

Færri ferðsluóhapp – men fleiri doyggja

Síðani aldarskiftið er talið á ferðsluóhappum stöðugt minkað, og færri fólk fáa skaða í óhappunum, men seinastu trý árin eru ræðandi nógv fólk deyð í ferðsluni

EYÐUN KLAKSTEIN

Seinastu trý árin eru 15 fólk deyð í ferðsluni, og tað er meira enn triggjar ferðir so nógv sum tey trý árin frammanundan. Sæð yvir seinastu 10 árin vísa tøluni eisini, at tað doyggja lutvíst nógv fleiri fólk í ferðsluni í Føroyum enn í okkara grannalondum.

Hetta staðfestir ársfrágreiðingin hjá Landsverki.

Frá miðskeiðis í nítíárunum og fram til 2007 vaks ferðslan í Føroyum nógv, og síðani hevur gongdin mest sum staðið í stað. Hóast ferðslan hesi 20 árin er vaksin munandi, er talið av skrásettum ferðsluóhappum verið alsamt minkandi.

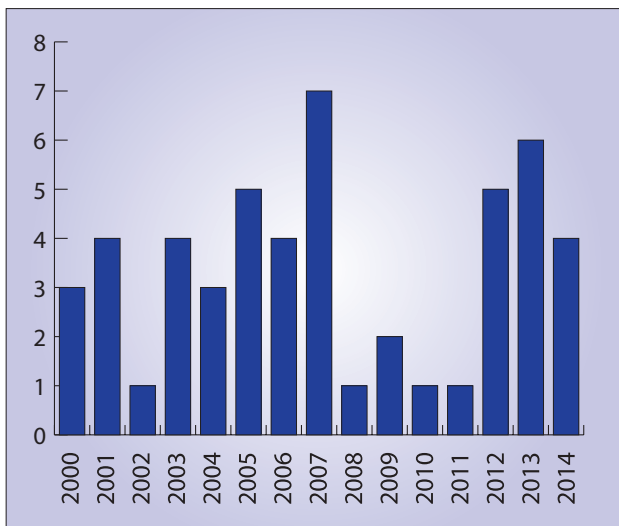
Í 2000 vóru umleið 1300 ferðsluóhapp skrásett í Føroyum, men síðani er talið stöðugt minkað og í fjór var tað komið niður um 500 óhapp.

Eisini talið fyri fólk, ið fáa skaða í ferðsluni, hevur verið minkandi, men hevur verið á nøkumlunda sama stöði í nøkur ár.

Nógv doyggja

Framvegis er ferðsludeyðin eitt stórt vandamál í samfelagnum, og seinastu trý árin eru tøluni ræðandi.

Árin frá 2012 til 2014 doyðu 15 fólk í ferðsluni, og tað er skelkandi vøkstur samanborið við tey trý árin frammanundan, tá ið 4 fólk doyðu.



Lutvist doyggja fleiri ferðir so nógv fólk í ferðsluni í Føroyum sum í okkara grannalondum

(KELDA: LANDSVERK)

Tøluni í Føroyum eru smá, og tí kunnu tey sveiggja nógv, men verður eitt miðaltal rokna fyri seinastu 10 árin fyri hvørjar 100.000 íbúgvast, at í Føroyum eru 8 fólk deyð, meðan talið í Íslandi er heilt niðri á 1. Hini norðanlondini liggja millum 2 og 4 deyð fólk í ferðsluni fyri hvørjar 100.000 íbúgvast.

Tað er torført at vísa á, hví deyðstalið í ferðsluni er so stórt í Føroyum í mun til í grannalondunum. Orsøkirnar kunnu vera nógv. Tó kann við vissu sigast, at tað hevur nakað við samspælið millum bilførara, vegin og akfarið at gera. Tí er neyðugt, at nakað verður gjørt á øllum hesum

økjum. Talan er um átøk innan økini: Lóggáva og revsing, eftirlit, vegaumhvørvið, akførini, upplýsing, upplæring, vitan og gransking, skrivar Landsverk í ársfrágreiðingini.

