

# **Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar**

**2007 til 2015**

- 24. september 2007 -

FORORÐ .....	- 3 -
HUGSJÓN OG MÁL.....	- 4 -
BAKGRUND.....	- 5 -
MEGINØKI AT SETA INN Á .....	- 7 -
HÖVUÐSAVBJÓÐINGARNAR .....	- 9 -
YVIRLIT YVIR TILMÆLINI.....	- 17 -
TILMÆLI AT BETRA UM FERÐSLUTRYGDINA .....	- 18 -
LÓGGÁVA OG SANKSJÓNIR.....	- 19 -
EFTIRLIT .....	- 25 -
VEGAUMHVÖRVI.....	- 28 -
AKFÖRINI.....	- 35 -
UPPLÝSING OG UPPLÆRING.....	- 37 -
VITAN OG GRANSKING .....	- 42 -
EFTIRMÆLI.....	- 45 -
ARBEIÐSSETNINGURIN.....	- 47 -

## FORORÐ

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

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

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

Arbeidsbólkurin, ið settur varð av landsstýrismanninum við vinnumálinum 25. juni 2007 at gera ta fyrstu ferðslutrygdarætlanina fyri Føroyar, hevur á 15 fundum gjøgnum summarið 2007 viðgjørt ferðslutrygd í einum breiðum høpi, og er komin fram á nógvg hugskot til, hvussu ferðslutrygdin á føroyska vegakervinum kann betrast. Ikki einans fyri at forða óhappum og harvið bjarga mannalagnum og mannalívum, men eisini fyri at tað skal kennast tryggari hjá fólki at fara út í ferðsluna, ella at senda børn síni út í ferðsluna. Ferðslan er nakað, sum øll virkin fólk, børn sum vaksin, eru noydd at ferðast í fyri at virka í samfelagnum. Tað er ikki møguligt at velja ferðsluna og ferðsluvandan frá, og tí er tað uppgávan hjá myndugleikunum at virka fyri, at møguleikarnir fyri at flyta seg gerast so tryggir sum gjørligt.

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

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

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

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

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

Tórshavn 24. september 2007

## HUGSJÓN OG MÁL

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

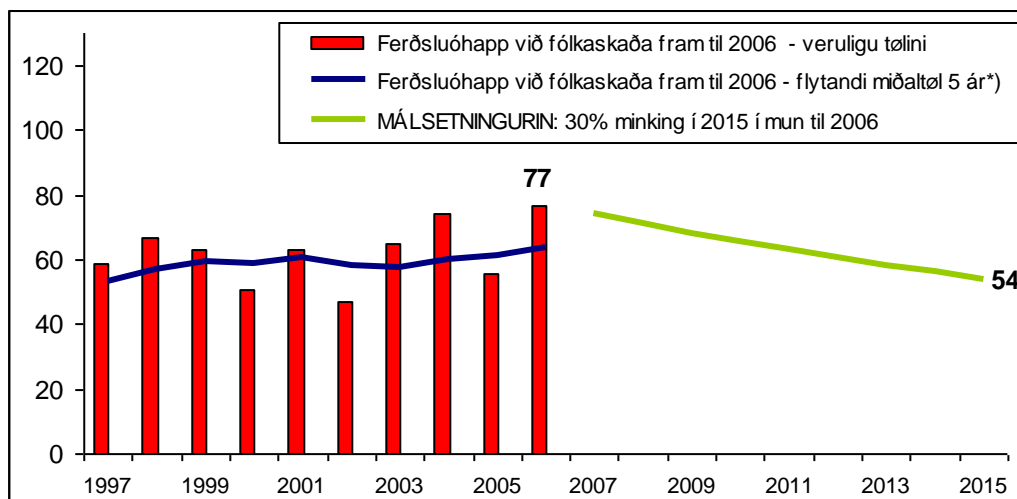
### Málsetningur 2015

Ávegis Nullhugsjónini er málsetningurin, at í 2015:

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

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

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



Við at talið av álvarsligum ferðsluvánlukkum minkar munandi, verður sjálvandi eisini roknað við, at talið av deyðum og skaddum í ferðsluni lækkar.

### Talið á deyðum í ferðsluni (talva 2)

Talva 2 sýnir, at um sett verður fyri, at talið á deyðum ikki økist, men verður tað sama sum 2006, so fara 32-33 fólk at doyggja í ferðsluvánlukkum í tíðarskeiðinum 2007 til 2015. Verður hinvegin málsetningurin 30% minking í 2015 í mun til 2006 rokkin, verður talið 26-27, ella 5-6 færri. Tølini eru grundað á flytandi miðaltøl 5 ár<sup>1</sup>.

Deyð	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Tils
a) Deyð fram til 2006 (Flytandi miðaltøl 5 ár)	3,4	4,0	3,2	3,6	3,6										
b) Um óbroytt í mun til 2006 (grundað á Flytandi miðaltøl 5 ár)						3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	32,4
c) Um 30% minking í 2015 í mun til 2006						3,5	3,3	3,2	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,5	26,7
Deyð fram til 2006 (veruligu tøluni)	2	4	3	5	4	(4)	Spard mannlív við 30% lækking:								5,7

<sup>1</sup> Flytandi miðaltøl 5 ár er miðaltalið fyri fimm tey seinastu árin

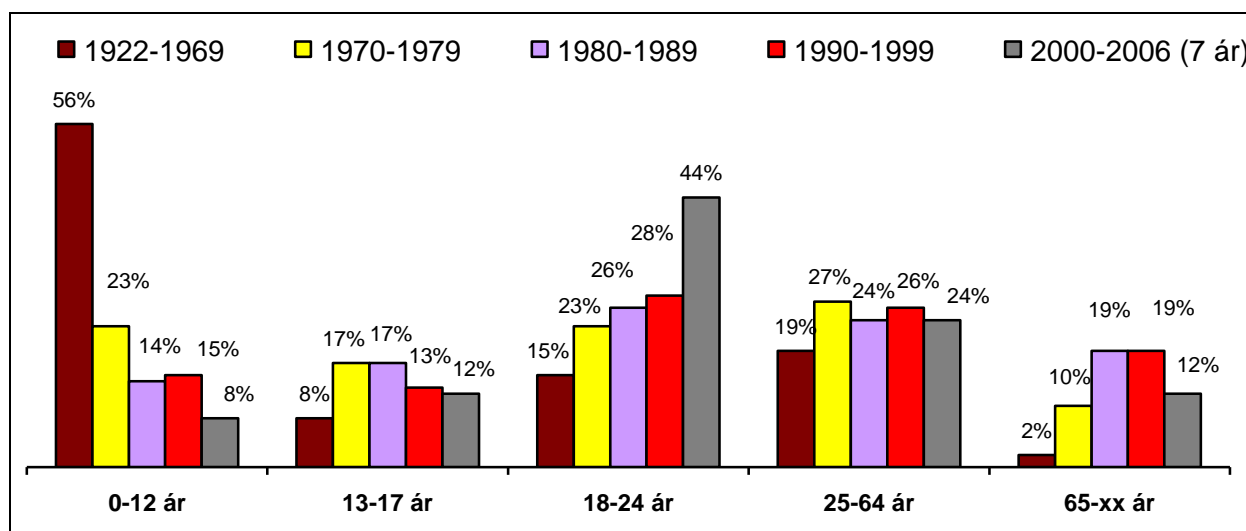
## BAKGRUND

Frá tí at fyrsti bilurin kom til Føroya 1922, hava til dags dato 264 fólk látið lív í ferðsluni í Føroyum. Vit hava ikki tøl fyri, hvussu nógv eru skadd, tíansheldur hvussu nógv eru álvarsliga skadd. Men um vit nýta útrokningarhátt landslæknans<sup>II</sup>, ber til við varsemi at siga, at eini 6600 fólk hava fingið skaða í ferðsluni, og 660 hava fingið varandi mein.

### Søguliga gongdin

Í árunum fram til 1970 árin var ferðslan í Føroyum lítil. Tó hendu ferðsluvanlukkur, sum kravdu mannalív, og hesar vóru sermerktar við, at tað fyri ein stóran part var talan um børn, sum vóru yvirkoyrd, sí talvu 3

%-bytið av deyðum eftir útvaldum aldursbólkinum í útvald tíðarskeið frá 1922 til 2006

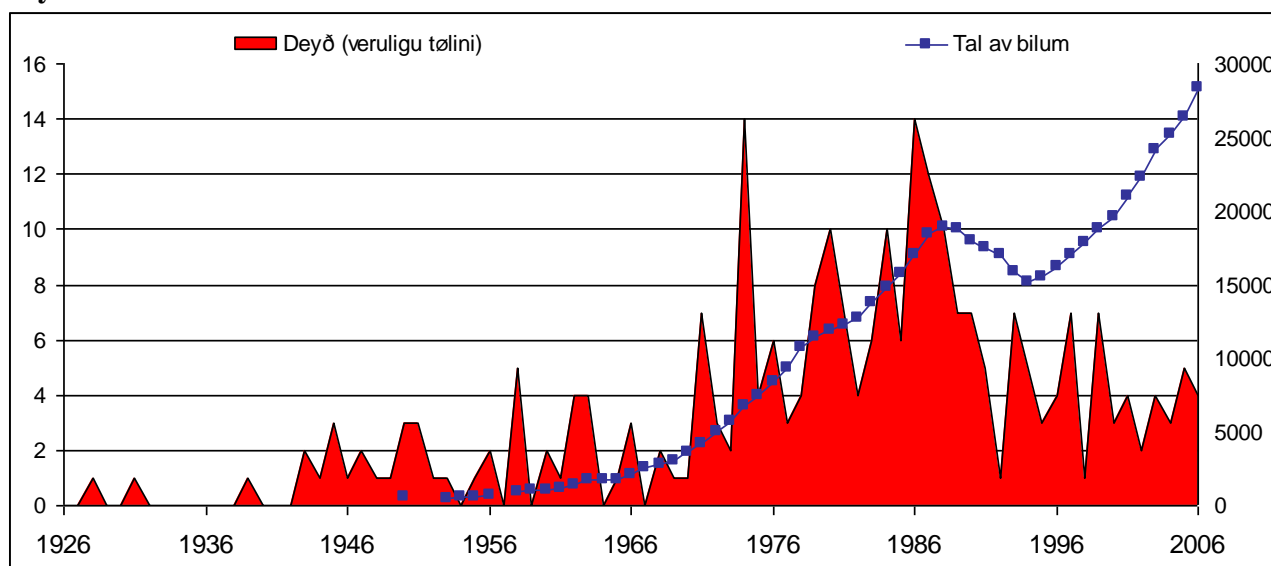


Týðiligt er, at tey ungu í aldursbólkinum 18 til 24 ár eru vorðin alt størri partur av teimum, sum eru deyð í ferðsluni.

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

<sup>II</sup> [Ársfrágreiðing Landslæknans 1984, síða 60](#): “fyri hvønn tann, sum doyr í ferðsluni, verða 25 skadd - og av hesum 25 eru eini 10%, sum fáa varandi mein.”

## Deyð í mun til talið á bilum



(Hagtøl: Løgreglan, Landsverk og Ferðslutrygd)

At samband er millum talið á bilum og talið á ferðsluvánlukkunum er eyðsæð. Men tað kann eisini staðfestast, at tá ið komið verður til ávíst menningarstig, kemur broyting í, og talið á vanlukkum veksur ikki saman við bilatalinum meira. Í grannalondum okkara fór henda broyting fram í sjevtiárunum - um ta tíðina, tað verður lógarkrævt at nýta bilbelti. Í Føroyum hendi hetta í áttatiárunum, tá tað eisini var krævt av okkum, at vit skuldu nýta bilbelti, samstundis sum reglurnar um ov nógva ferð og rúsdrekkakoyring vóru herdar.

### Ferðslutrygdararbeiðið í Føroyum

Nær farið varð undir ferðslutrygdararbeiði í Føroyum er ilt at siga. Politiið hevur frá byrjan av havt stóran leiklut í somáta, men eitt týðandi stig á leiðini var tikið fyrst í sekstiárunum, tá ið Bileftirlitið varð sett á stovn. Harumframt setti landsstýrið miðskeiðis í sekstiárunum eina nevnd at endurskoða ferðslulógina. Fútin var formaður í nevndini, og henda nevnd var meira ella minni virkin fram til 2000. Um hetta mundið kom tann broyting í, at allur lógartekstur skuldi verða skrivaður á føroyskum, hetta var ein avleiðing av Stýrisskipanarlógini. Síðani tá hevur tað áligið Vinnuáráðnum at hava iniciativið á økinum.

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

<sup>III</sup> [Ávegis Nullhugsjónini](#) kap 8.2, Høgni Debes Joensen, landslækni

## MEGINØKI AT SETA INN Á

Hin mest umráðandi lykilin til betri ferðslutrygd er einstaklingurinn. Tí skal einstaklingurinn takast upp í ferðslutrygdarbeiðið og eisini vera við til at útinna tað í verki. Hetta skal verða gjørt á ymiskan hátt. Men aðaltátturinn er, at tað ræður um at fáa so nógvar kreftir í gongd sum gjørligt. Einstaklingurinn skal hava móguleika at vera uppií og ávirka ferðslutrygdina í sínum lokaløki, á arbeiðsplássinum, dagstovninum, skúlanum, ítróttarfelagnum, frítíðarfelagnum o.s.fr.

