígga byggingina við løjáttan á fíggarlógini.

Raksturin verður heimilaður við játtan á fíggarlógini.

### **10.2.4 Onnur fígging**

Tað eigur framhaldandi at verða kannað, um Tryggingarfeløg, stovnar, kommunur og onnur, sum hava áhuga fyri at ferðslutrygdin batnar, eru sinnað at fígga ein part av íløguni ella rakstrinum.

Bólkurin hevur í hesum sambandi tosað við Tryggingarfelagið Føroyar, sum er sera jaliga sinnað móttvegis eini koyritekniskari breyt her á landi. Tryggingarfelagið Føroyar gjørdi tó beinanvegin greitt, at tey ikki eru áhugað í at luttaka í sjálvum rakstrinum og um felagið skal vera partur av at fígga íløguna, so er tað nakað sum nevndin í felagnum til ta tíð má taka støðu til.

### **10.3 Rakstur**

Júst hvussu koyritekniska breytin kann verða rikin, er ikki neyðugt at taka støðu til nú, men eru m.a. hesir møguleikar:

#### **10.3.1 Rakstrarjáttan**

Raksturin verður heimilaður við rakstrarjáttan á fíggjarlógini. Játtanin kann verða útreiðsluneutral, soleiðis at raksturin verður fíggjaður við inntøkum frá brúkaragjøldum, har allar beinleiðis og óbeinleiðis útreiðslur verða fíggjaðar.

Um eitt nú ein almennur stovnur fær ræðisrættin til kontuna, er ikki neyðugt at skipa nýggjan stovn.

Prísásetingin eigur at verða soleiðis, at hon ikki virkar kappingaravlagandi, soleiðis at aðrir veitarar skulu hava møguleika fyri at koma inn á marknaðin. Prísurin má tó vera ásettur soleiðis, at raksturin hevur møguleika at bera seg.

#### **10.3.2 Útbjóðing**

Raksturin kann eisini verða boðin út til privata fyrirkæmið at taka sær av.

### **10.4 Ávegis tilmæli**

Privata fyrirkæmið hevur ikki tikið stig til at fíggja og gera eina koyritekniskari breyt, og eitt alment partafelag kann neyvan rekast út frá vanligum handilsligum treytum.

Mælt verður tí til at fíggja íløguna við játtan á fíggjarlógini, møguliga saman við fígging frá áhugaðum privatum pørtum, og at raksturin verður fíggjaður við brúkaragjøldum við serstakari rakstrarjáttan á fíggjarlógini ella at raksturin verður boðin út til privata fyrirkæmið at taka sær av.

Møguleiki fyri sponsorfígging er til staðar.

## 11. Kostnaðar- og nyttumeting

Í flestu grannalondunum hava koyritekniskar breytir átt sín natúrliga leiklut í koyrifrálæruni í nógv ár. Koyringin á breytini er sædd sum partur av heildini saman við ástøði, hugburðsbroytandi frálæru og praktiskari koyrifrálæru á vegi.

Tað kann tí vera trupult at seta krónur og oyru á, hvat júst tann parturin av heildini, sum ein koyriteknisk breyt er, kann spara samfelagnum, í mun til kostnaðin av henni.

Í álitinum um Nullhugsjónina<sup>17</sup> verður tó mett, at árligi meðalkostnaðurin av ferðsluvánlukkum í Føroyum er kr. 193 mió. (2001 prísir), sí talvuna niðanfyri. Í hesum eru tald við deyð, skadd á ymsum stigum og materiellur skaði. Tryggingarfelagið Føroyar hevur upplýst, at í løtuni hevur felagið útreiðslur til bilskaðar á 50 – 70 mió kr. árliga. Tað er greitt, at við so stórum tølum koma átøk, sum broyta hugburðin hjá bilførarum, at hava avgerandi leiklut í royndunum at minka um ferðsluskaðarnar.

