

motor *føreren*



Nr. 2 - 2024

Politikernes ambisjoner: **Når ikke elbil-målet i 2025**

SIDE 6

Bøtesatsene økt igjen: **Kostbart å bryte trafikk- reglene**

SIDE 4

Møt Johan (96): **MA-medlem siden 1956**

SIDE 10



Finn Løken AS PB 71 1431 AS Tlf. 64 94 29 65	 BRØDRENE MYHRE BRØNNBØRING SPESIALBØRING Hadelandsveien 841 3520 JEVNAKER Tlf. 32 11 44 80	 Opplæringskontoret for service og samferdsel Gneisveien 12 2020 SKEDSMOKORSET Tlf. 22 25 75 03	MAFO AS Øverbygdsv. 926 2656 FOLLEBU Tlf. 404 02 119	Lena & Centrum Trafikkskole AS Vallevegen 2850 LENA Tlf. 61 16 14 50
Bilpleien AS Grini Næringspark 10 1361 ØSTERÅS Tlf. 67 54 00 11	 06565 Lillehammer Taxi	IP Huse AS Mek. Verksted 6487 HARØY Tlf. 71 27 57 00	Fineide Transport AS Nordsjøvegen 27 8642 FINNEIDFJORD Tlf. 75 19 51 45	 TRYGG VEI – veien til sikker trafikk Teglverksveien 100, 3057 SOLBERGELVA Tlf. 32 23 23 00
Asplund Transport AS Eidsbotnvegen 49 7603 LEVANGER Tlf. 950 33 472	 Kjellmark BYGGER DET MESTE WWW.KJELLMARK.NO	 Birkeland Elektro AS Støget 74 4760 BIRKELAND Tlf. 37 27 61 08	Nonslid Bilservice AS Skjoldavikvegen 178 5574 SKJOLD Tlf. 52 76 21 00	 FØRDE VULK (Etablert 1949) Halbrennsøyra 9, 6800 FØRDE Tlf. 57 83 08 00
AS Elektro Skeivegen 49 6650 SURNADAL Tlf. 71 66 23 52	Nyhus Transport AS Roaveien 6 3534 SOKNA Tlf. 414 56 705	 Aulie NYBAKTE LOMPER OG LEFSER! www.aulie.no	 NTM TRAILER & TIPP AS 1351 RUD Tlf. 67 17 19 30	 TAXI 03550 ROMERIKE
 FOLLO TAXI Ring 06485	Eiksenteret Måselv Industriveien 37 9325 BARDUFOSSE Tlf. 77 83 40 50	 exacta Autorisert regnskapsførerforening Dyrmyrgata 4 3611 KONGSBERG Tlf. 926 30 300	Heum Skogservice Lyngrothveien 1 4820 FROLAND Tlf. 412 62 779	 Entreprenørene Firing & Thorsen AS Nedrevei 8 3183 HORTEN Tlf. 33 03 54 70
Langøen Bilverksted Bjørumsvn 16 4820 FROLAND Tlf. 37 03 70 30	KC-Transport AS Åttevei 37 8063 VÆRØY Tlf. 932 07 298	 VIKING Nyland Maskin AS Gamlevegen 1 6826 BYRKJELO Tlf. 957 06 000	Utne Transport AS Statsmin Torps v 49 1722 SARPSPORBORG Tlf. 69 13 72 3	 Tonstad Bakeri AS Tonstadveien 20A 4440 TONSTAD Tlf. 38 37 01 22 
 EIE eiendomsmegling avd. Tønsberg 33 30 70 00 tonsberg@eie.no EIE eiendomsmegling	Refsland Transport AS Marknesvingen 9 4052 RØYNEBERG Tlf. 918 30 961	 airon Trøskeneveien 36 1712 GRALUM Tlf. 69 14 26 00	Brødrene Stigen AS SKOGSENTREPRENØR Lykkjaveien 4, 1960 Løken Tlf. 99107435/99460711	Eidsvoll Trafikkskole A/S Lars Tønsagers v 2 2080 EIDSVOLL Tlf. 63 96 47 20
 ERIKSEN THØRING Distribusjon AS TLF 90 17 13 12	 KLM Interier Roligheden 4818 FÆRVIK Tlf. 980 35 023	 BRIX DEKOR AS 32 64 28 82 brixdekorene Vi gjør deg trykkelig i markedet!	 speira	Kongsberg Containertransport AS Skrubmoen 17 3619 SKOLLENBORG Tlf. 464 70 000
 UniProtect Reinsvegen 50 5643 STRANDVIK Tlf. 56 58 16 49	Gavelstad Gjestegård AS Østsideveien 545 3275 SVARSTAD Tlf. 33 15 59 59	 Trapperingen www.trapperingen.no Jordalsveien 17 5105 EIDSVÅG I ÅSANE Tlf. 33 05 23 55	Alento AS Sankt Hallvard vei 3 3414 LIERSTRANDA Tlf. 474 50 630	Grenland Dyrepensjonat Magne Henne Trommedalsvegen 6 3739 SKIEN Tlf. 995 05 212
Sørlandets Bilsenter A/S Skibåsen 1 4636 KRISTIANSAND S Tlf. 24 03 47 30	 BILSKADESENTERET AS Skade, lak og glassverksted på Hofstadfjella i Førde Åpne: 07-30 - 16-30 57 83 72 50	 veng BILDELER Lørenfaret 1 B (0580) OSLO Tlf. 23 18 08 80	Telemark Dekksenter AS Moen 17 3946 PORSGRUNN Tlf. 35 93 35 50	Brødrene Henriksen Transport AS Lyngbakkvegen 40 3736 SKIEN Tlf. 411 33 300
 JAG er som du. Schweigaardsgate 14 0134 OSLO Tlf. 962 09 666	Vi leverer alt av matjord, sand, pukk og grus. HAMAR PUKK&GRUS Rudshøgda Pukkverk as Tlf. 62 53 69 70 eller www.hamarpukkoggrus.no	JKE Design Levanger AS Gamle Kongeveg 57 7604 LEVANGER Tlf. 74 08 50 00	 LITRA - Over 100 års erfaring med transport - Tilstede i hele Norge og Sverige - Besøk oss på: www.litra.no 	



Innhold nr 2-2024

- 3** MA-hjørnet
- 4** Nye bøtesatser
- 6** Når ikke elbil-målet i 2025
- 8** Mer knapper, mindre skjerm
- 10** MA-medlem siden 1956
- 15** MA på bilmesse
- 16** Dekkskift på elbiler
- 18** Mye nytt i føreropplæringen
- 20** Har du lært dette i trafikken?
- 22** Våren er høysesong for henger
- 24** Gi bilen en real vårvask
- 28** Vil ikke lage retro-Volvo
- 30** Testen: Ford F-150 Lightning
- 32** MA-medlem
- 38** Ung i Trafikken
- 42** Kryssord

MA-hjørnet

Kjære medlemmer og støttespillere,

Jeg håper alle har hatt en fin påske med sine nære og kjære. Endelig er klokka stilt, solen står opp litt tidligere og gradestokken peker mot rødt.

I begynnelsen av mars fikk vi de oppdaterte tallene på omkomne i vegtrafikken hittil i år. De viste at 22 personer har mistet livet i 2024. 13 av disse var i møteulykker, og majoriteten var i aldersgruppen 45-64 år. Kun i mars mistet 14 personer livet. Det er det høyeste registrert innenfor én måned, på mange år.

Hvor mange av disse som hadde rus involvert, kan vi ikke fastslå på nåværende tidspunkt, men det er, dessverre, all grunn til å tro at det har vært medvirkende årsak i flere av ulykkene.

Disse tallene er ikke bare statistikk; de representerer enkeltpersoner, familier og samfunn som er rammet av uopprettelig tap og smerte. Hver eneste trafikkulykke er en påminnelse om hvor viktig det er å fortsette arbeidet.

Det betyr også at båtsesongen står for tur. I år vil vi gjøre en ekstra innsats for sikkerhet på sjøen gjennom vårt samarbeid med Flyte. Helt konkret er de en samarbeidspartner på et større prosjekt som lanseres i begynnelsen av mai. Vårt felles mål er økt oppmerksomhet og kunnskap knyttet til promillekjøring, det være seg i båt eller bil.

Som medlemmer og støttespillere av MA - Rusfri Trafikk, spiller dere en avgjørende rolle i dette arbeidet. Det er dere som gir oss tyngden vi trenger inn i de politiske prosessene. Jeg vil derfor nok en gang benytte anledningen til å takke deg som støtter oss, samt oppfordre alle til å minne en bekjent om vårt samfunnsoppdrag, og hvorfor vi trenger deres støtte.

Vi som organisasjon vil fortsette arbeidet i de store linjene, men til syvende og sist er vi også avhengige av alle på individnivå. Nullvisjonen fungerer best om alle lager seg sin egen, det er ingen som ønsker at sine nære og kjære skal havne i en ulykke.

I denne utgaven kan du blant annet lese om hvordan føreropplæringen har endret seg de siste 40 årene, hvordan vårvasken av bilen kan gjøres mest skånsomt, og ikke minst portrettintervjuet vi har gjort med et av organisasjonens lengstværende medlemmer.

Dette og mye mer, håper jeg kan pirre lesehesten i deg.

God fornøyelse!

Anders



Anders Skavdal Havdal
generalsekretær

UTGIVER
MA – Rusfri Trafikk
v/ generalsekretær Anders Skavdal Havdal
REDAKTØR
Jøran Ledal
Kontakt: +47 932 45 009 // ledal@me.com
ANNONSER
Faktureringservice Sør AS:
+47 32 24 44 33 // faktserv@faktserv.no

ADRESSER OG EPOST
Besøksadresse: Dronningens gate 6, 0152 Oslo
Postadresse: Pb 752, Sentrum, 0106 Oslo
Telefon: +47 22 47 42 00
E-post: ma@marusfritrafikk.no
Hjemmeside: www.marusfritrafikk.no

MEDLEMSSERVICE/ABONNEMENT
Tlf. 22 47 42 00

TRYKK
Merkur Grafisk AS, Pb 25, 0901 Oslo
ISSN 0027-2213 (trykt utg.)
ISSN 2535-4639 (online)

KONTORTID
mandag-fredag: 09.00–14.30
UNG I TRAFIKKEN
v/ daglig leder Stig Eid Sandstad
Telefon: +47 909 64 646
Epost: post@ungitrafikken.no
Hjemmeside: www.ungitrafikken.no



RUSFRI
TRAFIKK



Ung i trafikken

motor
føreren

Disse regelbruddene kan koste deg over 10.000 kr



Ulovlig mobilbruk.



Kjøring uten bilbelte.



Kjøring på rødt lys.

Å bryte trafikkreglene er dyrt i Norge. I år har det blitt enda dyrere.

Av Knut Skogstad

Norge har noen av verdens høyeste bøtesatser for trafikkforseelser. Bøtene skal avskrekke, og ha en preventiv virkning: De skal hindre at vi bryter trafikkreglene.

Det vanlige er at disse følger konsumprisindeksen. Men i noen tilfeller blir de justert uavhengig av denne. Ett eksempel på det er bøtesatsen for ulovlig bruk av mobiltelefon mens man kjører bil. Dette har blitt et stadig større problem, og derfor har myndighetene de siste årene valgt å gjøre det mye dyrere å bryte reglene – i håp om at det skal ha en effekt.

Siste gang bøtesatsene ble oppjustert var 1. februar i fjor. Da ble det for første gang også femsifret bot for flere forseelser.

Rødt lys

Tar du for eksempel sjansen – eller er uoppmerksom – og kjører på rødt lys? Nå kan det koste deg 10.200 kroner, i tillegg til tre prikker i førerkortet.

Hvis du snakker i håndholdt mobiltelefon, taster eller surfer under kjøring er bøtesatsen den samme: 10.200 kroner, også her kommer tre prikker i tillegg.

Samme reaksjon får du hvis du bryter vikeplikten, gjennomfører en ulovlig forbikjøring eller har for kort avstand til kjøretøyet foran. Det siste er noe vi ofte ser på landevei/motorvei, og som kan føre til påkjørsel bakfra.

Kjøring i strid med trafikkskilt, i kollektivfelt/sambruksfelt, innkjøring forbudt, mot enveiskjøring, mot påbudt kjøretretning, svingforbud eller i gågate: Alt dette koster 8.200 kroner.

Å kjøre med motorvogn i såkalt sperreområde, for eksempel over sperrelinje, på fortau, gangfelt eller gangvei, koster 6.200 kroner. Også her med tre prikker i tillegg.

Bilbelte-bot

Så har vi en liten sekkepost: Kjøring uten å gi påbudt tegn (blinklys), uten

å ha påbudt lys tent, med lys som blir brukt på feilaktig måte, feil på nærlys/fjernlys eller kjørellys, uten å ha tilstrekkelig utsyn, for mange personer i kjøretøyet, kjøring i terrenget og på vei ikke åpen for alminnelig ferdsel: Alt dette gir 3.900 kroner.

Riktig sikring av barn er svært viktig. Passasjer under 15 år som ikke bruker bilbelte gir bot på 3.400. Her kommer to prikker i tillegg.

Hvis sjåføren eller en annen voksen i bilen dropper bilbelte, slipper de prikker. Men bot blir det, på 1.500 kroner.

Prikker i førerkortet

I tillegg til bot, samfunnsstraff eller fengsel, kan fartsoverskridelser føre til at man taper førerretten («mister lappen»), eller får prikker på førerkortet.

Den som får åtte prikker eller mer i løpet av tre år taper førerretten for seks måneder.



Brudd på vikeplikten.



Brudd på fartsgrensene.



Ulovlige forbi kjøring.

Så mye koster det å bryte fartsgrensen

For mindre fartsoverskridelser får man et såkalt forenklet forelegg. Her er de gjeldende satsene for dette:

Når fartsgrensen er 60 km/t eller lavere og du kjører:

til og med 5 km/t for fort, er forelegget 1.150 kroner.

til og med 10 km/t for fort, er forelegget 3.150 kroner.

til og med 15 km/t for fort, er forelegget 5.650 kroner.

til og med 20 km/t for fort, er forelegget 8.200 kroner.

til og med 25 km/t for fort, er forelegget 12.700 kroner.

