

TÍÐARGREIN

Hækkið hámarksferðina og størri ferðslutrygd



Fróði Magnussen

Samanumtøka

Vanliga verður tikið hædd fyri tveimum faktorum, tá ein ger greining av váða, sum heild. Onnur er vavið av tí einstaka skaðanum, um hann hendur, hin er sannlíkindini fyri, at eitt óhapp hendir. Ofta er samband millum hesar faktorar og verða hesir samantvinnaðir, fáa vit fullan virknað. Soleiðis er neyðugt at taka hædd fyri meira enn tí einu orsökini fyri at finna samlaða vavið av skaðanum. Hyggja vit at tilmælum og orðaskifti her á landi, tá talan er um ferðslutrygd, verður bert tosað um vavið av tí einstaka skaðanum, men sannlíkindini fyri einstaka skaðanum verður ikki tikið uppá tungu. Ført verður fram, at økir tú loyvdu hámarksferð-

ina við 10 km/tíman frá 80 til 90, verður størri vandi fyri, at skaðin, tú fært, verður so stórur, at tú doyrt av hesum. Hetta er ikki øll myndin. Her má kjansurin fyri óhappi eisini takast við, tí um kjansurin fyri at vera fyri einum óhappi minkar nógv, ja so minkar samlaða mongdin av skaðum. Gransking vísir, at hækka vit loyvdu hámarksferðina á úrvaldum vegastrekkjum, verða sannlíkindini fyri óhappum minni, og tí lækkar samlaða talið av skaðum eisini. Orsøkin er, at spjaðingin tvs. munurin á tí, sum koyrir skjótast og spakuligast minkar, og minni munur (spjaðing) merkir nógv minni sannlíkindi fyri einum óhappi. Kanningar vísa at koyrir tú innanfyri ± 2 standardfrávik (mát fyri spjaðing) frá koyrdu miðalferðini, er sannlíkindini fyri, at tú ert við í einum ferðsluóhappi nógv minst, men aftur til hettar seinri. Vanligt vit og skil hjá flestum okkara, sigur eisini tað sama, sum granskingin vísir. Flestu okkara hava t.d. koyrt aftaná einum bili, ið koyrir 60 km/tíman á einum "góðum" vegastrekki har mest loyvda ferðin er 80 km/tíman. Eygleiðir ein hvat hendir við teimum, sum koyra aftaná, muga vit sanna, at hetta ikki er gott fyri ferðslutrygdina. Fólk fara at ótolnast og taka kjansir, tá vit yvirhála viðkomandi – júst sama niðurstøða, sum granskingin er komin til. Vil við hesum dømi

mínum vísa á, at frávik niðureftir (koyra spakuliga) er líka vandamikil, sum frávik uppeftir (koyra skjótt). Eitt fyribrigdi, sum sakkunnleikin her á landi ikki viðgerð.

Royndir vísa

Í 1995 broytti staturin California hámarksferðina og hækkaði loyvdu hámarksferðina. Nógv kjak stóðst av hesum, og røddir vóru frammi um avleiðingarnar, millum annað at fleiri andlátum fóru at verða í ferðsluni, men sum lýst í grein av Marshall Wilson í 1998, so lækkaði talið av andlátum í ferðsluni, hóast talið av bilum øktist munandi. Center for Auto Safety væntaði munandi fleiri andlát, men í 1998 segði California Highway Patrol Commissioner D.O. Helmick "we have never seen this kind of reduction in my 30 years on the highway patrol" tvs. størsta lækking í triáti ár. Royndirnar í USA hava víst, at andlátini lækkaðu við 20%. Í 2005 broyttu danir hámarksferðina á ávísum motorvegum frá 110 km/tíman til 130 km/tíman, og beint ímóti spádóminum hjá fleiri serfrøðingum innan ferðslutrygd lækkaði talið av andlátum í ferðsluni. Í 2011 broytti danska "Vejdirektoratet" hámarksferðina úr 80 km/tíman til 90 km/tíman á nøkrum úrvaldum landsvegum. Talan er um tilsamans 100 km av vegi, býtt á tíggu vegastrekkir. Fyribils niðurstøðan er sambært grein í Jyllands-Posten dagfest 20. februar 2014, lækkaði

talið av deyðum í ferðsluni. Greinin endurgevur t.d. løgregluna á Syd-sjælland og Lolland-Falster fyri at siga, at tey vóru sera ivasom at hækka loyvdu hámarksferðina, men at tey nú hava broytt hugsan 180 stig, tí royndirnar eru so góðar. Royndirnar hjá "Vejdirektoratet" vísa, at við broyttu hámarksferðini koyra tey, sum koyra skjótast eitt lítið sindur spakuligari, tí tey velja nú at halda hámarksferðina meðan tey, sum koyrdu spakuliga, koyra nakað skjótari. Soleiðis er minni munur á teimum, sum koyra spakuliga, og teimum, sum koyra skjótt, tvs. ferðin er meira eins. Innan hagfrøðina verður sagt, at spjaðingin (variansurin) minkar. Er munurin á ferðini stórur, eru nógvar yvirhálningar, er munurin lítill er færri yvirhálningar. Færri yvirhálningar merkja minni sannlíkindini fyri óhappum.

Gransking vísir

Uttan at fara í smálutir, men vísa á gransking, ið bendir á sama bógvín, ber til at vísa á, at samanhangurin ferð og óhapp er háttaður sum eitt U. Jú nærri tú ert miðalferðini á tí koyrda vegastrekkinum, jú minni er kjansurin fyri at verða fyri einum óhappi.

Sí mynd 1. Solomon (1964) og Cirillo (1968) hava víst samanhangin háttaðan sum eitt U (Solomon Curve).

Reyða strikan vísir vandin fyri at vera við í einum óhappi. Á vatnrøttu ásinu hava vit miðalferðina (rætta hugtakið er median ferðin) og frávik frá henni, meðan tann lodrætti ásin vísir sannlíkindini fyri at vera við í einum óhappi. Myndin vísir, at jú longri tú ert frá miðalferðini, jú størri er sannlíkindi fyri at verða við í einum óhappi og øvugt. Tey, ið koyra spakuliga, hava heldur størri sannlíkindini fyri at verða við í einum óhappi enn tey, sum koyra lutfalsliga skjótt. Vert er at leggja til merkis, at kanningin hjá Solomon byggir á meira enn 10.000 óhapp.

Í 1971 gjørdi Hauer nakrar royndir, har hann koyrði 45mph á einum vegastrekki, har miðalferðin var 65 mph. Hann taldi síðan, hvussu nógvir bilar yvirhálaðu hann í ein tíma. Hvør yvirhálning er eitt møguligt óhapp. Myndin hjá Hauer var meira ella minni meinlík myndini hjá Solomon.

West og Dunn (1971) komu til somu niðurstøðu.

Sí mynd 2

Ráðið fyri Ferðslutrygd sigur á síni heimasíðu at "Vandin fyri vanlukku veksur munandi, tess skjótari tú koyrir" og umboð fyri ráðið hevur fært somu sjónarmið fram í "Dagur og Viku". Hetta er ein missskiljing. Granskingin vísir at óansæð, um tú koyrir spakuligari ella skjótari enn miðal, so økist kjansurin fyri óhappi jú longri tú

