gult30 cyan30 magenta30 svart30

Herferðin móti kubikkunum og leitanin eftir syndabukkum

Óla Jákup Rólantsson um villu ferðsluna og royndina at finna syndabukkar

Ein BMW var tikin fyri at koyra ov skjótt. Mondeoin hevði eina toppferð upp á 231. Peugeot 406 TS6 hevur 3000 kubikk og einar 200 hestakreftir. Fy! Hesi yvirklassadýrini áttu at skamma seg at keypa heimsins tryggastu bilar. Ella hvat?

Óla Jákup Rólantsson, tíðindamaður, skrivar:

Vit leita framvegis eftir syndabukkum!
Men vit gera tað sum hundur, melur um heitan greyt. Bilurin hevði alt ov stóran motor. Dekkini vóru slitin. Tað regnaði. Eitt transformatortorn stóð skeivt »plaserað« langt við síðuna av vegnum. Autoverjan var ov lág til lágt flúgvandi bilar. Svingið var ov krapt til trídupult loyvda ferð. Tað var sera myrkt og ov vánaligt sýni at koyra 130 km/t. Førarin sat ikki í trygdarbelti. Tað var ov hált at koyra 100 km/t í bygdum øki. Hann koyrdi útav í einum krøppum svingi við 120 km/t – orsøkin var, at eingin autoverja var!?!

Og so framvegis.

Kanska eru vit føroyingar so kurteisligir, at vit av berum umhugsni mótvegis teimum syrgjandi ikki vilja kalla ein spaka fyri ein spaka. Og tað er rætt og slætt syndarligt. Tí øll vita vit, at hvørki ferð, stórir motorar, dekk, regn ella hálka í sjálvum sær drepa nakran. Øll ábyrgdin liggur á føraranum. Men kortini leita allir fjølmiðlarnir og ábyrgdarfólk annars hvønn einasta dag eftir øðrum at hanga ábyrgdina uppá.

Skjýtur tú fólk við byrsu, fært tú samfelagsins dóm beinanvegin – tann, ið brúkti byrsuna, fær ábyrgdina, ikki byrsan. Byrsan verður ikki plomberað, men hann, ið skeyt og drap, verður plomberaður í eini klyvu.

Eg fari at loyva mær at kalla ein spaka fyri ein spaka og halda fast um, at við nøkrum ómetaliga fáum undantøkum hevur førarin alla ábyrgdina av vanlukkuni.

Eitt ófatiligt álit á ungdómin

Vit hava einki álit á einum maskinsmiði, fyrr enn hann hevur lært í 4 ár. Tástaðni verður hann hildin egnaður til sítt arbeiði. Skulu vit góðtaka, at hann sleppur at stjórna stórum maskinum á okkara fiskiskipum ella strandfaraskipum, so skal hann hava minst 6 ára útbúgving. Vit sleppa heldur ikki skipsførarum til róðurs uttan skúla og drúgva siglingstíð. Og eingin hevði droymt um at sett seg í flogfarið hjá Atlantic, um Hans Hansen var 18 ára gamal og hevði fingið sertifikatið eftir 5 vikum. Vit seta ómetaliga strong krøv til Hans Hansen, áðrenn hann fer á flog við 70 ferðafólkum. Men vit seta lítil og fá krøv til bussføraran, ið hvønn dag koyrir við 70 børnum gjøgnum brattlendi í hálku og vána sýni.

Eingin okkara hevði góðtikið, at Atlantic Airways hevði eina flogvanlukku árliga. Ella at Smyril Line og Skipafelagið høvdu eitt »forliss« 3. hvørt ár. Men vit góðtaka, rokna við og innrokna hagfrøðiliga, at tað skulu henda so og so nógvar ferðsluvanlukkur í meðal árliga. Og hóast vit kenna bæði trupulleikan og syndararnar, so mala vit rundanum, og at kalla einki verður gjørt.

Og tað er eitt fantastiskt álit, vit vísa teimum 18 ára gomlu. Eftir nøkrum vikum fáa tey koyrikort í eini rasandi kapping millum koyrilærararnar. So skjótt sum møguligt. Nakrar dagar seinni kunnu tey spáka sær inn á Bileftirlitið og taka koyrikort til trailara og harvið fáa loyvi at stjórna einum 50 tons akfari við motororku á stødd við ein línubát. Gerið so væl! Koyrið bara! Tey hava undir eftirliti nakrar tímar klárað at skifta gear, steðga við hávatenn, blunka rættan veg, blenda fyri mótkoyrandi ferðslu og at bakka, og síðani hava tey staðið eina teoretiska roynd, eftir at tey í ein mánað hava lært seg Koyribókina uttanat.

