



FERÐSLUVANLUKKUR *kunnu* STEDGAST

- TÆR ERU IKKI ÓSVITALIGAR
HENDINGAR

TÍÐARMYND EFTIR FÍU PETERSEN. MYND: AMY OG EDNA. OG SAVNSMYNDIR



Brynhild Høgnadóttir
stjóri í Ráðnum fyri Ferðslutrygd

“Eg hugsji um hann fyrstu ferð hvønn morgun, longu áðrenn eg fái sløkt vekjaran,” svaraði ein mamma mær, tá eg spurdi, um sorgin um mista sonin fyri nøkrum árum síðani onkursvegna fylti minni. Tá eitt menniskja doyr í ferðsluni, hevur tað ikki við sær ein, men nógvar sorgarleikir. Einku verður nakrantíð sum fyrr, og tú ásannar, at tíðin lekir ikki øll sár. Eftir langa og sára tíð uppliva tey flestu, sum hava mist, at tey kortini liva. Men sorgin sleppir ongantíð takinum og verður eitt dimt skýggj í sjónarringinum.

Vit tosa ikki um 'flogóhapp'. Tá eitt flogfar dettur niður, ganga vit út frá, at har var onkur menniskjansligur ella mekaniskur feilur, sum vit kunnu finna fram til, okkurt, sum kundi verið øðrvísi. Vit vilja finna orsøkina fyri at sleppa undan, at tað endurtekur seg. Tá ferðsluóhapp henda á vegunum, brúka vit ofta orðingar, so sum “Bilførarin misti tamarhaldið á bilinum”. Vit siga ikki “Ferðafólkin í bilinum vórðu dripin, tí bilførarin koyrði ov skjótt.” Eingin vil gerast partur av ferðsluóhappi ella vanlukku. Kortini vita vit, at menniskjanslig mistøk eru atvoldin til umleið 90% av vanlukku á vegunum. Hetta var orsøkin til, at Ráðið fyri Ferðslutrygd varð stovnað fyri 40 árum síðan. Málið var at gera ferðsluna tryggari við at betra um *vanarnar* í ferðsluni.

– Ein deyður í ferðsluni kostaði 19 mió kr, ein sera álvarsliga skaddur 13 mió kr og ein álvarsliga skaddur kostaði 4 mió kr.

Nær er tað 'til at liva við'?

Í dag doyggja munandi færri, eins og færri fáa skaða, samanborið við, tá ringast stóð til í áttatiárunum. Hetta, hóast tað í dag koyra nógvar fleiri bilar á føroysku vegunum, sum við árunum eisini eru vorðnir tryggari. Onkur heldur, at tað “nú má vera á góðari leið, tí vit røkka ongantíð null deyðum. Tí tað er altíð onkur apukattur, sum koyrir svakt.”

Tá nullhugsjónin varð viðtikið á Føroya lögtingi, var ávegis stavnandi, at tal á ferðsluóhappum við fólkaskaða skuldi verða 30% minni í 2015 enn í 2006. Hetta málið er rokkið, og tað eiga vit at fegnast um. Væntað varð tá, at talið á deyðum fór at minka tilsvarandi, men tað málið er tíverri ikki reiðliga rokkið. Árliga doyggja í miðal stívlaga 3 fólk í ferðsluni. Hetta er dupult so mong sum Svøríki, Noregi og Danmark í mun til fólkatalið. Tað er ilt at svara neyvt hví, tí álvarsligar ferðsluvánlukkur á landi verða ikki greinaðar til botns í Føroyum.

Tað er ikki bara, tá talan er um menniskju, at tað loysir seg at fyrirbyggja ferðsluvánlukkur. Eisini fyri samfelagsbúskapin er nóg at spara. Føroyskar útrokningar frá lyklatølum frá 1991-2000 vísu, at ein deyður í ferðsluni kostaði 19 mió kr, ein sera álvarsliga skaddur 13 mió kr og ein álvarsliga skaddur kostaði 4 mió kr.

Kanska summi liva í teirri trúgv, at vit nú eru á einum stigi, har tað er til at liva við? Ella kunnu vit gera tað betri?

Mannarættur at koyra ov skjótt?

“Tað nyttar einki at yvirregulera bilførarar og at arbeiða við revsiskørmum, sum eru úti av proportión.” Og: “Mann fær ikki ein kjans at vísa seg sum ábyrgdarfullan, ansnan bilførara, tí mann verður

alla tíðina viðfarin sum ein møguligur brotsmaður”. Á facebooksíðuni hjá RFF er greitt, at summi halda virksemið hjá Ferðslutrygd vera ovurumsorgan ella formyndari. Tað tykist, sum verður tað hildið at vera mannarættur at koyra ov skjótt.

Onnur kjølfest sannføring er, at “tað eru tey, sum koyra ov seint, ið eru størsti trupulleikin í ferðsluni, tí tey osa hini til at gera hættisligar yvirhálingar!” Vónandi ræður henda ábyrgdarfráskrivning ikki, tá samanum kemur, á vegunum. Tí tá er okkurt farið heilt av kós.

Tað er rætt, at bilar og vegir alsamt gerast tryggari, men mannakroppurin tolir framvegis ikki ein bráðstöðg við meiri enn 70-80 km/t. Natúrlógini hava vit ikki ræði á.

Manglandi vilji ikki góðtíkin

Nullhugsjónin tekur støði í, at tað er menniskjansligt at gera feilir. Og tað skal ikki kosta okkum lívið at gera feilir. Tí leggja land og kommunur seg eftir at gera vegirnar *fyrirgevanði*, í tann mun tað ber til fíggarliga. Soleiðis tekur eigarin av vegnum sína ábyrgd av nullhugsjónini. Men har hetta ikki røkkur, t.e. har tann fyrirgevanði vegurin ikki kann lofta, mugu vit brúka ta *mentalu* girðingina. Ein trygg vegaskipan krevur nevnliga, at brúkararnir fylgja ferðslureglunum. Menniskjað er tískil ikki fritikið fyri ábyrgd. Nullhugsjónin viðurkennir *manglandi evni* í ferðsluni, men góðtekur *ikki manglandi vilja*.

Nakað av tí, sum hevur bótta ferðslutrygdina seinastu áratíggjuni, er herð lóggáva fyri rúsdrekkakoyring, strangari revsing fyri lógarbrot á hámarksferðina, klippikortskipanin, betri vegir, tryggari bilar, ferðsludagarnir hjá RFF fyri landsins 8. flokkum seinastu 18 árini, kunningarátøk og sjónligu eftirlitini hjá lögregluni.

Ferð ella tryggleika?

Veruleikin er kortini, at 60% av føroyingum siga seg vanliga koyra ov skjótt á landsvegi. Tað átti ikki at verið ræðslan fyri at verða revsað, sum fremur góða atferð í ferðsluni, men ábyrgdarkenslan fyri medtrafikantum. Norski professarin, Per Løken, lýsir avbjóðingina við eini mynt: Bara onnur síðan kann venda upp. Øðrumegin vilja vit hava frælsi til koyrigleði, ferð og adrenalinkick. Hetta frælsið er stuðlað av veikum eftirliti og linari revsing. Hinumegin vilja vit hava frælsi frá at verða løstað ella dripin í ferðsluni. Vit mugu velja. Velja vit ferð og stuttleika, fáa vit vanlukkur við ‘í keypinum’.

– Nullhugsjónin viðurkennir *manglandi evni* í ferðsluni, men góðtekur *ikki manglandi vilja*.