Ferðslutrygdarætlanin, sum vísir á átøk, ið gerast kunnu, gongur út í ár.

Tí hevði verið ynskiligt við eini dagføring av ferðslutrygdarætlanini, har stungið verður út í kortið, hvussu vit røkka nullhugsjónini, og hvørji átøk eru mest umráðandi at fara undir at fremja, sigur Landsverk.

Mest mógulig trygd fyri pengarnar

Landsverk arbeiðir miðvíst við at gera vegirnar tryggari

EYÐUN KLAKSTEIN

Ferðslutrygd er samansett av nógvum viðurskiftum, og eitt av teimum eru vegirnir – ikki minst landsvegirnir, sum Landsverk hevur ábyrgdina av. Seinastu árin hevur játtanin til ferðslutrygdartiltøk verið umleið 7 milliónir krónur.

Játtanin verður raðfest soleiðis, at mest mógulig trygd fæst fyri pengarnar. Trygdartiltøk verða gjørd fyri at gera verandi vegakervið tryggari. Bæði tiltøk, ið minka um vandan fyri óhappum, og tiltøk, sum minka um avleiðingarnar av einum óhappi, skrivar Landsverk í ársfrágreiðingini.

Her kunnu nevast trygdartiltøk, sum eitt nú at seta gøtuljós upp, at betra bilverjuna, at skelta og merkja

vegirnar betur og at gera smáar umbyggingar á vegum og í vegamótum.

Tað góða dømið

Afturat trygdartiltøkunum verða eisini aðrar íløgur á figgjarlógini raðfestar til verkætlanir, ið betra trygdina. Tá er vanliga talan um størri umbyggingar av vegum og vegamótum. Sum dømi kann nevast vegamótið við Sjógv í Kollafirði, sum varð umbygt í 2013–14.

Landsverk vísir í ársfrágreiðingini á, hvussu hendan umbygging hevur bøtt munandi um ferðslutrygdina.

Endamálið við at kanalisera vegamótið við Sjógv í Kollafirði og gera eina vinstrasnaringarbreyt til bilarnar vestanifrá, sum skulu inn til Kollafjarðar,



var at betra ferðslutrygdina í vegamótinum. Í sjálvum vegamótinum eru hend nógv óhapp, eisini við fólkaskaða. Ferðin á landsvegnum var, hóast hámarksferðin tá var 80 km/t, sum oftast ov høg, og oftani vóru yvirhálingar gjørdar í sjálvum vegamótinum.

Landsverk vísir á, at hagtøl frá politinum vísa, at í einum tíðarskeiði á fimm ár vóru 9 óhapp skrásett. Eisini vísa hagtøluni, at 22 bilar vóru tiknir fyri at koyra millum 104–138 km/t, meðan 15 bilar eru tiknir fyri at yvirhála í vegamótinum. Avgjørt varð at seta ferðmarkið til 60 km/t

og at kanalisera vegamótið við fysiskum oyggjum á landsvegnum. Hetta varð gjørt, fyri at tey ferðandi betur skulu varnast vegamótið.

Norðurlenskar kanningar vísa, at tað betrar um ferðslu trygdina at seta hámarksferðina niður í vegamótum. Við at seta

ferðina niður frá 80 til 60 km/t, fellur miðalferðin við 7,5 km/t, og talið av deyðum fellur við 36 prosentum og álvarsliga skaddum við 26 prosentum. Eisini vísa hesar kanningar, at vinstrasnaringarbreytir við oyggjum í vegamótum minka um talið av óhappum við persónskaða við 27 prosentum, meðan ein vinstrasnaringarbreyt uttan fysiskar oyggjar setir talið av óhappum við persónskaða niður við 19 prosentum.

Nú, háltannað ár eftir, at trygdartiltakið varð gjørt við Sjógv í Kollafirði, eru ongi óhapp á staðnum skrásett hjá politinum. Trygdartiltøk av hesum slagi eru sostatt við til at føra okkum inn á røttu leið ímóti nullhugsjónini, sigur Landsverk.