Når fartsgrensen er 70 km/t eller mer og du kjører:

til og med 5 km/t for fort, er forelegget 1.150 kroner

til og med 10 km/t for fort, er forelegget 3.150 kroner

til og med 15 km/t for fort, er forelegget 5.050 kroner.

til og med 20 km/t for fort, er forelegget 7.050 kroner.

til og med 25 km/t for fort, er forelegget 9.550 kroner.

til og med 30 km/t for fort, er forelegget 12.700 kroner.

til og med 35 km/t for fort, er forelegget 15.200 kroner.

Når fartsgrensen er 90 km/t eller mer og du kjører 36 km/t til og med 40 km/t for fort, er forelegget 15.850 kroner.

Kjøreren fortære enn angitt ovenfor kan det ikke gis forenklet forelegg. Bøtesatsen blir da gradvis høyere, frem til samfunnsstraff eller fengselsstraff.

Fartsgrense 50 km/t: Samfunnsstraff fra og med 92 km/t og fengsel fra og med 96 km/t.

Fartsgrense 60 km/t: Samfunnsstraff fra og med 110 km/t og fengsel fra og med 115 km/t.

Fartsgrense 70 km/t: Samfunnsstraff fra og med 120 km/t og fengsel fra og med 125 km/t.

Fartsgrense 80 km/t: Samfunnsstraff fra og med 130 km/t og fengsel fra og med 136 km/t.

Fartsgrense 90 km/t: Samfunnsstraff fra og med 142 km/t og fengsel fra og med 150 km/t.

Fartsgrense 100 km/t: Samfunnsstraff fra og med 155 km/t og fengsel fra og med 165 km/t.

Målet var kun elbiler fra n



Elbilene dominerer i norske nybilbutikker (og på salgsstatistikkene). Men 100 prosent av salget er disse bilene fortsatt et godt stykke unna.

Men vi har kommet langt, med en elbilandel som nå er på over 90 prosent.

Av Knut Skogstad

Elbilandelen av nybilsalget i Norge har ligget på over 90 prosent så langt i 2024. Det er resultatet av et svært målrettet arbeid fra politikernes side.

Det begynner å bli mange år siden de vedtok ambisjonen om at det fra 2025 kun skal selges personbiler med nullutslipp her til lands. Da snakker vi i praksis batterielektriske biler. Og vi er altså ikke langt unna.

Men klarer vi målet helt? Veldig mye tyder på at svaret på dette er nei.

– Her er det viktig å merke seg at det aldri har vært snakk om noe forbud mot bensin- og dieslbiler fra 2025. Med all oppmerksomheten som har vært rundt dette, er det ikke rart om mange har

trodd det. Det vil fortsatt være mulig å kjøpe biler med forbrenningsmotor også i 2025. Det blir neppe noe veldig stort marked, men jeg er helt overbevist om at det blir noen få tusen biler med bensin- og dieselmotor også neste år, sier Vegard Møller Johnsen, redaksjonssjef i bilmagasinet Broom.

Han følger nybilmarkedet tett og ser en klar tendens: Ikke alle er klare for elbil ennå:

To hovedgrupper

– De ti prosentene som nå ikke er elbiler, består av veldig mange ulike biler, i ulike segmenter. Kjøpegruppen er også sammensatt. Noen finner rett og slett ikke en elbil som passer til deres behov.

Andre er skeptiske til biltypen, og vegrer seg for å kjøpe helelektrisk bil. Og så har vi en relativt stor gruppe som har firmabil og som nok prioriterer å ha det lettvtint: De tar en ekstra kostnad, for å slippe styret med å lade bilen, sier Møller Johnsen.

Toyota er blant dem som fortsatt har et ganske stort volum av ikke-elbiler. Her handler det om hybrider, noe Toyota har hatt stor suksess med i mange år. I tillegg har vi enkeltmodeller fra flere ulike merker som selger noen biler hver. Og til slutt har vi et segment som har vist seg å være utholdende: Offroadere og større SUV-er:

– Her ser vi to hovedgrupper: Enten bilene som kjøpes for å trekke tunge

Neste år. Slik blir det ikke.



Toyota har fortsatt et ganske betydelig salg av ikke-elbiler. Kompakte CH-R er nå den eneste ikke-elbilen på topp 20 i Norge.



Denne bilen kommer alene til å torpedere store deler av elbil-målet i 2025. Nye Toyota Land Cruiser er en etterlengtet bil i Norge. Og her er det diesel som gjelder!

lass, gjerne hestehengere eller campingvogner. I tillegg har vi luksuriøse SUV-er som kjøpes av dem som har økonomi godt over gjennomsnittet. Dette er en kjøpegruppe som ikke trenger å bry seg så veldig mye om at avgiftene har økt. De har råd til det og prioriterer å kjøpe det de selv har lyst på, ikke hva politikerne ønsker at de skal kjøpe, sier Møller Johnsen.

Helt til i fjor hadde elbilene null moms og ingen avgift i Norge. Nå har de fått moms på den delen av kjøpesummen som overstiger 500.000 kroner. Samtidig har det blitt strammet kraftig inn mot de ladbare hybridene. Tidligere kom de svært gunstig gjennom det norske avgiftssystemet. Så har de gradvis måttet betale mer avgift.

Torpedere elbil-målet

Ett eksempel: Folkelige Ford Kuga. Da den kom som ladbar hybrid til Norge i 2019, startet prisene på 399.000 kroner. Fem år etter koster modellen ikke mindre enn 684.000 kroner. Vi snakker altså en prisøkning på 285.000 kroner, mye av dette nye avgifter. Da er det ikke rart at salgshallene har gått i kjelleren.

– Denne blandingen av pisk og gulrot fra politikernes side har vist seg å være svært effektiv. Det har styrt det aller meste av markedet akkurat dit de vil. Det som nå blir svært spennende, er hva de gjør med avgiftene for 2025. Det ligger klart at det neppe skjer noe med elbilene. Men de har altså full mulighet til skru videre på avgiftene til alle fossilbilene. Et annet virkemiddel er å gjøre det enda dyrere å bruke dem, for



Tesla Model Y har blitt den nye folkebil i Norge. Så langt i år har den alene en markedsandel på nesten 20 prosent. Det er historisk høyt.

eksempel via drivstoffavgift eller høyere bompriser, sier Møller Johnsen.

Han trekker frem én bilmodell som alene kommer til å stå for et ganske betydelig ikke-elektrisk salg neste år:

– Vi i Broom har akkurat vært på lanseringen av helt nye Toyota Land Cruiser. Dette er en etterlengtet bil på det norske Markedet, og en modell mange trofaste kjøpere har ventet på. Her er det dieselmotor som gjelder og det kommer til å rulle ut flere hundre Land Cruisere fra norske forhandlere neste år. Mest varebiler, men også noen personbil-registrerte. Den alene kommer til å torpedere elbil-målet. Og den kommer til å få selskap av en god del andre modeller. Det er det vi kan spå for 2025 nå. Hva som skjer etter det, avhenger nok i

stor grad av hva politikerne bestemmer seg for, avslutter Brooms redaksjonssjef.

Elbilrekord i 2024

Elbilandelen har krøpet jevnt oppover i flere år. I 2024 har den for første gang passert 90 prosent over litt tid. Ser vi på registreringstallene for første kvartal, er elbilandelen totalt på nettopp 90 prosent, det er nesten fem prosent økning fra samme kvartal i fjor.

Av de 20 mest solgte personbilene så langt i år er 19 rene elbiler. Det eneste unntaket er Toyota CH-R på 20. plass. 63 eksemplarer av denne har så langt i år rullet ut fra norske forhandlere. Det gir denne modellen en markedsandel på 1,2 prosent.



Mercedes er en av dem som har gått lengst i å bruke stor skjerm. Denne heter rett og slett Hyperscreen.

Trenden har lenge gått mot at stadig flere funksjoner flyttes til større og større skjermer. Men nå kan det komme en motreaksjon.

Av Knut Skogstad

Ser du på interiøret i en ti år gammel bil, og sammenligner det med en 2024-modell, er det én ting som virkelig skiller dem fra hverandre. Som regel har den ti år gamle bilen en skjerm på dashbordet, men den er gjerne ganske liten og omgitt av knapper og brytere.

I 2024 modellen kan skjermen dekke det meste av midtkonsollen, ja den kan også strekke seg langt ut til sidene. Og knapper og brytere er borte. Her styres funksjonene i stedet av at du må trykke på skjermen.

Framskritt eller en utvikling med mange ulemper? Der er meningene delte. Men det er ingen tvil om at bilprodusentene har gjort endringer her som har gått under radaren hos mange: Inkludert myndigheter som stiller sikkerhetskrav til bilene.

For hvor trygt er det egentlig at du må

ta blikket bort fra veien og lete deg fram til soner på en skjerm, i stedet for å trykke på en knapp?

Sparer enorme summer

Tesla var svært tidlig ute også på dette området. Deres Model S hadde den største skjermen vi noen gang hadde sett i en produksjonsklar bil. Ett av mange bevisste valg fra merket. Tesla var nye, og trengte å vekke oppmerksomhet. Den digre skjermen gjorde nettopp det, og tok samtidig mange av de tradisjonsrike bilprodusentene litt på senga. Dette hadde de ikke tenkt på!

I dag er det ikke vanskelig å se at mange har tatt etter Tesla: Med større og større skjermer, mer og mer trykking.

Dette er ikke bare noe mange kunder vil ha. For bilprodusentene betyr det også penger spart. Ved å flytte stadig flere

funksjoner til skjermen, har de kunnet kutte knapper, brytere – og utallige meter med ledninger. Hver for seg ikke store innsparinger. Men når du fordeler over mange millioner biler, er det snakk om enorme summer.

Men nå er motreaksjonen i gang. Fra flere hold har det blitt stilt spørsmålstegn med hvor trafikksikkert dette er.

Stjeler oppmerksomhet

Her i Norge har SINTEF og Nord universitet et forskningsprosjekt for å se på hvordan skjermer i bil påvirker trafikksikkerheten.

– Funnene fra forskningen viser at skjermen stjeler for mye oppmerksomhet når spesifikke oppgaver skal gjennomføres under kjøring. Vi må skaffe oss mer kunnskap om hvordan berørings skjermer må utformes for at føreren slipper å ta

Bilprodusentene må bruke flere knapper – ikke bare skjermer



Opel er blant dem som holder på knappene, de begrunner det blant annet med at dette er langt tryggere ved motorveikjøring.



Utviklingen har gått fort. Slik så det ut inne i Ford Focus, for bare ni år siden. Her er det ikke akkurat mangel på knapper og brytere!



Tesla har på mange måter vært pioneren på skjermfronten, denne løsningen i deres Model S vakte enorm oppsikt da den kom.

blikket vekk fra veien over lengre perioder, sier fagsjef trafikksikkerhet i Trygg Trafikk, Bård Morten Johansen.

Han tror imidlertid det vil gå tid før vi eventuelt får en bransjestandard for hvordan skjermer i bil bør utformes og plasseres.

– Jeg tror ikke en bransjestandard er nært forestående, og en slik innføring kan også begrense en helt nødvendig teknologisk utvikling, sier Johansen.

Ris bak speilet

Han og alle de andre som er skeptiske til skjermene kan imidlertid få hjelp fra et annet hold. Tidligere i år ble det kjent at krasjtest-instituttet Euro NCAP vil innføre nye krav som kan presse bilprodusentene til å tenke annerledes. De vil kreve at de viktigste funksjonene i bilen har fysiske, enkle og intuitive knapper.

Ikke at de skal betjenes via skjermen.

Den endringen er ventet å komme i 2026. Her er det verdt å merke seg at Euro NCAP ikke har noen lovmessig myndighet overfor bransjen. Bilprodusentene vil stå fritt. Men hvis de ikke tilpasser seg, er det også stor risiko for at bilene deres får dårligere score og dermed ikke de viktige fem stjernene som langt på vei har blitt «fasiten», og som forventes av svært mange kjøpere.

Det har tidligere vist seg å være et svært effektivt ris bak speilet. Derfor er det også grunn til å forvente at bilprodusentene allerede er i gang med å tilpasse seg til det som kommer.

Flere snur

Vi ser allerede tendenser til at flere av dem er på vei bort fra at skjermen skal gjøre alt. Volkswagen er blant dem som

har fått mye kritikk for skjerm-løsningen i sine nye elbiler. Nå svarer de på det med å innføre brytere i tillegg.

Opel har på sin side markedsført at deres biler er «Autobahn-proof». Knapper og brytere gjør at du skal kunne betjene ulike funksjoner i motorveifart, uten å ta blikket fra veien. Det har de også fått mye skryt for.

Lenger fram i tid, er det ventet at mer og mer i bilen vil bli styrt av talekommandoer og kunstig intelligens, gjerne kombinert med projisering av viktig informasjon i frontruten.

Denne teknologien har vi allerede hatt en tid, men brukervennligheten varierer fortsatt mye. Her jobbes det imidlertid intenst fra mange hold. I kombinasjon med de nye reglene fra Euro NCAP, kan det bety at storhetstiden for de største skjermene i bilene våre snart er over.

Navn: Johan Hærås
Fødselsår: 1928
Medlem siden: 14. januar, 1956
Sivilstatus: Gift med Inger
Yrke: Bygget veier blant annet i samarbeid med Statens vegvesen

Beste MA-minne: Billøpene på 60-90-tallet
Første kjøretøy: Motorsykkel (tempo)
Første bil: Peugeot 1939-modell.
Nåværende bil: Honda Jazz
Bosted: Nodeland, utenfor Kristiansand
Aktuell: Et av MAs lengstværende medlemmer

Johan har vært en trygg trafikant siden Oslo arrangerte OL i 1952

I nesten sju tiår har Johan Hærås støttet MA – Rusfri Trafikk i kampen mot rusrelaterte trafikkulykker. Han er dermed en av organisasjonens eldste og lengstværende medlemmer. Motorføreren ble invitert hjem for å høre mer om hans historie.