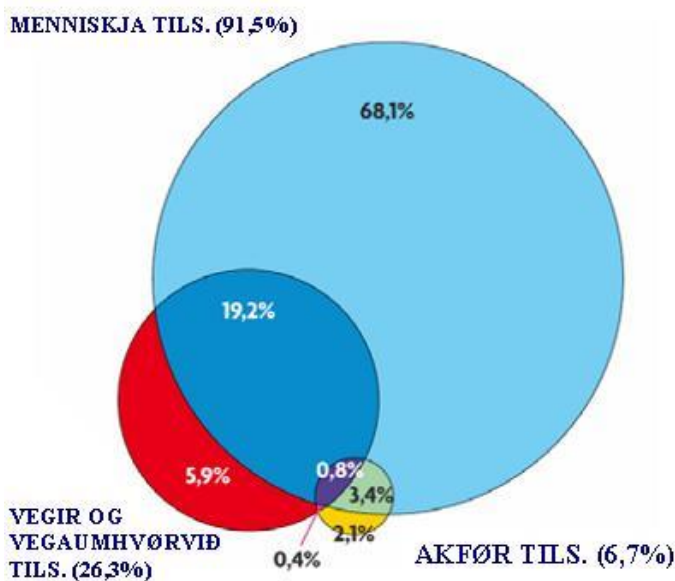
Hóast fyrigevandi vegskipanir, sum við m.a. tøkni forða fyri vanlukku, og politieftiransning, sum fyrirbyrgir vanlukku, er brúk fyri, at einstaklingurinn sjálvur átekur sær sín part av ábyrgdini. Um Nullhugsjónin skal røkkast, skulu skipanirnar og menniskjuni arbeiða saman. Skipanirnar virka bara, um einstaklingurinn skilur tær og góðtekur tær.

### Menniskju gera mistøk

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

Sum myndin niðanfyrir sýnir, er partur menniskjans høvuðsatvoldin í meira enn 9 av 10 ferðsluvanlukkum. Av hesum er tað í 19,2% av vanlukkunum eitt samspæl millum einstaklingin og vegin og umhvørvið, sum eru avgerandi faktorurin. Í 6,7% er tað okkurt galið við akfarinum<sup>IV</sup>.

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



<sup>IV</sup> Kelda: Traffic Research Laboratory

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

### **Stórir missur**

Fyri samfelagið hevur tað ómetaligan týðning at forða fyri at fólk doyggja ella koma til skaða í ferðsluni, tí kostnaðurin er stórir.

Álitið um Nullhugsjónina, sum Ráðið fyri Ferðslutrygd gav út í 2003 vísir á, at landið missir hundradtals milliúnir krónur árliga í ferðsluóhappum: “Frá 1991 til 2000 doyðu 43 fólk av ferðsluvanlukkum í Føroyum. Verður hetta tal faldað við tí ítøkiliga fíggjarliga kostnaðinum og vælferðartapinum fyri 1 fólk, so verður tann fíggjarligi kostnaðurin 804 mió. kr., og er hetta tann samfelagsligi missurin, ið stóðst av, at 43 fólk doyðu í ferðsluni í nevnda tíðarskeiði. Tølini uttast til høggru eru ársmiðaltøl. Sami framferðarháttur verður nýttur til K34 til K37, og í K38 sæst so endaliga talið, at: - **árligi missurin av ferðsluóhappum og vanlukkum er 193 mió. kr.!**”<sup>v</sup>

---

<sup>v</sup> [Ávegis til Nullhugsjónini](#) síða 28



## HØVUÐSAVBJÓÐINGARNAR

Arbeidsbólkurinn hefur út frá vanlukkuslögum og málbólkum valt fyra hövuðsavbjóðingar at arbeiða við. Her skal verða fokuserað upp á at ávirka, har vanlukkurnar eru flest:

- Ov nógv ferð
- Rúsdrekkakoyring
- Vantandi brúk av atkomiligari trygdarútgerð, so sum belti og hjálmur
- Vanlukkur, har ungdómur er upp í

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

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

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

<b>Høvuðsavbjóðingar:</b> <b>Ferð, rúsdrekka, vantandi bilbelti og ung</b>					
Lógarverk og revsing	Politieftirlit	Vegurin og vegaumhvørvið	Akfarið - teknologiskar og akfars-tekniskar loysnir	Upplýsing, undivísing, átøk	Vitan Hagtøl Royndir

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

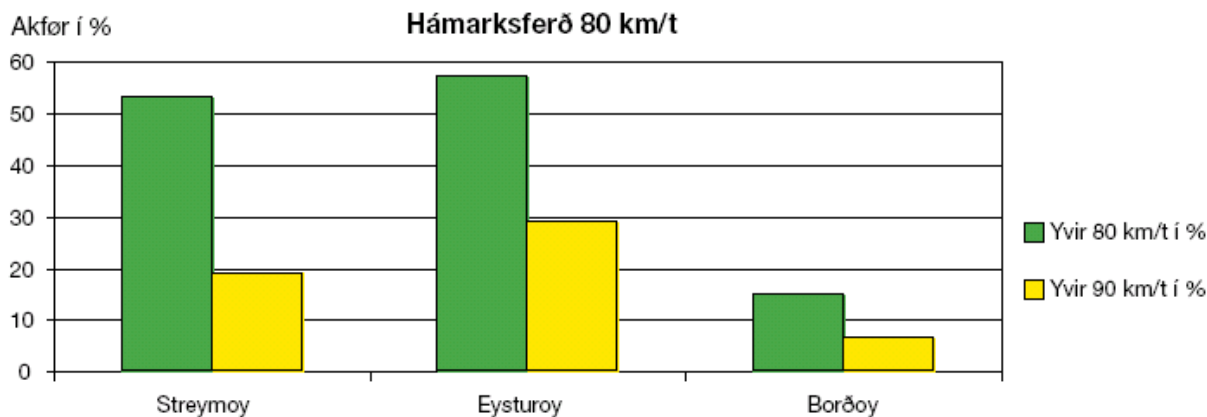
### Ov nógv ferð

Tað finst altjóða viðurkend dokumentatióin fyri, at tað er beinleiðis samband millum ferð og talið á deyðum og skaddum í ferðsluni. Tess hægri ferð, jú størri er vágin 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. At koyra 10-15 km/t ov skjótt kann í einari kritiskari løtu vera munurin millum lív og deyð, ella munurin millum at fáa álvarsligan ella lættari skaða. Vágin fyri, at eitt fólk til gongu doyr, sum verður rakt av einum bili, sum koyrir við 30 km/t er 5 til 100. Er ferðin 50 km/t er vágin 40 til 100.

Ferðin er uttan sammeting hin størsta avbjóðingin í ferðslutrygdararbeiðinum. Tað er tí umráðandi, at tað verður arbeitt málrættað, samskipað og áhaldandi at fáa ferðmørkini vird, og at ferðmørkini verða lagað til viðurskiftini.

***Eitt mál eigur at vera, at tað verður sosialt óacceptabult at koyra ov skjótt.  
Komið eigur at verða hartil, at tað verður skomm at gera tað, samanber  
við gongdina við rúsdrekka og ferðslu***



Kelda: Landsverk, 2005

### **Hvør koyrir ov skjótt?**

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

#### Ung

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

#### Royndir bilførarar

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

#### Vinnulívsbilførarar

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

## Hvussu kunnu vit loysa trupulleikan?

Átøk, sum vilja seta niður talið á vanlukkum orsakaðar av ov nógvri ferð, les meira í

### Politieftirlit

- #10 Løgreglueftirlit
- #11 Sjálvvirkandi ferðakanningar

### Vegaumhvørvi

- #14 Hámarksferðin lagast til vegakervið
- #15 Ferðslutryggja vegamót
- #19 Landsvegir uttan um bygt øki
- #20 Møguleikar fyri yvirhaling

### Akførini

- #22 Talgild vegakort

### Upplýsing og upplæring

- #25 Átøk (herferðir)
- #26 Ferðagáar

## Rúsdrekka og ferðsla

Í tíðarskeiðinum 1997 til 2006 eru 40 fólk deyð í ferðsluni í Føroyum, og í minsta lagi 10 av hesum – ella ein fjórðingur – eru deyð í vanlukkum, har rúsdrekka var uppi<sup>VI</sup>.

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

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

### Framvegis tørvur á átøkum

Donsk hagtøl vísa<sup>VIII</sup>, at umleið fimti hvør, sum doyr í ferðsluni, er rúsdrekkaávirkaður. Einki er, sum bendir á, at støðan í Føroyum er øðrvísi<sup>IX</sup>. Tí er framvegis stórir tørvur fyri 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 sett inn her. Rúsdrekkakoyring skal ikki vera nakað, sum man bara fordømir. Tað skal eisini vera nakað, sum vit øll somul gerast betri til at fyriryrgja. Um tað gerst sosialt gódtikið at fólk grípa inn, tá ið tey gerast

<sup>VI</sup> Kelda: Ráðið fyri Ferðslutrygd, Yvirlit yvir deyð í ferðsluvanlukkum í Føroyum frá - JK

<sup>VII</sup> [Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#)

<sup>VIII</sup> [Ibid](#)

<sup>IX</sup> Sí [Ferðsluhagtalsbókinna, RFF, talvu 11.4.5](#)

varug við, at tað er onkur, sum vil seta seg aftan fyri róðrið við rúsdrekka í blóðinum, so minka vit um rúsdrekkakoyringina.

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

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

Í tíðarskeiðinum 1997 til 2006 ákærði føroyska lögreglan 1622 fólk, ella í miðal gott 160 fólk um árið fyri at hava koyrt rúsað. Talið er neyvnan nær námind tí veruliga talinum av rúsaðum fólk, sum í tíðarskeiðinum hevur koyrt bil. Í veruleikanum gevur talið einans eitt boð uppá, hvussu nógv politiið hevur gjørt burtur úr júst hesum arbeiðinum. Um politiið økti um megina á hesum øki, vaks talið uttan iva.

Um rúsdrekkakoyrarar kann sigast, at teir ferðast ofta uttan fyri bygt øki, har sum longri er millum húsini, og møguleikarnir fyri almennum flutningi eru minni og dýrt er at koyra í hýruvogni, orsakað av teimum longu avstandunum. Samstundis kennist vágin fyri at verða tikin av politinum ikki høgur.

### Vágin

Eingin annar einstakur faktorur kann sum rúsdrekka økja um vágan fyri vanluksum.

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

### Hvør koyrir rúsað(ur)?

9 út av 10 bilførararum eru menn. Sum heild kunnu hesir býttast í trýggjar bólkar<sup>x</sup>:

- 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 og rutinu
- Miðaldrandi menn við høgari alkohólnýtslu og høgari promillu, sum eisini ofta ganga aftur hjá politinum. Nógvir av hesum eru beinleiðis alkoholmisnýtarar.

Bólkurin av bilførararum, 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 hava eina generelt hægri vágaatferð og taka nógvar kjansir samantvunnið við vantandi rutinu og 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 vanluksum. Tað er neyðugt við serligum átøkum og serligari kommunikatiónum at røkka henda málbólkin.

---

<sup>x</sup> [Donsk tøl, sambært Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#)

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 vágaatferðini hjá hesum bólki, og í teirra egnu tilvitan er hetta ein minni trupulleiki enn arbeiðs-, familju og fíggjartrupulleikar. Tað er tí viðkomandi at víðka perspektivið og fáa aðrar partar uppí fyrri at fyriryrgja og niðurberja rúsdrekkakoyring/rúsevnisbundni í breiðari merking.

### Menningin

Í tíðarskeiðinum 1991-95 var rúsdrekka orsøkin til 16% av ferðsluvánlukkunum við fólkaskaða. Í tíðarskeiðinum 1996 fall tað niður á 13%, og í tíðarskeiðinum 2002-2005 fór tað upp aftur á 14%. Við øðrum orðum kann staðfestast, at positiva gongdin er steðgað<sup>XI</sup>.

### Hvussu verða trupulleikarnir loystir?

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

#### Lóggeving og sanktiónir

- #1 Promillumarkið lækkast
- #2 Nullmark fyrri onnur rúsandi evni
- #3 Greiðari reglur fyrri útskriving av heilivági

#### Politieftirlit

- #10 Løgreglueftirlit
- #12 Próvalkometur

#### Upplýsing og upplæring

- #25 Átøk (herferðir)

## **Vanlukkur har trygdarútgerð ikki verður nýtt**

At økja um nýtsluna av bilbelti er hin mest einfaldi, effektivasti og ódýrasti háttur at minka um talið á deyðum og skaddum í ferðsluni. Landslæknin hevur í síni ársfrágreiðing fyrri 2005 eina uppgerð, ið vísir, at av 48 deyðum í ferðsluni – stórus partur ungdómur – sum ikki brúktu bilbelti (ella hjálm), hevði helmingurin komið frá vanlukkuni við lívinum, um tey høvdu brúkt beltí ella hjálm<sup>XII</sup>.

