

motor *føreren*



Nr. 1 - 2024

Flere stasjoner og kortbetaling **Enklere å være elbil-eier**

SIDE 6

Dødstallene steg i 2023: **Inne i en farlig trend**

SIDE 4

Får ikke tak i nye biler: **Skoler kutter manuell-opplæring**

SIDE 12

 <p>Opplæringskontoret for service og samferdsel</p> <p>Gneisveien 12 2020 SKEDSMOKORSET Tlf. 22 25 75 03</p>	<p>Sole AS</p> <p>Soleveien 115 3359 EGGEDAL Tlf. 32 71 17 00</p>	<p>Bertel O. Steen</p> <p>avd. Molde ammelseierlia 4 6422 MOLDE Tlf. 71 24 93 00</p>	<p>Refsland Transport AS</p> <p>Marknesvingen 9 4052 RØYNEBERG Tlf. 918 30 961</p>	 <p>Møre og Romsdal fylkeskommune</p> <p>Samferdselsavd. Fylkeshuset, 6404 MOLDE Tlf. 71 28 00 00</p>
<p>MAFO AS</p> <p>Øverbygdsvegen 926 2656 FOLLEBU Tlf. 404 02 119</p>	<p>EIDSVOLL BILSENTER</p> <p>2080 EIDSVOLL Tlf. 63 95 89 00</p>	<p>06565 Lillehammer Taxi</p>	<p>Utne Transport AS</p> <p>Statsmin Torps v 49 1722 SARPSBORG Tlf. 69 13 72 30</p>	 <p>TØMRA BILVERKSTED AS</p> <p>47 93 30 60</p> <p>Selbuvegen 695 7584 SELBUSTRAND</p>
<p>NorthSea Terminal AS</p> <p>Tangenvegen 40 3950 BREVIK Tlf. 35 57 37 50</p>	<p>Nonslid Bilservice AS</p> <p>Skjoldavikvegen 178 5574 SKJOLD Tlf. 52 76 21 00</p>	<p>Eiksenteret Målselv</p> <p>Industriveien 37 9325 BARDUFOSS Tlf. 77 83 40 50</p>	 <p>VIKING Nyland Maskin AS</p> <p>Gamlevegen 1 6826 BYRKJELO Tlf. 957 06 000</p>	 <p>LØNSEN SJØFØRSKOLE</p> <p>Vestvollv 30 B, 2019 SKEDSMOKORSET Tlf. 64 83 62 62</p>
<p>KC-Transport AS</p> <p>Åttevei 37 8063 VÆRØY Tlf. 932 07 298</p>	 <p>FOLLO TAXI</p> <p>Ring 06485</p>	<p><small>11 leverer alt av møbler, vann, peis og grill.</small></p> <p>HAMAR PUKK&GRUS</p> <p>Rudshøgda Pukkverk as</p>	 <p>Birkeland Elektro AS</p> <p>Støget 74 4760 BIRKELAND Tlf. 37 27 61 08</p>	 <p>TERJE PETERSEN TAK- OG BLIKKENSLAGERVERKSTED AS</p> <p>Smedstadgrenda, 2133 GARDVIK Tlf. 62 97 42 82</p>
<p>Sørlandets Bilsenter A/S</p> <p>Skibåsen 1 4636 KRISTIANSAND S Tlf. 24 03 47 30</p>	<p>Norefjell Hytteservice</p> <p>Skinnestoppen 9 3535 KRØDEREN Tlf. 901 47 300</p>	<p>AS Elektro</p> <p>Skeivegen 49 6650 SURNADAL Tlf. 71 66 23 52</p>	<p>Stian Røyset Transport AS</p> <p>Snopenesvegen 25 6017 ÅLESUND Tlf. 930 82 402</p>	<p>Julius Grøtjorden Tur og Taxi</p> <p>Borgegrendvegen 272 3630 RØDBERG Tlf. 900 20 725</p>
<p>Langøen Bilverksted</p> <p>Bjørumsvn 16 4820 FROLAND Tlf. 37 03 70 30</p>	<p>Bilpleien AS</p> <p>Grini Næringspark 10 1361 ØSTERAS Tlf. 67 54 00 11</p>	<p>Heum Skogservice</p> <p>Lyngrøthveien 1 4820 FROLAND Tlf. 412 62 779</p>	<p>Rasmussen & Skjelbred A/S</p> <p>Lillevarskogen 4 3160 STOKKE Tlf. 909 96 432</p>	<p>Bjørn Berge Bensinstasjon AS</p> <p>Sam Eydesgt 55 3660 RJUKAN Tlf. 35 09 04 86</p>
 <p>exacta</p> <p>Autorisert repossisjonsfirma selskap</p> <p>Dyrmyrgata 4 3611 KONGSBERG Tlf. 926 30 300</p>	 <p>REGNSKAPSTEAM HALLINGDAL AS</p> <p>Adm. og regnskapsforvaltning</p> <p>Gamlev 6, 3550 GOL Tlf. 905 05 704</p>	<p>Fineide Transport AS</p> <p>Nordsjøvegen 27 8642 FINNEIDFJORD Tlf. 75 19 51 45</p>	<p>F H pukk AS</p> <p>Sundsmoen 3855 TREUNGEN Tlf. 481 31 025</p>	<p>Jevnaker Elektriske Forretning A/S</p> <p>Storg. 21 3520 JEVNAKER Tlf. 61 31 11 99</p>
<p>Nordicgsa AS</p> <p>Flyspeditørens Senter 2060 GARDERMOEN Tlf. 63 93 06 90</p>	 <p>Aulie</p> <p>NYBAKTE LOMPER OG LEFSER!</p>	 <p>airon</p> <p>Trøskenvæien 36 1712 GRÅLUM Tlf. 69 14 26 00</p>	 <p>Kjellmark</p> <p>BYGGER DET MESTE</p> <p>WWW.KJELLMARK.NO</p>	 <p>Tonstad Bakeri AS</p> <p>Tonstadveien 20A 4440 TONSTAD Tlf. 38 37 01 22</p> 
<p>Nyhus Transport AS</p> <p>Roaveien 6 3534 SOKNA Tlf. 414 56 705</p>	<p>Trollheimen Turbuss AS</p> <p>Smivegen 3 7340 ØPPDAL Tlf. 905 50 617</p>	<p>Brødrene Stigen AS SKOGSENTREPRENØR</p> <p>Lykkjaveien 4, 1960 Løken Tlf. 99107435/99460711</p>	<p>Asplund Transport AS</p> <p>Eidsbotnvegen 49 7603 LEVANGER Tlf. 950 33 472</p>	<p>Grenland Dyrepensjonat Magne Henne</p> <p>Trommedalsvegen 6 3739 SKIEN Tlf. 995 05 212</p>
 <p>NTM TRAILER & TIPP AS</p> <p>1351 RUD Tlf. 67 17 19 30</p>	<p>Mostad Bil AS</p> <p>Gjerstadveien 143 4993 SUNDEBRU Tlf. 37 15 71 13</p>	<p>HH Bilskade AS</p> <p>Nedre Hagaveg 15 A 2150 ÅRNES Tlf. 417 30 423</p>	 <p>LAUD PRODUKTER</p> <p>for offentlig rom</p> <p>4950 RISØR Tlf. 21 90 40 20</p>	<p>Entreprenørene</p> <p>Firing & Thorsen AS</p> <p>Nedrevei 8 3183 HORTEN Tlf. 33 03 54 70</p>
<p>SKARE & NES A/S</p>  <p>SKARE & NES AS</p> <p>Tlf: 32 71 18 70 Fax: 32 71 18 79 3350 Prestfoss</p>	<p>Sogn gravferdshjelp</p> <p>Telefon heile døgnet: 57 68 14 77</p> <p>Kjell Grønli Hans Magne Kvåle Hege Urnes Ingar Husum Parkvegen 3, 6856 Sogndal</p>	<p>Mekonomen Bilverksted</p> <p>Bremsnes Bilverksted AS</p> <p>Averøyveien 8 6530 ÅVERØY Tlf. 71 51 11 90</p>	 <p>GRIMSTAD planter</p> <p>Grimstad Planteskole AS</p> <p>Rosholt 4885 GRIMSTAD Tlf. 37 25 25 50</p>	<p>06000</p>  <p>VIKING</p> <p>www.vikingredning.no</p>



