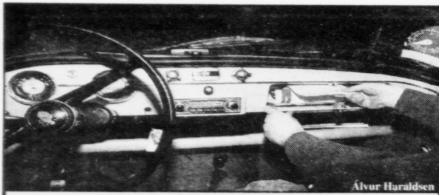


Lagt til réttis: Eiríkur Lindenskov

Út at koyra

2/99



Eftirlit við ferðsluni við filmstóli

Jón Kragestein

Royndir í fleiri ár - í nögvum londum vísa, at verður eftirlitið við ferðsluni ókt, minskar talið av ferðsluvánlukkum. Tað visir seg stutt sagt, at fólk eru meira ansin, tá ið tey vita, at tey eru undir eftirliti. Grundað á hesa sannføring, verður alsamt arbeiði við at gera eftirlitið enn betri og munadyggari m.a. við hátöknitólum.

Í september 1997 fór danska lögreglan undir royndir at skipa fyrri eftirliti við sjónvarpstólum. Arbeiði var eftir australskari fyrmynd, tí sonevnda »Victoriamodellinum«. Nevnast kann, at slíkt eftirlit longu í fleiri ár verið nýtt í hinum norðurlöndum. Talan er um nýtslu av sera framkomnum sjónvarpstólum, sum arbeiða saman við ferðmátara. Hetta eru handug töl, sum er lott at flyta úr einum stað í annan.

Í stuttum verður farið fram soleiðis: Sjónvarpstól og ferðmátari verður sett upp t.d. aftanfyrri í einum sivilum vorubili og so verður ferðslan, sum kemur eftir ávisum vegi - ávíst tíðarskeið - kannað.

Tað eru bert bilar, sum koyra skjótari enn loyvt er, ið verða filmaðir og goymdir á bandi. Töluni eru nevniliga so snildsliga gjørd, at upptøkur verða ikki gjørdar fyrr enn ferðmátarin hevur skrásett, at bilur hevur koyrt ov skjótt. Myndatöl er so neyvt, at tað ber væl til at kenna fólk aftur, og sjálvandi sæst eisini bilur og nummarplata væl. Bilur, sum hevur koyrt ov skjótt, verður ikki stöðgður, men sleppur at koyra víðari, uttan at bilforarin beinanvegin fær at vita, at hann er skrásettur. Hinvegin er hann frammanundan væl og vírliga ávarður um eftirlitið við alskyns skeltum, lýsingum osfr. Ein av fyrimunnunum við hesum framferðarhætti er, at tað ber til at gera kanningar av rættliga nögvum bilum og tað við lítilli manning. Harumframt ber nú til at kanna bilar á stöðum, har tað ikki bar til fyrr, tí at vandamálið var at stöðga bilinum.

Tá myndatøkupolitisturin er liðugur við vegarbeiðið sitt, fer hann á skrivstovuna, har ein redigeringsmaskina stendur. Tá myndatekniska arbeiðið er fingið frá hondini, verða tær útvaldu myndirnar av teimum bilum, sum hava koyrt ov skjótt, prentaðar út. Myndirnar verða gjørdar stórar, so at bæði bilur og bilforari sæst væl. Um so er, at ógnur fólk, ið eru í bilinum, siggjast á myndini, verða yvirmálað so tey verða ókenniliga. Hetta fyrri at sleppa undan óhepnunum stöðum, um hví, hvor var í bilinum osfr. Tá ið hetta pappirarbeiðið er liðugt, verða myndir og brov send út til tey, sum eru skrásett, saman við bót ella t.d. eini fræðslu um, at koyrikortið verður tikið. Er tað so, at tað er ikki eigarin av bilinum, sum hevur koyrt bilin, so hevur hann, sambært donsku ferðslulógina, skyldu at upplýsa, hvor hevur koyrt bilin. Um eigarin noktar at gera tað, fær hann bót. Hinvegin er ringt at nokta nakað sum helst, tí at myndirnar eru so góðar og prógvandi. Myndatöl er próvfast m.a. tí, at tað er plomberað.

Sum nevnt var hetta bert ein roynd hjá danska politinum og byrjað varð í smáum - bara við tveimum upptøktólum og tað einans í Keypmannahavnarkjörinum og í Odense. Men hóast hetta hevur ávirkanin verið stór, so stór, at miðalferðin er lækkað í royndarokjörinum og serliga hevur royndin havt við sær, at færri bilforarar hava torað at farið upp í tað heilt stóru ferðina. Og ikki minst hevur hetta ávirkað hýrsvognsförararnar og tað ikki av ongum, koyrikortið er jú fyrirteytin fyrri teirra livibreyði. Roknað verður við, at í hesar 15-16 mánaðirnar royndin hevur vart, er talið á deyðum í ferðsluni minkað við 7% í royndarokjörinum. Í hesum tíðarskeiðinum eru 50.000 bötur skrivaðar og bert í einum fori er tað hent at ein persónur kravdi at fáa mál sitt í réttin, so her er nógv tíð og nógv lögfrøðingarárbeiði spart. Annars er tað tydingarmikil liður í allari hesari fyriskipan, at hvørt einstakt mál skal ganga skjótt, tí at tað hevur eina fyrirbyrgjandi ávirkan, at fólk vita at tey fáa revsingina beinanvegin og ikki skulu biða t. d. í eitt ár. Sum heild verður sagt, at fólk eru positiv fyrri tiltakinum.