Av Nils Erik Gyland

Like utenfor Kristiansand, på Nodeland, sitter en eldre mann. Han ønsker oss velkommen inn. Hele livet har han vært en viktig støttespiller for norsk trafikksikkerhet. Han trådte inn i organisasjonen for 68 år siden. Med seg hadde han et ferskt sertifikat på sin Tempo motorsykkel.

– Jeg fikk førerkort på motorsykkel i 1952. Det var en tid da promillekontroller var sjeldne. Jeg husker at det var mye problemer med alkohol og bilkjøring på den tiden. Det så jeg veldig stygt på, så noen år etter bestemte jeg meg for å melde meg inn, innleder han.

Historien om hvordan Johan fikk sitt førerkort på motorsykkel, er et bilde på en tid da reglene kanskje ikke var like strenge som i dag.

– Nei det var ikke vanskelig! Jeg hadde

trent litt hjemme. Så kjørte jeg inn til byen på motorsykkelen uten lappen. Jeg dro til den sakkynlige og fikk noen spørsmål, og det gikk jo greit. Så kjørte jeg en runde nede i tverrgata, forbi kirken i Kristiansand, og deretter opp til torget. Læreren løp ved siden av og ropte «dette gikk jo fint», og så fikk jeg lappen.

Tempoen på 150 kubikk var en trofast venn i noen år, før den ble byttet ut med en på 350-kubikk.

– Jeg måtte jo ha litt mer motorkraft, ler han.

Deretter ble det innkjøp av hans første bil. En Peugeot 1939-modell. Siden har det blitt en rekke ulike kjøretøy. Alt fra Hillman til diverse Opel og Ford. Den dag i dag setter 95-åringen seg fortsatt bak rattet når det er behov for det. Nå er imidlertid de klassiske variantene

byttet ut med en Honda Jazz.

Oppveksten

Johan er født og oppvokst på Finsland, noen mil nord-vest for Kristiansand. Bare tre måneder etter at han kommer til verden, samler det seg en gruppe mennesker i Keyzers Gate 1 i Oslo. De stifter organisasjonen som skal bli en stor del av hans liv.

Oppveksten var trygg og rolig. Han var en gårdsgutt, som hjalp til der det var behov. Likevel ble det noen tøffe første år for unge Johan. Som liten fikk han polio, en fryktet sykdom i første halvdel av 1900-tallet.

– Barndommen var fin, men jeg fikk poliomyelitt i ung alder. Det førte til at jeg nesten ikke hadde skolegang. Det tok noen år før jeg ble bra igjen, så jeg arbeidet mye hjemme på gården.



Johan Hærås fikk førerkortet i 1952, og har vært MA-medlem siden 1956. Veteranen er fremdeles engasjert i arbeidet for økt trafikksikkerhet på norske veier. FOTO: Nils Erik Gyland

De første leveårene ble ikke helt som planlagt, men Johan ble frisk fra polio og forlot etter hvert gården for å arbeide på sildefiske. I 1952 gikk han som nevnt til innkjøp av motorsykkel, og fire år etter meldte han seg inn i MA – Rusfri Trafikk. Året er nå 1956.

– Jeg, som mange andre, meldte oss inn. Jeg ville delta i noe. Ettersom jeg har vært avholdsmann i alle år, og fikk kjøretøy, var det greit å ha medlemskap i MA, forteller han.

Engasjement

Organisasjonen skulle etter hvert bli en stor del av Johans liv. Han minnes de årlige billøpene organisert av lokallaget i Finsland, der han var formann i en periode. Disse løpene var ikke bare kilde til underholdning, men også en mulighet til å fremme trafikksikkerhet og fellesskap i lokalsamfunnet.

– Billøpene var veldig populære. Vi hadde flere titalls deltakere hvert år. Det var en flott måte å samle folk på og spre bevissthet om trafikksikkerhet, sier han og blar gjennom gamle bilder fra boken «Underveis».

I 30 år var Johan en aktiv pådriver for løpene, fra 1960- til 1990-tallet. Hvert år den første dagen i mai gikk startskuddet.

– Vi var en komité som lagde spørsmål og øvelser med ulike vanskelighetsgrader. Man skulle for eksempel «balansere» bilen på en planke eller kjøre mellom hindringer. Det var også en øvelse der man skulle kjøre så nært en vegg som mulig. Avhengig av hvor nært man kom, så fikk man prikker. Jo nærmere veggen, jo bedre. Deretter fikk man spørsmål som måtte besvares.

Til å begynne med var det kun menn

som deltok i billøpene, men med tiden kom det en forandring også her, minnes han.

– Kvinnene ble også med etter hvert. Det var gledelig, og de var veldig flinke. Etter løpene var det samling med fest og premieutdeling.

Livet på veien

I store deler av livet har Johan vært i anleggsbransjen. Alt fra utgraving av myrer, til løfting og bortkjøring av stein har vært en del av hverdagen. Firmaet han jobbet for, utførte blant annet arbeid for Vegvesenet. Trafikksikkerhet har derfor stått sentralt, både i jobben og privat. Han ble værende i firmaet helt til

Forts. neste side





Det begynner å bli noen år siden Oslo i 1952 arrangerte vinter-OL. Like lenge har Johan Hærås vært en trygg trafikant på norske veier. FOTOGRAF: ARNE KJUS



Trafikkbildet var litt mer oversiktlig på den tiden Johan tok førerkort. Her fra Oslo i 1949. FOTO: Dagbladet/ Norsk Folkemuseum

pensjonsalder og litt til. Da han var 70 sa han seg fornøyd med arbeidslivet.

– Det var vanskeligere å lage veier i min ungdom. Nå er det store maskiner som gjør det meste. Da jeg var ung, ble mye gjort for hånd. Jeg har tilbragt mye tid på anleggsområder og gravd vei. Jeg likte det godt, sier han.

Til tross for et langt liv på veien både privat og i arbeidsøyemed, har Johan heldigvis sluppet unna de store ulykkene, med unntak av én kveld for nærmere 40 år siden.

– Vi hadde besøkt min mor. På veien hjem var det mørkt og dårlig sikt. Plutselig hoppet den rett foran bilen. Hele ruta forsvant, sier han og gestikulerer med armene.

Traff elgen

Foran bilen stod en elg som bilen traff med stor kraft.

– På den tiden var det ikke så stort fokus på sikkerhetsbelte. Jeg pleide alltid å ha det, men den kvelden hadde jeg det ikke. Det var en uhyggelig opplevelse. Man så bare en skygge. Bena brakk, men den kom seg ut på et jorde og ble liggende. Heldigvis gikk det fint med oss, men elgen måtte bøte med livet.

Han påpeker at sikkerhetsbelte heldigvis er en åpenbar del av bilkjøring i dag.

I en alder av 95 år, har Johan vært vitne til utallige endringer og fremskritt innen trafikksikkerhet. Han har også sett organisasjonen utvikle seg.

– Mye har skjedd i takt med samfunnet, men essensen er den samme. Det gjøres mye godt arbeid, og jeg er spesielt fornøyd med at MA bidro til at Utrykningspolitiet fikk obligatoriske promillekontroller, sier han.

Han har alltid vært trofast mot organisasjonens kjerneprinsipper. Han understreker betydningen av det fremtidige arbeidet og behovet for kontinuerlig innsats.

– Bilkjøring og alkohol er en stor utfordring som nok aldri vil forsvinne helt. Bilen er kommet for å bli, så det gjelder å finne gode løsninger på utfordringene, reflekterer han.

Han ser på Motorføreren som et viktig verktøy for å spre kunnskap og inspirere til handling.

– Det er et fint blad med mye interessant innhold, sier han og blar gjennom sidene.

Om fremtiden

På spørsmål om organisasjonens fremtid og hvorfor han fortsatt er medlem etter så mange år, svarer Johan med klar tale.

– Organisasjonen er nødvendig, og det

arbeidet som legges ned er godt. Jeg vil gi mitt bidrag. Jeg vil støtte saken, sier han bestemt.

Hedersmerker og langtidsmedlemskap er ikke bare symboler for 95-åringen, men også bevis på et livslangt engasjement.

– Jeg har noe her du kan få se, sier han og tar opp et hvitt ark.

I 3. grad med diplom for langt og trofast medlemskap gjennom 48 år.

Papiret er datert 11. oktober 2004.

– Jeg ble invitert av lokallaget i Kristiansand for å få hedersmerket. Det var egentlig for dem som hadde vært medlem i 50 år. Jeg rakk ikke helt opp til dét den gang, men nå har jeg nok slått de fleste, ler han.

Han husker stolt invitasjonen til å motta tredje grads hedersmerke, et bilde på hans dedikasjon til organisasjonen. Han ser lyst på fremtiden til MA, og understreker at organisasjonens arbeid fortsatt er avgjørende i kampen mot rus i trafikken.

Da Johan meldte seg inn i MA, i 1956, mistet 289 personer livet i trafikken. Det tallet skulle vise seg å bare stige frem til 1970 da 560 omkom. Siden har han vært med på den positive utviklingen helt ned til rekordlave 80, i 2021.



Hvorfor antirust-behandle bilen?

- Forlenger bilens levetid
- Unngår verkstedbesøk
- Sparer penger
- Ivaretar sikkerheten
- Lettere salg med bedre salgspris
- Sparer miljøet

Priser fra
kr 4300,-

Hvordan stopper vi rust?

Vi løfter opp bilen, demonterer hjul og deksler før vi rengjør og eventuelt tørker vått understell. Så sprøytes alle aktuelle hulrom og flater på understellet. Avslutningsvis sprøyter vi dører, panser og bakluke innvendig.

Utføres mens du venter

Lang erfaring, avansert utstyr og løsemiddelfritt anti-rustmiddel er årsaken til at vi kan gjøre behandling på 3 eller 1,5 timer avhengig av behandlingstype.

Høyraffinert lanolin uten sauelukt

Vi sprøyter med en miljøvennlig lanolinolje som ikke tørker, kryper langt, fortrenger fuktighet og hindrer oksygentilgang. Siden enhver rustprosess er avhengig av oksygen og fuktighet, forstår vi hvorfor lanolinolje er så effektiv mot rust. Markedets beste og mest omfattende antirustgaranti kommer som en naturlig konsekvens av markedets beste antirustbehandling.

Kontaktinfo til ditt lokale antirustverksted rundt Oslofjorden

Funderud Antirust

Finnestadveien 335
1880 Eidsberg



Vestfold Antirust

Raveien 320
3184 Borre



Oslo Antirust

Østre Aker Vei 205
0975 Oslo



Buskerud Antirust

Øvre Eikerveien
83A 3048
Drammen



Ha en sikker reise!

Dräger

alkolås | alkotestere

DRAGERNORGE.NO



POWERED
by **KGK**



Advokatfirmaet
Halvorsen & Co

**Vi står på
din side når
ulykken inntreffer**

Pasientskade
Trafikkskade
Yrkesskade

Advokatfirmaet Halvorsen & Co | Lillestrøm | Ski | Tlf. 64 84 00 20 | post@halvorsenco.no | halvorsenco.no



MA traff mange på bilmesse

Av Nils Erik Gyland

I slutten av januar deltok MA - Rusfri Trafikk på Larvik Bilmesse, i Jotron Arena. Initiativtakerne var avdeling Vestfold, med besøk fra administrasjonen.

På messen hadde vi stand som både skapte oppmerksomhet, men også engasjerte besøkende i alle aldre. Det var utdeling av godterier og refleks, i tillegg til fremvisning av promillemålere. Det ble selvfølgelig også tid til hyggelige samtaler, og lokalavdelingen briljerte i kunsten å verve nye medlemmer.

En av hovedattraksjonene var quiz, hvor deltakerne kunne teste sine kunnskaper om trafikksikkerhet og ruskjøring. Der var det også mulighet for å vinne flotte premier. Dette viste seg å være en morsom og lærerik opplevelse, og det bidro til å understreke viktigheten av å være oppmerksom og ansvarlig når man ferdes i trafikken.

I tillegg til quizen, hadde vi visning av to informative filmer som satte fokus på dagen derpå-promille og promillemåling på hotell.

Samlet sett var deltakelsen på Larvik Bilmesse en suksess. Gjennom å kombinere informasjon, engasjerende aktiviteter og muligheten til å bli en del av fellesskapet, klarte vi å nå ut til ulike målgrupper og sette fokus på viktige temaer knyttet til trafikksikkerhet og rusforebygging. All honnør til avdeling Vestfold som har tilrettelagt for dette.

Standplass til neste år er selvfølgelig allerede bestilt.

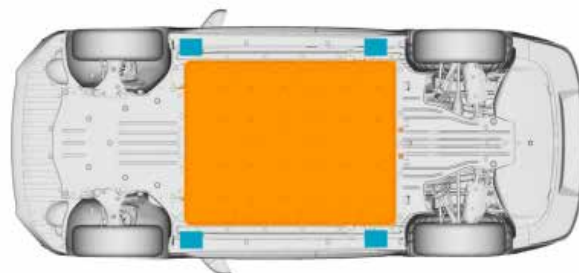


MA's mannskap på stand i Larvik: Håvard Hynne, Kristin Hegna, Bjørn Arne Olsen, Kjell Otto Halvorsen og Geir Øynes



Quiz og filmer sto på menyen da MA – Rusfri Trafikk stilte med egen stand under Larvik Bilmesse tidligere i år.

Løftepunkter



FINN JEKKFESTENE: Hvis du er usikker på plasseringen til de fire jekkefestene, kan du slå opp i bilens instruksjonsbok. Illustrasjon: Skoda

Dette bør du vite om dekkskift på elbiler

Det ruller nå godt over 700.000 elbiler på norske veier. Nå skal de aller fleste av disse få på sommerhjulene, mange for aller første gang.

Av Bjørn Eirik Loftås

Og selv om flere og flere velger å sette bort denne jobben, er det i utgangspunktet ikke vanskelig å skifte hjul selv. Med riktige forberedelser og verktøy går det fort – og det er penger å spare på å gjøre det selv.