Innhold nr 1-2024

- 3** MA-hjørnet
- 4** Døds- og rustall i 2023
- 6** Enklere å være elbil-eier
- 8** Nå forsvinner bensin og diesel
- 10** Den populære bruktbilen
- 12** Trafikkskolene dropper tilbud
- 14** Elbil-eiernes tøffe vinter
- 16** Slik virker alkoholen
- 18** Hotell med unikt tilbud
- 20** Husker du Ford Taunus?
- 24** Møt Øyvind Solberg Thorsen
- 27** Julebord med ekstra mening
- 28** Test: Opel Astra
- 30** Landsmøtet 2024
- 34** MA-medlem
- 38** Ung i Trafikken
- 42** Kryssord

MA-hjørnet

Bretter opp ermene – og ser fremover

Jeg vil innlede årets første nummer med å ønske deg et godt nytt år! Det er med både glede og spenning vi tar fatt på 2024. Likevel kommer vi ikke utenom en brutal virkelighet. 2023 ble avsluttet med 118 dødsfall i trafikken. To flere enn i 2022. På samme tid ble 11.428 personer anmeldt for ruspåvirket kjøring.

Dette er realiteten vi må forholde oss til, og den forsvinner ikke av at vi forteller offentligheten hvor bekymret vi er. Nå må vi brette opp ermene, og se fremover. Et nytt år gir oss nye muligheter og utfordringer i arbeidet for en tryggere og rusfri trafikk. Jeg ser frem til å dele våre mål, planer og refleksjoner med dere.

Året som gikk, var preget av mange innsatsområder for vår organisasjon. Våre dedikerte frivillige og ansatte har jobbet utrettelig for å øke bevisstheten om farene ved rus i trafikken, styrke håndhevingen av lovene som beskytter trafikantene, og støtte de som er berørt av statistikken. Sammen har vi oppnådd mye, men vi har også mye gjenstående arbeid.

For nøyaktig to år siden skrev vi, på lederplass, at Samferdselsdepartementet hadde sendt ut på høring et forslag om at Tollvesenet skal få lovfestet mulighet til å teste sjåfører for rus. Både vi og du som leser dette bladet, kan nå klappe oss på skulderen. I 2023 ble nemlig dette en realitet. Det er et resultat av målrettet arbeid over lang tid. Utgangen på 2023 markerte også at alle busser og minibusser som driver persontransport mot vederlag på vei, nå har alkoholås.

Jeg trekker frem disse seierne fordi de vitner om viktigheten av det arbeidet som legges ned. De betyr også at, til tross for den uhyggelige statistikken jeg innledet med, så er det absolutt grunn til optimisme for fremtiden.

I 2024 skal vi blant annet bestemme hvordan organisasjonen skal drives fremover. Det skjer på landsmøtet i Åndalsnes i juni. Vi gleder oss til masse faglig innhold, flotte omgivelser og sosialt samvær. Lenger bak i magasinet finner du mer informasjon og påmeldingsskjema til dette. Jeg håper å treffe så mange som mulig av dere der.

I året som kommer er jeg sikker på at vi vil fortsette å utgjøre en forskjell i samfunnet. Vår slagkraft er imidlertid avhengig medlemsmassen, så vi håper du vil fortsette å støtte oss i året som kommer. Husk også å spre ordet dersom du har en bekjent som ønsker å støtte vårt arbeid, ha et lokalt verv, eller bare vil ha gode medlemsfordeler.

Jeg ser frem til et spennende år sammen med dere alle.

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:

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

+47 32 24 44 33 // faktserv@faktserv.no
Tlf. 22 47 42 00

TRYKK

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



RUSFRI
TRAFIKK



Ung i trafikken

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

motor
føreren

Høye døds- og ruskjøringst



I fjor mistet 118 personer livet i trafikken. Dette var 38 flere døde enn i 2021, som er det året med færrest trafikkdrepte i moderne tid.

Av Nils Erik Gyland

De årlige ulykkesanalyserapportene fra Statens vegvesen viser at rus er medvirkende faktor i 20-25 prosent av dødsulykkene på norske veier.

Ferske tall fra UP (Utrykningspolitiet) viser at 11 428 personer ble anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2023. Det er kun 218 færre enn i 2022, som var et år med historisk høye tall.

MA – Rusfri Trafikk mener at de to siste årene har avslørt at vi aldri kan senke skuldrene dersom Nullvisjonen skal være oppnåelig.

– Vi vet fra veikantundersøkelser at mørketallene er store, så tallene gir oss ikke det fullstendige bildet. Det de sier er at minst 11 428 har kjørt i ruspåvirket tilstand i 2023. Det er bare flaks at ikke ulykkestallene er enda høyere, sier generalsekretær Anders Skavdal Havdal.

Havdal understreker derfor at dette må være et satsningsområde fremover, sammen med fart og uoppmerksomhet.

Dagen derpå

I en undersøkelse gjennomført av Frende forsikring i desember, svarte 21 prosent at de har kjørt bil uten å vite om de var edru. Dette mener Havdal er oppsiktsvekkende, og han trekker frem særlig ett område han mener nordmenn har et forbedringspotensial:

– Ruskjøringstallene omfatter alle typer rusmidler, men når det kommer til alkohol, har vi en stor utfordring i «dagen derpå»-promillen. De som blir tatt med dette, er ofte vanlige nordmenn som rett og slett ikke har nok kunnskap til å vurdere når de er kjørbare. Likevel er svaret enkelt. Dersom man er i tvil, så er det ingen tvil: La bilen stå.

I tillegg til et sterkt og synlig politi, trekker han frem økt kunnskapsformidling som en viktig del av det videre arbeidet.

– Mange støtter seg på 12-timersregelen, men man kan fort ha promille lenger enn dette. Det avhenger av en rekke faktorer som vekt, høyde, hvor ofte man drikker og antall enheter. For å være helt sikker anbefaler vi at man sjekker med en godkjent promillemåler, eller lar bilen stå.

Positive nyheter i 2023

Selv om tallene på rusanmeldte og omkomne har økt etter pandemien, påpeker Havdal at 2023 også har gitt grunn til optimisme.

– Nå er alkohol påbudt i alle busser og minibusser som driver persontransport mot vederlag, og Tolletaten kan gjen-

all i 2023

OMKOMNE ETTER ALDER OG TYPE ULYKKER

	2022	2023
0-15 år	2	7
16-24 år	17	21
25-44 år	22	28
45-64 år	37	36
65+ år	38	26
Møteulykker	37	55
Utforkjøring	36	40
Kryssulykker	13	2
Samme kjøretning	7	3
Fotgjengerulykker	15	6
Andre ulykker	8	12

nomføre rustesting på sine kontrollpunkter. Dette er saker vi har jobbet for i lang tid, og særlig det siste håper vi kan bidra til å både å avsløre og fjerne flere farlige trafikanter fra veiene. I tillegg gjennomføres det rustester i alle politiets kontroller, noe vi jobbet lenge for, og setter stor pris på.