Økta útbreiðslan av airbag undirstrikar eisini tørvin fyrri øktari bilbeltisnýtslu. Fólk, sum ikki nýta bilbelti, kunnu fáa lívshættisliga nakkaskaðar av airbaggum, sum útloysast<sup>XIII</sup>.

### Hvør nýtir ikki bilbelti?

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

<sup>XI</sup> Sí [Ferðsluhagtalsbókinna, RFF, talvu 11.4.5](#)

<sup>XII</sup> [Medicinalberetning for færøerne 2005/Heilsulýsing landslæknans 2005 – www.landslaeknin.fo](#)

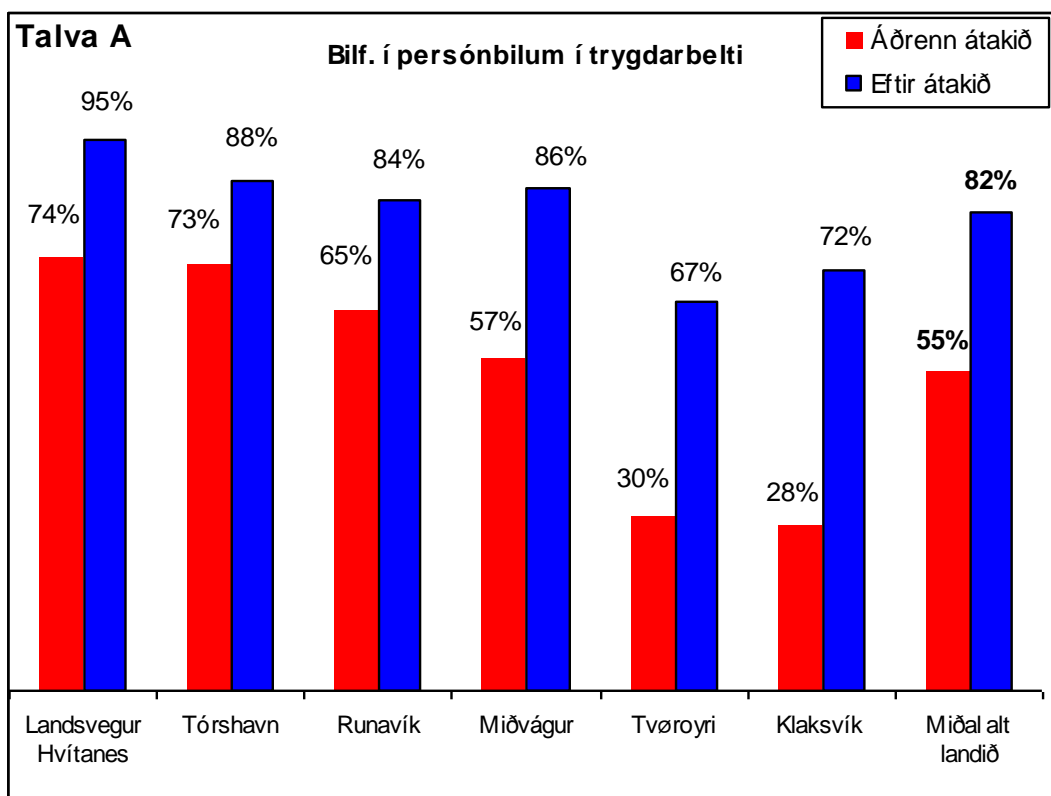
<sup>XIII</sup> Sí [Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#)

Persónbilaførarar og vørubilabilførarar er 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.

### Menning

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

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



Tað er týðiligt, at upplýsingaráttakið gjørdi mun. Í miðal sótu 82% í bilbelti eftir áttakið í mun til 55% árenn áttakið.

### Hvussu verða trupulleikarnir loystir?

Innsatsir, sum vilja minka um talið av skaðum orsakaðir av vantandi nýtslu av trygdarúttgerð

### Lóggeving og sanktiónir

- #4 Øll í bilbelti
- #5 Íbundin børn
- #6 Børn í súkkluhjálmm

#### Politieftirlit

- #10 Løgreglueftirlit

#### Akförini

- #23 Beltiáminnari
- #24 Stuðla trygdartiltökum

#### Upplýsing og upplæring

- #25 Átøk (herferðir)

## Vanlukkur við ungum fólki

### Deyð 1997-2006

Aldur	0-12 ár	13-17 ár	18-24 ár	25-64 ár	65-xx ár	Tilsamans
1997-2006	4	3	18	9	6	40
% býtið	10%	8%	45%	23%	15%	100%

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

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

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

### Menningin

Seinastu tvey árin hefur gongdin viðvíkjandi teimum 18-24 ára gomlu bent rætta vegin. Hinvegin hefur tað gingið skeivan veg hjá teimum 15-17 ára gomlu, sum serliga hava verið uppi í vanlukkum á prutli. Tey ungu koyra uttan hjálm á tunaðum prutlum og duga ikki at skilja, hvønn vanda tey seta seg í. Tí er tørvur fyri at seta enn meira fokus á henda málbólk. At tað í 2005 varð bannað at vera fleiri enn eitt fólk á prutli var eitt framstig, sum væntandi kemur at síggjast aftur seinni. Prutlið er ikki longur eitt sosialt stað, har fleiri kunnu vera uppiá.

### Hvussu loysa vit trupulleikarnar

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

#### Lóggeving og sanktiónir

- #5 Íbundin børn
- #6 Børn í súkkluhjálmi

#### Politieftirlit

- #10 Løgreglueftirlit
- #13 Leggja hald á prutl

#### Vegaumhvørvi

- #16 Skilja bleytu ferðsluna frá teirri hørðu

#### Upplýsing og upplæring

- #25 Átøk (herferðir)
- #27 Venjingarbreyt
- #28 Ferðslufrálæra á dagstovnum og skólum
- #29 Koyrikort til prutl
- #30 Koyrikortið til bil
- #31 Kollektiva ferðslan



## YVIRLIT YVIR TILMÆLINI

Nr	Heiti	Ávirkan	Síða
1	Promillumarkið lækkast	**	19
2	Nullmark fyri onnur rúsandi evni	**	20
3	Greiðari reglur fyri útskriving av heilivági	**	20
4	Øll í trygdarbelti	***	21
5	Íbundin børn	***	21
6	Børn í súkkluhjálmi	*	22
7	Bøturnar hækkast	***	23
8	Øll akfør við í ferðslulógina	*	23
9	Koyri- og hvílitíðarreglur	*	24
10	Løgreglueftirlit	***	25
11	Sjálvvirkandi ferðakanningar	***	25
12	Próvalkometur	**	26
13	Leggja hald á prutl	**	27
14	Hámarksferðin lagast til vegakervið	**	28
15	Ferðslutryggja vegamót	***	30
16	Skilja bleyta ferðslu frá tungu	***	31
17	Seyður burtur av vegnum	***	31
18	Dagføra tunnlar	*	32
19	Landsvegir uttan um bygt øki	***	32
20	Møguleikar fyri yvirháling	***	33
21	Rumlistrípur	***/**	33
22	Talgilt vegakort	**	35
23	Beltiáminnari	***	36
24	Stuðla trygdartiltøkum	**	36
25	Átøk (herferðir)	***	37
26	Ferðgáar	***	37
27	Venjingarbreyt	**	38
28	Ferðslufrálæra í dagstovnum og skúlum	**	38
29	Koyrikortið til prutl	**	39
30	Koyrikortið til bil	**	40
31	Kollektiva ferðslan	**	41
32	Lokalar ferðslutrygdarætlanir	***	42
33	Ferðslutrygdargransskoðan	***	43
34	Hagtøl	***	43
35	Skaðakanning	***	44
36	Ferðslutrygdararbeiðið framyvir	**	45

## TILMÆLI AT BETRA UM FERÐSLUTRYGDINA

Á næstu síðum eru nevnd 36 tilmæli, sum kunnu betra um ferðslutrygdina. Sum áður nevnt, ber til at seta inn á hesum økjum:

- Lógarverk og revsing
- Politieftirlit
- Vegurin og vegaumhvørvið
- Upplýsing, undivísing, átøk
- Akfarið - teknologiskar og akfarstekniskar loysnir
- Vitan, Hagtøl, Royndir

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

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

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

### Stjórnskipanin

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

\* vísir á minst ávirkan

\*\* vísir á miðal ávirkan

\*\*\* vísir á stóra ávirkan

## LÓGGÁVA OG SANKSJÓNIR

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 endamáll og innihald.

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

Bólkurin er komin fram til nøkur konkret tilmæli, men vil nýta høvi til at vísa á, at tað júst innan lóggávuøkið kann tykjast møtимикиð bara at koma upp á støðið, sum er í okkara grannalondum. Bólkurin mælir í hesum sambandi til, at avvarðandi myndugleikar gera eina nágreiniliga gjøgnumgongd av allari lóggávuni, sum er galdandi á ferðsluøkinum, við eini dagføring fyri eygað. Bólkurin saknar eitt nú greiðari reglur fyri hvørjar víkiskyldur eru galdandi í Føroyum, greiðari reglur fyri skelting (dagføring) og greiðari reglur fyri, hvørjar strikuavmerkingar skulu brúkast á føroysku vegunum.

### #1 Promillumarkið lækkast

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

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*\*

Fyri at avmarka talið av rúsdrekkaávirkaðum bilførarum á føroysku vegunum er arbeiðsbólkurin av teirri fatan, at tað er av alstórum týðningi, at tað í lógarverkinum verður staðfest, at alkohol og bilkoyring ikki hoyrir saman. Tí eigur man at fara burtur frá hugburðinum, at ein hevur loyvi at drekka eitt sindur, til at siga, at rúsdrekka og bilkoyring ikki hoyrir saman. Mælt verður tí til, at vit í Føroyum taka við læru av Noregi og Svøríki og lækka promillumarkið úr 0,5 niður á 0,2.

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

Tað er væl og virðiliga staðfest vísundaliga, at alkoholávirkaðir bilførarar eru til vanda í ferðsluni. Kjakast hevur tó verið um, hvussu høg alkoholpromillan í kroppinum kann vera, áðrenn rúsevnið ávirkar so mikið, at tað gongur út yvir trygdina. Svenskar kanningar vísa<sup>XIV</sup>, at ein alkoholávirkan undir 0,5 promillu er til vanda í ferðsluni, og tað var orsøk til, at tey settu markið niður á 0,2 promillu longu 1. juli 1990. Noregi fekk 0,2 promillu-markið 1. januar 2001.

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

Eisini umfatandi danska kanningin av rúsdrekkaføraranum, 'Karakteristik af spiritusbilisten'<sup>XVI</sup> staðfestir, at tað hendi ein ávís lækking í talinum av rúsdrekkkaávirkaðum bilførarum, í sambandi við at promillumarkið varð sett niður á 0,5 í 1998. Men kanningin vil kortini ikki staðfesta, at promillumarkið hevur havt ávirkan á nøgdina av ávirkaðum bilførarum<sup>XVII</sup>.

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

## #2 Nullmark fyri onnur rúsandi evni

- Null-mark verður sett fyri onnur rúsandi evni og heilivág, ið kunnu vera til vanda í ferðsluni<sup>XVIII</sup>

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*\*

Óvist er, hvussu nógv ferðsluóhapp skyldast brúk av øðrum rúsandi evnum enn alkohol ella heilivági. Metingin hjá politinum í Føroyum er, at heilivágur er orsøk til ein ávísan vanda í ferðsluni. Mælt verður tí til, at ólóglig rúsandi evni og heilivágur, ið eru vandamikil í ferðsluni, verða tikin við, í sambandi við at promillumarkið fyri alkohol verður broytt, og at tað í ferðslulógini verður tikið hædd fyri, at tað er líka so vandamikið og ábyrgdarleyst at koyra við doyvandi heilivági og/ella narkotika í kroppinum, sum við alkoholi.<sup>XIX</sup>

---

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

<sup>XV</sup> "Både lagstiftningen under år 1990 och 1994 medförde med största säkerhet att den faktiska rattfylleribrottsligheten minskade", sitat úr somu grein sum omanfyri

<sup>XVI</sup> [Viðløgð sum skjal](#)

<sup>XVII</sup> "Ändringen af promillegrænsen synes ikke at have påvirket antallet af spiritusuheld med motorfører nævneværdigt, ej heller størrelsen af førernes promille".

<sup>XVIII</sup> Sí [Færdssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, síða 40](#)

<sup>XIX</sup> Sí eisini TØI: Trafikksikkerhåndbok 8.4: <http://tsh.toi.no/index.html?23021>

### #3 Greiðari reglur fyri útskriving av heilivági

- Greiða skal fáast á reglurnar fyri ábyrgdina hjá læknum at boða koyrikortmyndugleikanum frá í samband við sjúku, og at sterkur heilivágur verður útskrivaður

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*\*

Hóast tað í Ferðslulógini verður álagt læknum at boða lögregluni frá<sup>XX</sup> um persónar, sum ikki verða mettir til longur at kunna koyra bil, so er hetta ikki ein áseting, sum sambært føroysku lögregluni<sup>XXI</sup>, verður virð av føroysku læknum. Lögreglan er vitandi um fólk, ið hava fingið heilabløðing, og um fólk sum fáa sterkan doyvandi heilivág undir innlegging á psykiatrisku deild, uttan at nakar hevur tikið stig til at taka fòrararættin frá teimum. Tørvur er tí 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.