For elbiler er framgangsmåten den samme som på hvilken som helst bil med forbrenningsmotor, men konsekvensene av å gjøre feil kan fort bli mye mer alvorlige.

Kan koste hundretusener å reparere

Det handler om særlig to ting: Den første er at elbilen veier mer enn tilsvarende bil med forbrenningsmotor. Dette skyldes i all hovedsak batteriet, som fort

veier 500-600 kilo. Sørg derfor for at du bruker en jekk som tåler den ekstra tyngden, både for din egen sikkerhet og for å unngå skader på kjøretøyet.

Den andre er knyttet til nettopp batteriet, eller kassen som inneholder alle battericellene. Denne fyller mesteparten av arealet mellom de fire hjulene, og kassen er gjerne flat på undersiden. Det kan kanskje virke smart å plassere jekken på denne, men det bør du definitivt ikke gjøre.

Batterikassen er nemlig ikke laget for den belastningen det innebærer å løfte bilen med en jekk. Skadene blir fort veldig store. Når vi samtidig vet at batteriet er den dyreste enkeltkomponenten

på en elbil, skjønner vi at reparasjonskostnadene etter en slik skade, kan bli svært høye.

– Skulle du være uheldig å plassere jekken slik at du får skader på batterikassen, kan du i verste fall måtte bytte ut batteriet. Da snakker man om svært høye summer, gjerne flere hundre tusen kroner, sier Jan Harry Svendsen i NAF.

Det er samtidig slett ikke sikkert at forsikringen din dekker en slik skade.

– Det er store forskjeller på hva de ulike forsikringene dekker av denne typen skader og om forsikringsselskapet mener du har handlet i god tro eller uaktsomt. Her må man sjekke med eget



Se opp for kostbar tabbe

VÆR NØYE: Når du skal jekke opp en elbil, er det svært viktig at du ikke plasserer jekken feil. I verste fall kan det bli skader for hundretusener av kroner. Foto: Bjørn Eirik Loftås

selskap å få vite hva som gjelder, sier Svendsen.

Se etter jekkefestene

Alle biler har punkter på undersiden som er konstruert for å tåle svært høy vekt. Disse kalles gjerne jekkefester, og er nesten alltid plassert bak forhjulene og foran bakhjulene – totalt fire stykker.

Det er viktig at bilen står på et plant og hardt underlag. Når du har lokalisert jekkefestene, plasserer du jekken under disse og hever bilen på normalt vis.

Er du usikker på hvor de fire jekkefestene befinner seg, skal du kikke i instruksjonsboka til bilen. Et nettsøk eller Youtube-videoer kan også være gode kilder her.

Huskeliste for hjulskift

- ✓ Plassér bilen på et jevnt og hardt underlag.
- ✓ Sett elbilens gir i «park», og dra til håndbrekket.
- ✓ Løsne hjulboltene før du jekker opp bilen.
- ✓ Bruk bilens jekkefester. Hvor de er, står i instruksjonsboken.
- ✓ Trekk til hjulboltene med korrekt moment. Du finner også det i instruksjonsboken. Husk å etterstramme etter noen mil. Det gjelder også om du har latt et dekkverksted skifte hjulene for deg.
- ✓ Vinterdekkene lagrer du best liggende, eller hengende etter felgen. De skal lagres mørkt, tørt og kjølig. Husk å vaske både dekk og felg før du lagrer dem
- ✓ Sjekk dekktrykket på sommerdekkene. For å være sikker på at du har korrekt dekktrykk bør de sjekkes hver tredje uke. Hva dekktrykket skal være finner du også i instruksjonsboken.

Lenge siden du tok lappen?

Mye har forandret seg på 40 år.



Begynner det å bli noen år siden du tok sertifikat? Hva har egentlig skjedd med opplæringen siden du fikk lappen? – Opplæringen har i alle fall blitt mer omfattende, mener Øyvind Årbogen, seniorrådgiver i Norges Trafikkskoleforbund, som selv tok førerkortet i 1985.

Av Jørn Ledal

Årbogen synes det er vanskelig å vurderer hvorvidt det er blitt vanskeligere å ta lappen i dag enn for 40 år siden, men han er klar på at opplæringen er blitt viktigere enn selve førerprøven.

– Da læreplanen ble revidert og endret i 2005, så hadde den obligatoriske delen av opplæringen økt med mange undervisningstimer. Hensikten var å sikre måloppnåelse også for de delene som ikke lett lar seg måle gjennom førerprøven, sier Årbogen, og legger til at det ofte handler om prosessmål som er

mindre observerbare enn produktmål.

– Statens vegvesen har gjennom Trafikopplæringsforskriften og Læreplanen av 2005 sørget for at elevene skal ha så mange timer som forskriften tilsier, ikke så mange som trafikklæreren ser nødvendig. Det er i tillegg lagt opp slik at etter sikkerhetskurs på vei (trinn 4), skal det gjennomføres tilstrekkelig øving hvis ikke måloppnåelsen gjennom trinn 4 er god nok.

I dag måler førerprøven hovedsakelig produktmåloppnåelse, som det også ble

gjort tidligere. Samtidig er opplæringen blitt vesentlig mer omfattende, mens førerprøven er nesten den samme.

– Rutevalget på førerprøven i dag reflekterer vel mer enn tidligere hva eleven skal være i stand til å forholde seg til. Tidligere handlet det mye om teknisk innsikt, i dag legges det vekt på godt trafikalt samspill, sier Årbogen.

– Hvordan ville en fersk fører med 1984-opplæring klart seg i trafikken i dag?



Øyvind Årbogen er seniorrådgiver i Norges Trafikkskoleforbund - og har god oversikt over hva som er blitt forandret i føreropplæringen gjennom de siste 40 årene.

– Den tekniske delen av opplæringen ville vært ganske lik, men på grunn av trafikkmengde, andre undervisningsmetoder og elevens egen evne til å være bevisst sin atferd, så ser jeg nok visse utfordringer for 1984-eleven. Jeg ervervet selv førerrett i klasse B i 1985, og hadde eksempelvis ikke opplæring i lyskryss, rundkjøringer og veldig lite høyhastighetsvei. Dette kombinert med et helt annet trafikkmiljø og fokuset i opplæringen, ville nok ha slått negativt ut for 1984- eleven.

– Hva med teoriprøven: Er mye forandret, og ville en 1984-elev være i stand til å bestå teoriprøven i 2024?

– Det som skiller teoriprøven i dag fra prøven i 1984 er nok antall spørsmål av trafikal karakter. De har blitt flere ettersom opplæringen har dreid fra «maskin til menneske». Trafikkreglene



er stort sett de samme, med unntak av noen flere skilt, mer veioppmerking og noe høyere fartsgrense. Det har også blitt flere forkjøringsveier, noe som for mange er enklere å forholde seg til slik at fokuset kan rettes mer mot elevens tankeprosess. Dette reflekteres nok gjennom spørsmålsformuleringene, opplyser seniorrådgiveren med ansvar for opplæring i Norges Trafikkskoleforbund.

Les mer om hva som er forandret i trafikkopplæringen på de neste to sidene.



Har du lært dette i trafikken?



Blinking i rundkjøringer

(Trafikkreglene, § 14. Signal og tegn)

Bruken av blinklys, eller tegn som det heter, har alltid hatt sin plass i trafikkreglene. Det har vært en allmenn oppfatning og forståelse for at aktiv bruk av blinklys gir større grad av sikkerhet og avvikling.

I rundkjøringer derimot, har det nok ikke alltid vært praktisert like godt som i regulære kryss. Diskusjonen har blant annet handlet om hvorvidt man endrer sin plassering i sideretning eller om man kjører inn i krysset for så å gi tegn ut.

En medvirkende årsak til diskusjonen kan være at for 20- 40 år siden var det ikke på langt nær så mange rundkjøringer som i dag, og mange av de som ervervet seg førerrett den gangen hadde ikke engang tilgang til øvingsområder med slike kryss, definert i trafikkreglens § 1, bokstav b. Vegkryss: Sted hvor veg krysser eller munner ut i annen veg.

En relativt samlet trafikkopplæringsbransje bestemte seg for å rydde opp tidlig på 90- tallet på bakgrunn av effekten tegngiving i rundkjøring gir. Samtidig så trafikk lærerne at selve intensjonen med rundkjøringen, nemlig bedre avvikling, ble vesentlig forbedret.

"Resultatet av dette ser vi jo i dag. Opplæringen lærer elevene

blant annet å vise tegn til venstre i rundkjøring, noe som har medført at dette blir stadig vanligere å gjøre. Generelt ser vi at avviklingen i rundkjøringer også bærer preg av dette."

Øyvind Årbogen



Speilbruk

Aktiv observasjon har alltid vært viktig, men siden trafikkmengden har økt betraktelig de siste 20 - 40 årene, så fremstår dette, sammen med god oppmerksomhet, som en stadig viktigere del av adferden.

Trafikk skolen er blitt stadig mer opptatt av å minimere risikoen for den enkelte trafikant, og de som er i umiddelbar nærhet, særlig etter at læreplanen ble revidert og lansert på nytt i 2005. Oppmerksomheten ble spesielt rettet mot risikoforståelse, og mulighe-

ten eleven selv har til å bidra til dette. Aktiv speilbruk blir sett på som viktig for å skaffe tilstrekkelig med informasjon.

"Det er vanskelig å si hvorvidt det har vært en slags utvikling i hvordan speilene blir brukt, men det er ingen tvil om at det er blitt mer fokus på riktig speilbruk som følge av økt trafikkmengde."

Øyvind Årbogen



Oppmerksomhet

Mangel på oppmerksomhet er per i dag en av hovedårsakene til ulykker. En tredjedel av alle dødsulykker skyldes uoppmerksomhet i en eller annen form. Temaet har alltid vært opptatt trafikk skolen, men fokuset i dag er nok av en annen karakter enn det var tidligere.

Siden 2005 har måten å undervise på vært i utvikling, og i dag er selvinnsikt og evnen til refleksjon, viktige punkter i opplæringen.

Tidligere bar undervisningen mer preg av formidling og instruksjon, mens fasiten i dag er mer veiledning og tilrettelegging.

"Det handler om å forsterke elevens evne til å finne gode svar på hva oppmerksomheten bør bestå i. Over tid har nok arbeidet resultert i at dagens elever i dag har et annet og bedre syn på hvordan oppmerksomheten kan bidra til færre uhell og ulykker."

Øyvind Årbogen

Filplassering

Reglene om plassering har også alltid vært der, men på bakgrunn av risi-



koen det medfører å ikke forholde seg reglene, så har også fokuset på risikoen knyttet til feilplassering økt med årene.

"Etter at Læreplanen kom i ny drakt i 2005 har arbeidet med førerrettet opplæring endret seg. Fra det å være en teknisk god bilist, til det å være en ansvarsfull trafikant, med alt hva det innebærer."

Øyvind Årbogen



Håndtere bremser/motor

Opplæringen på den generelle behandlingen av kjøretøyet er opprettholdt, men i dag har den trafikale delen en annen betydning enn tidligere. Dermed er også motivasjonen for god bilbehandling en helt annen enn for 40 år siden.

Kunne man vise til god og teknisk riktig bilbehandling for 40 år siden, fremsto man ofte som en god sjåfør.

Selv dagens trafikklærere kan av og til la seg blende litt av skikkelig myk og fin håndtering av kjøretøyet, men kunnskapen brukes i dag til å sikre overskudd av kapasitet til å skape sikkerhet og avvikling i trafikkbildet.

"Eller sagt på en annen måte: I dag skal teknisk god bilbehandling frigjøre kognitiv kapasitet, slik at den trafikale delen av opplæringen blir så bra som mulig. Utviklingen av førerstøttesystemer, og etterhvert fravær av manuelle girklapper, forsterker jo

på et vis også dette."

Øyvind Årbogen



Glattkjøring (sikkerhetskurs på øvingsbane)

I tidligere planer for opplæring i klasse B sto det blant annet at eleven skulle utfordres på dette med å heve en skrens hvis farten var av en slik karakter at dette muligens kom til å skje.

I dagens læreplan for opplæring i samme klasse, er målsettingen at eleven skal kjøre slik at det ikke oppstår ulykker. Altså er fokus helt annerledes enn hva det var for 30-40 år siden.

Nå er målet å øke elevens forståelse av hva han/hun kan gjøre for at skrensene ikke skal oppstå. Og dersom den gjør det: Å øke elevens evne til å la førerstøttesystemene gjøre jobben de er satt til.

Tidligere var det også slik at alle som hadde ervervet førerrett i klasse B, måtte møte på "glattkjøringsbanene" etter ett år med praksis, i et kurs kalt «fase 2». Manglende trafiksikkerhetseffekt gjorde imidlertid at dette kurset etter hvert ble avviklet.

Ved revisjon av læreplanen i 2005 ble det i stedet valgt en helt annen tilnærming. Nå var det viktigere å få eleven til å forstå dette med variabelt veigrep, hvor stor forskjell det er på små fartsendringer og ikke minst hva eleven selv kan bidra med for at ulykker ikke skal oppstå.

"I dag handler det om hvilke handlingstendenser eleven klarer å sette navn på, og hvordan utvikle disse – ikke hvordan man skal heve en skrens fordi man i utgangspunktet har valgt feil hastighet."

Øyvind Årbogen

Sensorer og ryggekameraer

Siden veldig mange moderne biler (særlig de produsert etter 2010) har godt utviklede førerstøttesystemer for rygging og parkering, vil opplæringen i hovedsak



konsentreres om hvordan man utnytter førerstøttesystemene til det fulle.

Men fordi det fremdeles er slik at det er føreren som til enhver tid som skal ha full kontroll over kjøretøyet, undervises det selvfølgelig også i rygging og parkering uten støttesystemer.

"Det heter førerstøttesystem, ikke førersystem. Selv om autonomien faktisk har kommet ganske langt når det gjelder parkering, filholdereregenskaper, avstand til forankjørende og evnen til å bremse tilstrekkelig når dette er nødvendig, så skal elevens fokus også være på bilens omfang, både i høy og lav fart. Innimellom viser det seg jo at bilen tar «feil», og føreren må da være den som kontrollerer situasjonen."