Avslutningsvis kommer han med en oppfordring for 2024.

– Vi jobber videre med det politiske og holdningsskapende arbeidet, men til syvende og sist trenger vi også hjelp fra hver enkelt. Ha alltid en plan for hvordan du skal komme deg hjem, enten med taxi, kollektivt eller ved hjelp av en edru sjåfør. Ser du mistenkelig kjøring, så meld fra til politiet. Det er alltid bedre å ringe en gang for mye.

TRAFIKKDØDE I NORGE

	2020	2021	2022	2023
Viken	20	22	21	22
Oslo	6	1	5	1
Innlandet	16	9	13	20
Vestfold og Telemark	13	5	12	6
Agder	3	5	6	7
Rogaland	5	5	12	12
Vestland	6	10	10	14
Møre og Romsdal	3	3	3	3
Trøndelag	6	8	11	13
Nordland	9	2	13	13
Troms og Finnmark	6	10	10	7
Totalt døde	93	80	116	118*

Oversikten viser hvordan dødstallene har utviklet seg de siste fire årene. Etter det positive rekordåret i 2021, hvor dødstallet var nede på 80, har utviklingen gått i gal retning igjen.

* Dette er oppgitt tall fra Statens Vegvesen pr januar, og vi gjør oppmerksom på at det kan bli endret.

Nå skal det bli mye enklere



Utbyggingen av ladestasjoner hang lenge etter. Men i fjor fikk vi virkelig opp farten. Aldri har det vært flere ladepunkter per elbil.

Av Knut Skogstad

«Rekkeviddeangst» er et av nyordene som kom inn i språket da elbilene for alvor begynte å gjøre seg gjeldende i Norge. I starten var rekkevidden høyst begrenset. I tillegg hadde vi en målemetode (NEDC) som fort viste seg å være altfor optimistisk. Ja, under norske forhold ofte direkte villedende.

I tillegg ladet bilene sakte, og det var langt mellom ladestasjonene. I sum ingen god kombinasjon.

Skutt fart

Her har det virkelig skjedd mye, særlig de siste fire-fem årene. Bilene kjører mye lengre, de lader raskere og utbyggingen av hurtig- og lynladere, har virkelig skutt fart.

Dette er også ekstra viktig når store deler av befolkningen etter hvert blir elbileiere. Målet har vært å gjøre det

praktisk mulig å ha elbil, selv om man ikke har lademuligheter hjemme. Da er et solid nett av ladestasjoner helt avgjørende.

Går vi tilbake til 2012, er vi også på mange måter i elbilenes barndom her i Norge. Da var det 165 elbiler per hurtiglader. I 2013 sank det til 155. Dette nivået var vi så på i noen år, før vi var nede i en foreløpig bunn i 2020: 106 biler.

Ta unna toppene

I fjor ble det så virkelig fart på sakene. Vi fikk 2.129 nye hurtigladere – det er utbyggingsrekord. Ved årsslutt var det dermed totalt 7.741 hurtigladere langs veiene i Norge. Og vi var nede i 93 biler per lader. I praksis betyr det kortere avstand mellom ladestasjonene, og mindre kø.

– Ladetilbudet har aldri vært bedre enn det er nå, og vi er godt i rute for å dekke behovet som skapes av at stadig flere nordmenn kjøper seg elbil. Det kommer til å bli bygd mange nye hurtigladere også i 2024, men det blir kanskje ikke ny utbyggingsrekord, sier Christina Bu, som er generalsekretær i Elbilforeningen.

Veldig mange av de nye ladestasjonene har kommet i byer/bynære strøk og langs de store ferdselsårene. Det også her «lade-trykket» generelt er høyest.

Byer fordi mange der bor i leiligheter hvor det kan være vanskelig å legge til rette for eget ladepunkt. Da er det viktig at det er ladere tilgjengelig, gjerne i kort kjøreevstand hjemmefra.

Langs hovedveiene er utfordringen å ha nok ladere til å kunne ta unna på

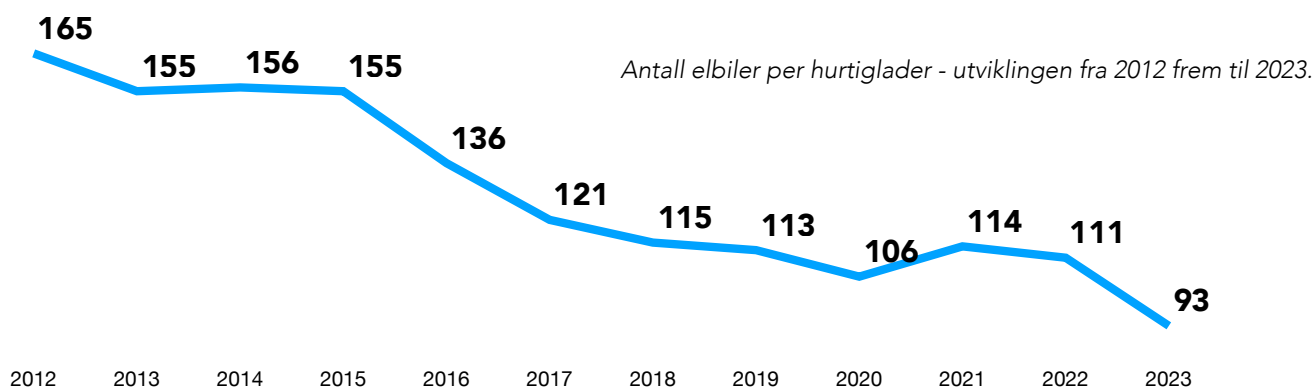
å ha elbil i Norge



IKEA er blant dem som har sett verdien av å ha ladestasjoner nært til sine varehus. Her kan kundene lade, mens de er inne og handler.



Christina Bu i Norsk Elbilforening mener det er svært positivt at alle nye ladestasjoner nå må tilby kortbetaling.



de virkelig travle dagene. Fredag og søndag ettermiddag er to topper her, når mange skal ut på helgetur. I tillegg kommer for eksempel første nyttårsdag, første påskedag og de store utfartsdagene i høstferie, juleferie og vinterferie. Da er presset mye større enn normalt.

Å ha nok ladere til å unngå at noen vil oppleve ventetid da, er nok i praksis umulig. Men her handler det også om å få elbileierne til å planlegge best mulig. At stadig flere biler lader svært hurtig, er også positivt. Det betyr redusert tid ved ladestolpene.

Gode råd for turen

– Vi ser tydelig at mange elbileiere har blitt flinkere til å planlegge lengre turer. Her har det også blitt mye lettere ved at mange får opp ladestasjonene i navigasjonen. Du kan også bruke apper til dette. Slik finner du også ut om det er ledige ladepunkter, uten å måtte svinge av og sjekke selv. Alt dette gjør at det går smidigere, med mindre ventetid, forteller Brooms Bjørn Eirik Loftås, som

selv har mange år bak seg som elbileier.

Han har også noen helt konkrete råd:

– Sørg for at bilen er ladet til 100 prosent når du legger ut på tur. På vinteren er det dessuten ekstra viktig å forvarme før du drar, helst mens den er koblet til strøm. Da starter du med varm bil og fulladet batteri. Ute på tur er det viktig å lade når du kan, ikke når du må. Venter du for lenge, risikerer du å komme fram til en ladestasjon med lang kø. MÅ du ha strøm da, har du ikke noe annet valg enn å vente.