Talvan vísir kostnaðin av ferðsluvánlukkum í Føroyum (Ávegis til Nullhugsjónina, s. 27)

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

Tað er eisini metingin hjá arbeiðsbólkinum, at ein koyriteknisk breyt er ein langsíktáð íløgga, og skal síggjast sum partur av longri ætlan, sum skal bøta um ferðslutrygdina.

Við Ferðslutrygdarætlanini frá 2007<sup>18</sup> royndu avvarðandi myndugleikar at seta orð á tey átøk, sum við tíðini kunnu minka um talið á deyðum og skaddum í ferðsluni. Uttan mun til, um vit gera lógarbroytingar, herða eftirlitið ella gera átøk í sambandi við sjálvt vegakervið, so er yvirskipaða endamálið at broyta hugburðin hjá teimum, ið eru í ferðsluni. Koyritekniska breytin er eitt av tilmælunum í Ferðslutrygdarætlanini og partur av einari betraðari ferðslufrálæru.

<sup>17</sup> Ávegis til Nullhugsjónina – RFF 2003

<sup>18</sup> Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar 2008 til 2015 – VMR 2007

Ein broyttur ferðsluhugburður er ein tann mest týðandi parturin av at røkka Nullhugsjónina. Og tað er í hesum ljósinum, at ein koyriteknisk breyt skal síggjast.

## 12. Tilmæli

Arbeðsbólkurin mælir til, at skjøtul verður settur á arbeiðið at skipa eitt koyritekniskt økið í Føroyum.

Kanningarnar, sum bólkurin hevur gjørt vísa, at øll grannalondini hava tikið koyriteknisk øki til sín, sum náttúrligan part av ferðslufrálærni og sum ein týðandi part av førleikameningini hjá serliga vinnuførarum og øðrum áhugabólkum. Royndirnar av hesum tiltøkum hava víst seg yvirhøvur at verið jaligar, og hava verið grundarlag undir broyttari ferðslufrálæru og broyttum ferðsluhugburði seinastu árinum.

Løgtingið samtykti í 2006 "Nullhugsjónina" um, at ongin skal doyggja ella fáa álvarsligt mein av ferðsluvánlukku í vegaflutningsskipanini, og í 2007 kom ein Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar (2008 til 2015), sum báðar viðgera týðningin av koyritekniskum øki, sum part av framtíðar ferðslutrygdararbeiðinum í Føroyum.

Arbeðsbólkurin hevur kannað øki í Tórshavnar kommunu, Sunda kommunu, Runavíkar kommunu og Eysturkommunu. Í øllum kommunum eru egnaði øki, sum øll liggja nøkulunda miðskeiðis í landinum. Arbeðsbólkurin letur tað upp til politiska myndugleikan at gera av, hvar eitt møguligt koyritekniskt øki skal liggja, men samstundis mæla vit til, at hugsað verður gjølla um, hvar í landinum økið verður lagt, tí hetta hevur stóra ávirkan á samlaða kostnaðin. Arbeðsbólkurin metir, at økið í Saksunardali er vælegnað út frá eini heildarmeting.

Mælt verður til, at koyritekniska økið bæði fevnir um girt venjingarøkið (grulvigarð) og koyritekniska venjingarbreyt við hálkubreyt til allar koyrikortsbólkar. Íløgan kann verða gjørd í stigum.

Mælt verður til at fígga íløguna við játtan á fíggjarlógini og at raksturin verður fíggaður við brúkaragjöldum við serstakari rakstrarjáttan á fíggjarlógini ella at raksturin verður boðin út til privat fyrirkæmi at taka sær av.

Tað er trupult neyvt at meta um kostnaðin av at reka eitt koyritekniskt øki, men við tí lýsta kundagrundarlagnum og teimum ætlanum sum eru fyri skeiðvirksemi, og teimum upplýsingum, sum bólkurin hevur fingið frá líknandi støðum í Danmark, so er tað nógv sum bendir á, at raksturin av økinum allarhelst kann hvíla í sær sjálvum. Bólkurin mælir til, at allir møguleikar fyri virksemi og inntøkum verða troyttir til fulnar og at kostnaðurin fyri virkseimið verður ásettur soleiðis, at raksturin fær møguleika at bera seg fíggjarliga.