Hóast at tað hava verið onkir tekniskir og lögfrøðisligir trupulleikar, so kann sum heild kann ikki annað enn sigast, enn at danska politiið er nokið við royndirnar, tí at í februar/mars í ár verður viðtákað um hetta slagðið av eftirliti, so at tað verða 10 upptøktól og sum fara at verða brúkt í einum størri parti av landinum.

Sum kunnugt er lögreglan í Føroyum donsk og verður stýrd eftir donskum fyriskipanum. Sum skipanin er, liggur avgerðin í Danmark, hvørt eftirlit við hátökini skal verða sett í verk í Føroyum ella ikki.

Higartil hevur so einki verið at hoyrt um, at slíkt eftirlit skal verða sett í verk.

Koreanar við fullari ferð

Fyrst í 90'unum settu suðurkoreanski bilaiðnaðurin sær tað mál innan ár 2000 at náa eina ársframleiðslu upp á í minsta lagi trýggjar milliónir akfjór og at verða heimsins fimt størsta bilafarmleiðaraland



Í 1972 fór Daewoo undir eitt 50/50 samstarv ið General Motor. Undir nøvnum sum Daewoo Le Mans, Royale og Impiale 3000 endurføddust Opel Kadett, Rekort og Senator. Bilurin á myndini er ein Le Mans, ein 1990 Opel Kadett sedan

Teir evropiskku bilafarmleiðararnir ræddust fyrst japanska bilaiðnaðin.

Japanarar fóru seg fram í Evropa fyrri 30 árum síðani við bilum, sum vóru biligari enn tey etablaðu evropisku merkin.

Ikki nóg mikið við tí. Japansku bilarnir vóru eisini rakstrarbetir og frægari útgjördir enn teir evropisku.

Japanar hava varðveitt tað góða orðið, men ikki fyrri enn teir evropiskku bilafarmleiðararnir tóku hótanina í álvara - og framleiddu kappingarforar bilar, varð streymurin av japanskum bilum á evropiska marknaðin brensaður.

Á felagsevropiskum plani hava innflutningsavmarkingar eisini gjørt sít til at stöðga innflutningin av japanskum bilum - serliga fyrri at verja bilaiðnaðin í suður-evropiskum londum.

Koreanar hótta japanar og evropar

Men nú hótta aftur ein gullur vandi - í øllum forum sæð við evropiskum bilafarmleiðaraeygum.

Tann koreanski bilaiðnaðurin trumlar fram við bilum, sum eru biligari enn bæði evropiskir og japanskir kappingarneytar.

Har tað fyrri var talan um kopi av japanskum bilum, hava koreanar nú víst, at teir megna at menna bilasnið, sum á flestu økjum standa seg á evropiska og amerikanska marknaðinum.

Rökka málinum um 3 mió bilar ár 2000

Hyggja vit eftir menningini er neyvan ivi um, at endamálið hjá koreanaru-



Gaolper er ein 1986 útgáva av Mitsubishi Pajero, sum er bygdur í Korea av Hyundai Precision, sum fór at gera bilar í 1991. Galloper verður marknaðarfordur av Mitsubishi í Danmark sum bilagasti fjárhjólstrekkan. Har kostar hann 129.949 sum vóruvognur uttan moms

Kelda: FDM/Motor

num hevur verið realistiskt - eisini globalt sæð.

Í 1992 vóru framleiðslutöluni 1.729.696 bilar (persónbilar, lastbilar og bussar) í 1997 var talið 2.894.616.

Projekt X-5 hjá Korea loypti hvøkk á tann evropiska bilafarmleiðslufelagsskapin, ACEA, í 1993.

Koreananna mál var innan ár 2000 at hava skapt:

- Framleiðslumøguleikar til fýra milliónir bilar um árið
- Eina ársframleiðslu upp á trýggjar milliónir persónbilar, lastbilar og bussar eins og
- Ein heimamarknað upp á tveir milliónir bilar og
- Ein útflutning upp á 1,2 milliónir.

Eftir metingum hjá ACEA fyrri fimm árum síðani vildi hetta merkt 360.000 korea-

bilar í Evropa innan ár 2000 - tað vil aftur siga 40.000 um mánaðin. So endaurslit-ið verður helst við árskriftið 400.000 bilar.

Helst á 12. plássi

Dreymurin um eitt fimta-plássi á heimslistanum náa teir kortini ikki. Men eftir at Hyundai keypti Kia, kunnu teir kanska náa einum 12. plássi.

Eitt er tó