Prisene varierer mye

– Finn et ladepunkt som er tilpasset bilen din. Kan den ta imot 200 kW, går det fryktelig sakte på en lader som bare gir 50 kW. Husk også at Tesla nå har åpnet sine ladere for andre merker. De har et veldig bra nettverk av såkalte Superchargere. De fungerer godt, og er i mange tilfeller også rimeligere enn konkurrentene. Det er bare å laste ned appen deres og sette i gang, sier Loftås.

Nå som vi har fått opp utbyggingstakten, mener Elbilforeningen at ladeselskapene i 2024 bør jobbe for å skape en mer smidig ladeopplevelse.

Kortbetaling

– En viktig del av dette er å gjøre det enklere å betale for lading. Elbilistene vant en viktig seier i 2023 – da vedtok Stortinget et krav om at alle nye hurtigludere som bygges, skal ha mulighet for vanlig kortbetaling. Alle nye hurtigludere som bygges i 2024 må tilby kortbetaling. Å bare «tæppe» kortet eller telefonen vil gjøre det mye enklere å lade, mener Christina Bu.

De siste årene har det tidvis også vært store prisvariasjoner på hurtiglading, med et voldsomt prishopp senhøsten 2022. Utover i 2023 sank prisene igjen. Men prisen kan altså variere mye fra selskap til selskap. Derfor er det også greit å være litt bevisst på dette, før du stopper og plugger inn bilen.



Skal du ha bensin- eller diesebil, må du i stadig større grad lete på bruktmarkedet. Men også der begynner det å bli langt mellom nyere eksemplarer.

Stadig flere bilprodusenter har gått over til å bare selge elbiler. Men enkelte gir seg ikke så lett.

Nå forsvinner bensin- og

Av Knut Skogstad

Det norske nybilmarkedet har gått gjennom enorme endringer de siste ti årene. Tilbake i 2014 var utvalget av elbiler svært begrenset. Tesla var et bilmerke som var både nytt og ukjent for de fleste av oss. Og kinesiske biler? De ble sett på som uinteressante og annenrangs.

Nå i 2024 er Tesla med god margin Norges største bilmerke. Vi har fått en rekke nye bilmerker fra Kina, flere av dem har også hatt gode salgstall. Og ikke minst: Nordmenn har nesten helt sluttet å kjøpe biler med bensin- eller dieselmotor. Nå er det elbiler som gjelder, i tillegg til et visst volum av ladbare hybrider.

Elbilandelen har gått fra 12,7 prosent i 2014, til over 82 prosent nå. Og det er svært lite som tyder på at den vil bli noe mindre i tiden framover. Snarere tvert imot.

I praksis har elbilene i stor grad presset konkurrentene ut av markedet de siste årene. En rekke bilmerker har kuttet ut alle biler med bensin og dieselmotorer og blitt helelektriske i Norge.

Gjør som politikerne sier...

Noen av dem er typiske nisjemerker. Andre er større, og har tidligere hatt betydelig fossilbil-salg. Volkswagen, Peugeot, Hyundai, Citroën, DS, Lexus, Fiat, Renault og Opel – alle har nå kun elektriske personbiler igjen rundt i sine norske bilbutikker. For mange av de nyere bilmerkene har det aldri vært snakk om noe annet enn elbil. Et lite unntak er MG som i en kort periode solgte en ladbar hybrid i tillegg til elbiler. Men det sluttet de fort med.

Den viktigste årsaken til at dette har skjedd, er kjøpemønsteret til norske bil-

kunder. Bak dette igjen ligger politiske beslutninger og et avgiftssystem som dikterer veldig mye av det Kari og Ola bilkjøper gjør.

Da politikerne ville at vi skulle kjøpe dieselmotorene, gjorde vi nettopp det. Da elbilfordelene kom, gikk mange over til elektrisk bil. Og vi hadde også flere år med høyt salg av ladbare hybrider, godt hjulpet av at disse kom svært gunstig gjennom det norske avgiftssystemet. Nå er det slutt på det. De ladbare bilene har fått betydelige avgiftsøkninger de siste årene. Det har også gått hardt ut over salget.

SUV og nisje

Fra politisk hold har 2025 blir framholdt som et vannskille for bilsalget i Norge. Målsetningen er at vi kun skal kjøpe nullutslippsbiler fra dette året, det betyr



Volvo er ett av merkene som fortsatt selger flere ladbare hybrider i Norge, i tillegg til elbiler. Den store SUV-en XC90 har solgt bra i mange år.



Elbilene har tatt fullstendig over hos de norske merkeforhandlerne. Det er heller ikke så rart når elbilandelen nå er over 80 prosent.

Kan du forskjellene mellom elbiler og diesel- /bensinbiler?

Drivstoff: Elbiler bruker elektrisitet som drivstoff, mens bensin- og dieselmotorer bruker fossilt drivstoff som bensin eller diesel.

Utslipp: Elbiler slipper ikke ut eksosgasser og har dermed ingen lokale utslipp, mens bensin- og dieselmotorer produserer utslipp som kan være skadelige for miljøet og helsen.

Motor: Elbiler har elektriske motorer, mens bensin- og dieselmotorer har forbrenningsmotorer.

Lyd: Elbiler er generelt mer stille i drift sammenlignet med bensin- og dieselmotorer, som har mer motorstøy.

Akselerasjon: Elbiler har ofte raskere akselerasjon på grunn av den umiddelbare tilgjengeligheten av dreiemoment fra elektriske motorer.

Ladetid: Elbiler må lades opp med elektrisitet, og ladetiden kan variere avhengig av ladeinfrastrukturen og batterikapasiteten, mens bensin- og dieselmotorer kan fylles opp raskt på bensinstasjoner.

Vedlikehold: Elbiler har færre bevegelige deler i motorer og krever derfor mindre vedlikehold sammenlignet med bensin- og dieselmotorer.

Energiforbruk: Elbiler er generelt mer energieffektive enn bensin- og dieselmotorer, og de gir flere kilometer per enhet elektrisitet sammenlignet med bensin eller diesel per liter.

Kostnader: Elbiler kan ha høyere innkjøpskostnader enn tilsvarende bensin- eller dieselmotorer, men de kan være billigere å kjøre på lang sikt på grunn av lavere driftskostnader og subsidierte ladekostnader.

Miljøpåvirkning: Produksjonen av elbatterier kan ha en større miljøpåvirkning sammenlignet med produksjonen av bensin- og dieselmotorer, men elbiler bidrar til å redusere utslippene når de brukes.

dieselmotorene fra Norge

i praksis elbiler. Men her er det viktig å ta med at dette er en målsetning, det er ikke en lov eller et krav. Og slik det ser ut nå, vil det temmelig sikkert bli solgt et visst antall ladbare hybrider i Norge også neste år.

Flere importører er nemlig tydelige på at de vil tilby disse bilene så lenge noen etterspør dem. I økende grad snakker vi da store og dyre SUV-er, og øvrige nisjemodeller.

I første kategori har vi biler fra kostbare merker som Porsche, Mercedes, Audi, BMW og Land Rover/Range Rover. Volvo selger også fortsatt ganske bra av SUV-ene XC60 og XC90, og tilbyr også to ladbare stasjonsvogner i Norge.

Ulike markeder

Toyota har fortsatt en rekke modeller

som enten er hybrider eller ladbare hybrider. Mazda har ladbar SUV med sin CX60 og lanserer overraskende nok også en dieselmotor av denne nå. Den blir neppe noen storselger. Nissan har fortsatt Qashqai og X-Trail inne i sitt utvalg. Ford har også flere ladbare hybrider, de har også biler med bensin- og dieselmotorer.