Út frá teimum kanningum og frágreiðingum, sum bólkurin hevur hugt at, er bólkurin komin eftir, at avgerandi dentur eigur at verða lagdur á hugburðsskapandi og hugburðsbroytandi ferðslufrálæru í sambandi við skipan av einum koyritekniskum øki. Bólkurin mælir til, at ein ferðslutrygdardepil verður gjørdur, har koyritekniskt øki og fyrirbyggjandi arbeiði hjá Ráðnum fyri Ferðslutrygd, er náttúrligur partur av deplinum.

Málbólkurin hjá ferðslutrygdardeplinum eigur at fevna frá barnagarðs og forskúlastigi til framhaldsdeild fólkkaskúlans, miðnám og ferðslufrálæru og eftirútbúgving av vaksnum fólki, umframt førleikavarðveitandi skeiðvirksemi fyri eldri fólki.

Tá arbeiðsbólkurin mælir til, at farið verður undir at skipa ein ferðslutrygdardepil við koyritekniskum øki, so eigur hetta samstundis at verða sæð í ljósinum av, at metti árligi meðalkostnaðurin av ferðsluvanlukkum í Føroyum í 2001 var 193 mió kr., sambært álitinum um Nullhugsjónina. Tað eru góð sannlíkindi fyri, at ein ferðslutrygdardepil við koyritekniskum øki kann minka um árliga kostnaðin av ferðsluvanlukkum í Føroyum og tí verður mettt, at íløgan er samfelagsliga gagnlig.

Tórshavn, hin 4. februar 2010

Jákup Jacobsen, Akstovan

Gudrun Mortansdóttir Nolsøe, Innlendismálaráðið

John Martin Olsen, Føroya Landfúti

Helgi Magnussarson, Føroya Landfúti

Sølvi Reinert Hansen, Ferðslutrygd

Mikkel Heide Frandsen, Landsverk

Jari Lykke, Koyrilærarafelagið

## **13. Kelduávísingar**

*Ávegis til Nullhugsjónina – RFF 2003*

*Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar 2008 til 2015 – VMR 2007*

*Fase 2 i føreropplæringin – TØI 15/1988 (ISBN 82-7133-604-5)*

*Obligatorisk glattkjøringskurs for førere av tunge biler – TØI 334/1996 (ISBN 82-7133-984-2)*

*Føreropplæring 2005 – håndbok 260 Statens Vegvesen*

*Utverdering av ny kursplan for halkutbildning – VTI 472/2001 (ISSN 0347-6030)*

*Sekerhetshallar, en utverdering – VTI 502/2004 (ISSN 0347-6030)*

*Driving Training and Traffic safety education – a consultation paper – EU Directorate-Generale for Energy and Transport 2009*

*Blir man bedre bilist etter oppfriskningskurs – TØI 841/2006 (ISBN 82-480-0650-6)*

*Motorcykelulykker – HVU 6/2009 (ISBN 978-87-91458-18-7)*

## **14. Fylgiskjøl**

- 1. Ferðafrágreiðing frá vitjan á koyritekniskum breytum í Danmark september 2009*
- 2. Skitsa yvir upprunaliga prosjektuppskotið í Havnardali í 1988*



# Ferðafrágreiðing um vitjan á koyritekniskum breytum í DK

---

## **Luttakarar:**

Annika Olsen, landsstýriskvinna í Innlendismálum  
Gudrun Mortansdóttir Nolsøe, fulltrúi í Innlendismálaráðnum  
John Martin Olsen, varapolitiinspektørur Føroya Landfúti  
Helgi Magnussarson, politiassistentur Politistøðin í Tórshavn  
Jákup Jacobsen, stjóri Akstovan