### #4 Øll í trygdarbelti

- Tað skal vera kravt, at øll ferðandi í einum akfari skulu sita í trygdarbelti, og harvið skal bann setast fyri at hava fleiri persónar í akfarinum, enn trygdarbelti eru til, eins og bann verður sett móti at flyta fólk í last og vørurúmum. Heimilað verður landsstýrismanninum ella øðrum myndugleika at loyva undantøkum í serligum førum, tildømis til býbussar, sum koyra í øki har hámarksferðin er 50 km/t.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*\*\*

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

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

Kravið um at sita í trygdarbelti skal eisini vera galdandi fyri ferðafólk í bussum, sum koyra á vegateinum, har ferðin fer upp um 50 km/t. Tað er ein sannroynd, at tað er tryggari at ferðast í bussum (ella tungum akførum) í mun til persónbilar, men hendir tað, at ein bussur koppar ella bóltar runt, so vilja ferðafólk verða tveitt runt í og kanska út úr bussinum á sama hátt, sum tey vildu í einum persónbili, og tí er eingin munur á grundgevingunum fyri at brúka trygdarbelti.

Tað nýtist neyvan vísundalig grundgeving fyri at staðfesta, at tað er lívshættisligt at standa uppi, meðan bussur koyrir, og tí eigur hetta at bannast sum skjótast – í hvussu so er fyri bussar, sum koyra oman fyri 50 km/t<sup>XXII</sup>.

---

<sup>XX</sup> [Ferðslulógin §18c, 2. stk](#)

<sup>XXI</sup> Kelda: Jón Klein Olsen, varapolitiinspektørur, limur í arbeiðsbólkinum. [Notat viðlagt](#)

<sup>XXII</sup> Sí eisini kanningarúrslit hjá TØI, ‘[TØI Bilbelter i tunge biler.pdf](#)’, ið er viðlagt sum skjal.

## #5 Íbundin børn

- Ferðslulógin skal hava greiðari orðing fyri, hvussu børn verða spent fast í bilinum

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*\*\*

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

## #6 Børn í súkkluhjálmi

- Tað skal vera lógarkravt, at súkklandi undir 15 ár skulu vera í góðkendum hjálmi

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*

Tað er ein sannroynd, at av teimum akførum, ið ferðast á vegakervinum, so eru súkklandi tey, ið eru í størsta vanda fyri at koma til skaða<sup>XXIV</sup>. Í álitinum um nullhugsjónina verður eisini víst á, at hjálmur verja móti skaða í høvðinum hjá teimum, ið detta ella á annan hátt koma illa fyri á súkklu. Tað hevur leingi verið gjørdur ein serligur innsatur fyri at fáa føroysk børn at brúka súkkluhjálmi, eitt nú hevur Ráðið fyri Ferðslutrygd saman við Kiwanis-felagsskapinum og øðrum stuðlum verið við til at givið øllum børnum, ið byrja í 1. flokki, ein ókeypiss hjálmi. Ferðslutrygdarbólkurin mælir til, at upplýsingaráttøkini um súkkluhjálmi halda fram, men ásannar eisini, at rættast hevði verið, um Ferðslulógin eisini kravdi, at súkklandi brúka hjálmi, eins og kravt verður av teimum, ið koyra á prutli og motorsúkklu<sup>XXV</sup>.

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

Orsøkin til, at vit í fyrstu atløgu einans mæla til at seta kravið móttvegis børnum 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 móguligar trupulleikarnar, og eru tí í størri vanda fyri at koma illa fyri. Ikki bara í ferðsluni, men eisini koma út í støður, har tey ikki klára at halda sær á súkkkluni, og tí koma út í eitt fall. Í løtuni vita vit ikki hvussu nógvir skaðar skyldast óhapp við súkklum, tí tey flestu av hesum óhappum

<sup>XXIII</sup> Smb [Ávegis nullhugsjónini s. 138](#)

<sup>XXIV</sup> Sí t.d. Ferðslutrygdarhondbókina hjá TØI: <http://tsh.tøi.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

<sup>XXV</sup> [Ferðslulógin, §42a](#)

<sup>XXVI</sup> Smb [National Handlingsplan s. 20](#)

ongantíð koma politinum til kunningar, tí talan er um einaóhapp – her vanta tøl frá sjúkrahusunum.

Ferðslutrygdarbólkurin er kunnaður um trupulleikan av at seta inn ein aldursbólki í ferðslulógina, ið ikki kann revsast ella ábyrgdast fyri lógarbrotið. Bólkurin heldur tó, at virði av einum slíkum boðskapi er so týðningarmikil, at hetta kortini eigur at gerast. Ætlanin er ikki, at nakar skal revsast fyri at koyra uttan súkkluhjálmi, men harafturímóti at geva lögregluni eitt amboð til at átaka sær ein uppalandi leiklut í herferðini at fáa øll at skilja, at skilabest er at súkkla við hjálmi.

Hetta er heldur ikki eindømi um, at ferðslulógin ásetur bann mótvegis einum aldursbólki, ið ikki kann revsast rætsliga. Grein 45a 1. stk. sýtir børnum yngri enn 6 ár at súkkla uttan í fylgi við vaksnum.

## #7 Bøturnar hækkast

- Bøturnar fyri brot á ferðslulógina skulu hækkast, so at støðið líkist hinum Norðurlondunum. Bøturnar skulu merkjast betri á pengapunginum og skulu harvið fáa bilførarar til at hugsa seg betur um. Bøturnar eiga at verða prístalsviðgjørðar. 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: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*\*\*

Tað er ein sannroynd, at bøturnar ikki eru broyttar í nógv ár. Tað er eisini ein sannroynd, at lögreglan í Føroyum merkir, at bilførarar í stóran mun eru líkaglaðir við bøturnar, tí 150 krónur verða mettar sum smápengar. At bøturnar ikki hava ta fyrirbyggjandi ávirkan, sum tær áttu at havt, sæst millum annað av, at somu bilførarar verða tiknir aftur fyri sama brot á ferðslulógina, og hetta verður av lögregluni fatað, sum at tað eru bilførarar, ið “rokna við” vandanum at fáa eina lutfalsliga líttla bót. Lögreglan upplivir eisini, at bilførarar, ið verða tiknir fyri at koyra ov skjótt, eru skjóttir at gera vart við, at teir ikki hava koyrt oman fyri 110 km/t. Teir kunnu staðfesta hetta, tí teir hava havt “ferðpilot” í bilinum, sum kanska er settur til at koyra í mesta lagi 109 km/t. Hetta prógvar, at tað verður roknað við útreiðslunum í ferðbótum, men tó tryggjað ímóti vandanum fyri at missa koyrikortið. Um bótin varð sett munandi upp, og og í ávísnum førum sett í mun til inntøkuna hjá bilførarunum, hevði sloppist undan slíkari “spekulasjón” í broti á ferðslulógina<sup>XXVII</sup>.

## #8 Øll akfør við í ferðslulógina

- Orðingin í ferðslulógini verður broytt soleiðis, at motordrivin akfør einans kunnu koyra á almenna vegakervinum, um tey eru skrásett og góðkend av skrásetingarmyndugleikanum.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*

Verandi ferðslulóg allýsir hvørji akfør eru fevnd av lógini. Fleiri ferðir er tað hent, at akfør eru flutt til landið, ið ikki eru fevnd av ferðslulógini, tí at tey onkusvegna fella uttan fyri allýsingina í

<sup>XXVII</sup> Kelda: Jón Klein Olsen, sí viðlagt notat “[JKO um bótur og alkometur](#)”

lógini. Spælísúkkklurnar, sum bann varð sett fyri at flyta inn og selja, seinast ferðslulógin varð broytt, er eitt dømi um slíkt akfar. 4-hjólaðu fjallamotorsúkkklurnar – eisini nevndar ATV-arar (all-terrain vehicle) – er eisini eitt dømi um akfar, ið fellur uttan fyri ferðslulógina.

Tað verður tí mælt til, at onki motordrivið akfar má koyra á almennum vegi, sum ikki heilt greitt er umfatað av ferðslulógini. Harumframt verður mælt til, at øll motordrivin akfør, sum koyra á almennum vegi, skulu vera góðkend av avvarðandi myndugleika, líkasum tey skulu vera skrásett. Hetta er galdandi fyri bæði fyri tey, sum í høvuðsheitinum koyra á almennum vegi, og tey, sum verða brúkt sum arbeiðsamboð og ikki javnan koyra á almennum vegi, men einans til og frá arbeiðsøki/landbúnaðarøki. Herundir eisini traktorar og ATV-arar, óansæð hvussu nógv hjól tey hava.

Nullhugsjónin leggur upp til, at akfør skulu vera so trygg, at tey skulu verja tann, sum situr í tí, so væl sum møguligt, og í mestan mun eisini tann, sum er uttanfyri t.d. fótgangarar ella onnur akfør. Eitt av "amboðunum" at menna akførini er EuroNCAP. Her verður m.a. dentur lagdur á at akfarið:

- hevur deformatiónøki fyri at gera samanstoynin so "bleytan" sum til ber
- er so sterkt, at tað kann fara runt og enda á takinum, uttan at skala tey, sum inni í sita.
- hevur góð trygdarbelti
- hevur airbag
- er soleiðis bygt, at tað eisini tolir samanstoynir úr síðunum og aftanífra.

Staðfestast kann, at ATV'arar hava ikki hesar eginleikar.

## #9 Koyri- og hvílitíðarreglur

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

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*

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

<sup>XXVIII</sup> Sí m.a. TØI Rapport "Hours of service regulations and the risk of fatigue- and sleep-related road accidents", ið viðøgd sum skjal '[KoyriHvílitíð.pdf](#)'

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



## EFTIRLIT

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

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

Sambært Transport Økonomisk Institutt í Noregi vildi talið á deyðum og skaddum farið niður í helvt frá degi til dags, um øll virdu ferðmørkini, eingin koyrði rúsaður og øll altíð nýttu bilbelti. 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 fólk. Tað er eisini umráðandi at skapa almenna vitan og forstålsu fyri endamálanum 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.

### #10 Løgreglueftirlit

- Tað skal gerast ein meira málrættaður innsatur fyri at brúka løgreglueftirlit sum vegleiðandi og fyrirbyggjandi táttur í ferðsluni. Finnast skal fram til eitt skipað samstarv millum løgreglu og aðrar myndugleikar og felagsskapir, ið arbeiða við ferðslutrygd, soleiðis at felags stev og semja er millum avvarðandi partar um, hvar setast skal inn

Ábyrgd: Føroya Landfúti

Ávirkan: \*\*\*

Tað er ein sannroynd, at vegfarandi ikki uppliva vandan fyri vanlukku, tá farið verður út um karmarnar, ið ferðslulógini loyvir. Hetta er viðvirkandi 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 vantandi upplivingina av vanlukkuvandanum. Hugburður sum til dømis “tað hendir einki um eg fari eitt sindur upp um hámarksferðina” er vanligur. Tað er eingin ivi um, at hesin hugburður ikki hevði verið so vanligur, um vegfarandi upplivdu ein størri “vanda” fyri at verið avdúkaður av eftirlitsmyndugleikanum og fingið revsing fyri tað.

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

### #11 Sjálvvirkandi ferðkanningar

- 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. Greiða skal fáast á, hvør skal hava ábyrgdina av tí fyrisitingarlíga arbeiðinum, sum ein tílík skipan hevur við sær (sí ferðslulógina viðv. parkeringsvørðum)

Ábyrgd: Løgreglan

Ávirkan: \*\*\*

Arbeðsbólkurin er sannførdur um, at ATK er eitt sera gott amboð at fáa miðalferðina niður á føroyska vegakervinum<sup>XXX</sup>. Ferðmátningar, sum Landsverk almannakunngerð á hvørjum ári, vísa<sup>XXXI</sup>, at miðalferðin á fleiri strekkjum í landinum liggur væl oman fyri hægst loyvdu ferð. Kanningar uttanlands vísa, at besta amboð til at seta miðalferðina niður, er at hava politieftirlit á vegnum, ella at upplýsa um, at sjálvvirkandi ferðkanning verður gjørt á strekkinum<sup>XXXII</sup>.

Í 2004 var ein frágreiðing gjörd um móguleikan at innføra ATK í Føroyum. Henda frágreiðing tók ikki undir við at innføra skipanina her á landi. Ein av grundgevingunum fyri ikki at mæla til skipanina var: “Útreiðslan við útgerðini eru stórar, í mun til tær inntøkur, sum móguleiki verður at fáa fatur á í Føroyum, tá hugsað verður um fólkatal og tal av akfórum”.

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

Í sambandi við at henda skipan verður innførd, eigur at verða hugsað um, hvussu skipanin skal umsitast. Fyri at lætta um arbeidsbyrðuna hjá lögregluni er ein móguleiki at lata annan myndugleika ella stovn taka sær av umsitingini og at skriva út bótturnar. Hetta verður nú brúkt á parkeringsøkinum, har heimildin at eftiransa og skriva út bótur er latið í hendurnar á kommununum at umsita.