Og harvið fáa tey somu rættindi sum øll onnur í ferðsluni.

Og so fara tey út í ferðsluna. Løgregla og tryggingarfeløg staðfesta ferð eftir ferð og ár eftir ár, at hesi gera skaðarnar. Hesi fáu eru tey vandamestu. Hesi eru tey, sum doyggja og drepa í ferðsluni. Tryggingarfelagið Føroyar staðfestir: »Tað veika liðið í allari bilkoyring er førarin. Tað eru ógvuliga fá óhapp, sum ikki henda av mannaávum. Í 3 av 4 førum var bilførarin millum 18 og 20 ár, og foreldrini áttu bilin!« Og niðurstøðan hjá báðum tryggingarfeløgunum er, at høvuðsorsøkin til vanlukkurnar millum hesi ungu er, at tey yvirmeta síni sjálvsevni og evnini hjá bilinum.

Spurningurin er so, hví hesi ungu yvirmeta bæði sín egna førleika og evnini hjá bilinum. Svarið er so æviga einfalt: Tey kenna ikki mørkini. Tey kenna ikki bilin. Tey duga rætt og slætt ikki at koyra bil! Flestu teirra eru uppvaksin innpakkað í vatt, hava aldri dálkað sær fingrarnar, og hava ikki hóming av, hvussu »delikat« eitt tílíkt instrument sum ein bilur er. Harnæst er bilurin vorðin ein so stór sjálvfylgja, at virðingin fyri honum er ikki størri enn fyri øðrum dagligum brúksamboðum. Tey virða ikki bilin og kenna ikki hann, tey hava einki »følilsi« við bilinum, og duga ikki at handfara hann, sum tann útlærdi smiðjumeistarin handfer dreygubonkin. Tey eru líka klossut í bilinum, sum fyrstu ferð, mamman noktaði at smyrja breyðflísina fyri tey. Men sjálvsálitinum hjá einum 18 ára gomlum bilar sjálvandi einki – serliga ikki, tá »imagið« verður innpakkað í babbasa bil!

Ikki á nøkrum øðrum øki høvdu vit góðtikið slíkt skila- og ábyrgdarloysi. Og hvat er so tað smartasta, vit kunnu finna uppá?

Jú, at plombera bilarnar!

Eg eri rúkandi ósamdur. Adressan er skeiv. Tað eru ikki bilarnir, men førararnir, ið skulu plomberast!

Utopi

Í fyrsta lagi er tað utopi at tosa um at plombera bilar nú. Sjálvt um viljin er til staðar, kann hetta ikki gjøgnumførast fyrstu 10 árini. Helst als ikki. At tosa um eftirlit við GPS verður helst líka stór utopi – sum Óla Svenn Nolsøe vísti á, so verður hetta ov nógv »big brothter« til bæði politikarar og vanlig fólk at slúka. Og tað verður tað helst í eitt ættarlið afturat.

Í øðrum lagi ger samfelagið ikki sína skyldu sum er. Tað eru tvær ólavsøkur síðani, at løgmaður proklameraði 0-hugsjónina í Føroyum. Eg veit bara um ein fund í nevndini, sum skuldi gera og kunngera arbeiðssetningin. Fundurin var slitin, tí klandur tók seg upp um, hvør skuldi verða formaður. Mær vitandi hevur eingin fundur verið síðani. Tað er álvari í almennum arbeiði, síggja tit!

Høvuðstankin í 0-hugsjónini er, at eingin skal doyggja ella koma álvarsliga til skaða í ferðsluni. Størsti arbeiðssetningurin er tí at forða fyri, at sama vanlukka kann henda aftur. Har, sum ein vanlukka er hend, verða fysisku umstøðurnar broyttar soleiðis, at sama vanlukka rætt og slætt ikki kann henda aftur. Men í Føroyum hendir einki, og aftan á hálvtannaðhundrað almennar útvarpsferðslusendingar havi eg enn ikki kunnað staðfest, at myndugleikarnir hava broytt nakrar fysiskar umstøður, har vanlukka er hend, soleiðis at sama vanlukka ikki kann henda aftur.