Folkelige Suzuki har flere hybrider og ladbare hybrider. Stellantis-konsernet selger fortsatt biler fra Jeep og Alfa Romeo, som er ikke-elektriske i Norge.

Antallet er altså ganske betydelig, men de må dele på en stadig mindre markedsandel. Dermed er det nok også grunn til å tro at mange av disse bilene vil fases ut underveis i 2024 og fram mot 2025.

For de som da fortsatt ønsker seg noe

annet enn elbil, kan brukmarkedet bli løsningen. Utfordringen er bare at utvalget av nyere brukte biler med bensin og dieselmotor er høyt begrenset, som en direkte konsekvens av lavt nybilsalg i mange år.

Vi skal ikke så mange år tilbake i tid før mange fryktet at bensin- og dieselmotorer ville falle kraftig i verdi og bli nesten uselgelige i et marked dominert av elbiler. Slik har det ikke gått. Mange av disse bilene har klart seg svært bra, noen har til og med økt i pris de siste årene. Sannsynligvis vil dette fortsette. Da har vi også en situasjon der nybil- og bruktbilmarkedet vil skille seg markant fra hverandre.

Vi vil ha brukte diesel- og bensinbiler, men...

Denne elbilen var den mest populære bruktbilen i 2023



NR 1: Nissan Leaf - elbil.

Diesel og bensin er populært på bruktbilmarkedet. Men det var elbilen Nissan Leaf som det ble solgt mest av på finn.no.

Av Jøran Ledal

Markedet for brukte biler lå på et normalt nivå i 2023, men kjøpernes preferanser og ønsker forandrer seg.

– Vi valgte rimeligere og eldre bruktbiler, antageligvis fordi man ønsker å unngå større lån i en presset økonomisk situasjon. Bruktbilmarked på FINN har også vært preget av et stort utvalg, hovedsakelig på grunn av en lavere fart i salget av elbiler sammenlignet med tidligere, opplyser bilekspert i FINN, Terje Dahlgren.

– Mot slutten av året har vi sett en økning i etterspørselen etter brukte elbiler, samtidig som lagerbeholdnin-

gen av disse synker. Diesel- og bensindrevne biler dominerer fortsatt salget på bruktbilmarkedet, og faktisk ser vi en oppgang i salget av biler med fossilt drivstoff nå. Diesalbiler har gjennom flere tiår vært Norges mest omsatte drivlinje, og denne trenden fortsetter, sier Dahlgren.

Siden det knapt kommer nye diesel- og bensinbiler til markedet, holder prisene seg stabilt høye på diesel- og bensinbiler, og det er også disse variantene som selges raskest. For øyeblikket ligger det over 55.000 bruktbiler tilgjengelig på FINN, hvorav omtrent 15.000 er

elbiler, rundt 10.000 er bensinbiler og 19.000 er diesalbiler. Det er også 11.000 tilgjengelige hybrider med bensin og elektrisitet.

Eldre biler er mest attraktive

– Vi ser også at etterspørselen har endret seg når det kommer til nye og eldre biler, og at eldre biler selges mye raskere enn nye. Lenge var det de store og dyre elbilene som kom på nybilmarkedet med fordelaktige avgiftsordninger, som var mest populær. Den økonomiske situasjonen har endret seg for mange nordmenn dette året, og dette gjenspeiles i bruktbilmarkedet,

sier Dahlgren.

På starten av 2023 tok det i gjennomsnitt 27 dager å selge en bil som er eldre enn fem år, mens det ved årets slutt tok kun 20 dager. Det er dieslbiler som har den raskeste omsetningen. Når det gjelder nyere biler som er yngre enn fem år, tar det nå 35 dager å selge disse, og det er de dyreste bilene som tar lengst tid å selge.

Selv om det fortsatt er bensin- og dieslbiler som dominerer bruktbilmarkedet med hele 78 prosent på FINN, er det verdt å merke seg at fem av de ti mest solgte bruktbilene i 2023 var elbiler.

– Merkeloyaliteten eksisterer fremdeles, men prisene er i større grad blitt utslagsgivende. Det vises tydelig på oversikten over mest solgte bruktbiler dette året der Nissan Leaf har etablert seg som den mest ettertraktede brukte elbilen i Norge, med en konkurransedyktig pris, sier Dahlgren.

Fra kjøpers til selgers marked

– I 2024 forventer vi at bruktbilmarkedet vil fortsette i samme tempo. Imidlertid vil stramme varelagre og økende etterspørsel bidra til å presse prisene på brukte biler oppover, tror Dahlgren.

- I år har vi hatt en situasjon hvor det har vært kjøpers marked, men dette er i ferd med å snu nå. Det kan se ut som at rentetoppen er nådd og dette gir en mer forutsigbar økonomi for de fleste og hypotesen er derfor at dyrere bruktbiler blir mer attraktive neste år. Markedet for elbiler kommer til å stabilisere seg, og hvis etterspørselen etter diesel og bensinbiler fortsetter i samme tempo må forhandlerne intensivere importen av disse, avslutter Dahlgren.



Terje Dahlgren er bilekspert i FINN, og har sett nærmere på bruktbilmarkedet for 2023.



NR 2: Volkswagen Golf - elbil.



NR 3: Tesla Model 3 - elbill.



NR 4: Volkswagen Transporter - diesel.



NR 5: Audi e-tron - elbil.



NR 6: BMW 5-serie - diesel.



NR 7: Mitsubishi Outlander - hybrid.



NR 8: Volkswagen Golf - diesel.



NR 9: BMW i3 - elbil.



NR 10: Toyota RAV4 - hybrid.

Stadig flere velger å ta lappen med «kode 78»:

Trafikkskolene dropper ny



Lappen på automat eller manuell - det er spørsmålet mange unge i dag stiller seg. Tilgangen på nye biler med manuelle gir er så begrenset at stadig flere trafikkskoler velger å kutte tilbudet om opplæring med manuellt gir.
FOTO: WRIGHT TRAFIKKSKOLE

Stadig flere trafikkskoler fjerner tilbudet om føreropplæring med manuellt gir. Hele 57 prosent av elevene valgte i 2023 å ta lappen for automatgir.

Av Jøran Ledal

Både bilparken og kjørevanene er i kraftig forandring. Mens bare 13 prosent av elevene valgte å ta lappen på automatbil i 2017, ble hele 57 prosent av førerprøvene for klasse B tatt med automat-girede biler i 2023, såkalt kode 78. Sertifikatet er begrenset til kjøring med automatbiler, og elevene må både få opplæring og avlegge en ny førerprøve for å få lov til å kjøre biler med manuelle gir.

Samtidig velger altså en del trafikkskoler å kutte opplæringen på manuelle biler. Norges Trafikkskoleforbund organiserer 80 prosent av landets trafikkskoler, og seniorrådgiver Øyvind Årbogen bekrefter at utviklingen går i retning av en utfasing av opplæring på manuellt gir.

Rasjonelt å kutte

– Dette har jo en naturlig sammenheng med etterspørselen fra elevene. Skolene ser at de kan opprettholde omsetningen uten manuell girede biler, og da blir det rasjonelt for en del å kutte tilbudet helt.