## #12 Próvalkometur

- Lögreglan skal kunna brúka próvalkometur (evidensalkometer), ið geva móguleika fyri at tryggja prógvið á staðnum. Samstundis fær førarin úrslitið beinanvegin, og viðgerðartíðin hjá lögregluni verður harvið munandi styt.

Ábyrgd: Føroya Landfúti

Ávirkan: \*\*

Eitt próvalkometur er eitt alkometer, har til ber at máta, hvussu nógv eitt fólk hevur drukkið, sagt við øðrum orðum hvussu høga promillu av alkohol hevur førarin sum minimum. Hetta gerst við, at blást verður í alkometrið, og síðani vísir eitt display, hvat promillan er. Og er promillan ov høg, ber til at printað úrslitið út, og hetta verður so skjálprógv fyri málsviðgerðina hjá lögregluni. Fyri at fáa innført hetta í Føroyum, krevst helst ein lógarbroyting<sup>XXXIII</sup>.

Við at nýta próvalkometur slepst undan frælsistöku, sum er neyðug í sambandi við at blóðroynd skal takast<sup>XXXIV</sup>. Eitt próvalkometur hevði eisini gjørt málsviðgerðina munandi lættari og

<sup>XXX</sup> Sí eisini viðlagda notat '[JKSjálvsvirkandi Ferðaeftiransan ATK](#)'

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

<sup>XXXII</sup> Sí eitt nú '[TØI8.6 Automatisk fartskontroll...](#)' ið er viðlagt

<sup>XXXIII</sup> Dansk útkast til broyting í ferðslulógini í sambandi við “Måling af alkoholconcentration i udåndingsluft, nulgrænse for euforiserende stoffer mv.” er viðlagt sum skjál kallað '[Betænkning om alkohol..lógaruppskot.pdf](#)'

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

effektivari, soleiðis at politiið kann brúka meiri tíð úti í ferðsluni. Møguleiki 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.

Í Svøríki hevur løgreglan í fleiri ár brúkt slík próvalkometur við góðum úrsliti<sup>XXXV</sup>. Sama tól<sup>XXXVI</sup> verður eisini brúkt í Íslandi<sup>XXXVII</sup>.

### #13 Leggja hald á prutl

- 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

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*\*

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

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

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

---

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

<sup>XXXVI</sup> Sí viðlagda skjal '[Evidenzer frá Nanopuls.pdf](#)' og [www.nanopuls.se](http://www.nanopuls.se). Sí eisini viðlagda skjal 'Nanopuls - Blixtljus, ljusramp, saftblandare, strobe & siren.pdf'

<sup>XXXVII</sup> Sí ársfrágreiðingina fyri 2006 hjá Ríkisløgregluni, viðlögð sum skjal '[Ríkisløgreglan.pdf](#)'

## VEGAUMHVØRVI

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

Sniðgevinginum á vegnum og vegumhvørvinum 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 vegaumhvørvið virkar sum ein heild, og at samsvar er millum t.d. vegamerking, skelting, vegabygnað (breidd o.l.), ljósviðurskifti og umhvørvið. Um tey ferðandi fáa ov fáar, ov nógvar ella óskiljandi upplýsingar, kann hetta verða orsøkin til misskiljingar ella óhapp. Alt vegaumhvørvið 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 fyrirbyggja 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.

Ferðslutrygdaratlini 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 vegtekniska 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.

### #14 Hámarksferðin lagast til vegakervið

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

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Vegmyndugleikarnir

Ávirkan: \*\*

Myndugleikarnir eiga í størri mun at taka avgerð um at lækka ferðina á strekkjum, har ferðin vísir seg at vera ein trupulleiki fyri ferðslutrygdina<sup>XXXIX</sup>. Fyri landsvegakervið kann talan til

<sup>XXXVIII</sup> Sí tilmæli #33

<sup>XXXIX</sup> Sí eisini tíðindaskriv frá svenska Vägverket, '[Vägverket föreslår nya hastighetsgränser.pdf](#)', viðlagt

dømis vera um at lækka ferðina gjøgnum eitt vegamót sum liður í ferðslutrygging av vegamótinum<sup>XL</sup>.

Í býarøkjum verður mælt til at seta hámarksferðina til 30 km/t í íbúðar- og handilsøkjum og aðrastaðni, har roknast kann við, at bilar og gangandi ferðast um hvørt annað. Ferðamunurin millum 30 og 50 km/t kann merkja lív ella deyði fyri eitt fólk, ið verður árent av bili<sup>XLI</sup>, og tí metir bólkurin tað vera av stórum týdningi, at kommunur í teirra ferðslutrygdarætlan leggja ein stóran part av veganetinum gjøgnum íbúðaøkir um til tilhaldsvegir, har ávarað verður móti fólkum á súkklu, til gongu og spælandi børnum. Verður hámarksferðin sett niður í einum øki, so skal vegurin innrættast hareftir, eitt nú við ferðtálmum av ymsum slag – t.v.s. at tað helst ikki skal bera til at koyra nóg skjótari enn hægst loyvdu ferð.

Talan kann eisini vera um at seta ferðina upp á innanbyggja vegum, har langt er millum vegamótini, og tørvurin hjá gangandi og súkklandi at koma yvirum ikki er so stóur. Við tillagaðari hámarksferð verður strembað eftir, at samanstoytir so vítt gjørligt henda við eini ferð, har tey raktu hava ein móguleika fyri at sleppa við lívinum<sup>XLII</sup>.

Í ferðslulógini er heimild fyri at seta ferðina upp um 80 km/t á strekkjum, ið eru egnað til tess<sup>XLIII</sup>. Arbeidsbólkurin heldur, at tað er vandakós, um myndugleikarnir fara at seta eina hægri hámarksferð. Tað er ein sannroynd, at miðalferðin á føroysku landsvegum liggur oman fyri loyvdu hámarksferðina<sup>XLIV</sup>, og roknast kann við rættiliga nóg stórri vanda, um hámarksferðin t.d. verður sett til 90 km/t, og miðalferðin harvið hækkar frá t.d. 85 til 95 km/t.

Í sambandi við broytinguppskot til ferðslulógina á vári 2000 hevði Landsverk (tá Landsverkfrøðingurin) fleiri grundgevingar, sum talaðu ímóti at hækka hámarksferðina upp um 80 km/t. Eitt nú var eingin tíðarsparing at heinta. Longsta strekkið í Føroyum, ið kundi verið egnað til 90 km/t, er 15 kilometrur (av Kjalnestanga til Streymnes), og tíðarsparingin á hesum strekki hevði verið 1 minutt við 90 km/t í staðin fyri 80 km/t. Landsverk vísti eisini á økta vandan í sambandi við samstoyt: “Ein samstoytur millum tveir bilar, sum báðir koyra 90 km/t, er meira enn 60% harðari, enn um báðir koyrdu 80 km/t.”<sup>XLV</sup>

Mælt verður tí til, at vegirnir verða serliga innrættaðir, um loyvt skal vera at seta ferðina upp um 80 km/t, til dømis við vegastokki millum akbreytirnar. Í Svøríki hava tey heilt góðar royndir við sonevndum 2+1 vegum. Talan er um 13m breiðar vegir, sum nú eru innrættaðir við vegastokki (oftast gjørdur við veirum) millum farbreytirnar, so at tvær breytir eru annan vegin og ein breyt hinvegin. Sostatt hava akførini skiftivís móguleika fyri at yvirhála seint koyrandi akfør.

---

<sup>XL</sup> Sí tilmæli #16

<sup>XLI</sup> 30 km/t svarar til at detta niður úr fyrstu hædd. 50 km/t svarar til at detta niður úr triðju hædd ([Kelda: Statens vegvesen/Vägverket](#))

<sup>XLII</sup> ”Hastighedsdifferentiering vil kunne medvirke til, at forskellige kollisioner såsom frontal- og sidekollisioner mellem biler og kollisioner mellem bløde trafikanter og biler så vidt muligt kun foregår ved fart, hvor de involverede overlever”. [Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, síða 45](#)

<sup>XLIII</sup> [Ferðslulógin §30a, stk 3](#): “Fyri eitt vegastreki kann ásetast ein hægri hámarksferð enn hægstamarkið fyri ferð, um so er, at umstøðurnar, herundir fyrilitini fyri aðrari ferðslu, loyva tí, og avgerandi ferðslutrygdarlig fyrilit ikki tala ímóti”

<sup>XLIV</sup> Sí frágreiðingarnar “[Ferðslan í 2005](#)” hjá landsverk <http://www.landsverk.fo/Default.asp?sida=683>

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

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

## #15 Ferðslutryggja vegamót

- Øll vegamót á kommunuvegum og landsvegum eiga at verða gjøgnumgingin fyri at kortleggja, hvørjir ferðslutrygdartrupulleikar eru í hvørjum einstakum vegamóti, og hvørji tiltøk kunnu gerast fyri best at bøta um trupulleikarnar

Ábyrgd: Landsverk/Kommunurnar

Ávirkan: \*\*\*

Tøl úr Danmark vísa, av vanlukkum í vegamótum eru orsök til ein triðing av øllum teimum deyðu ella álvarsligu skaddu í ferðsluni<sup>XLVII</sup>. Stórir munur er á vegamótum, á sløgnum av vanlukkum og á hvat kann gerast fyri at byrgja fyri vanlukkum, men vitanin og royndirnar eru tó umfangandi<sup>XLVIII</sup>.

Tí verða nøkur tiltøk gjøgnumgingin:

**Víkiskylda:** Fleiri sløg av víkiskyldum eru galdandi í Føroyum: Støðgiskylda, høgra víkiskylda og treytaleys víkiskylda. Kanningar í Danmark hava víst, at vegamót við høgra víkiskyldu ofta eru eitt sindur vandamiklari enn vegamót við treytaleysari víkiskyldu. Treytaleys víkiskylda í vegmótum við høgra víkiskyldu vil minka um talið av óhappum við persónsskaða við umleið 5%<sup>XLIX</sup>.

Støðgitalvur<sup>L</sup> í vegamótum, ið ikki eru skipað við ferðsluljósum, er ein bíligur og eisini effektivur máti at bøta um ferðslutrygdina. Ávirkanin av støðgitalvum er tó størst, um slík skelti ikki verða sett upp í alt ov nógvum vegamótum, men einans í vegamótum har fleiri víkiskylduóhapp eru staðfest. Verða støðgitalvur brúktar sum “hóptiltak”, kann ávirkanin vísa seg at verða avmarkað, tí royndir vísa, at tey ferðandi missa virðingina fyri støðgitalvunum. Kanningar í Danmark vísa, at støðgiskylda við hjálp av støðgitalvum minskar um talið av vanlukkum við persónsskaða við umleið 20% í T-vegumótum við treytaleysari víkiskyldu og við umleið 35% í F-vegumótum við treytaleysari víkiskyldu<sup>LI</sup>.

**Rundkoyringar:** Rundkoyringar eru góðar til at minka ferðina og hava hartil færri konfliktpunkt enn vanlig vegamót við trimum og fyra beinum. Kanningar í Danmark vísa, at rundkoyringar hava stóra ávirkan á landavegum. Her kann ein rundkoyring merkja, at talið av mansskaðum minskar niður í ein tíggujundapart. Í fjølbygdum øki minskar talið av fólki, ið kemur til skaða, til ein triðing. Effektin er tó størst fyri bilar, meðan talið av óhappum við súkklum ikki broytist – tó við einum tendensi til, at vanlukkurnar, har súkkalur verða ákoyrdar, ikki eru so álvarsligar.

---

<sup>XLVI</sup> ”För att uppnå nollvisionen utgår man från vad människan tål i form av krockvåld. De gränser man då talar om är 30 km/tim vid kollision med oskyddad trafikant, 50 km/tim vid kollision från sidan och 70 km/tim vid frontalkollision. Om sålunda den typen av kollisioner kan inträffa på en vägsträcka, måste de ovan angivna hastighetsgränserna tillämpas”. Kelda: Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna, Vägverket augusti 2005

<sup>XLVII</sup> [Færðselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#), síða 48

<sup>XLVIII</sup> Sí eisini ’sløg og atvold’

<sup>XLIX</sup> [Færðselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#), síða 49

<sup>L</sup> Víkiskylduskelti B13 ”Steðgur”

<sup>LI</sup> [Færðselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#), síða 49

**Lægri hámarksferð í vegamótum:** Kanningar í Danmark vísa, at talið av óhappum í vegamótum á landavegum við 80 km/t fellur, um ferðin gjøgnum vegamót verður sett niður í 60 ella 70 km/t<sup>LII</sup>.

**Seta inn mótvegis svørtum blettum:** At peika út svartar blettir og harfrá at betra ferðslutrygdina í vegamótum er ein gjøgnumroyndur og effektivur máti at forða fyri ferðsluvánlukkum. Heitt verður á allar vegamyndugleikar at brúka árligu frágreiðingarnar frá lögregluni til at staðfesta óhappini, soleiðis at svartir blettir kunnu peikast út – tað vil siga støð, har tað henda ov nógv óhapp í mun til ferðsluna og vegastandard.