## **Tíðarskeið:**

17-09-2009 á Storkøbenhavns Køretekniske Anlæg, Amager Landevej 282, 2770 Kastrup  
18-09-2009 á FDM Sjællandringen, Abildgårdsvej 17, Tjæreby, 4000 Roskilde

## **Endamál:**

Endamálið er at kannað royndirnar í DK við koyritekniskum breytum (KTB) í sambandi við, at landsstýriskvinnan í Innlendismálum hevur sett eina nevnd at kannað móguleikarnar, at gera eina koyritekniska breyt í Føroyum og meta um stødd, plasing og eigaraviðskifti. Nevndin skal eisini kannað íløgu- og rakstrarkostnaðir og hvørjir inntøkumóguleikarnir eru.

## **Vitjan á Storkøbenhavns Køretekniske Anlæg 17-09-2009 (SKA)**

Vitjanin vardi frá kl. 12:30 til kl. 15:00. Vit vóru móttikin av Karsten Kræmer, stjóra, sum eisini er formaður fyri felagsskapin av koyritekniskum breytum í Danmark.

## **Íløg**

Støddin á breytini var upprunaliga 42.000 m<sup>2</sup>, sum var samansett av girdum venjingarøki, sum er 5.000 m<sup>2</sup> til støddar og turrari venjingarbreyt og hálkubreyt við glíðibana. Upprunaliga var breytin gjørd í 1998. Í 2004 var breytin víðkað við 42.000 m<sup>2</sup> afturat, soleiðis at samlaða víddin er 84.000 m<sup>2</sup>. Víðkanin fevndi um eina MC breyt og eitt girt venjingarøki afturat, umframt eina høll til at geva næmingum innlit í vandarnar í ferðsluni og rættan hugburð.

Samlaða longdin á upprunaligu breytini er 280 metur, sum ger, at hon bert kann nýtast til persónbilar og motorsúkkur.

Umframt, høvdu teir eitt girt venjingarøki á Eysturbrúgv og eitt í Solrød, tilsamans 4 girt venjingarøki.

Upprunaliga íløg var 12 mió DKK og víðkanin í 2004 fevndi eisini um 12 mió DKK, inkl. høllin.

## Eigaraviðurskipti

Talan er um eitt partafelag við 80 partaeigarum. Felagið varð stovnað í 1985 við einum partapeningi uppá tkr. 90. Partaeigarnir voru í hövuðsheitum koyrilærarar. Felagið varð umskipað í 2008 og eigari er nú eitt holdingfelag við 53 av upprunaligu partaeigarunum. 10 av upprunaligu eigarunum í SKA eru framvegis partaeigarar í SKA.

## Raksturin

Samlaði árligi umsetningurin er 18 mió kr, harav 14 mió kr. koma frá lógarkravdari undirvísing. Starvsfólkakostnaðurin er 4 mió kr. um árið, sum fevnir um umsiting og 5 banafólk. 18 instruktørar eru roknaðir við í rakstarkostnaðin, sum hann ikki vildi upplýsa.

Breytin hevur opið frá kl. 07 – kl. 22 hvønn dag í árinum og grundar sítt virksemlí í størstan mun á lógarkravda undirvísing á girdum venjingarøki og hálkubreyt við bili og motorsúkklum. SKA hevur 26 bilar og 26 motorsúkklur, sum SKA eiga sjálvi. Bilarnir hava eina livitíð frá 2 til 5 ár og tey brúktu bert Toyota bilar. Bilarnir eru avgjaldsfríir, við tað at teir ikki eru skrásetingarskyldugir.

Livitíðin á Epoxy er 2 ár, men um epoxy hevði Glide álagt, so hækkaði livitíðin til 5 ár. Asfaltið á hálkubreytini, sum støðugt stendur undir í vatni, hevði eina livitíð uppá 5 ár, meðan restin av asfalti hevði eina livitíð uppá 20 ár. Tey nýttu bert stálasfalt.