Særlig gjelder dette i byer med større trafikk, hvor det oppleves mer praktisk å velge automat, sier han, og legger til at det er flere grunner til denne utviklingen:

– Tilgangen på bilmodeller med manuelle girsystemer blir stadig mindre. Bilprodusentene ønsker at vi skal velge biler med automatgir, og flere av dem har uttalt at de i nær fremtid ikke lenger vil tilby manuelle girsystem på nye modeller. Resultatet er altså at det blir vanskeligere for trafikkskolene å finne gode biler. Samtidig fører den økte andelen av elbiler i norske husstander til at det blir vanskeligere for elevene å få øvelseskjørt med manuell girede biler. Skal du mestre å kjøre manuell giret bil, er det en åpenbar fordel at du får tilstrekkelig mengdetrening, sier Årbogen.

Lappen med kode 78

Den stadig økende andelen automatbiler gjør altså at mange unge bilførere velger å ta lappen med kode 78, men

hva om de senere skulle angre seg, for eksempel på grunn av firmabiler med manuelle gir? Hvor lettvint er det å få endret førerkortet slik at de kan bruke arbeidsgiverens eldre kassebil?

– Det vil variere veldig fra elev til elev, men felles for alle er at de må vise trafikklæreren at de behersker kjøring med gir og clutch før de får gå opp til ny førerprøve. Snittet ligger på rundt sju opplæringstimer. Noen har så god kontroll på bilen at det kanskje er tilstrekkelig med en time eller to, mens andre sliter mer og må bruke flere timer på å lære seg å bremse, tilpasse farten og velge riktig gir uten at det går utover oppmerksomheten om kjøringen.

Manuelle i mindretall

Også landets største trafikkskole, Wright Trafikkskole, bekrefter trenden. Mens skolen for bare få år siden kun hadde noen få tilgjengelige biler for elever som ønsket opplæring på automatgir, er situasjonen i dag snudd helt på hodet.

e biler med manuelle gir



Adm direktør Ståle Hellum i Wright Trafikkskole opplyser at skolen sliter med å få tak i nye skolebiler med manuelle girkasser.

De manuelle bilene er i mindretall, og i tillegg er de kostbare å vedlikeholde og eventuelt reparere. I Oslo er snart samtlige av bilene automat-girede.

– Forandringen tvinger seg frem, enten man vil eller ikke. Det er blitt svært vanskelig å få tak i nye biler med manuelle girkasser. Vi fikk 19 nye biler i fjor høst, og dette blir trolig de aller siste vi kommer til å anskaffe. Vår hovedleverandør, Møller Bil, opplyser at det er nesten umulig å få tak flere, ettersom bilprodusentene har bestemt seg for å fase ut produksjonen av disse bilene, sier adm dir i Wright Trafikkskole, Ståle Hellum, som for øvrig ønsker utviklingen velkommen.

Raskere og enklere

– For elevens del er jo resultatet at opplæringen foregår både raskere og enklere. Man sparer fort noen timers opplæring når man slipper å tenke på clutching og giring. Jeg har et inntrykk av at det ofte er foreldrene, ikke nød-

vendigvis elevene selv, som etterspør manuell opplæring, sier Hellum.

Han har forståelse for at særlig elever med yrkesfaglig bakgrunn ønsker seg fleksibilitet når de senere risikerer å måtte kjøre manuelt girede firmabiler, men samtidig tror han situasjonen er litt overdrevet:

– Gjør du et søk på tre til fem år gamle biler på finn.no, finner du en overvekt av automatbiler. Overgangen har nok skjedd mye raskere enn folk er klar over. Men vi har naturligvis forståelse for at noen trenger et sertifikat med fleksibilitet, og det ville ha vært en fordel om politikerne kunne vurdere en ordning som gjorde det enklere å konvertere et automat-sertifikat. I stedet for dagens krav om å avlegge en ny førerprøve, burde man få et system med dokumentert opplæring, slik man eksempelvis har i Tyskland, mener Hellum, og forklarer:

– Når trafikklæreren har fått bekreftet



– Snittet for opplæring på manuelle biler ligger på rundt sju timer, opplyser seniorrådgiver Øyvind Årbogen i Norges Trafikkskoleforbund

at de nødvendige ferdighetene er på plass, er det ingen grunn til at vedkommende skal måtte kjøre opp på nytt. Den trafikale kompetansen er jo allerede dokumentert. Det er ventet endringer i forskriftene – men foreløpig begrenser dette seg til en noe kortere førerprøve (reduert fra 75 til 45 minutter) på en manuell førerprøve – forutsatt at man fra før har bestått førerprøve på automat.

– Når tror du den aller siste manuelle skolebilen blir parkert for godt?

– Det er vanskelig å spå om fremtiden, men så lenge noen ønsker å ta manuell sertifikat, vil tilbudet kanskje finnes som en nisjeløsning i en del år til. Siste manuelle bil på norske veier blir kanskje etter hvert en eldre skolebil, men med stor sannsynlighet vil det ikke være en av våre biler, slår Hellum fast.

Dette har elbil-eierne

Rekordkulda har skapt problemer for mange. Her er de viktigste rådene for alle med elbil.

Av Bjørn Eirik Loftås

Starten på året har vært iskald i store deler av landet. Særlig på Østlandet har det vært mye kaldere enn normalt. Det er blant annet målt temperaturer på under 30 kuldegrader, like utenfor hovedstaden.

Forrige gang det var like kaldt på det sentrale Østlandet, var det knapt en eneste elbil i produksjon. Kulda har virkelig blitt en syretest for mange ferske elbileiere.

Og reaksjonene har ikke latt vente på seg. Mange uttrykker fortvilelse over at rekkevidden er svært mye dårligere enn i sommerhalvåret, og lengter tilbake til mer forutsigbare tider med diesel og bensin.

Andre igjen har akseptert at bilhverdagen bare krever litt mer planlegging enn tidligere, og er såre fornøyde med situasjonen.

Her har vi samlet noen av de vanligste utfordringene elbileiere møter i vinterhalvåret, og har også noen forslag til løsning. Og vi starter med en viktig erkjennelse.

#1: Aksepter at rekkevidden blir kortere om vinteren

Kulda er ingen god venn av litiumbatterier. De liker seg aller best i romtemperatur. Uansett tiltak er det umulig å opprettholde samme batteriytelse ved mange minusgrader som på sommeren. I en spørreundersøkelse på Broom / TV 2 svarte nesten halvparten av elbil-eierne at rekkevidden kuttes 40-50 prosent på de kaldeste dagene.

Heldigvis har de færreste behov for full rekkevidde i hverdagen, så i praksis behøver det ikke å være noe stort problem. Det er imidlertid en del grep man



Med et medlemskap i MA - Rusfri Trafikk får du ekstra gode avtaler med Viking. Det kan komme godt med når bilen ikke spiller på lag en kald vinterdag. FOTO: VIKING

kan ta for å bedre rekkevidden, og det første rådet kommer her.

#2: Lad bilen til riktig tidspunkt

Mange har for vane å koble laderen til bilen så snart man kommer hjem fra jobb om ettermiddagen. Da er bilen gjerne fulladet igjen i løpet av kvelden. Det har liten hensikt hvis man ikke skal ut og kjøre igjen før morgenen etter. For det første er strømmen ofte dyrere på ettermiddag/kveld enn om natten, for det andre starter du med iskaldt batteri morgen etter.

Hvis du derimot sørger for at bilen er ferdigladd rett før du skal kjøre igjen, starter du med oppvarmet batteri. Det kan bety mange ekstra mil i kulda! Du kan ofte styre starttidspunktet direkte i bilen eller via app. Mange nye ladebok-

ser har også mulighet for slik forprogrammering.

#3: Forvarm kupéen

Dette tipset er det kanskje ikke så mange som tenker på. Oppvarming av kupéen stjeler mye strøm fra batteriet.



