

TÍÐARGREIN

Hækkið hámarksferðina og vit fáa størri ferðslutrygd



Fróði Magnussen
2. PARTUR

Ætlanin var ikki at skriva fleiri greinar í røðini um ferðslutrygd, men tá nakrar misskiljingar eru í svarinum frá RFF, er neyðugt at taka pennin einaferð enn.

Ætlanin við fyrri greinini var at vísa á, at vísindin innan ferðslutrygd tekur við sannlíkindini fyri einum óhappi ikki bert vavið á skaðanum við eina ávísa ferð. Minkar váðin nógv við at broyta ferðina, má hettar takast við í metingina fyri ferðslutrygdini. Ætlanin við greinini var soleiðis at hækka støði á kjakinum um ferðslutrygd.

Tað er ein misskiljing, tá RFF vísir til at skrivað er líkt og ólíkt, ósakligt, á sosialu miðlinum. Undirritaði hevur bert borið fram, hvat vísindin sigur, umframt hvat praktiskar royndir vísa, tá talan er um at broyta hámarksferðina. Talan hevur soleiðis ikki verið um ósaklig, nirðandi lýsingarorð um onnur, sum koyra seinri enn 80 km/tíman. Ein fatan tú kanst koma til, um tú bert lesur greinina hjá RFF, ikki fyrri greinina hjá undirritaða.

Royndirnar, ið fyrri greinin vísir til, eru ikki bert royndir frá at broyta hámarksferðina á motorvegi, talan er eisini um royndir, tá ið bilar mæta mótgangandi ferðslu. Tvs. royndir, har hámarksferðin verður broytt frá 80 km/tíman til 90 km/tíman. Talan er heldur ikki bert um royndir frá beinum vegum í California ella Jyllandi. Royndir eru eisini gjørdar aðrastaðni.

Í fyrri greinini hjá undirritaða verður víst á, at vandin veksur, jú longri vit eru frá tí miðalferð, bilar halda á einum vegastrekki. Hettar er bæði lýst í teksti og myndum, so ikki skulu vit endurtaka alt á hesum stað. Lat okkum tó taka í niðurstøðuna. Niðurstøðan er, at vandin gerst størri jú longri ein er frá miðalferðini – bæði skjótari og spakuligari! Hví halda tit (eitt nú), at traktorar ikki sleppa at koyra á motorvegi? Tvær kanningar av mongum, Solomon og Cirillo.

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 medianferðin) og frávik frá henni, meðan tann loddrætti ásin vísir sannlíkindini

fyrir 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 geva gætur, at kanningin hjá Solomon byggir á meira enn 10.000 óhapp. Tá RFF vísir til, at ov nógv ferð er ein stóru “drep-ari”, so samsvarar hettar við tað, sum vísindin sigur. RFF gloymir at nevna, at vísindin eisini sigur, at tað er vandamikið at koyra 60 km/tíman, har tað er loyvt at koyra 80 km/tíman. Vísindin vísir á, at á einum vegastrekki, har miðalferðin er 80 km/tíman, er meira vandamikið at koyra 60 km/tíman enn 100 km/tíman. Orsøkin er, at javna gongdin í ferðsluni verður brotin, tá tú koyrir 60 km/tíman og vanda-støða stendst av, tá bilir yvirhála hvønn annan.

RFF vísir á, at fyrri greinin hjá undirritaða viðger royndir og eina kanning frá California, sum eru 20 ára gamlar. Hartil kemur RFF inná, at ikki ber til at samanbera vegakervið í California við tað føroyska. Í fyrri greinini hjá undirritaða, verður ikki víst á einstaka roynd, men til seks, ja seks kanningar, ið allar vísa, at tað er minst líka vandamikið, at bilar koyra spakuligt, sum skjótt. Tað, at ein niðurstøða er 20 ára gomul, er ann-

ars í sjálvum sær ikki nakar trupulleiki. Vitanin um, at tað er skaðligt at roykja, er meira enn 20 ára gomul og vælsaktans líka viðkomandi í dag, sum tá hon koma fram.

RFF kemur inná góðskina á vegakervinum. Vegakervið í ymiskum londum hevur ymiska góðsku, tað er rætt. Spurningurin, hvønn vit kunna samanbera vegakervið í Føroyum við, stendur tó opin. RFF vísir ofta til Norra, tá talan er um tilmæli. Egnar royndir vísa, at vegakervið í Føroyum ikki stendur aftanfyrir vegakervið í Norra, heldur tvørtur ímóti. Havi verið á ferð við bili í Norra oftari enn 10 ferðir og niðurstøðan hjá undirritaða er hon, at tey, sum klára at koyra so skjótt, ið hámarksferðin á 80 km/tíman loyvir tær, hava betur førleika at koyra bil enn tey flestu. Harafturat verða tey, sum sita í bilinum væl og virðiliga rist. Vegakervið í Norra er ikki so gott, at til ber at koyra 80 km/tíman allastaðni, har hámarksferðin er 80 km/tíman. Vit kunna hinvegin hyggja at grannanum fyri vestan, Íslandi. Eftir mínari, subjektivu, meting er vegakervið í Íslandi áleið á sama støði, sum tað føroyska. Munurin er tó, at tað er loyvt at koyra 90 km/tíman millum bygdir, og tað hoyra vit ikki nakað um her at klettinum.