## #16 Skilja bleyta ferðslu frá hørðu

- Serligar breytir skulu gerast til gangandi og súkklandi har tørvur er á hesum. Hesar nýtast ikki neyðturviliga at liggja framvið núverandi veganeti

Ábyrgd: Landsverk/Kommunurnar

Ávirkan: \*\*\*

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

Í ”Fólkaheilsuætlan Føroyinga – ein liður í Visjón 2015”<sup>LIII</sup> útgivin av Almanna- og heilsumálaráðnum í apríl 2006 stendur: ”Í Føroyum er ikki ráðiligt at súkkla, sum støðan er, tí vit hava hvørki vegakervi millum bygdur ella innanbýggja, sum ger tað nóg trygt. Súkkling er tó væl egnaður flutningsháttur – eisini í Føroyum. Búsetingin er fyri tað mesta nær strond, og tí er lítil hæddarmunur. Innan 2009 verður álagt lands- og kommunalu myndugleikunum at gera eina ætlan um, hvussu tað skal bera til at súkkla trygt í Føroyum. Tað hevur við sær, at verandi vegir annaðhvørt verða víðkaðir við súkkklubreyt, ella at tað verður loyvt at súkkla á gongubreytini. Tá nýggir vegir verða gjørdir ella vegir verða broyttir, eigur súkkklubreyt at vera ein sjálvsagdur partur av verkætlanini. Samstarvsfelagar her eru serliga Innlendismálaráðið, Vinumálaráðið, Ráðið fyri Ferðslutrygd, Landsverk, kommunurnar og feløgini hjá kommununum.”

Eisini Samferðsluætlanin<sup>LIV</sup> mælir til at skilja bleytu ferðsluna frá teirri hørðu. Eitt av strategisku málunum í ætlanin er at: ”...røkja móguleikarnar fyri at byggja gongu- og súkkklugøtur, har tað er hósandi. Viðvíkjandi trygdini er tað ein fyrimunur, at bleyta ferðslan fær sínar egnu ferðslubreytir, tí vandin fyri álvarsligum óhappi er umleið trýggjar ferðir so stórir hjá einum súkklisti, sum hjá einum bilførara.

## #17 Seyður burtur av vegnum

- Veganetið eigur at vera hildið frítt fyri seyð og annan fenað. Ásannandi at hetta er rúgvus- og kostnaðarmikið arbeiði, verður byrjað við høvuðsveganetinum, og arbeiðið verður raðfest eftir ferðsluni og/ella trupulleikunum, ið standast av seyði og fenaði á vegnum

Ábyrgd: Landsverk/Kommunurnar/Búnaðarstovan?

Ávirkan: \*\*\*

<sup>LII</sup> [Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#), síða 37

<sup>LIII</sup> [Viðlagt sum skjal](#)

<sup>LIV</sup> “[Samferðsluætlan 2008-2020 – 1. partur: Strategiskjal](#)” er viðlögð sum skjal

Seyður á vegnum er ein stórir trupulleiki í Føroyum. Sambært ársfrágreiðingini frá 2005 hjá Landsverk<sup>LV</sup> var seyður orsök til 48 av teimum 361 óhappunum, ið vórðu skrásett á landsvegakerkinum. Sostatt var seyður orsök til góð 13% av óhappunum. Seyður og onnur kríatúr eru eisini atvold til ótryggleika á føroyska vegakerkinum, og óhappini eru fleiri enn tey, sum lögreglan skrásetir.

Í Samferðsluætlanini<sup>LVI</sup> stendur: “Nógv óhapp eru orsakað av, at seyður er á vegnum. Umframt frágreiðingarnar frá lögregluni eru tøl fingin til vega frá tryggingarfeløgnum, sum vísa, at umleið 3 ferðir so nógv óhapp við seyði á vegnum verða meldað til tryggingarfeløgini, enn frágreiðingarnar hjá lögregluni vísa. Hetta gevur eina mynd av, hvussu stórir hesin trupulleiki er”. Samferðsluætlanin mælir eisini til at veganetið verður hildið frítt fyri seyð og annan fenað. Í heildarætlanini fyri høvuðsvegakervið stendur: ”Í 2015 er høvuðsvegakervið liðugt útbyggt við skeltum, stiki og seyðasmogum. Ferðslutrygdartiltøk eru gjørd á vegateinum, har høvuðsvegurin enn fer gjøgnum bygt økið.”

## #18 Dagføra tunnlar

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

Ábyrgd: Landsverk

Ávirkan: \*

Betring av trygdini í tunnlunum er ein partur av Samferðsluætlanini 2008-2020<sup>LVII</sup>. Í tunnlunum ræður tað ikki bara um at forða fyri óhappum, men eisini í stóran mun at minka um avleiðingarnar, um eitt óhapp hendir. Tað kann gerast t.d. við eldsløkkjarum, við ferðslan verður støðgað og ávaringarskipan

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

## #19 Landsvegir uttan um bygt øki

- (Lands)vegir við gjøgnumgangandi ferðslu eiga sum útgangspunkt at liggja uttan 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 vegfarandi at halda seg til ferðina, ið skiltað verður við.

Ábyrgd: Landsverk/Kommunurnar

Ávirkan: \*\*\*

---

<sup>LV</sup> “[Ferðslan 2005](#)” síða 23

<sup>LVI</sup> Sí “[Samferðsluætlan 2008-2020 – 2. partur: Heildarætlan](#)“ síða 18

<sup>LVII</sup> Sí t.d. “[Samferðsluætlan 2008-2020 – 1. partur: Strategiskjal](#)”, síða 67



Umleið 20 % av teimum, ið koma til skaða í ferðsluni í Føroyum<sup>LVIII</sup>, eru annaðhvørt gangandi ella súkklandi. Samferðsluætlan 2008-2020 leggur tí upp til, at bleyta ferðslan í størri mun skal skiljast burtur frá tungu ferðsluni í veganetinum.

Nógva staðni gongur landsvegurin inn í bygt øki uttan at akbreytin broytist. Tað er einans tað líttla gula býarskeltið<sup>LIX</sup>, ið sigur frá, at ferðin skal setast niður til 50 km/t, og at tann koyrandi tí skal ansa eftir fleiri bólum av vegfarandi. Tað er tí neyðugt at gera bilførararnar betri varugar við, nær teir koyra í fjølbygðum øki og nær teir koyra billum bygda. Hetta kann t.d. gerast við býargrindum.

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

## #20 Møguleikar fyri yvirháling

- Vegateinar við nógvari ferðslu eiga at innrættast soleiðis, at móguleiki 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.

Ábyrgd: Landsverk

Ávirkan: \*\*\*

Avleiðingarnar eru álvarsligar, tá bilar, sum koyra í hvør sín rætning, stoyta frontalt saman. Í 2007 hava vit upplivað álvarsligar vanlukkur í sambandi við yvirhálingar. Útsýnið á meginpartinum av føroyska veganetinum er ikki tryggjað til yvirhálingar, 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 landsvegnum at glíða betri og fyri at sleppa undan vandamiklum yvirhálingum, eiga krúpispor ella long víkipláss at verða gjørd, har seintkoyrandi lastbilar og onnur, sum ikki hætta sær at koyra 80 km/t, kundu koyrt inn í, so at bilraðið aftanfyrir kann koyra framum, uttan at skula óttast mótkoyrandi ferðslu. Krúpisporini ella longu víkiplássini mugu vera so long, at tey væl og virðiliga rúma einum longum trailara. Við skeltum og upplýsing annars eigur at vera 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 yvirháling.

Krúpisporini, ella longu víkiplássini, kundu verið partur av framtíðarvisjón, eitt stig á leiðini til at vit í øllum førum á høvuðsleiðunum í landsveganetinum fáa 1+2 vegir við miðverju at skilja mótkoyrandi ferðsluna frá hvørjari aðrari.

---

<sup>LVIII</sup> (Mikkel Heide Frandsen) Roknað út eftir tølum frá ársfrágreiðingini ”[Ferðslan í xxxx](#)” fra 1999-2005, Landsverk  
<sup>LIX</sup> Økisskelti E55 “Bygt øki”/E56 “Bygt øki heldur uppat”

## #21 Rumlistrípur

- Fresaðar rumlistrípur eiga at verða lagdar í vegjaðaran á øllum vegum og í miðstrikurnar á vegum við tveimum farbreytum. Endamálið er at geva bilførarunum eina ávaring, um koyrt verður yvir mið- ella síðustrikuna.

Ábyrgd: Vegmyndugleikarnir

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

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

Royndir frá USA vísa<sup>LX</sup>, at fresaðar rumlistrípur fram við miðstrikunum á vegum millum bygda hava stóra ávirkan á trygdina, og kunnu fyrbyggja 14 % av øllum vanlukkum og minka um tær álvarsligastu ‘møti’-vanlukkunum við millum 25 og 90 %.

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

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

Í Danmark royna tey eitt nýtt slag av fresaðum rumlistrípum – sokallaður sinusformaðar strípur. Tær órógva ikki meir enn vanligi belegningurin<sup>LXI</sup>, og kunnu tí uttan hóvsták brúkast í tættbygdum øki eisini, tí tær kennast á róðrinum, men larma ikki í nærumhvørvinum.

---

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

<sup>LXI</sup> Trafikstøj ved rumleriller, Vejdirektoratet, 2007

## AKFØRINI

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 akfør kunnu vera í ferðsluni.

Í dag eru ABS bremsur tildømis vorðnar standardútgærð 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)<sup>LXII</sup>, 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 Programme<sup>LXIII</sup> - har samanstoytsroyndir verða gjørdar, og mett verður við eini stjørnuskipan um trygdina á bilinum.

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

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

### #22 Talgilt vegakort

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

Ábyrgd: Vinnumálaráðið?

Ávirkan: \*\*

Eitt vegakort hevur fleiri fyrimunir. Ein av fyrimuninum er, at til ber at staðfesta við nágreiniligum koordinatum, hvar óhappini eru hend. Ein slík staðfesting er til stóran fyrimuns fyri lögregluna og serliga fyri tað kanningararbeiði<sup>LXIV</sup>, ið eigur at verða gjørt í sambandi við ferðsluóhapp. Vitatin og hagtølini fyri, hvar ferðsluóhappini eru hend, er eisini til stóran fyrimun í ferðslutrygdararbeiðinum, við tað at móguleiki í nógv størri mun er fyri at seta inn mótvegis trupulleikum, ið kunnu ávísast við prógvaðum tølum.

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

---

<sup>LXII</sup> Sí [Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#), síða 64

<sup>LXIII</sup> Sí <http://www.euroncap.com>

<sup>LXIV</sup> Sí tilmæli nr. 35

Talgilda vegakortið stuðlar harumframt undir ISA-skipanina<sup>LXV</sup>, ið er ein skipan, har bilførarin (antin við ljósi, við ljóði, ella við mótstøðu í spitaranum) fær eina áminning, tá ferðin fer upp um hægst loyvdu á vegateininum. Royndir vísa<sup>LXVI</sup>, at bilar við hesi skipan hava eina munandi lægri miðalferð, enn aðrir bilar.

### #23 Beltiáminnari

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

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Fíggjarmálaráðið

Ávirkan: \*\*\*

Hóast talan bert er eina einfalda skipan við einum ljósi og/ella ljóð, ið minnir bilføraran á, tá bilbelti ikki verður brúkt, so verður hetta met<sup>LXVII</sup> at hava stóran kostnaðar/nyttu týdning, og er við til at økja brúkið av trygdarbelti næstan heilt upp á 100 prosent.

### #24 Stuðla trygdartiltøkum

- Trygdartiltøk eiga at verða stuðlað í avgjaldsskipanini – jú tryggari bilarnir eru, tess bíligari eiga teir at vera.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Fíggjarmálaráðið

Ávirkan: \*\*

Arbeðsbólkurin heldur sum útgangspunkt, at tað ikki er rætt, at landskassin skal hava fíggjarligar fyrimunir av, at trygdnin á bilunum fær høga raðfesting. Skipað eigur tí at vera fyri, at avgjaldið til landskassan lækkar í mun til trygdina á bilunum.

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

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

---

<sup>LXV</sup> Intelligent Speed Adaption. Sí [Ávegis Nullhugsjónini](#) síða 190-191. Sí eisini

[http://www.vv.se/templates/page3wide\\_19183.aspx](http://www.vv.se/templates/page3wide_19183.aspx)

<sup>LXVI</sup> Sí [Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#), síða 62. Sí eisini [Ávegis Nullhugsjónini](#) síða 135

<sup>LXVII</sup> Sí [Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#), síða 62

<sup>LXVIII</sup> Sí <http://www.euroncap.com>. Sí eisini [Ávegis null-hugsjónini](#), síða 135

## UPPLÝSING OG UPPLÆRING

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 fjøltáttað 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, er sukskriteriðið, at fólk skulu hava røttu atferðina í ferðsluni. Hugburður skal verða fylgdur upp av gerðum.

Ein trupulleiki við trygdini á føroyska vegakervinum er, sambært m.a. føroyskum koyrilærarum, at vitanin um ferðslu, ferðslutrygd og ferðsluatburð er lág í Føroyum.