Eg kann ikki í mínum villasta fantasii ímynda mær, at okkara politikarar nakrantíð koma at samtykkja nakað inntriv í frælsið hjá fjøldini, tí nøkur heilt fá ikki kunnu hátta sær. Tí løgfrøðiliga svarar tað til at fáa fullkomið rúsdrekkabann, tí nøkur fá drekka ov illa.

Spurdi forrestin ein dagin ein løgreglumann, sum hevur arbeitt nakað við hagtølum um ferðsluvanlukkur, um nakað hald var í, at fleiri vanlukkur hendu við bilum við stórum motorum. Hann svaraði ótrúliga skjótt: »Nei, tað er einki samband millum álvarsligar vanlukkur og stórar motorar. Orsøkirnar eru oftast antin brennivín ella býttheit!«

Samfelagið í skammikrók!

Vit kenna syndararnar. Bæði løgregla og tryggingarfeløg hava staðiliga víst á, hvar vandin liggur. Sálarfrøðingar stíga nú fram upp á skift og viðurkenna tað sama: Vit vita, hvørji tey eru, og – so mikið verri – vit vita eisini, hví tey eru, sum tey eru. Sammeta vit samfelagið við ein skúlaflokk í hesum føri, so vistu skúlaleiðsla, lærarar, lestrarvegleiðarar, sálarfrøðingar og øll onnur, hvørjir næmingar høvdu trupulleikar, hvør skuldi í skammikrók og hvørjum tørvaði eykafrálæru.

Og KORTINI tykist, sum at vit vilja velja eina høpisleysa loysn, nevniliga at seta allan flokkin í skammikrók! Øll skulu revsast og fáa skert síni rættindi fyri misbrotini hjá teimum fáu.

Komikkurin er altso fullkomin, tá ið vit seta alt samfelagið í skammikrók, tí sálarfrøðingar meta, at ein evarska lítil partur av ungdóminum má sleppa at »avvikla« eitt sokallað »adrenalinrush«.

Hvat gera vit so?

Tá vit nú vita, hvørjir teir potentiellu brotsmenninir eru, so átti ikki at verið so torført at gjørt nakað til tess at forða teimum at útinna síni brotsverk. Lat okkum taka útbúgvingina fyrst. Hon er stutt sagt alt ov vánalig. At 40% av teimum ungu, sum vegna skilaleysa koyring eru kravd til eftiransandi koyriroynd, als ikki standa royndina, sigur í sjálvum sær, at nakað er galið.

Okkurt er eftir mínum tykki eisini vindandi galið við teoretisku undirvísingini, tá ið ungir menn, t.d. bilmekanikarar, ofta hava torførari við at standa royndina enn onnur, sum ongan kunnleika hava til bilar. Teoriin er so fremmand fyri teimum, at teir skilja hana ikki. Tey bókliga næmu hava munin lættari við at læra Koyribókina uttanat. Tað kundi bent á, at her lekur álvarsliga millum teori og praksis.

Tað gleðiliga er kortini, at Bileftirlitið hevur boðað frá eini munandi strangari koyrikortareglugerð.

Mítt uppskot eru stutt og greitt longri venjing. At læra at brúka og kenna ein bil upp á 18 tímar er fullkomiliga burtur úr vón og viti. Vit mugu gjøgnumføra okkurt slag av royndarkoyring. Vit mugu innføra eitt royndarkoyrikort, sum í minsta lagi tvey tey fyrstu árini hongur í einum klønum tráð. Og vit mugu hava eina stigskipan, sum veruliga hevur eina tálmandi ávirkan á førararnar.

Vit mugu eisini hava eina koyribreyt til venjingar og kappingar. Helst samantvinna hetta saman við hálkubreytini. Adrenalinið má skolast út, og ongastaðni verður hetta gjørt betur enn á eini kappkoyringar- ella stuttleikabreyt.

Og ongastaðni vil ungdómurin læra at kenna bilin so væl, sum akkurát á stuttleikabreytini. Tey læra – helst frá heilt ungum árum – at kenna mørkini, hvat bilurin tolir, hvat hann kann, tey læra tann hárfína balansan millum væleydnað og miseydnað avrik. Tey læra at gerast eitt við bilin, at »lata seg í hann«, læra følingina og at síggja bilin sum ein part av sær sjálvum, ella seg sjálvan sum part av bilinum.

Har fært tú góðar bilførarar, sum fáa virðing fyri bilinum – í sterkari kontrast til nógv av hesum deytunum, sum eftir 18 tíma skúlakoyring eru fullkomiliga fremmand fyri bilinum, og annaðhvørt ræðast bilin, ella bert síggja hann sum potensforleingjara. Í báðum førum eru tey lívshættislig.