Pumpir hava eina livitíð uppá 3 ár og lítið slit er á sprinklaraanlegginum, sum er tað upprunaliga.

Tað eru ongi serlig umhvørviskrøv til spillivatn, spillolju, útlát ella dekkrestir, men sera strong krøv til óljóð, sjálvst um breytin liggur beint við síðuna av floghavnini í Kastrup. Alt vatnið verður endurnýtt og pumpa úr og í einum reservoiri, sum liggur mitt inni á breytini.

## Kundagrundarlag

Kundarnir eru fyrst og fremst koyrilærarar, næmingar teirra og skeið fyri virkjum. Frálærutilfarið eru DVD filmar, sum tey sjálvi gera.

Smávegis skeið fyri eldri fólki í samstarvi við Ældresagen og Rally Day eina ferð um árið. 10.000 næmingar til persónbil og 2.000 næmingar til motorsúkklum.

## Vitjan á FDM Sjællandsringen 18-09-2009 (FDM)

Vitjanin vardi frá kl. 09:30 til kl. 15:00 og voru vit móttikin av Niels Wennicke, deildarstjóra og Michael Malmquist, skeiðleiðara.

## Íløg / eigarviðurskipti

Breytin varð stovnað í 1985 av Vestsjællands Amt. Amtið rak breytina til FDM keypti hana í 2004. Breytin verður rikin sum eitt profitsentur undir FDM, sum er ein felagsskapur av motoreigarum við 240.000 limum. Støddin á breytini er 157.000 m<sup>2</sup> við 2,4 km samlaðari longd av breytum. Turrubreytin er 580 m til longdar og er tí eisini góðkend til stór akfør. Breytin hevur 3 stórar

hálkubreytir, sum tilsamans eru 4.000 m<sup>2</sup>. Ein hálkubreyt er til bremsuroyndir og ein hálkubreyt við kurvu er til gjøgnumkoyringuttan at glíða út, meðan triðja hálkubreytin er til koyring/bremsing omanbrekku við halli uppá 10 – 15 stig.

Breytirnar hava 6 sett av automatiskum ”pop-up keylum”.

Teir vóru ikki heilt greiðir yvir, hvat upprunaliga íløgan var, men metingin er, at um íløgan skuldi verið gjørd í dag, so hevði samlaða íløgan verið umleið 30 mió DKK. FDM keypti breytina fyri 15 mió DKK.

## Kundagrundarlag

FDM byggir sín rakstur útilokandi á skeiðvirksemi. Árliga verða hildin skeið fyri meira enn 20.000 luttakarum.

Skeiðini eru í:

- Koyriteknikki
- Atferð í ferðsluni og hugburður
- Teknikkur í bilinum, so sum ABS, ESP v.m.
- MC skeið, 1 & 2 dagar
- Skeið fyri eldri í samstarvi við Ældresagen, undir hesum teori
- Skeið fyri skúlanæmingar í 5. flokki í samstarvi við kommunurnar
- Frálæra av skúlaflokkum í samstarvi við Vegdirektoratið
- Skeið fyri virkjum um orku- og umhvørvisvinarliga koyring
- Koyritekniskur klubbi fyri ung millum 18 og 24 ár í samstarvi við Hovedstadens Færdselssikkerheds udvalg
- Sertiltøk og serlig ”events”

Samstarvsfelagar:

- Løgreglan
- Verjan
- Koyriskúlar
- Útbúgvingarstovnar, so sum AMU, TEC, DUC v.fl.
- HFU / Vegdirektoratið
- Fyribyrgjandi stovnar, so sum RFF
- Statur og kommunur
- Automobilbransjan
- Serlig Mercedes konsept
- Serligt Roskilde bilby konsept
- Tryggingarfeløg
- Stórar vinnufyrirøkur
- Ældresagen
- o.s.v.