Øyvind Årbogen

Forbikjøring

Tidligere ble det øvd på forbikjøring, med det formålet at det tekniske ved en forbikjøring skulle utføres på en trygg måte. I dag vet man at det å kjøre forbi innebærer stor grad av risiko, og derfor øves det ikke mer på teknisk forbikjøring.

"Eleven skal imidlertid være i stand til å forstå at behovet kan oppstå, at det å kjøre forbi kan løse opp situasjoner til fordel for trafiksikkerheten. Men like ofte vil behovet faktisk være å la vær, eller å slippe frem trafikken bak. Risikoen knyttet til det å kjøre forbi har gjort at det å mestre forbikjøring ikke er en aktiv del av opplæringen lenger. For mange. Elevens evne til å se mulighetene, eller mangel på slike, er viktigere enn selve forbikjøringen."

Øyvind Årbogen

Våren er høysesong for kjøring med henger



Våren er høysesong for arbeid i hagen og rydding på loft og i boder. For mange betyr det også at bilhengeren skal hentes frem og hektes bakpå hengerfestet. Denne artikkelen gir deg råd og tips om både sikkerheten og kjøregleden.

Av Jøran Ledal

Å kjøre med henger kan være en utfordring for mange sjåførere. Enten det er å trekke en campingvogn på ferie, flytte tunge gjenstander, eller transportere utstyr, krever det ekstra oppmerksomhet og forsiktighet på veien. Her gir vi deg praktiske kjøretips og råd for rygging når du kjører med henger – både for trafikksikkerheten og kjørekomforten.

Sikkerhet kommer først

Før du begynner reisen med hengeren, er det viktig å forsikre deg om at alt er klart for en trygg tur. Her er noen grunnleggende sikkerhetstiltak du bør ta:

Sjekk vektfordelingen: Pass på at vekten av lasten er jevnt fordelt på hengeren for å unngå ubalanse som kan påvirke kjøretøyet ditt.

Korrekt tilkobling: Sørg for at hengeren er riktig koblet til trekkbilen, og at tilhengerfestet er forsvarlig låst på plass.

Kontroller lys og bremseser: Test bremsene og lysene på både trekkvognen

og hengeren for å sikre at de fungerer korrekt.

Sjekk lufttrykket: Kontroller dekktrykket på både trekkvognen og hengeren for å sikre optimal ytelse og stabilitet.

Fartsgrenser og skilting: Vær oppmerksom på fartsgrenser og skilting spesifikt for kjøring med henger, da disse kan variere fra standard veianvisninger.

Lastingen

Legg tung last i bunnen, gjerne over akslingen.

Fest tyngre last med stropper, tau eller lignende. Bruk hengerens festepunkter utvendig eller innvendig.

Lett last kan holdes på plass med presenning, nett, tau, stropper eller strikker.

Bruk noe å blokkere lasten med slik at den ikke vandrer sidelengs.

Hvis lasten stikker utenfor hengeren bak, bør du markere enden med noe beve-

gelig (flagg, tape, tøyestykke). I mørket kan du feste en refleks, eller helst et rødt lys.

Kjøretips for trygg kjøring

Når du er ute på veien, er det flere ting du bør huske på for å opprettholde sikkerheten og stabiliteten til kjøretøyet ditt med hengeren:

Øk forsiktig: Ta det rolig når du akselererer for å unngå å skli eller skape for mye belastning på trekkvognen.

Gi deg selv ekstra plass: På grunn av økt lengde og vekt, trenger kjøretøyet ditt med hengeren mer plass til å manøvrere og bremse. Hold derfor ekstra avstand til andre kjøretøy.

Forutsigbar kjøring: Unngå brå og plutselige manøvre som skarpe svinger eller bremsing. Gi andre sjåførere tid til å reagere på handlingene dine.

Nedover-bremsing: Hvis du kjører ned en bratt bakke, bruk motorbremsen

HUSK MAKSHASTIGHETEN



Du må alltid sjekke at draget går ordentlig i lås, at sikkerhetslenken er på, at strømmen er koblet til og at lysene virker.

eller girene for å kontrollere farten, i tillegg til bremsene på trekkvognen og hengeren.

Vind og sidevind: Vær oppmerksom på vindforholdene, spesielt sidevind, som kan påvirke stabiliteten til hengeren din. Hold et fast grep på rattet og unngå å bli overrasket av kastevinder.

Råd for rygging

Rygging med henger kan være en av de mest utfordrende oppgavene for sjåføreren. Her er noen tips for å gjøre prosessen lettere og sikrere:

Ha en spotter: Be en medpassasjer om å stå bak kjøretøyet og veilede deg mens du rygger.

Bruk sidespeilene: Stol på sidespeilene for å få bedre oversikt over plasseringen av hengeren din.

Ta det med ro: Rygging med henger krever tålmodighet. Ta deg tid til å justere kursen din og stopp hvis du føler deg usikker.

Prøv en backing assistent: Noen moderne biler kommer med ryggeassistent-systemer som kan hjelpe deg med å styre hengeren riktig.

Øv deg: Øvelse gjør mester. Ta deg tid til å øve på å rygge med henger på et sikkert og åpent område før du prøver det i en travel situasjon.

Oppsummering

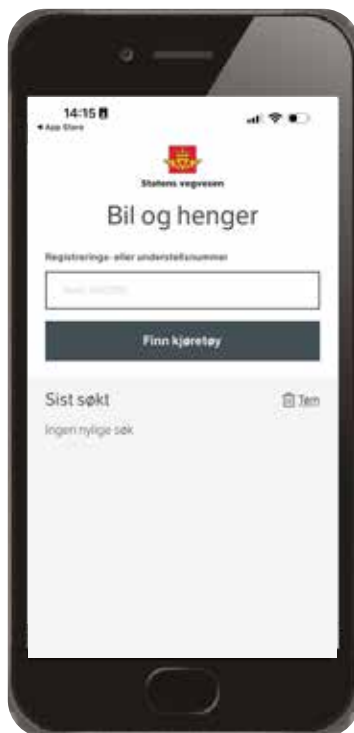
Å kjøre med henger krever ekstra oppmerksomhet, forsiktighet og øvelse. Ved å følge disse sikkerhetstiltakene, kjøretipsene og rådene for rygging, kan du hjelpe med å sikre en trygg og problemfri reise for deg selv og andre på veien. Husk alltid at sikkerhet kommer først når du tar fatt på en kjøretur med henger.



Alle tilhengere



Henger med særskilt godkjenning



Appen fra Statens Vegvesen er tilgjengelig for iPhone, Android og Windows-telefoner.

Hjelpen er nær

«Bil og henger» fra Statens vegvesen kan lastes ned gratis – og gir deg hjelpen akkurat når du trenger den.

Tenk deg at du har lånt naboens henger, og du er lite klar over hvor tung den er i seg selv og hvor mye du kan fylle den med.

I vegvesenets app «Bil og henger» kan du legge inn registreringsnummeret på både bil og henger – og vips har du fått alle nødvendige opplysninger for ferden videre:

Har jeg lov til å trekke denne hengeren?

Hvor mye veier bilen og hengeren uten last?

Hvor mye kan du laste i bilen, og hvor mye i hengeren?

Hvor fort kan jeg kjøre med denne hengeren?

Hva er maksvekt på tilhengerkoblingen?

Hva er tillatt totalvekt for bil og henger med last?

Utgangspunktet for appen er «Tilhengerkalkulatoren» som ligger på vegvesen.no. Appen finnes for iPhone, Android og Windows.



Husker du den helt spesielle følelsen fra barndommen når vårsola tinte bort de siste snørestene, og du endelig kunne bytte ut de tunge vinterskoene med lette joggesko? Da toppen av lykke av var å suse avgårde på en nyvasket og sommerklar sykkel?

Denne følelsen kan gjenskapes når bilen får på sommerskoene og lakken vaskes ren for salt og møkk etter en lang vinter. Her gir vi deg de beste rådene for klargjøring av sommerbilen.

Av Jøran Ledal

1. Det anbefales å vente med å vaske bilen rett etter kjøring.
2. For best resultat bør både bremseskiver og kalippere få avkjøle seg før vask.
3. Før du begynner selve vaskingen, er det viktig å spyle hele bilen grundig for å fjerne løse partikler.
4. Avfetting bør benyttes når bilen er skitten, særlig i løpet av høst, vinter og vår. Dette løser opp salt, asfaltrester og annen skitt som setter seg fast i lakken etter en lang vinter. Vær ekstra nøye med bilens nedre deler og felgene. Ofte kjenner man nuppene om man stryker over lakken med fingertuppene. Det er disse nuppene vi skal få fjernet.
5. Velg et avfettingsmiddel som er emulgerende for effektiv rengjøring av biloverflaten. Legg på rikelig og la kjemien få jobbe. Om det begynner å tørke ut, legger du bare på mer. Ofte skal dette virke 4 - 8 minutter, du ser når det løser seg opp. Da renner det ofte nedover som mørke renner
6. Et ekstra strøk avfetting og børsting på pottestusser kan forbedre utseendet på hele bilen.
7. Bruk en liten, myk børste etter påføring av skum for å fjerne fastsittende skitt i vanskelige områder.
8. Ved bruk av høytrykksspyler, påfør skum over hele bilen etter avfetting. La skummet virke i en periode før spyling for best resultat. Jobb deg nedefra og oppover.
9. Poenget er å få fjernet så mye skitt og møkk som mulig før vi går løs på selve håndvasken. Du skal unngå å dra skitten rundt under håndvasken. Dette kan sette merker og lage riper i lakken.
10. Etter påføring av skum, utfør alltid en håndvask for å fjerne statisk trafikkfilm.
11. Bruk to separate bøtter – en med såpevann og en med rent vann. Dypp vaskehansken først i den rene vannbøtten for å fjerne skitt før bruk av såpevann, for å unngå riper.
12. Ikke bruk billigsvamper. Det beste er en vaskevott av mikrofiber.

30 gode tips om du skal utføre VÅRVASK AV BILEN



Gjør gjerne bilvasken til en hyggelig, sosial aktivitet. Vi forbereder tross alt sommeren!



Vær ekstra nøye med felger og nedre deler av bilen. Her sitter mye av skitten.



La fuktigheten suges opp, gjerne av mikrofiberhåndkle.



Spyl bilen lenge og grundig. Ikke spar på vannet!



Benytt samtidig anledningen til å rydde og rengjøre bilen innvendig. Det er alltid hyggelig å sette seg i en helt ren bil.

13. Unngå bruk av vanlige husholdningssåper, da disse kan fjerne viktige beskyttelseslag og oljer fra lakken, noe som kan akselerere oksidering.
14. Ta del for del når du vasker. Begynn med taket og jobb deg nedover. Spyl av vann og såpe før det tørker. Så unngår du skjolder. Ikke gni lakken, men beveg vott/svamp mykt med fartsretningen.
15. Skyll igjen helt til slutt. Nøye og lenge. Såpe ligger gjerne i kriker og kroker. Igjen – ikke spar på vannet.
16. Sørg for å spyle skumkanonen grundig med rent vann etter bruk for å unngå tørking av såpe.
17. Ved bruk av høytrykksspyler, rengjør innsiden av dørene og stolpene grundig med avfetting og en børste.
18. Etter vask, tørk bilen grundig med et mikrofiberhåndkle. Legg det bare på bilen og la det suge opp fuktigheten. Bruk spylerpistolen til å skylle bilen fra toppen nedover for en mer effektiv og skånsom tørkeprosess.
19. Etter vask, tørk av "sørgekanten" øverst på siderutene.
20. Etter vask, bruk eget tørkehåndkle eller klut for å tørke felger og dekk, uten å blande det med lakken.
21. Bruk en dekkfornyler for å forbedre utseendet på dekkene.
22. Innsiden av rutene bør også rengjøres jevnlig for å unngå reduksjon av sikt, spesielt frontruten som kan bli påvirket av varmluft fra viften.
23. Påfør en hurtigforsegling for å beskytte bilen mot insekter og gjøre den enklere å holde ren.
24. Inspiser bilen nøye etter vask for å oppdage og utbedre eventuelle skader eller riper tidlig.
25. Etter vask, inspiser bilen nøye for å oppdage og utbedre eventuelle skader eller riper tidlig.
26. Etter vask, bruk en dekkfornyler for å forbedre utseendet på dekkene.
27. Innsiden av rutene bør også rengjøres jevnlig for å unngå reduksjon av sikt, spesielt frontruten som kan bli påvirket av varmluft fra viften.
28. Påfør en hurtigforsegling for å beskytte bilen mot insekter og gjøre den enklere å holde ren.
29. Etter vask, dra gjerne inn sidespeilene for å lette drenering av vann, og husk å også rengjøre speilsidene grundig.
30. Etter hver vask, rengjør alt utstyret grundig for å holde det klart for neste bruk.