Mange biler har muligheten for å tidsstyre ladingen. Det samme har mange ladebokser.

lært gjennom vinteren



Vinteren 2023/24 har vært av det kalde og snørike slaget. Mange nordmenn har opplevd denne situasjonen.
FOTO: VIKING

Hvis du derimot sørger for å varme kupéen mens bilen er tilkoblet laderen, benyttes strømmettet i stedet. Start for-



Med en vedlikeholdslader kan du sørge for at startbatteriet er i tipp topp stand til enhver tid.

varming via app eller direkte i bilen, slik at det er godt og varmt før du skal kjøre av gårde. Resultatet er bedre rekkevidde, og du slipper dessuten å skrape is av vinduene.

#4: Bruk varme i seter og ratt:

Hvis du bruker sete- og rattvarme, kan du faktisk senke temperaturen i kupéen med flere grader uten at det blir ubehagelig. Det stjeler mye mer strøm å varme opp lufta i bilen enn punktvarme i seter og ratt. Resultatet blir mer strøm

til å drive hjulene på bilen, og dermed bedre rekkevidde.

#5: Sørg for riktig lufttrykk

Dette tipset er muligens viktigere enn du tror! Mange glemmer nemlig at lufta komprimeres når det blir kaldt. Det



Sørger du for at bilen er ferdigladet rett før du skal kjøre, er batteriet allerede varmt. Det gir merkbart bedre rekkevidde, noe som er særlig viktig på biler med kort rekkevidde – som denne Kia Soul-en.

gjelder også lufta i dekkene på bilen! Sjekk derfor alltid lufttrykket i dekkene når kulda setter inn.

For lavt lufttrykk i dekkene gjør at mer av dekkoverflaten er i kontakt med bakken under kjøring. Det gir større motstand, noe som krever mer av motor og batteri under framdrift. Faktisk kan det utgjøre mange kilometer kortere rekkevidde. Dessuten risikerer du at dekkene slites raskere, samt at du øker risiko for punktering.

#6: Senk hastigheten, følg trafikken

Høy hastighet i kulda kan være skikkelig ille for rekkevidden. Forbruket øker betraktelig fra rundt 70 kilometer i timen. Kald luft er dessuten mye tettere enn varm, og derfor blir luftmotstanden ekstra høy på de kaldeste dagene. Dette merkes godt på forbruket.

Det er viktig at du følger trafikken, men



Ved å sette på forvarming, smeltes isen fra frontruta på få minutter, og du kan sette deg inn i en varm bil før du kjører av gårde.

kan du senke hastigheten noe der det er mulig, kan det få store positive innvirkninger på rekkevidden. Samtidig senker du risikoen for ulykker på dager med vanskelige kjøreforhold.

#7: Vedlikeholdslade startbatteriet

Det siste tipset har ikke en direkte knytning mot rekkevidden, men er en annen utfordring mange elbilister støter på i kulda. Elbiler har nemlig to batterier. Hovedbatteriet på mange hundre kilo er knyttet til framdriften, mens et lite startbatteriet sørger for strøm til alt fra oppstart til lys og vindusviskere.

Siden det skal langt mindre krefter til å starte en elektrisk motor enn en tung forbrenningsmotor, har startbatteriene i elbiler ofte mindre kapasitet. Ulempen er at de samtidig blir mer sårbare i kulda. Bergingselskapene sier at tomt startbatteri er den vanligste årsaken til at de må rykke ut for å hjelpe elbil-eiere.

Problemet kan oppstå hvis du stort sett kjører småturer. Da risikerer du at hovedbatteriet ikke rekker å lade opp startbatteriet mellom hver tur.

Dette kan du unngå ved å kjøpe en vedlikeholdslader til noen hundrelapper. Da kan du sørge for å lade startbatteriet helt opp noen ganger gjennom vinteren, og så er problemet som regel løst.

God tur!

Vet du egentlig hva som skjer med kjøreevnene når du drikker alkohol?

Du som leser dette er helt sikkert klar over at bilkjøring og alkohol er en livsfarlig kombinasjon. Men vet du *egentlig* hvorfor? Her er alle argumentene du trenger for å forklare hvorfor bilen bør stå.

Av Jøran Ledal

Å kjøre bil er en av de vanligste måtene å komme seg rundt på, og bilen er en viktig del av hverdagen for mange hundre millioner mennesker over hele verden. Ifølge WHO døde rundt 1,35 millioner mennesker i trafikken på verdensbasis i 2019, og organisasjonen anslår at omtrent 23 prosent av ulykkene var alkoholrelaterte. Det betyr i så fall at mer enn 300.000 mennesker mister livet i trafikken hvert år på grunn av rus i trafikken.

Ikke alle land og kulturer har samme strenge holdning til ruskjøring som Norge, og mange er nok heller ikke klar over hvordan alkohol påvirker evnen til å kjøre bil. Her får du alle argumentene du trenger, i tilfelle du noen gang skulle bli nødt til å argumentere for hvorfor bilen bør stå når man har drukket.

1. Alkoholens påvirkning

Før vi snakker om hvorfor alkohol svekker evnen til å kjøre bil, er det viktig å forstå hvordan alkohol påvirker kroppen.

Alkohol er en sentralnervesystemnedbryter, noe som betyr at det bremser og forstyrrer hjernens funksjoner. Når alkohol inntas, går den raskt inn i blodet og spres til alle deler av kroppen, inkludert hjernen. Dette fører til en rekke fysiske og mentale endringer som kan påvirke evnen vår til å kjøre bil på en trygg måte.

2. Redusert reaksjonsevne

En av de mest åpenbare måtene alkohol påvirker evnen til å kjøre bil, er den reduserte reaksjonsevnen. Når vi drikker alkohol, svekkes evnen vår til å reagere raskt på potensielle farer. Dette kan føre til forsinket bremsing og manøvrering, som naturligvis er kritiske faktorer for å unngå ulykker på veien. Selv små mengder alkohol kan føre til redusert reaksjonsevne. Og jo mer alkohol som inntas, desto mer påvirket blir man.

3. Koordinasjon og balanse

Alkohol påvirker også våre motoriske


ferdigheter og koordinasjon. Dette gjør det vanskeligere å holde bilen stabil på veien og utføre nøyaktige manøvre. En påvirket sjåfør kan ha problemer med å holde rattet rett, opprettholde riktig hastighet og holde seg innenfor kjørefeltene. Dette kan føre til farlige situasjoner som utforkjøring og kollisjoner.

4. Redusert oppmerksomhet og konsentrasjon

Alkohol påvirker også vår evne til å opprettholde oppmerksomhet og konsentrasjon. Dette kan føre til distraksjoner mens man kjører, som å ta øynene av veien for å se på mobilen eller være uoppmerksom på trafikkskilt og signaler. Tap av oppmerksomhet og konsentrasjon er en av de viktigste årsakene til ulykker forårsaket av alkoholpåvirkede sjåførere.

5. Redusert beslutningsevne

Alkohol påvirker også vår evne til å ta rasjonelle beslutninger og vurdere risiko.



Hva betyr det at alkohol er en sentralnervesystemnedbryter?

Dette innebærer at alkohol påvirker funksjonen til sentralnervesystemet, som inkluderer hjernen og ryggmargen, ved å bremse eller hemme organenes normale aktiviteter. Her er en enkel forklaring på hva som skjer når alkohol påvirker sentralnervesystemet:

1. Normal nervesignaloverføring: Vanligvis sender nerveceller i hjernen og ryggmargen signaler til hverandre og til resten av kroppen ved hjelp av kjemiske stoffer kalt neurotransmittere. Disse signalene styrer alt fra tanker og følelser til muskelbevegelser og kroppens automatiske funksjoner.