Umframt alt hetta, er breytin góðkend til útbúgving av instruktørum til undirvísing á koyritekniskum breytum.

## Raksturin

Samlaði árligi umsetningurin er 20 mió kr., sum alt kemur frá skeiðvirksemi. Tey hava ikki lagt seg eftir, primert at veita tænastu til tey sum taka koyrikort á fyrsta sinni og skulu gjøgnum lógarkravda undirvísing, men skeiðvirksemi í staðin. Avlopið liggur um 1 mió kr. árliga.

Breytin hevur opið 340 dagar um árið, vanligar dagar frá kl. 07 til kl. 22, leygardag og sunnudag frá kl. 09 til kl. 18.

Tað eru 15 starvsfólk fast knýtt at breytini og 40 instruktørar, sum er parttíðar settir. Breytin hevur kantinu, sum kann bjóða viðskiftafólkunum mat í sambandi við skeiðini.

Breytin hevur egnar bilar, bæði persónbilar, lastbilar, bussar og viðfestivagnar, sum ikki eru skrásetingarskyldugir, við tað at teir koyra á girdum øki. Persónbilar verða skiftir út við 2 ára millumbili. Teir brúka mest KIA persónbilar.

Í sambandi við skeiðini, loyva teir eisini fólk og virkjum, at taka sínar egnu bilar við inn á breytina í sambandi við venjingarnar, men tá skal bilurin verða tryggjaður til endamálið.

Breytin hevði fleiri undirvísingarhøli, eina ”innlitshøll” og høll við vaskimaskinu til goymslu av bilum. Teir leggja stóran dent á, at bilarnir eru reinir og klárir at nýta, tá farið varð út á breytina. Innlitshøllin hevur útgerð til vísa vandastøður í ferðsluni og týdningin av at nýta trygdarbelti.

Í sambandi við breytirnar nýta teir stálasfalt. Epoxy hevði ikki álagt Glide, við tað at tey venja við tungum akførum á breytunum. Epoxy verður skift 5. hvørt ár, men verður allatíðina hildið viðlíka, tá rivur og hol koma í yvirflatuna, orsakað av tungu akførunum.

Alt vatnið verður endurnýtt og pumpað úr og í eitt stórt reservoir, sum liggur mitt inni í breytini.

Tað eru ongi serlig umhvørviskrøv til spillivatn, spillolju, útlát ella dekkrestir, men sera strong krøv til óljóð, sjálvt um breytin liggur við síðuna av eini breyt til go-cart og eini breyt til motor-cross. Tune floghavn liggur eisini beint við síðuna av breytini. Markið fyri óljóð er vanligar dagar 55 dB(A) og um kvøldið, leygardag seinnapart og sunnudagar 45 dB(A). Royndirnar vísa, at við vanligum rakstri til dagligt, halda tey seg undir óljóðsmarkið.

## Viðmæli

Í sambandi við eina móguliga fløgu í Føroyum í eina koyritekniska breyt, mæltu tey til, at vit frá byrjan av hugsaðu stórt og í valinum av øki hugsaðu um innigirt øki, koyritekniska breyt til bæði vanligar bilar og stór akfør. Tey mæltu til, at vit høvdu torn til eftirlit av venjandi akførum og høll til goymslu av bilum, tá hesir ikki vórðu nýttir. Tey lögdu dent á, at húsið varð útgjørt við einum ”innlivingarhøli”, har til ber at ávirka hugburðin hjá næmingum og skeiðsluttakarum. Tey lögdu dent á, at tá farið verður undir eitt slíkt anlegg í Føroyum, eigur at verða hugsað um alt frá barnagarði heilt upp til 18-24 ára gomul, fyri at virka fyrirbygging og hugburðsskapandi.

At enda bjóðaðu tey seg fram sum konsulentar, bæði í sambandi við anlegg, rakstur og útbúgving av instruktørum.

Jákup Jacobsen og Gudrun Mortansdóttir Nolsøe