<p>ANONYM STØTTE</p>	<p>Jans Bilberging Grandev. 21 6783 STRYN Tlf. 970 82 373</p>	<p>Julius Grøtjorden Tur og Taxi Borgegrendvegen 272 3630 RØDBERG Tlf. 900 20 725</p>	<p>Ronny Tangeland Transport Folkestadhøgda 1 1592 VÅLER I ØSTFOLD Tlf. 928 99 105</p>	
<p>Beck Oljesenter AS Industrivegen 20 2850 LENA Tlf. 61 16 34 18</p>	<p>Sole AS Soleveien 115 3359 EGGEDAL Tlf. 32 71 17 00</p>	<p>Gamle Helgeroa Marina AS Nordgata 12 3295 HELGEROA Tlf. 33 18 84 14</p>	<p>Henning Ullestad Transport Sagstuveien 8 3243 KODAL Tlf. 907 64 907</p>	
<p>Maskin & Autoservice A.S Tørneroseveien 9 4315 SANDNES Tlf. 51 63 73 72</p>	<p>Norsk Elkontroll AS Rundtom 11 3055 KROKSTADELVA Tlf. 400 87 700</p>	<p>FLASNES www.flasnes.no</p>	 <p>Når opplevelsen av bilturen er viktig!</p>	
<p>Pooltech AS Tåjeveien 8 3470 SLEMMESTAD Tlf. 922 68 682</p>	<p>Hammerfest Taxi AS Storgata 2 9600 HAMMERFEST Tlf. 78 41 12 34</p>	<p>TAXI 03550 ROMERIKE</p>	<p>Norspray AS Maskinveien 10 4033 STAVANGER Tlf. 51 22 07 00</p>	
 <p>GRØNERLØKKA FLYTTEBYRÅ 0168 OSLO Tlf. 934 19 841</p>	<p>Mrex Motor AS Ingeniør Rybergs gate 103 3027 DRAMMEN Tlf. 31 00 02 60</p>	<p>1 Trafikkskole Porsgrunn AS Jernbanegata 7, 3916 PORSGRUNN Tlf. 952 98 810</p>	<p>TF TRANSPORT -FORMIDLINGEN Østre Aker vei 255, 0976 OSLO Tlf. 22 90 75 00 • Mobil 928 49 010</p>	
<p>Optimera AS Monter Stormarked Forus Maskinveien 7 4033 STAVANGER Tlf. 476 03 300</p>	 <p>Moss Transportforum Vålerv. 157 1599 MOSS Tlf. 69 24 11 30</p>	 <p>Blomquist ANS Glass Bjørnslette, 17/19, 3257 Larvik Tlf. 33 18 37 37</p>		
 <p>Oscar Omdals terrasse 21, 4656 HAMRESANDEN Tlf. 481 68 200</p>	<p>NorDan Stasjonsveien 46, 4460 MOI Tlf. 51 40 40 00</p>	<p>Aseral maskin og transport AS Røyddansvegen 46 4540 ASERAL Tlf. 992 78 444</p>		
<p>Trosby Båt og Motor Trosby Motorverksted Valleveien 603, 3960 STATHELLE Tlf. 35 96 39 20 Mobil 913 93 530</p>	<p>Lastebilcenteret AS Moen Industriområde 38 3622 SVENE Tlf. 32 70 05 19</p>	<p>as Malermestrene LILLEHAMMER - GJØVIK Fåberggata 140, 2815 LILLEHAMMER Tlf. 61 25 14 10</p>		
 <p>GRENLAND HAVN Strømtangvegen 39 3950 BREVIK Tlf. 35 93 10 00</p>	 <p>BLINK HUS Sigdal www.blinkhus-sigdal.no Tlf. 32 71 14 90</p>	<p>SKARE & NES A/S  SKARE & NES AS Tlf: 32 71 18 70 Fax: 32 71 18 79 3350 Prestfoss</p>	<p>Mekonomen Bilverksted Bremsnes Bilverksted AS Averøyveien 8 6530 AVERØY Tlf. 71 51 11 90</p>	<p>Grimnes Bussreiser Olaraa 2 3360 GEITHUS Tlf. 32 78 48 88 Mobil 913 55 005</p>
<p>TERJE PETERSEN TAK- OG BLIKKENSLAGERVERKSTED AS Smedstadgrenda, 2133 GARDVIK Tlf. 62 97 42 82</p>				
 <p>Audi Forspranget ligger i teknikken Audi quattro Tlf. 24 03 47 50 www.audi.no</p>	 <p>www.bjorliheimen.no Bjorliheimen Hotell og Møtesenter AS 2669 Bjorli Tlf: 61 24 55 61 e-post: slianes@bjorliheimen.no</p>	 <p>Asbjørn Næss Transport AS Holmfossveien 12 3282 KVELDE Tlf. 33 15 65 00</p>		



Storgata 79
2830 RAUFOSS
Tlf. 61 19 19 30

Austad Elektro AS
Smedveien 1B
3750 DRANGEDAL
Tlf. 476 50 777



Reddalsveien 47
4886 GRIMSTAD
Tlf. 37 25 70 70

Glassmester1 Arendal
Strømsbuveien 61
4836 ARENDAL
Tlf. 37 02 41 88

Skiltgraving AS
Gallebergveien 16
3070 SANDE I VESTFOLD
Tlf. 33 77 67 88



Mobile Bilhuset
Eidskogveien 48
2211 KONGSVINGER
Tlf. 62 82 14 60

Hallingstuene
Geilov.
3580 GEILO
Tlf. 32 09 12 30/50

Norefjell Hyttetjeneste
Skinnestoppen 9
3535 KRØDEREN
Tlf. 901 47 300



Gamlev 6, 3550 GOL
Tlf. 905 05 704



Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S
Tlf. 917 13 788

Lyseng Billakkering
Norderhovsveien 23
3512 HØNEFOSS
Tlf. 919 12 220

Evavolds Maskin AS
Sundeveien 110
7374 RØROS
Tlf. 911 07 080

Sundbrei Transport AS
Tiltaksvegen 821
3570 ÅL
Tlf. 481 71 721

Veøy AS
Mjåvannsvegen 156
4628 KRISTIANSAND S
Tlf. 474 72 282



DSE skaper varig ending gjennom skreddersydde tøy.
dsenet.no

Bertelsen & Garpestad AS
Hovlandsveien 70
4374 EGRSUND
Tlf. 51 46 10 80

REMA 1000 FLEKKEFJORD
Tlf. 38 32 47 00

Nulltoleranse for all rus langs våre veier

 Hole kommune hole.kommune.no	 Målselv kommune malselv.kommune.no
 Sykkylven kommune sykkylven.kommune.no	 Sel kommune sel.kommune.no
 Oslo kommune Velferdsetaten v/Fri rettshjelp oslo.kommune.no	 Steinkjer kommune steinkjer.kommune.no
 Fyresdal kommune fyresdal.kommune.no	 Tydal kommune tydal.kommune.no
 Tokke kommune tokke.kommune.no	 Iveland kommune iveland.kommune.no
 Saltdal kommune saltdal.kommune.no	

Ken Hygiene Systems AS
Verkseier Furulunds vei 21
0668 OSLO
Tlf. 22 79 33 00



TØMRA BILVERKSTED AS
47 93 30 60
Selbuvegen 695
7584 SELBUSTRAND



Smedarundet 93 · Tlf.: 52 72 56 82

Bilpleiesenteret AS
Gigstads Vei 11
3511 HØNEFOSS
Tlf. 32 12 67 80



Vestvollv 30 B, 2019 SKEDSMOKORSET
Tlf. 64 83 62 62



Telefon 33 48 70 00 - www.speedmc.no



Rundskogen 25
3536 NØRESUND
Tlf. 32 15 05 40



Lillevarskogen 4
3160 STOKKE
Tlf. 909 96 432



Telefon heile døgnet:
57 68 14 77
Kjell Grenli | Hans Magne Kvåle
Hege Urnes | Ingar Husum
Parkvegen 3, 6856 Sogndal



Grimstad Planteskole AS
Rosholt
4885 GRIMSTAD
Tlf. 37 25 25 50



06000
www.vikingredning.no

Vekker stor oppsikt – men Volvo vil ikke bygge den



Det er nok likevel ikke tvil om at mange kunne ønske seg en moderne Volvo 240.

Av Bjørn Eirik Loftås

I år er det 31 år siden den siste Volvo 240 rullet ut fra fabrikken i Torslanda, etter å ha vært i produksjon i nesten 19 år. Dermed var et langt kapittel over, for en av historiens mest folkekjære modeller – ikke minst her i Norge.

Stor suksess

240 var den største suksessen i Volvos historie. Totalt ble det produsert 2.862.053 eksemplarer av modellen. Og da det endelig var over, var det tilløp til landesorg i Sverige. Til og med NRK Dagsrevyen var til stede for å dekke begivenheten.

Mange mente at tiden hadde løpt fra Volvo 240. Den var ikke lenger moderne, hverken i fasong eller utrustning. Nye bestselgere var langt glattere i designen, selv om de kanskje ikke alltid var like praktiske.

Likevel har modellen fremdeles en sterk

standing i 2024, og kanskje særlig i Skandinavia. Fortsatt ruller det en god del biler på veiene, og har du på et fint eksemplar kan du fort sitte på en liten gullgruve: På Finn.no ligger det i skrivende stund et tyvetalls Volvo 240, og den dyreste er en 1986-modell til den nette sum av 241.845 kroner.

Designet en moderne Volvo 240

Den svenske industridesigner Marouane Bembli er blant dem som mener at Volvo burde blåse liv i den gamle klassikeren. For en tid tilbake la han ut skisser på sin Youtube-kanal «The Sketch Monkey», som illustrerer hvordan en moderne Volvo 240 kunne ha sett ut.

Bembli tar utgangspunkt i den siste 240-en som ble bygget, og mikser designet med elementer fra mer moderne Volvo-modeller.

Da Broom / TV 2 omtalte skissene i

vinter, tok det raskt fyr i debattfeltene. Tusenvis av lesere nærmest forlangte at Volvo må bygge en moderne utgave av klassikeren.

Hovedpersonen selv hadde aldri trodd at skissene hans skulle vekke så stor oppsikt.

– Dette kom som en stor overraskelse. Utrolig kult at folk fortsatt elsker 240-en. Nå gjelder det bare for Volvo å sette den i produksjon, sa designer Marouane Bembli, med et lite et glimt i øyet. Han ble imidlertid raskt mer alvorlig.

– Fra spøk til alvor: Jeg tror folk liker å se gamle biler få nytt liv, selv om det bare er snakk om digitale skisser – særlig hvis man har personlige minner om bilene, sier han.

Volvo: – Hadde vært utrolig kult

Saken når raskt Volvo-ledelsen, først er



KLASSIKEREN: Designen på Volvo 240 holdt seg temmelig uforandret fra 1975 til 1993. Foto: Volvo



POSITIV: Volvos norske kommunikasjons-sjef Erik Trosby, synes det hadde vært utrolig kult om det kom en moderne utgave av Volvo 240. Foto: Volvo



SLIK KUNNE DEN SETT UT: Marouane Bembli har laget disse skissene, som mikser den klassiske Volvo 240 med en rekke moderne elementer. Kilde: The Sketch Monkey



SKEPTISK: Volvos globale designsjef, Jeremy Offer, mener designen ikke passer helt i en elektrisk tidsalder. Foto: Volvo

det den norske avdelingen som kommer på banen.

– Det er fantastisk gøy å se hvor stort engasjement disse designskissene har skapt. Det er et stort kompliment til designeren naturligvis, men vi opplever det også som en hyllest til en ikonisk Volvo, sier Volvos kommunikasjonssjef Erik Trosby.

– **Tror du en moderne utgave av klassikeren kan se dagens lys?**

– Om vi i fremtiden får se en ny generasjon Volvo 240 på veien eller ikke, gjenstår å se. Det hadde vært utrolig kult med en mer nostalgisk modell. Jeg tror det hadde blitt en stor hit, sier han.

Heller litt kaldt vann i årene

Ikke mange dagene senere kommer Volvos internasjonale toppledelse på banen. De har også fått med seg enga-

sjementet rundt artikkelen på det norske nettstedet.

– Det er fantastisk å se entusiasmen folk har for de gamle produktene våre, Volvo-arven og bilmerket generelt. Det er virkelig morsomt, sier Jeremy Offer. Han er Volvos globale designsjef, og har det øverste ansvaret for designet på Volvos nye elbiler.

– Og så er det fint å se at noen blåser nytt liv i noen av våre gamle biler, og samtidig viser i hvilken retning de mener Volvos designspråk bør gå videre.

– **Hva tenker du om disse skissene? Er dette en bil dere kunne ha satt i produksjon?**

– Det er litt vanskelig å se for seg at gamle og firkantede design skal kunne leve videre i en elektrisk tidsalder, der lav luftmotstand er svært viktig for å få lengst mulig rekkevidde, svarer Offer, og

heller dermed litt kaldt vann i årene til 240-entusiastene.

Helt kategorisk avvisende er han likevel ikke:

– Men det er klart: I en tid der mange biler blir mer og mer like, er det alltid dem som ønsker seg biler som skiller seg ut. Og betydningen av luftmotstand for rekkevidden kan jo endre seg i fremtiden, når batteriteknologien har kommet lenger.

– **Hva med designeren som står bak skissene av den moderne 240-en, har du en ledig plass til ham i ditt design-team?**

– He-he! Han er i hvert fall hjertelig velkommen på besøk, og så kan vi ta en prat. Jeg kjenner ikke så godt til ham, men når vi skal ansette, er han absolutt velkommen til å søke, avslutter en smilende Jeremy Offer.

Bilen for deg som trenger plass – og har god plass

FAKTA: FORD F-150 LIGHTNING 4X4

Ford F-150 Lightning er noe så sjeldent som en diger, elektrisk pickup. Det er også en bil som skiller seg ut på ladestasjonene.

Av Knut Skogstad

Pickupene har en helt unik posisjon i USA. De selger i enorme antall, og har som regel to ting til felles: XXL-størrelse og en bensinmotor som matcher det. Veldig mange amerikanere har minst en pickup i husstanden. Noen har den som arbeidsbil. Andre som en smart bil nummer to eller tre, som kan brukes til det meste.

Pickup er også en temmelig konservativ bilklasse. Her har mye vært likt, i veldig mange år.

Derfor vakte det stor oppsikt da Ford første gang viste en elektrisk utgave av sin legendariske pickup med navnet F-150.

Lightning heter den. Lenge så det ut som den ikke skulle komme til Norge, men i fjor kom kontrabeskjeden. Den norske importøren hadde lykket med å få et begrenset antall biler til landet. Disse skipes først til Tyskland for å modifiseres for europeiske forhold. Så sendes de videre til norske forhandlere.

Noen kjøpefest ligger det ikke an til. Til det er nok prislappen på 1.183.000 kro-

ner i høyeste laget, men du får definitivt mye bil for de pengene. Nærmere bestemt en pickup som måler 5,91 meter fra støtfanger til støtfanger, har plass til fem, bagasjerom (foran) på 400 liter og lasteplan. I tillegg kan den trekke tunge lass. Rekkevidden er på opptil 429 kilometer.