Ongin er føddur við evnunum at klára seg væl í ferðsluni; alt skal lærast og venjast. Tað hendir gjøgnum alt lívið, men tað er í barnaárunum, at grundarlagið fyri vanunum verður lagt. Í fyrsta lagi gjøgnum foreldrini, men eisini ígjøgnum skúla og vinir. Ti 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 týdning.

### #25 Átøk (herferðir)

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

Ábyrgd: RFF, Politiið o.o.

Ávirkan: \*\*\*

Neyðugt er áhaldandi at skipa fyri átøkum, tá hugburður skal broytast ella kunnast skal um broytingar í ferðslulógini. Men samskipti gjøgnum átøk og herferðir er ikki nóg mikið. Átøkini mugu eisini samskipast við t.d. politieftirliti, so málbólkurin bæði upplivir, at evnið er viðkomandi og at skeiv atferð fær avleiðingar<sup>LXIX</sup>. Ávirkanin av átøkum skal mástast yvir longri tíð. Royndir vísa<sup>LXX</sup>, at herferðir fyri mong beinanvegin ávirka fatanina og atferðina, men um herferðin ikki verður endurtikin, so eru tað mong, ið falla frá aftur.

<sup>LXIX</sup> Sí eisini notat '[JKÁtøk og herferðir](#)', ið er viðlagt

<sup>LXX</sup> Sí [Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan](#), síða 52

## #26 Ferðgáar

- Settir verða fleiri ferðagáar<sup>LXXI</sup> upp, sum vísa ferðina hjá bilinum, ið koyrir framvið.

Ábyrgd: Landsverk/Kommunurnar

Ávirkan: \*\*\*

Roynindirnar við slíkum ferðgáum eru góðar, og teir eru væl móttiknir her á landi. Kanningar úr øðrum Norðanlondum<sup>LXXII</sup> og eftirmetingar av fergáunum í Sandavági<sup>LXXIII</sup> vísa, at miðalferðin fellur við umleið 5 km/t. Harumframt er eisini eitt týðiligt fall í talinum av bilum við høgari ferð. Kanningar vísa, at ávirkanin av fergáum er varandi. Umframt at brúka ferðgáar, har komið verður úr óbygðum inn í fjølbyggt øki, kunnu ferðgáar eisini brúkast t.d. í sambandi við vegarbeiði.

## #27 Venjingarbreyt

- Venjingarbreyt (koyritekniskt anlegg<sup>LXXIV</sup>) við hálkubreyt verður gjørd. Serlig avbyrgd øki til byrjunarundirvísing í koyring verða fingin til vega kring landið.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*\*

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

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

---

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

<sup>LXXII</sup> [Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan](#), síða 47 og m.a. Forsøgsprojekter i Århus Amt - Evaluering af 35 hastighedsprojekter i 8 kommuner, 2002

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

<sup>LXXIV</sup> Sí til dømis <http://www.kti.dk>

## #28 Ferðslufrálæra í dagstovnum og skúlum

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

Ábyrgd: Mentamálaráðið

Ávirkan: \*\*

Staðfest er, at grundvitanin hjá føroyingum um ferðslu og atburð í ferðsluni er ov lítil<sup>LXXV</sup>. Fyri at hækka støðið sum heild, er neyðugt at byrja við teimum yngstu, og tí eigur eitt miðvíst arbeiði at verða gjørt longu frá barnagarðsaldri at gera børnini tilvitað um, hvussu týðningarmikil atburðurin í ferðsluni er. Ráðið fyri Ferðslutrygd hevur gjøgnum fleiri ár arbeitt við hesum málbólki gjøgnum Ferðsluring Barnanna, sum nú er broyttur til at vera eitt beinleiðis samstarv við barnagarðspedagogar<sup>LXXVI</sup>. Hetta arbeiðið eigur framhaldandi at verða stuðlað.

Um málið í nullhugsjónini skal røkkast, er neyðugt at nema við hugburðin hjá vegfarandi. Vegfarar eru vit øll, antin tað er við akfari ella vit koma gjøgnum ferðsluna á egnum beinum. Og tí eiga vit øll at kenna tær mest grundleggjandi ferðslureglarnar frá barni av. Læra at hava virðing fyri teimum og kenna til hvør vandi kann standast av ikki at yvirhalda reglurnar. *Hetta ber í sær, at longu frá barnagarðsaldri er neyðugt at fáa eina ávísa frálæru um ferðslutrygd*. Tað hevur avgerandi týðning at ferðslufrálæra kemur inn á tímatalvuna í fólkkúlanum.

Tað má ásetast eitt ávíst tímatal árliga til ferðslufrálæru við serligum atlit til vandaskil (risikoforstáelse). Tí tað vísir seg, sum nú er, at tann einasti máttin at fáa fólk at seta ferðina niður og annars vera ansin í ferðsluni er, um tey vita, at tey fáa eina ”revsing” frá lögregluni, og tað er als ikki nøktandi. Vegfarandi mugu skilja, at tað er eins vandamikið t.d. at koyra uttan trygdarbelti ella hjálm, tá eingin sekt er frá lögregluni. Tí er hugsandi, at ferðslufrálæran kundi verið saman við eini møguligari heilsufrálæru, so hesi kundu verið tvinnuð saman, tí avgerandi er at fáa børnini at skilja, hvat okkara likam tolir, og hvussu tað ”reagerar” í ávísimum støðum.

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

Arbeidsbólkurin er sannførdur um, at hetta punktið er eitt av teimum allar mest týðningarmestu í Ferðslutrygdarætlanini yvirhøvur. Orsøkin til, at tað ’bert’ verður givið tvær stjørnur, er, at tað nokk er avmarkað, hvussu stóra ávirkan hetta tiltakið kann fáa fyri ferðslutrygdina innan fyri tíðarskeiðið, sum ætlanin er galdandi. Men í longri sikt er júst innsaturin mótvegis yngsta ættarliðnum tann týðningarmesti innsaturin yvirhøvur.

<sup>LXXV</sup> [Sí fundarfrágreiðing frá hoyringsfundi við føroysku koyrilærararnar](#), hildin á Hotel Hafnia 31. august 2007

<sup>LXXVI</sup> Sí notat frá Jón Kragestein, RFF, kallað ‘[FerðslaUndirSkúlaaldri.pdf](#)’, ið er viðlagt

## #29 Koyrikortið til prutl

- Skipanin at taka koyrikort til prutl verður endurskoðað og víðkað. Tað skal vera krav, at næmingurin hevur fingið bæði ástøðis- og koyriundirvísing frá einum góðkendum koyrilærara áðrenn farast kann upp til koyriroynd. Umframt grundleggjandi frálæru í ferðslu, skal ástøðiligi parturin leggja serligan dent á vandaskil (risikoforstáelse).

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Akstovan

Ávirkan: \*\*

Kanningar í øðrum londum vísa, at ung upp til 25 ár eru í serligum vanda í ferðsluni, tí tey ikki hava sama vandaskil, sum eldri ella meira búgvín fólk<sup>LXXVII</sup>. Tí er hetta eitt øki, ið serligur dentur eigur at verða lagdur á í grundskeiðinum<sup>LXXVIII</sup>.

## #30 Koyrikortið til bil

- Skipanin at taka koyrikort til bil verður endurskoðað og víðkað.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Akstovan

Ávirkan: \*\*

Í sambandi við endurskoðanina eigur spurningurin at verða tikin upp, hvørt tað er gagnligt at henda týðandi útbúgvingin fer fram í einum fríum vinnuumhvørvi, har vandi er fyri, at kappingin um næmingarnar kann ganga út yvir dygdina í undirvísingini.

Sjálv undirvísingin eigur at umskipast, soleiðis at ástøðisundirvísingin verður skipað í tveimum – einum grundskeiði og einum víðkaðum skeiði. Grundskeiðið svarar til undirvísingina til prutlkoyrikort, og tí kunnu persónar við prutlkoyrikorti sleppa undan hesum parti av undirvísingini tá tey fara upp til bilkoyriroyndina, um ikki ov long tíð er fráliðin.

Áðrenn farið verður upp til koyriroynd, skulu øll hava verið gjøgnum eitt skeið á venjingarbreyt<sup>LXXIX</sup>, har hálkukoyring er ein partur av venjingini. Fyri at fáa koyrikort til bil krevst eitt skeið í fyrstuhjálpi<sup>LXXX</sup>, sum koyriskúlarnir skulu kunna bjóða.

Í sambandi við at skipanin verður endurskoðað, eigur spurningurin um kostnaðin fyri koyrikortið eisini at verða tikin upp. At taka koyrikort er ein stór útreiðsla fyri tey, ið vilja sleppa at koyra bil, og hetta er fyri tað mesta ungfólk. Í mun til aðrar útbúgvingar er tað ógvuliga kostnaðarmikið hjá tí einstaka at fáa koyrikort. Til sammetingar verða kravdar 1.600 krónur fyri at taka dugnaskaparroynd í sigling á Vinnuháskúlanum<sup>LXXXI</sup>. Slíkt prógv gevur rætt til at føra skip upp til og við 99 bruttotons í heimasjógv. Her er ikki samsvar millum kostnaðin.

Eitt vakið eygað eigur at haldast við koyrilæraraskipanini í Føroyum. Á hoyringsfundi, sum arbeidsbólkurin hevði við koyrilærararnar<sup>LXXXII</sup>, varð víst á, at skipanin sær út til at standa yvir fyri stórum trupulleikum, sum standast av, at alt fleiri føroyingar verða útbúnir sum koyrilærarar, og tí koma at bjóða fram undirvísing í komandi tíðum.

<sup>LXXVII</sup> Sí [Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan](#), síða 23

<sup>LXXVIII</sup> Um grundskeið, sí næsta punkt, #31 Koyrikortið til bil

<sup>LXXIX</sup> Sí punkt #28

<sup>LXXX</sup> Sí [Nullhugsjónin 28.3](#), síða 130

<sup>LXXXI</sup> Sambært skeiðsfaldaranum fyri 2007-2008 hjá Tórshavnar Kvøld-, Ungdóms- og Listaskúla

<sup>LXXXII</sup> Sí [fundarfrágreiðing frá hoyringsfundi við føroysku koyrilærararnar](#), hildin á Hotel Hafnia 31. august 2007



Føroysku koyrilærararnir eru tilvitaðir um, at skipanin við fríari kapping millum koyriskúlarnar ikki er til gagns fyri hvørki undirvísingina ella ferðslutrygdina.

Við tað at hópín av føroyingum – fleiri teirra eggjaðir av sosialu myndugleikunum sum liður í endurútbúgving – eru farnir uttanlands at ganga á koyrilæraraskúla, er vandi fyri, at kappingin um næmingar verður herd upp aftur meira. Núverandi koyrilærarar óttast, at botnurin verður tikin undan skipanini, tí útbjóðarar av koyri- og teoriundirvísing fara at undirbjóða hvønn annan, og hetta fer at ganga út yvir dygdina í undirvísingini. Við nógv fleiri koyriskúlum enn í dag, verður tað trupult hjá nógvum koyrilærarum at fáa eina fulla inntøku sum koyrilæri. At koyrilærarastarvið gerst eitt frammíhjástarv er ikki gagnligt fyri dygdina í undirvísingini.

Tað er tí alneyðugt, at myndugleikin, sum hevur ábyrgdina av hesum øki, heldur eitt vakið eyga við menningini tey komandi árin, og er til reiðar at traðka til við regulerandi skipanum, um trupulleikin vísir seg at vera reellur. Ein móguleiki at stýra hesum viðurskiftum er, at myndugleikarnir áseta, hvussu nógvir skúlar skulu vera, og hesir so verða sertifiseraðir eftir ávíssum leisti.

### #31 Kollektiva ferðslan

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

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Bygdaleiðir/Kommunurnar

Ávirkan: \*\*

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

Tórshavnar kommuna hevur ásannað týðningin av kollektivu ferðsluni – og trupulleikan av vaksandi bilatalinum – og hevur fingið heilt nógv til at gera brúk av Bussleiðini við at bjóða ókeypis busskoyring sum eina roynd í 2007. Eigin ivi er um, at slíkt tiltak er gagnligt fyri ferðslutrygdina, og ferðslutrygdarbólkurin er av tí sannføring, at landsmyndugleikarnir eisini burdu umhugsað at gera tað ókeypis at koyra við Bygdaleiðum eisini.

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

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

<sup>LXXXIII</sup> Sí eisini [Ávegis Nullhugsjónini](#) síða 177-181

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

## VITAN OG GRANSKING

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

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

### #32 Lokalar ferðslutrygdarætlanir

- Føroysku kommunarnar skulu – innan 2010 – gera hvør sína ferðslutrygdarætlan og seta av neyðugu pengarnar til at hesar kunnu gerast.

Ábyrgd: Innlendismálaráðið/Kommunurnar

Ávirkan: \*\*\*

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

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

Kommunala ferðslutrygdarætlanin skal eisini innihalda eina meting av, um grein 60 í ferðslulógini<sup>LXXXVI</sup>, sum sigur: ”Tað liggur á lögreglu og vegmyndugleikum í samráð við skúlarnar at gera tiltøk til tess at verja børn fyri vandum frá akferðsluni á veg í skúla og aftur til hús”, verður fylgd<sup>LXXXVII</sup>.