RFF førir í svari sínum fram, at tað ikki ber til at broyta hámarksferðina til 90 km/tíman uttan miðautoverju. Sum nevnt er loyvt at

koyra 90 km/tíman í Íslandi. Skal viðmerkjast, at hettar er á vanligum landavegi, har ein mótir mótkoyrandi ferðslu. Her heima tilskilar RFF, at skulu vit koyra 90 km/tíman, má vegurin skiljast í tvey soleiðis, at ein ikki mótir mótkoyrandi ferðslu, tvs. hava miðautoverju. Í Íslandi meta tey ikki, at neyðugt er at skilja vegin í tvey fyri at loyva ferðsluni at koyra 90 km/tíman. Soleiðis eru øll ikki komin til somu niðurstøðu, sum RFF.

RFF vísir á, at lastbilar eru forðingin fyri at broyta ferðina og kemur við einari tekniskar frágreiðing, hví so er. RFF kemur inná bremsurnar á lastbilum. Í fyrri greinini hjá undirritaða varð tilskilað, at ætlanin var ikki at koma inná lastbilar. Tá tað nú verður komið inná evnið “lastbilar”, kann nevast, at lastbilar aðrastaðni eisini verða góðkendir at koyra skjótari enn 70 km/tíman, tvs. tøkkin røkkur til meira enn 70km/tíman. Í apríl 2013 álegði Fólkatíngið donsku stjórnini at hækka hámarksferðina hjá lastbilum – tað áhugaverda er próvførslan fyri, hví. Endurgeving: “Lastbilar, busser og mobilhomes tillades i bymæssig bebyggelse at måtte køre med samme hastighed som personbiler, såfremt strækningen er skiltet med en højere hastighed end de normalt tilladte 50 km/t. – dog ej højere end lastbilens normalt højeste tilladte hastighed.

Herved undgås overhalinger fra personbiler, som ønsker at køre den tilladte opskilte hastighed....”. Uppskotið viðgjørði eisini hámarksferðina á motorvegnum, og har var próvgrundin, tann sama “give et mere ensrettet flow og dermed øge trafikssikkerheden og fremkommeligheden på motorvejsnettet”. Í onkrum landi hava lastbilar loyvi at koyra heilt uppí 100 km/tíma, ikki tí, at hettar til ráðiligt her hjá okkum, men hettar vísir greitt, at tað ikki er nøkur náttúrlóg, ið forðar lastbilum at koyra skjótari enn 70km/tíman. Lastbilar kundu eitt nú fingið loyvi at koyra 80 km/tíman, um teir lúka ávísar treytir. Treytir sum allir nýggir lastbilar lúka.

Samanumtikið er langt frá sjónarmiðinum, ið greinarnar hjá undirritaða byggja á og tað, sum RFF ber fram. Somikið langt, at full semja neyvan er beint fyri framman. Tí verður neyvan lagt meira afturat hesum evni á hesum sinni frá hesari síðuni. Hevði RFF, um ikki annað, tikið teir bilarnar, ið koyra 60 km/tíman millum bygdir og harvið forða ferðsluni, í størri álv-ara, so kanska vit komu nærri null hugsjónini.

Nevnast kann, at leiðarin í Sosialinum hevur viðgjørt evnið nakrar ferðir og tikið undir við RFF. Loyvi at viðmerkja, at henda skrivning um hámarksferðina ikki hevur til endamála at “at spara nøkur sekund”, sum leiðarin í Sosialinum vil vera við, men at fáa meiri vísindaliga vitan, ið higartil ikki hevur fingið rásarúm, við í kjakið um ferðslutrygd. Koyri ikki dagliga millum bygda, og tí er ikki nakað at spara. Samanumtikið eru sjónarmiðini hjá leiðaranum í Sosialinum meinlík teimum hjá RFF, so tað mesta er longu svarað. Restin kemur at liggja, og tíðin røkkur ikki til meira á hesum sinni.

Niðurstøðan verður sostatt: Bilar, ið halda eina ferð á 60 km/tíman, har loyvt er at koyra 80 km/tíman, eru ein bági fyri trygdina í ferðsluni, líkamikið um RFF og blaðið endurtaka nakað annað. Skal ein brúka myndatalu, kann ein siga, at góðskan á bilinum og vegakervinum hevur yvirhálað hugburðin hjá fleiri, ið varða av økinum.