Kjøreegenskaper

Hvis det er noen år siden du har kjørt pickup, vil du få deg en overraskelse bak rattet i Lightning. Dette er nemlig en imponerende komfortabel bil. På landevei og motorvei flyter den bare av gårde, godt hjulpet av lang akselavstand og lavt tyngdepunkt. Støydempingen er også imponerende god. Elbiler er sårbare for vind- og dekkstøy, ettersom motorlyden er fraværende. Det har Ford tatt på alvor, og gjort en svært god dempejobb.

Over fartsdumper og mindre ujevnheter trives den ikke like godt. Da merkes det at understellet er ganske stivt, for å kunne takle både stor batteripakke og mye last.

I bykjøring er det fort sjåføren som ikke trives like bra. Her merkes det nemlig godt at bilen er diger. Parkeringshus er ingen god match. Det er heller ikke vanlige parkeringsplasser som virker ekstra puslete når du har en bil som dette. Ja, du bør heller ikke ha for trang gårdsplass eller liten garasje. Lightning trenger MYE plass.

De to elmotorene banker ut 452 hestekrefter. Det gjør bilen både sterk og rask. 0-100 km/t går for eksempel unna på 5,1 sekunder. Det kjennes voldsomt ut i en så stor bil.

Rekkevidde/lading

Batteripakke på 98 kWt netto er større enn de fleste andre elbiler på markedet. Men såpass bør det også være. En så stor, tung og firkantet bil som dette bruker nødvendigvis ganske mye strøm. Dermed ender den offisielle rekkevidde på 429 kilometer.

Vår erfaring er at rundt 300 kilometer er realistisk når det er vinter og kuldegrader. I vårtemperaturer kryper det opp mot 400, og på sommeren bør det



Baksetet er todelt og kan felles opp. Smart når du trenger ekstra plass.



Enn så lenge er den et ganske sjeldent syn på norske ladestasjoner. Men det vil endre seg utover i 2024.



Røft og solid interiør, her er også materialkvaliteten langt over det vi tradisjonelt har forbundet med pickup.

Motor: Elektrisk, to motorer

Effekt: 452 hk

0-100 km/t: 5,1 sekunder

Toppfart: 180 km/t

Rekkevidde: 429 km (WLTP)

Forbruk: 26,6 kWh/100 km

Batteripakke: 98 kWh netto

Hurtiglading: 120 kW

Ombordlader: 11 kW

Lengde x bredde x høyde:
591/203/198 cm.

Bagasjerom: 400 liter (frunk)

Vekt: 2.890 kilo

Tilhengervekt: 3.490 kilo

Pris: 1.183.000 kroner

offisielle tallet være mulig å klare. I alle fall med pen kjøring.

Kjøremønster har ekstra mye å si for en bil som dette. Høy hastighet på motorvei trekker veldig mye strøm, det samme gjøre kulde, med behov for å varme opp den store kupéen.

Maksimal ladehastighet på 120 kW er litt skuffende, særlig når vi vet at mange vil anvende bilen i jobb. Da vil man gjerne bruke tiden på andre ting enn å lade. Men Lightning overgår med god margin det offisielle tallet her. Ved flere anledninger har vi opplevd at den har tatt imot rundt 150 kW ganske lenge under lading. Det er naturligvis positivt.

Plass / praktiske løsninger

Bruksmessig er dette et kindereg. Det er svært god plass til fem i en kupé som også har masse smarte rom og oppbevaringssteder. Dette er amerikanerne gode på!

Baksetet er todelt, og sitteputene kan felles opp. Dermed kan man for eksempel ha to passasjerer bak, og et stort ekstrarom til bagasje. Eller man kan felle opp hele baksetet og ha et digert ekstra bagasjerom bak forsetene. Husk bare at bagasjen må sikres!

I og med at det ikke er noen forbrenningsmotor, er det god plass til bagasje under panseret. Nærmere bestemt 400 liter. Og er det ikke nok, har du selvfølgelig lasteplanet.

Nyttelast kan fort bli en liten utfordring. Den er på relativt begrensede 535 liter. Det kan nok bli snaut for eksempel for håndverkere. Men hengervekten er solid: 3.490 kilo. Lightning er også utstyrt med såkalt V2L. Det betyr at du kan hente strøm fra bilen til å drive elektriske apparater. Perfekt hvis du skal gjøre jobber et sted det ikke er strøm – eller ikke har strøm på hytta.

Sikkerhet

Norge er det eneste landet i Europa denne bilen selges i. Da er det ikke så rart at den ikke har blitt testet hos det europeiske krasjtestinstituttet Euro NCAP. Men hos amerikanske NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) gjør F-150 det bra, med fem stjerner og toppscore i de aller fleste kategoriene.

I kraft av størrelse (og tyngde) får den også ganske mye gratis. I tillegg er det tydelig at den passive sikkerheten er god, samtidig som bilen har viktige førerstøttesystemer.

Konklusjon

Har du solid økonomi, sans for store biler og i tillegg god plass både utenfor og inne i garasjen? Da kan F-150 Lightning være noe for deg.

Dette er også en bil helt uten direkte konkurrenter, i alle fall enn så lenge. Her får du et hav av plass, massevis av fleksibilitet, 4x4 og en kjorefølelse som mest av alt minner om en luksus-SUV (i alle fall på fine veier).

Det som trekker ned, er selvfølgelig prisen. Når bilen koster nesten 1,2 millioner, faller nok mange interessenter av. I tillegg kunne både rekkevidde og ladehastighet vært bedre. Har du mye og rask langkjøring, blir det fort mange ladestopp. Særlig ladehastigheten kunne og burde vært bedre.

Men i sum er dette en bil med stor må ha-faktor. Ford trykker på veldig mange riktige knapper, og viser at elbil og pickup virkelig lar seg kombinere – med en god dose feelgood-faktor på toppen.

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

Gled barn og barnebarn med tur til TusenFryd i sommer - hos oss får du god rabatt på billetter!



Praktisk informasjon:

- Pris per dagsbillett: kr 390,- (ord. pris ved kjøp i luken fra kr 559,-).
- Rabatten gjelder kun ved kjøp av dagsbillett online.
- Tilbudet gjelder dagsbillett av typen "over 120 cm", ikke for dag 2-billett eller sesongkort.
- Billettkoder kan innløses online på TusenFryd sin nettside frem til siste åpningsdag 27. oktober 2024.
- Det er mulig å bestille inntil 6 rabatterte billetter per kjøp, og du som medlem må være blant disse.
- Billettene er kun gyldig på valgt dato, ordinær åpningsdag og er ikke refunderbare.
- Inkludert i dagsbilletten er kjøring i attraksjoner som er åpne i sesongen. SkyCoaster og The Dungeon koster ekstra.
- Rabatten kan ikke kombineres med andre tilbud.

Bestill på:

[www.marusfritrafikk.no/
medlemsfordeler](http://www.marusfritrafikk.no/medlemsfordeler)



NB! Bestilling av billetter må gjøres hos oss senest innen 19. juni for å benytte rabatten.



15 prosent rabatt

Alle medlemmer i MA – Rusfri Trafikk får 15 prosent rabatt på campingtomter for campingvogn, bobil og telt.

Naturnære perler, rett ved aktiviteter som Norsjø Kabelpark, Telemarkskanalen, Høyt og Lavt klatrepark, Lifjell og Golsfjellet som er like fin året rundt.



Oppdag våre norske destinasjoner; Norsjø - Telemark, Bø - Telemark, Lunde - Telemark og Gol - Hallingdal.

Via vår nettside firstcamp.no kan du også lese om alle våre 70 destinasjoner i Skandinavia.

Vi har noe for de fleste: bynært, naturnært, aktivitetsrikt, eller avslapning med egen relaxavdeling og basseng.



Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

 <p>Rabatt på mobilabonnementet.</p>	 <p>Kinobilletter til rabattert pris.</p>
 <p>Fire kostnadsfrie assistanser pr år. Ingen egenandel.</p>	 <p>Rabatt på utvalgte pakkeløsninger hos Wright trafikkskole.</p>
 <p>Rabatt på leiebil.</p>	 <p>Rabatt på synsundersøkelse, databrille, privatbrille og solbrille med styrke.</p>
 <p>Rabatt på reparasjoner, periodisk kjøretøy-kontroll og deler.</p>	 <p>Rabatt på synsprøve og komplett brille.</p>
 <p>Rabatt på flyplassparkering på Gardermoen.</p>	 <p>Rabatt på internasjonalt førerkort.</p>
 <p>Rabatt på hotellovernattinger.</p>	 <p>1 time gratis juridisk veiledning.</p>
 <p>Gratis prøveperiode på lyd- og e-bøker.</p>	 <p>Rabatt på hotellovernattinger.</p>
 <p>Rabatt på medlemskap hos Actic og fri innmelding.</p>	 <p>Rabatt på campingtomter ved alle First Camp sine destinasjoner.</p>

Kjøp MA-kalenderen 2024 og lodd i MAs landslotteri!



MA-kalenderen for 2024 er nå til salgs for kr 498,- fritt tilsendt.

Hovedgevinsten i MAs landslotteri er 100.000 kroner. I tillegg er det mange andre flotte gevinster, deriblant flere pengepremier.

Overskuddet fra lotteriet gir et stort bidrag til MAs prosjektarbeid for en rusfri trafikk og trafikksikkerhet generelt.

Bestillingen kan gjøres til MA - Rusfri Trafikk på telefon 22 47 42 00 eller epost til ma@marusfritrafikk.no.

Pris per lodd i MAs landslotteri er kr 40,-. Tusen takk for støtten!

Kinobilletter til kun kr 100,-



Som medlem i MA eller Ung i Trafikken får du svært god pris på kinobilletter. Perfekt når du vil glede en du er glad!

OBS: Vi trenger din mailadresse for å sende deg informasjon om ditt medlemskap.



Støtt oss ved å kjøpe MAs aktivitetshefte

Heftet inneholder kryssord, sudoku og mange flere spennende aktiviteter for hele familien.

Du kan bestille ved å sende epost til ma@marusfritrafikk.no eller ringe oss på tlf. 22 47 42 00.

Pris kr 499,- fritt tilsendt.

Tusen takk for støtten!



Chilimobil

Fast rabatt på mobilabonnement for MA - Rusfri Trafikk sine medlemmer

Velg mellom et bredt utvalg – som passer enten du trenger lite eller mye data!

I tillegg kan fordelene benyttes av deg – og flere i familien din. Sjekk ut det gode tilbudet fra Chilimobil og spar penger hver måned!

Hoteller og rorbuer i særklasse!

Nytt eksklusivt suitehotell åpner i Henningsvær.

1. juli åpner nye Henningsvær Bryggehotell med 39 rom og suiter med moderne luksus med inspirasjon fra tradisjonell arkitektur og gammel byggeskikk.

Classic Norway Hotels tilbyr MAs medlemmer rabatt på overnatting på sitt store utvalg av kvalitetshoteller i storslagne omgivelser.

Nyt utsøkt mat og utforsk nærområdet. Hos Classic Norway Hotels får du også flotte opplevelser rett utenfor hotelldøren!

CLASSIC
NORWAY
HOTELS

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

Få 25 prosent rabatt på sport- og turtøy for hele familien!

Som MA-medlem får du nå rabatt på turtøy, tur- og fritidssko, turutstyr, samt hunde- og katteprodukter fra Stormberg!*

Her finnes et bredt utvalg av funksjonelt tøy for hele familien, tilpasset både små og store eventyr.

STORMBERG

** gjelder alle ordinære varer ved kjøp i nettbutikk (gjelder ikke outlet, lavpris eller tilbud)*



BookBeat

Lytt og les gratis i 60 dager



Påmelding til landsmøte i MA - Rusfri Trafikk, Grand Hotell, Åndalsnes 7. - 8. juni 2024

Navn _____ og _____

Adresse _____ Postadresse _____

Mobil _____ Epost _____

Delegaten/-e skal representere _____ avd på forhandlingene

Opplysninger til hotellet

Handicaprom: _____

Spesielle behov som allergier, rullestolbruker m.m. _____

Hotellpakke

Hotellpakke torsdag - lørdag

Hotell 2 netter m/frokost, lunsj fredag og lørdag, landsmøtefest fredag NOK 200 pr barn i delt rom med to voksne

Dobbelrom (pris pr pers)	Enkeltrum (pris pr pers)	Sum
3200	3900	_____

Hotellpakke fredag - lørdag

Hotell 1 natt lunsj fredag og lørdag, frokost lørdag, landsmøtefest fredag NOK 200 pr barn i delt rom med to voksne

2500	2850	_____
------	------	-------

Hotellpakke torsdag - lørdag

Hotell 2 netter m/frokost, lunsj fredag og lørdag, uten landsmøtefest fredag NOK 200 pr barn i delt rom med to voksne

2500	3200	_____
------	------	-------

Hotellpakke fredag - lørdag

Hotell 1 natt lunsj fredag og lørdag, frokost lørdag, uten landsmøtefest fredag NOK 200 pr barn i delt rom med to voksne

1850	2200	_____
------	------	-------

Måltider for ikke-boende gjester

Pris dagpakke inkl lunsj og pauseservering kr 550 _____ pers fred _____ pers lørd

Frokost, kr 150,- pr. person. _____ dager _____ pers

Lunsj, kr 295 _____ dager _____ pers

Landsmøtefest fredag (kr 625 pr person) _____ personer _____

Deltakeravgift til forhandlingene (delegater) kr 300

Å betale _____

Turer ikke-delegater fredag:

- Ja, jeg/vi vil delta på tur til Rauma ullvarefabrikk, kr. 250,-
 Avgang ca. kl 10.00 fra Mjelva Camping. Antall personer: _____
 Avgang kl. 10.15 fra Grand Hotel. Antall personer: _____

- Ja, jeg/vi vil delta på gåtur i Venjedalen m/guide.
 Avgang ca. kl 11.00, kr. 250,- Antall personer: _____

- Ja, jeg/vi vil delta på tur til Krigshistorisk museum.
 Kl 13.00, kr. 250,- Antall personer: _____

- Ja, jeg/vi vil delta på tur til Konfeksjonsmuseet.
 Kl. 13.30, kr.250,- Antall personer: _____

For de som ankommer torsdag

- Ja, jeg/vi vil delta på tur til Nesaksla. Gondol én vei kr. 300,-
 Gondol tur/retur kr. 440,-
 Antall personer: _____

- Ja, jeg/vi vil delta på kveldssamling på Åndalsnes bedehus med enkel servering, kr. 100.
 Antall personer: _____



Påmeldingsskjema sendes til:
 MA - Rusfri Trafikk, Postboks 752 Sentrum, 0106 Oslo. Eller til mailadressen under
 Påmeldingsfrist 12. april
 Henvendelser vedr Landsmøtet: mona.kristengard@marusfritrafikk.no
 Faktura sendes fortløpende ved påmelding.
 På turen for ikke-delegater tas det forbehold om nok påmeldte.