Landsmyndugleikarnir eiga at umhugsa at seta eina árliga upphædd av á fíggarlógini til kommunurnar at søkja burturav, fyri at eggja kommununum til at fremja tær ferðslutrygdarætlanir í verki, sum lýstar verða í lokalu ferðslutrygdarætlanunum. Treytin fyri at fáa pengar burtur av hesi pulju skal vera, at talan er um ætlanir, ið miðvíst ganga eftir at betra um ferðslutrygdina hjá borgarunum á staðnum.

---

<sup>LXXXV</sup> Sí punkt #34

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

<sup>LXXXVII</sup> Sí eisini fylgiskjal “[Lokale trafiksikkerhedsplaner](#)”, skrivað av Mikkel Heide Frandsen, Landsverk

### #33 Ferðslutrygdargrannskoðan

- Fyri at bøta um ferðslutrygdina sum heild, verður ein miðvís og óheft ferðslutrygdarmeting gjørd av øllum vegaætlanum (bæði nýgerð og umvæling) og byggisamtyktum<sup>LXXXVIII</sup>.

Ábyrgd: Vegamyndugleikarnir

Ávirkan: \*\*\*

Endamálið er at gera nýggjar og umbygdar vegir so ferðslutryggar, sum møguligt, áðrenn farið verður undir arbeiðið. Ein munandi partur av vanluksum við fólkaskaða kann forðast við at brúka ferðslutrygdargrannskoðan fyri at minka um vandarnar í nýggjum vega- og ferðsluætlanum. Øll projekt í 2008-2015 eiga at fara gjøgnum hesa proceduru sum liður í projekteringini. Hetta er galdandi fyri bæði landsvegir og kommunalar vegir.

Tað er av týðningi, at grannskoðarin er óheftur av projekteringini. Hetta kann tryggjast við at brúka ein uttanhýsis ráðgeva. Útbúgvingin sum ferðslutrygdargrannskoðari í Danmark (trafiksikkerhedsrevisor) er eitt trý-daga skeið hjá Vejsektorens Efteruddannelse<sup>LXXXIX</sup> (VEJ-EU). Krøvini fyri at fáa útbúgvingina er, at verkfrøðingurin í minsta lagi skal hava trý ára royndir við ferðslutrygdararbeiði.

### #34 Hagtøl

- Arbeiðið við at fáa til vega ferðsluhagtøl og menna dygdina av hesum hagtølum heldur áfram. Funnid verður fram til, hvør skal hava ábyrgdina av dagføring og menning.

Ábyrgd: Landsverk

Ávirkan: \*\*\*

Tað hevur leingi verið ein stórir trupulleiki í føroyska ferðslutrygdararbeiðinum, at ikki nóg góð og neyv ferðsluhagtøl hava verið at arbeiða við. Men nú bendir alt á, at royndirnar at samskipa ferðsluhagtølini eru við at koma á mál: Á vári 2006 setti landsstýrismaðurin í ferðslumálum út í kortið, at Landsverk skal hava ábyrgdina av, at vit í Føroyum fáa so góð ferðsluhagtøl, sum til ber. Á hesum grundarlag varð skipaður ein ferðsluhagtalsbólkur, stytur FHB, sum er mannaður við umboðum frá Landssjúkrahúsinum, Landsverk, Landslækninum, Politinum og Ráðnum fyri Ferðslutrygd. Arbeissetningurin hjá FHB er soljóðandi: ”Arbeisbólkurin skal finna fram til, hvørji ferðsluhagtøl, ið okkum tørvar í Føroyum sum fyrirtreyt fyri best møguliga ferðsluvanlukkufyribyrgjandi arbeiðið. Harumframt skal arbeisbólkurin koma til eina niðurstøðu um, hvussu ið hesi hagtøl fáast til vega á skilabesta hátt, umframt at fáa greiðu á, hvussu tøluni skulu handfarast, so at arbeiðið verður í tráð við galdandi ásetingar hjá eitt nú skrásetingarráðnum.” Málið hjá arbeisbólkinum er, at tilmælini verða liðug tíðliga á sumri 2008.<sup>XC</sup>

<sup>LXXXVIII</sup> Sí eisini fylgiskjal “[Trafiksikkerhedsrevision](#)”, skrivað av Mikkel Heide Frandsen, Landsverk

<sup>LXXXIX</sup> <http://www.vej-eu.dk/>. Sí eisini fylgiskjal har útbúgvingin sum Trafiksikkerhedsrevisor er greinað

<sup>XC</sup> Sí fororðini: “[Ferðsluhagtalsbókin – Hagtøl um ferðsluvanlukkur í Føroyum](#)”, RFF 2007, ið er viðlagt sum skjal

### #35 Skaðakanning

- Farið verður undir at kanna allar álvarsligar ferðsluvánlukkur í Føroyum. Mælt verður til, at kanningararbeiðið verður skipað eftir íslenskari fyrimynd<sup>XCI</sup>.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið/Akstovan?

Ávirkan: \*\*\*

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

Í fyrireikandi arbeiðinum hevur arbeiðsbólkurin hugt serliga eftir, hvussu íslendingar gera í slíkum førum<sup>XCII</sup>, og bólkurin er sannførdur um, at hetta eisini er vegurin fram í Føroyum.

Ivaspurningurin hevur verið, hvussu bólkurin skal fyrihalda seg til eyma spurningin um almannakunngerðing av viðkvomum upplýsingum um fólk, ið eru deyð ella komin illa fyri í ferðsluni. Í slíkum førum verður ofta tikið atlit til tey nærmastu, og upplýsingar, sum kundu verið brúktir í fyribygjandi ávaringum, hava verið hildnir aftur fyri almenninginum.

Arbeiðsbólkurin heldur hetta ikki vera ráðiligt. Kemur kanningarnevndin fram til upplýsingar um, hvør orsøkin til vanlukkuna var, eiga hesir at verða almannakunngjørdir, bæði fyri at almenningurin kann læra av vanlukkuni, men eisini fyri at sleppa undan at søgur fara í umferð millum manna, ið ikki samsvara við veruleikan.

Tá talan er um vanlukkur á sjónum ella í luftini, verða persónlig viðurskifti – tildømis um førarin var ávirkaður ella overvaður – tikið við í almannakunngjørdi frágreiðingina. Arbeiðsbólkurin, sum hevur arbeitt við hesi ferðslutrygdarætlan, heldur ikki, at tað í slíkum førum eigur at verða gjørdur munur á eini vanlukku, ið hendir í luftini, á sjónum ella á vegakervinum.

Arbeiðsbólkurin mælir tí til, at farið verður undir at kanna íslensku skipanina sum skjótast við tí fyri eyga at seta í gildi lóg um kanningarnevnd í gildi í Føroyum. Íslenski lógarteksturin er tí blivin umsettur til føroyskt og viðlagdur sum skjal.<sup>XCIII</sup>

---

<sup>XCI</sup> Sí <http://www.rnu.is>

<sup>XCII</sup> Sí [ársfrágreiðingina fyri 2006 hjá Rannsóknarnefnd Umferðarslysa](#), ið er viðløgð sum skjal. Sí eisini "[Notat um skaðanevnd](#)", skrivað av leiðaranum í RFF

<sup>XCIII</sup> '[Lóg um kanningarnevnd fyri ferðsluvánlukkur.doc](#)' er viðløgð

## EFTIRMÆLI

### #36 Ferðslutrygdararbeiðið framyvir

- Ein bólkur verður settur at hava regluligt eftirlit við, um ferðslutrygdarætlanin 2007-2015 virkar sum ætlað. Við grundstøði í hesum eftirliti verður ein nýggj grannskoðað ferðslutrygdarætlan gjørd í seinasta lagi í 2012.

Ábyrgd: Vinnumálaráðið

Ávirkan: \*\*\*

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

Við tað at talan er um ta fyrstu ferðslutrygdarætlanina yvirhøvur í Føroyum, er eisini neyðugt, at eitt ávíst eftirlit verður hildið við ætlanini. Verða tiltøkini sett í verk, og virka tiltøkini eftir ætlan? Hóast arbeidsbólkurin hevur gjørt síni tilmæli eftir bestu sanføring við bakgrund í hollum praktiskum royndum stuðlaðar av tilgeingiligum hagtølum og útlenskum metingum, er eingin trygd fyri, at ferðslutrygdartiltøkini fara at virka eftir ætlan arbeidsbólksins.

Tí er neyðugt, at arbeiðið verður fylgt upp av einum arbeidsbólki, sum regluliga kemur saman fyri at gera eina støðumeting av ferðslutrygdini og møguliga koma við uppskotum til tiltøk, ið kunnu beina ferðslutrygdina á beina kós. Arbeidsbólkurin skal sum minstakrav vera mannaður av fólki, ið hevur servitan um ferðslutrygd. Tað eigur tó at vera umhugsað at víðka henda bólkin til eisini at umfata umboð fyri politisku flokkarnir á tingi. Um bólkurin verður mannaður við donsku Færdselssikkerhedskommissionen<sup>XCIV</sup> sum fyrimynd, er móguleiki fyri, at spurningar um ferðslutrygd í størri mun verða tiknir í álvara í politiska lívinum, og at politiska skipanin í størri mun verður við til at ávirka tað arbeiði, ið verður gjørt, áðrenn uppskot um ábøtur í ferðsluni koma fram sum lógaruppskot.

Hóast henda ferðslutrygdarætlan tekur støði í eini ætlan fyri, hvussu ynskiligt er, at ferðslutrygdin sær út í 2015, mælir arbeidsbólkurin kortini til, at ein nýggj ferðslutrygdarætlan verður gjørd longu í seinasta lagi í 2012, deils fyri at taka hædd fyri veruligum føroyskum hagtølum, sum vónandi eru til skjals til ta tíð, og deils fyri at beina upprunaligu ferðslutrygdarætlanina á rætt spor, har fortreytirnar ikki hava hildið.

Arbeidsbólkurin, ið gjørt hevur hesa ferðslutrygdarætlanina, ásannar eisini, at stundir ikki hava verið til at fara so nágreiniliga til verka, sum ynskiligt hevur verið, millum annað orsaka av stuttu tíðarfreistini.

Greitt er tí, at skal veruligur dugur vera í eini ferðslutrygdarætlan, er neyðugt at bólkurin, sum arbeiðir við at fylgja ferðslutrygdarætlanini setir sær nøkur greið mál, sum tildømis:

- at gjørt verður eitt greitt arbeidsbýti, um hvør skal gera hvat
- at vanlukkumálini verða sett greitt upp
- at greið og detaljerað undirmál verða sett
- at tíðarraðfestingar eru greiðar
- at orkuraðfestingar eru greiðar

---

<sup>XCIV</sup> [www.faerdselssikkerhedskommissionen.dk](http://www.faerdselssikkerhedskommissionen.dk)

- at gjørt verður upp, hvør kostnaðurin er, og hvør skal gjalda
- at tað áhaldandi verður fylgt við í tí, sum fer fram, við menning fyri eyga
- at skipað verður fyri, at nýggj hugskot og nýggj tiltøk verða sett í verk
- at fólk taka ímóti ferðslutrygdarætlanini, so at hon gerst fólkaogn

Fylgisskjal

## ARBEIDSSETNINGURIN

### 1. Bakstøði og endamál

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

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

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

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

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

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

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

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

Ferðslutrygdarætlanin skal:

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

## 2. Skipan av ferðslutrygdarætlanini.

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

Í arbeiðsbólkinum sita umboð fyri Landsverk (Mikkel Frandsen), Kommunurnar (Hanus Poulsen og Sólfríð Fjallsbak), Løgrelgona (Uni Vestureið<sup>XCV</sup>) og Ráðið fyri Ferðslutrygd (Jón Kragestein), umframt at aðrir persónar luttaka eftir tørvi<sup>XCVI</sup>. Skrivari (Ingi Samuelsen) verður knýttur at arbeiðsbólkinum.

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

## 3. Uppgávur hjá arbeiðsbólkinum

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

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

Høvuðsavbjóðingar.

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

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

Tí skal arbeiðsbólkurin finna høvuðsavbjóðingarnar vit standa yvirfyri við stóði í ferðsluanlukkum og málbólkum, og leggja høvuðsdent in á týðningarmestu av hesum í arbeiðinum sæð í mun til omanfyrinevndu 6 innsatsøkir.

Arbeiðsbólkurin skal koma við einum grundgivnum boðið uppá effektina av uppskotnu átøkunum, t.d. við einari stjórnskipan.

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

Arbeiðsbólkurin skal gera tilráðingar um:

---

<sup>XCV</sup> Síðan umleið 1. august hevur Jón Klein Olsen verið fastur limur í arbeiðsbólkinum

<sup>XCVI</sup> Varalimir, sum hava luttikið í arbeiðinum eru Armgard Steinhólm, Landsverk, Sølvi Reinert Hansen, Ráðið fyri Ferðslutrygd og Ingmar Hammer, lögrelgan



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

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

#### **4. Tíðarætlan**

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

Vinnumálaráðið, 28. juni 2007

Bjarni Djurholm  
landsstýrismaður