Ein off-road ella folkracebreyt er so einføld og bílig, at lata myndugleikarnir Sofusi Hansen eina blaðkúgv fríggjadag og sleppa honum niðan á oynna, so er breytin klár leygardag!

Løgreglan ov stirvin

Ferðsluløgreglan í Føroyum ger eitt gott arbeiði. Eitt sera gott arbeiði, um ein sammetir við arbeiðsorkuna. Men tað líkist svartasta ongum, at løgreglufólk standa fram alment og siga, at her hjá okkum henda vanlukkurnar, tá ið løgreglan svevur, og her hjá okkum vita og fylgja tey ungu við, nær løgreglan fer heim at leggja seg. Hetta eru konkret dømi um í 4 løgregluøkjum í Føroyum.

Orsøkin er vantandi játtan til náttarkoyring. Eitt øðrvísi arbeiðsbýti og ein løgregla, sum er úti á vakt døgnið runt, má vera eitt minstakrav, nú løgreglan verður yvirtikin.

Eitt annað mál eru fotofellurnar. Tað ber ikki til ár eftir ár at skjóta seg undir, at tað ikki eru ráð at keypa eitt ella fleiri fototól. Vit mugu og skulu hava hesi, vit skulu hava eina asins rúgvu av fotokassum á vegunum, og um so løgreglan bara eigur tvey fototól at seta í kassarnar, so hjálpir tað, um fólk ongantíð vita, hvørjum kassum tólini standa í. Effektin er hin sama.

Ein einfaldgerð av arbeiðnum hjá ferðsluløgregluni við kontantari avrokning á staðnum, tað, sum t.d. í Noregi eitur »forenklet forlegg«, hevði spart løgregluna fyri eini rúgvu av skriviborðsarbeiði og leysgivið meira arbeiðsorku til eftiransan.

Verndareinglar og náttarbussar

Hyggur ein at ræðuligastu vanlukkunum, hendar eru í Føroyum, sæst tíverri, at foreldrini eiga eina sera stóra ábyrgd. Líkasælan er ov stór, og álitið á tey heilt ungu er alt ov stórt. Lyklarnir til babbasa bil hanga ofta til fría nýtslu.

Tað er ótrúliga torført at broyta fatanina hjá ungum, sum eru uppvaksin í bili, sum síggja bilin sum bæði hugnakliva og flutningsamboð. Bilurin er mangastaðni ikki bara bilur, men eitt sosialt fyribrigdi. Bilurin kann vísa ein ávísan sosialan status, og hann kann rætt og slætt vera ein potensforleingjari. Men í flestu bygdum í Føroyum er hann eitt sosialt fyribrigdi, fyrst og fremst eitt flutningsamboð, næst ein hugnaklivi.

Nú náttarbusskoyringin hevur tikið seg upp mangastaðni, so verður ábyrgdin enn einaferð í mestan mun flutt yvir á foreldrini. Tí nú ber til at siga nei, tí bussurin koyrir kortini. Men bert ein lítil løta í miðbýnum í Havn eitt vikuskifti avdúkar, at talið á fínum babbasa bilum ikki minkar, heldur hinvegin.

Mær dámar væl hugskotið um verndareinglar. Trúgvi ikki, at nakað ávirkar tann unga mannin so nógv, sum at genturnar siga nei, at genturnar gera tað ósmart at fara í býin við bili og leggja harðliga og kontant eftir teimum, sum koyra svakt ella ávirkaðir. Eitt tílíkt samarbeiði millum løgreglu og verndareinglar, sum byrjað er í Danmark, er fyrimyndarligt.