Ung i trafikken



Pod i trafikken er ute!

PIT er laget av Ung i trafikken - Norges eneste trafiksikkerhetsorganisasjon for ungdom.



Yusef Hadaoui var en av gjestene i Pod i trafikken, han er mest kjent som programleder i NRK.



Pod i trafikken (PIT) er en podkast om rus, fart og uoppmerksomhet. Her hører du kjente mennesker, fagpersoner og andre med ulike opplevelser i trafikken, reflektere over viktige og dagsaktuelle saker knyttet til trafikksikkerhet. 20. mars lanserte Ung i Trafikken sin første podkast.

– Dette er helt nytt, og veldig spennende for oss, sier Kristine Ohnstad, som er prosjekt- og kampanjeansvarlig i Ung i Trafikken, og nå også podkastprogramleder.

Etter et halvt år med arbeid, planlegging, og innspilling kan vi endelig vise dere pod i trafikken. Første episode er med influenser Jonas Braaten om rus i trafikken.

– Jeg tror både lytterne, men også en del av gjest vil lære mye nytt om trafikksikkerhet og de ulike temaene fart, rus og uoppmerksomhet, sier Kristine.

Til podkasten var Ung i Trafikken så heldige å få støtte fra SAFF (Stiftelsen for ansvar). De deler ut avkastningen av kapitalen i stiftelsen til prosjekter som brukes til nyskaping og utvikling på rusfeltet og det sosialpolitiske området.

– Dermed ønsket de å satse på en podkast som skulle nå ut til unge i trafikken. Dette er noe vi setter veldig stor pris på, da vi også vet hvor høye krav de stiller til søkerne sine, sier Kristine.

Pod i trafikken kommer i totalt ni episoder, denne sesongen. Med alt fra Skal vi danse proffdansere til politiet. Det hele krones med en livepodcast i juni, forteller Kristine.

– Det skal slippes ni episoder som ender i en livepod i juni. Her håper vi å få med oss en eller flere kjente personer. Der kan de dele sine erfaringer og kunnskap rundt trafikksikkerhet. Dette vil være en unik måte å skape engasjement rundt temaene rus, fart og uoppmerksomhet i trafikken.

– Så hvor kan vi høre podkasten?

– Alle som vil, kan høre podkasten på våre nettsider, SoundCloud eller Spotify, forteller Kristine.

Ung i Trafikken jobber også med å få podkasten ut på flere plattformer, men hittil er det disse som gjelder.

Ung i Trafikkens ønske for fremtiden er å kunne videreføre dette prosjektet til en fast månedlig podkast med dagsaktuelle saker og personer som målgruppen ønsker å følge med på. Dette vil være en god mulighet for å nå ut til enda flere og spre bevissthet om trafikksikkerhet blant unge. Vi er sikre på at dette vil gjøre en forskjell!



Skann QR-koden for å lytte til podkasten



Prosjekt- og kampanjeansvarlig i Ung i Trafikken, Kristine Ohnstad, i studio under innspilling.



Tarjei Svalastog snakket med Kristine om fart og trafikksikkerhet, han er kjent som proffdanser i Skal vi danse.



Russen 2024 lover å stille med edru sjåførar

#Edrusjåfør er en kampanje der årets russekull kan bestille strykemerker og klistremerker til seg og sine venner. Merkene kan festes på bukser, biler og busser. Målet med kampanjen er å øke bevisstheten hos russ når det kommer til rus og trafikk.

Ung i trafikken har fått hjelp av kunstner @vini.the.artist som har designet stryke-merkene og klistremerkene for 2024. Han var selv russ i fjor og har gjort en god jobb med disse. De er designet slik at russen selv skal like uttrykket og budskapet som er gitt. Og hovedbudskapet er "vi drikker kanskje mye, men sjåføren vår er alltid edru." Dette står skrevet i strykemerket og klistremerket.

I løpet av våren har prosjekt- og kampanjeansvarlig i ung i trafikken, Kristine Ohnstad, reist rundt og snakket med flere russegrupper i Innlandet. Mottagelsen er god, og russen er glad for at vi kommer og snakker med dem. Samt at vi deler ut strykemerker og klistremerker som de kan bruke på russedressen og bilen sin, sier Kristine.

Hun skal reise mer i Innlandet de neste ukene for å spre budskapet om at russen må ha en edru sjåfør, vise ung i trafikken sine tidligere kampanjer og la dem teste promillebriller.

Både budskapet og våre tidligere kampanjevideoer blir godt mottatt av russen, de synes det er spennende å se hva ung i trafikken jobber med samtidig får jeg mange tilbakemeldinger på at vi har kampanjevideoer som treffer dem og deres målgruppe. Til slutt så blir alltid promillebrillene godt tatt imot



Edrusjåfør strykemerket: Designet på strykemerket og klistremerket for 2024 laget av @vini.the.artist

og det skaper en god dialog rund det å kjøre i ruspåvirket tilstand, sier Kristine.

Kristine forteller også at det viktigste vi ønsker at russen skal sitte igjen med etter foredragene er budskapet om å ta ansvar i russetiden og at ingen russ skal miste livet i trafikken.

Fem kjappe påminnelser til russen

1. Pass på at sjåføren er edru.
2. Ikke overskrid antall passasjerer.
3. Pass på at alle har på seg sikkerhetsbelte.
4. Aggregatet skal være slått av under kjøring, og helst tomt for drivstoff.
5. Ta vare på hverandre.





Ung i Trafikken

+ Samferdselsdepartementet

= **SUKSESS** i sosiale medier

Nådde 300.000 med budskapet.

Av Simen Murud Gundersen

Ung i Trafikken og Samferdselsdepartementet gikk i vinter sammen om en kampanje for å øke bevisstheten rundt trafikksikkerhet og dødsfall i trafikken blant unge mennesker. Gjennom tre videoer i sosiale medier, nådde vi til sammen rundt 300 000.

Kampanjen produserte vi selv, med litt hjelp fra Samferdselsdepartementet. Det besto blant annet av en video av Samferdselsminister Jon Ivar Nygård, og en video av trafikanter fra hele landet som vi klippet sammen. Budskapet til kampanjen var «Du har ingen flere å miste».

Kampanjeansvarlig Kristine Ohnstad er fornøyd med hvordan kampanjen endte.

– Sosiale medier er en god plattform for å nå ut til målgruppen. Antallet visinger forteller oss at dette er noe som engasjerer og opptar ungdom, sier hun.

Kristine er klar på at hun mener at det er viktig med slike initiativ, både fra departementet og fra Ung i trafikken.

– Digitale medier spiller en stadig større rolle i kommunikasjonen mellom mennesker. Det er slike initiativ som



Samferdselsdepartementet tok overfor oss, som er avgjørende for å skape bevissthet rundt trafikksikkerhet og dødstallene blant ungdom. Vi håper at denne kampanjen kan være en varig påminner om å kjøre edru, sakte nok og oppmerksomt, sier Kristine.

Nasjonal Transportplan: Ung i Trafikken sikret støtte til 2036

Av Simen Murud Gundersen

Fredag 22. mars ble Nasjonal transportplan lagt frem. Sammen med planer om å bygge dobbeltspor for tog i Østfold og utbedring av togstrekningen Arna-Stanghelle, finner vi også Ung i Trafikken.

Ung i Trafikken er i Nasjonal transportplan inne med støtte frem til 2036. Det betyr at regjeringen har lagt merke til oss, og mener at Ung i Trafikken gjør en forskjell.

– Å være en del av langtidsplanen i Nasjonal transport plan er veldig stort, og vi er veldig glade og ganske stolte over at politikerne har sett oss, og anerkjenner arbeidet vårt, sier daglig leder Stig Sandstad.

Han mener dette forplikter.

– Når regjeringen velger å nevne Ung i Trafikken så forplikter de seg til å ta trafikksikkerhet for ungdom på alvor, men det forplikter også oss til å forsette å jobbe utrettelig for nullvisjonen og for unge sjåførere. Vi har ingen flere å miste, avslutter Stig Sandstad.



MA-kryssord 2-2024

DANS UNDER STANG ▼		HERM!	TANNMERKE	MA-2 2024	GARVET SJØMANN	URFOLK PÅ NEW ZEELAND	KVISE	KALIUM	
ARBEIDS- ROM				BRY					
TINE				500					
TELT									
SART		▼						▶	
MULKT				▼				▶	
KONJUNK- SJON			BOKSTAV 5		ROVDYR			STOR BIL	
VINTERLIG VEIDEKKE			ELEKTRODE		BERTER				
	← PREPOSI- SJON	▼	MOT				BOKSTAV 1		
	MUNTRE SPRELL						TOBAKKS- VARE		
SIES				▼		← URAN			
						TINN			
						EGYPTISK GUDINNE			
KRIMINELL NAKENHET								KJEMME	
BOKSTAV 2									
LØV				ENG. JA			PLANTE		TESLA
									BOKSTAV 7 →
									PANELE
SPISE				LOVE					DRAMATISK TILSTAND
									FUGL
GRAND TOURER			JOD		SVOVEL		LETT FARKOST	SOLO	
ENGELSK HERRE			STORMAKT		IKKE HØYT			DEL AV SKUESPILL	
STABLE		▼	11-19-12			ALMANAKK			NABOER
						SKURE- MIDDEL			
15-25-15			ITALIA		BÅT				RYTHM AND BLUES
									HALS- PASTILL
									NUMMER
NEDBØR				▶					
									LIKE
LEGE		▶						▶	

Løsning og vinnere MA-kryssord nr. 5-2023:

Send løsningen til: ma@marusfritrafikk.no
eller MA – Rusfri Trafikk, PB 752 Sentrum, 0152 Oslo

Vi trekker ut tre vinnere med riktige løsninger, som hver får tilsendt tre lodd i MAs landslotteri:

Ola Langfjæran, Levanger * **Marit Løyte Hansen**, Ål *

Kristian Åsheim, Haugesund

Vi gratulerer! Og her er løsningen:

S	A	U	▼	Å	P				
N	I	T	T	E	D	A	L		
T	O	L	V	D	Y	N	A		
R	L	R	E	P	O	S			
A	K	S	H	E	N	T		L	Å
L	I	D	D	▶	V	A	N	N	▼
L	I	N	M	E	R	K	E	N	U
A	N	T	I	O	R	D	B	Å	R
O	G	▼	T	S	L	E	H	◀	I
S	B	O	K	L	A	N	S	E	R
T	R	E	V	E	T	I	R	I	S
A	U	R	A	I	N	N		O	B
B	U	K	L	O	V	I	D	E	B
A	B	E	R	D	O	R	K	L	A
D	E	▶	K	R	A	B	B	E	G

Navn:

Adresse:

Frist: 5. juni 2024

Byting - en viktig partner for MA



Bandet Byting er en viktig samarbeidspartner for MA – Rusfri Trafikk.

Av Nils Erik Gyland

Som mange sikkert har fått med seg, inngikk MA – Rusfri Trafikk samarbeid med bandet Byting fra Bø i Telemark i 2023. Årsaken var at bandet har valgt å sette fokus på både ruskjøring og psykisk helse i sine sanger.

I 2015 kom de ut med sangen «Ensom mann», etterfulgt av «Mørke slør». Førstnevnte handler om en mann som tar det eneste riktige valget og lar bilen stå etter en kveld på bar. På veien hjem blir han imidlertid påkjørt av en fyllekjører og mister livet.

- Den skildrer hvordan fyllekjøring rammer tilfeldig og brutalt, sier vokalist, Thomas Hellekås.

Flere av bandets medlemmer har opplevd å miste kamerater i ruskjøringsulykker. De mente derfor dette var viktig tematikk å bruke inn i egen musikk.

«Mørke slør» er fortsettelsen på historien. Her dreier det seg om drapsmannen som kjørte alkoholpåvirket den natten. Sangen følger hans videre mentale prosess, psykiske helse og soningen i fengsel.

10. mars i år var det ett år siden premieren på den samlede musikkvideoen til «Ensom mann & mørke slør». MA – Rusfri



En oppfordring fra MA – Rusfri Trafikk: Få med deg musikkvideoen til låten «Ensom mann & mørke slør».

Trafikk er stolte av å samarbeide med en viktig aktør som Byting. Vi vil derfor markere ettårsjubileet litt ekstra og oppfordre alle som enda ikke har sett musikkvideoen til å gjøre det. Den forteller en sterk historie om konsekvensene av ruspåvirket kjøring.

Søk opp «Ensom mann & Mørke slør» på youtube, eller klikk deg inn på vår nettside under «aktuelt og fakta» for å finne den.

Vi sier som Byting:

«Om det så bare er 1 person som har tenkt seg om, har me lykkas. Og om det ikkje skulle meir til, har me ingen grunn til å slutte med det.»



Trøbbel på **veien**?

Ring MA Veihjelp på tlf 800 30 008

Vi har en av markedets beste bilredningsavtaler:

MA Veihjelp hos Viking!

Som MA-medlem med Veihjelp har du rett til **fire** kostnadsfrie assistanser i året.



*Er bilen kun ansvarsforsikret,
må du ha tilleggsdekning.*

*Les mer på våre hjemmesider:
[www.marusfritrafikk.no/medlemsfordeler/
bilredning-ma-veihjelp](http://www.marusfritrafikk.no/medlemsfordeler/bilredning-ma-veihjelp)*

VIKING