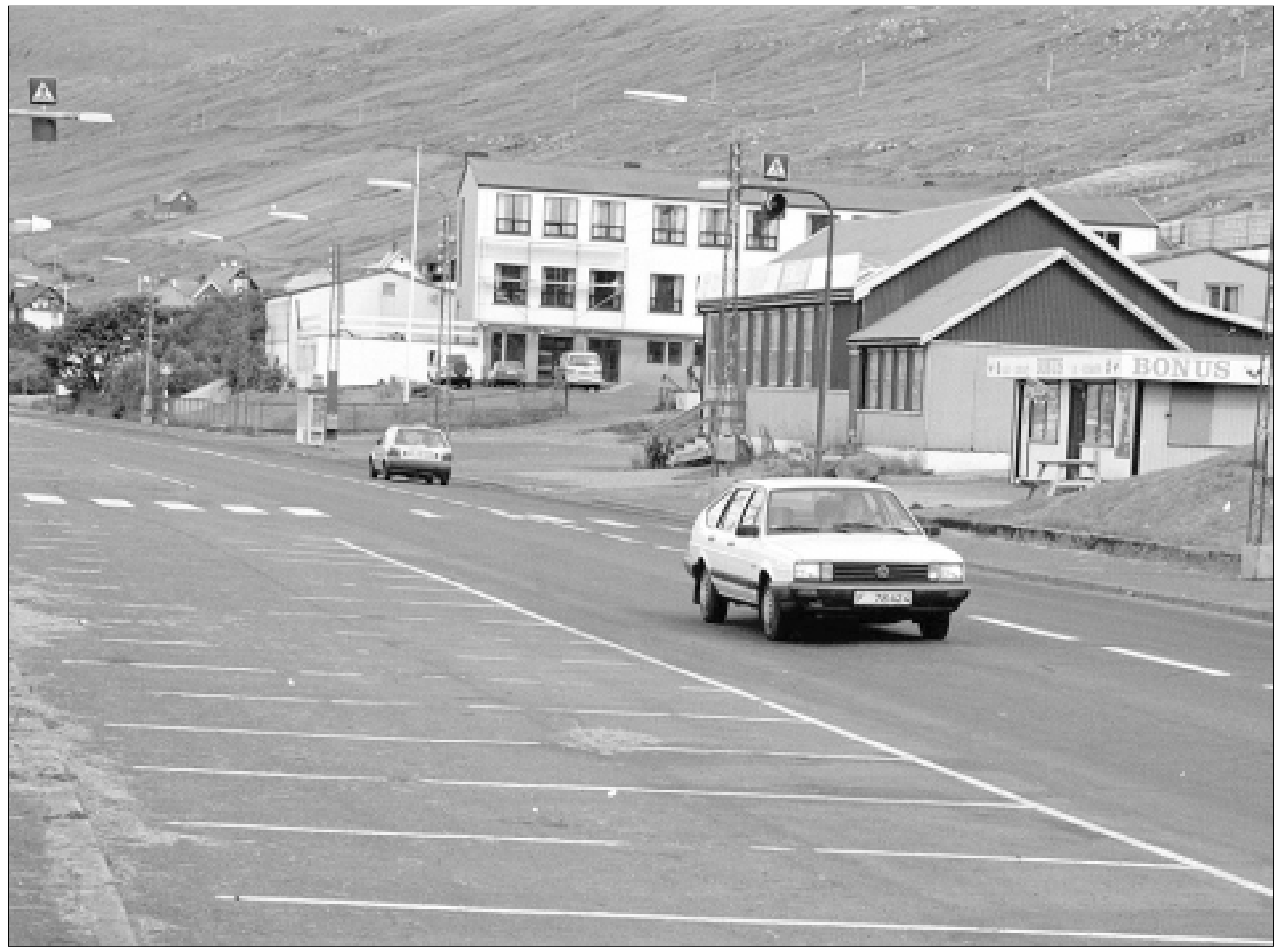
Hetta skuldi verið tikið upp beinanvegin í Føroyum. Tá ið vit ikki enn stjórna løgregluni sjálvi, so eigur Ferðslutrygd við stuðuli frá landsstýrinum at taka hetta stig. Hetta skuldi verðið gjørt saman við hugskotinum hjá Hans Jákupi Hermanssyni um strangar dómar fyri »gíslatøku«, hetta at bilførarar fáa sera harðan dóm fyri at koyra ørt við fólki í bilinum.

Taka vit samanum størstu trupulleikarnar síggja vit, at

- tryggingarfeløgini staðfesta, at nærum allar vanlukkur henda av mannaávum,
- at í 3 av 4 førum var bilførarin millum 18 og 20 ár, og
- foreldrini áttu bilin
- Harnæst hava tvær politi støðir alment staðfest, at ringastu vanlukkurnar henda, meðan løgreglan svevur

Í hesum fýra punktunum hava vit bæði orsøkirnar og úrslitið. Førarin hevur ábyrgdina, 75% av teimum yngstu duga ikki at koyra bil, men sleppa kortini at brúka babbasa bil, og stórstu vanlukkurnar henda, meðan løgreglan svevur.

Vit loysa ongar av hesum trupulleikum við einum uppskoti um at plombera bilarnar.



gult31 cyan31 magenta31 svart31