2. Alkoholens påvirkning: Når du drikker alkohol, kommer alkoholen raskt inn i blodet ditt og når hjernen. Der påvirker den neurotransmittere og bremser overføringen av signaler mellom nervecellene. Alkohol binder seg til visse reseptorer i hjernen, som vanligvis mottar neurotransmittere, og forhindrer dem i å fungere riktig.

3. Effekter på kroppen: Dette fører til en rekke effekter, inkludert redusert reaksjonsevne, nedsatt koordinasjon, dårligere konsentrasjonsevne, og endret persepsjon. Det påvirker også ens evne til å ta rasjonelle beslutninger.

En person som har drukket alkohol, kan være mer tilbøyelig til å ta sjanser og utføre farlige handlinger som overskridelse av fartsgrenser eller ignorere trafikkregler. Dette kan øke sannsynligheten for ulykker og farlige situasjoner på veien.

6. Forvrengt persepsjon

Alkohol kan også forvrengt vår persepsjon av omgivelsene. Dette kan føre til at vi feilbedømmer avstander, fart og bevegelser til andre kjøretøy. For eksempel kan en beruset sjåfør ha problemer med å vurdere hvor langt unna en annen bil er, noe som kan føre til farlige forbikjøringer eller kollisjoner ved kryssing av veier.

7. Økt risiko for ulykker

Alt i alt fører disse alkoholeffektene til en økt risiko for trafikkuulykker. Alkoholrelaterte ulykker er som nevnt en av de viktigste årsakene til dødsfall i trafikken over hele verden.



Alkohol påvirker neurotransmittere, og bremser overføringen av signaler mellom nervecellene.



Hotellgjest Gard Frydenlund mener det er latterlig billig å betale 50 kroner for en bekreftelse på at du er promillefri dagen etter julebord.

Hotell med et uvanlig tilbud til julebordsgjester "dagen derpå"

Av Nils Erik Gyland

Sundvolden hotel ligger rundt 30 minutter utenfor Oslo, og arrangerer hvert år julebord, firmafester, konferanser og andre sosiale sammenkomster. De siste årene har hotelet tatt kundefokuset ett skritt videre ved å også sørge for at gjestene kommer seg trygt hjem dagen derpå.

Hotellet tilbyr nemlig frivillig promillemåling som en del av sin servicepakke. Det betyr at gjestene kan velge å få eventuell promille målt før de forlater hotellet. Tilbudet er tilgjengelig for alle gjester, uansett om de har deltatt på en bankett, fest, eller bare har tatt et glass til middagen.

Flere års erfaring

– Vi har holdt på med dette i flere år, og har utelukkende gode erfaringer. Mange gjør det, som oftest hvis de kommer i

større grupper. Gjestene synes det både er gøy og verdifullt å få muligheten til å være sikre før de setter seg i bilen. Vi tar 50 kr per test, noe som dekker administrasjonskostnadene, forklarer resepsjonsansvarlig på Sundvolden, Mette Kirstine Nielsen.

Gjestene kan enkelt be om en promillemåling ved hotellets resepsjon. En ansatt som er opplært i bruk av måleren, vil utføre promillemålingen. Resultatet kommer umiddelbart.

Gjest Håvard Stokke var veldig fornøyd med tilbudet. Han hadde aldri sett et hotell tilby noe lignende.

– En ekstra trygghet

– Dette var nytt for meg, men veldig gøy å få prøve. Det er en ekstra trygghet, og det burde jo være standard på alle hoteller, sier han.

Gard Frydenlund hadde også tilbragt det siste døgnet på hotellet. Han kom fra julebord med vennegjengen, og var tydelig på hva han mente om tilbudet.



Resepsjonsansvarlig Mette Kirstine Nielsen ved Sundvolden hotel har ingen planer om å fjerne tilbudet om promilletesting for hotellets gjester.



Et skilt på resepsjonsskranken informerer gjestene om det spesielle tilbudet.



Ved hjelp av en godkjent promillemåler kan gjestene for 50 kroner finne ut om det er rester av julebordspromille i kroppen.



Håvard Stokke var svært tilfreds med muligheten til å sjekke promillen ved utsjekk.



Kan jeg kjøre bil, eller bør jeg utsette avreisen en stund? Gjестene ved Sundvolden hotel kan få svaret umiddelbart.

– 50 kroner for å vite at man er kjørbar, synes jeg er en latterlig lav pris. Dette er et veldig godt tilbud og det er tydelig at hotellet tar et viktig ansvar. Det kan da ikke være noen som ikke synes dette er bra.

Positive tilbakemeldinger

Tiltaket har vist seg å ikke bare være positivt i et trafikkikkerhetsperspektiv, men også for bedriften selv, da tilbakemeldingene fra gjestene er positive. Promillemålingen gir gjestene muligheten til å vurdere om de er i stand til å kjøre trygt, eller om de bør velge alternative transportmidler. Det gir også en pekepinn på hvor lenge alkoholen faktisk sitter i kroppen dagen derpå.

Ros fra generalsekretæren

– Sundvolden Hotel bidrar åpenbart til

arbeidet med å forebygge rusrelaterte ulykker. Folk flest ønsker ikke å kjøre med promille, men mange mangler kunnskap og verktøy til å vite når de er kjørbare dagen derpå. Med en godkjent promillemåler, så fjerner man den tvilen enkelt. Vi håper de fortsetter med dette, sier generalsekretær i MA – Rusfri Trafikk, Anders Skavdal Havdal.

Og hotellet bekrefter at de ikke har noen planer om å stoppe med det første.

– Det hender jo at folk må vente med å kjøre, men de tar det alltid med et smil. Noen ganger tar vi også en prat med dem som blåser til under 0,2, dersom det virker som at de ikke er helt klare for veien. Det er bare hyggelig, og vi har ingen planer om å slutte, avslutter Mette Kirstine Nielsen.

Hvor lang tid tar det før promillen er borte?

Tiden det tar for alkoholen å bli fullstendig metabolisert og eliminert fra blodet, er avhengig av flere faktorer: Kroppsvekt, alder, kjønn, metabolisme og hvor mye alkohol som er inntatt.

Hvis man legger seg klokka 03 med 1,5 i promille, og man forbrenner litt sakte, for eksempel 0,10 promille i timen, så vil det ta 1,5 promille: 0,1 promille/time = 15 timer å bli edru.

«Deres nye Ford Taunus 17M tar vare på seg selv»



Slik så den ut i starten, dette skulle bli en stor bilsuksess for Ford.

Fords store familiebil var en bestselger gjennom hele 1960-tallet.

Av Frank Williksen

Eller – stasmodellen var nok heller 20M, senere 26M, men den modellen som betydde mest for Ford var uten tvil Taunus 17M. Dette var selveste familie bilen, en bestselger for bilmerket i en rekke land. Også i Norge var Taunus 17M et fast innslag på 10-på-topp gjennom 1960-tallet: Med den nye, oppsiktsvekkende P3 med sine ekstremt runde former, var den nummer sju i 1960 og 1961, nummer åtte i 1962.

Så var den ute av topplista i 1963, men deretter – med nye P5 – var Taunus 17M nummer sju i 1964, 1965 og 1966, nummer seks i 1967 og så – med nye P7 – åttende plass i 1968 og tiende plass i 1969, før Consul og Granada overtok (Kilde: BilNorge).

Designjustert

1960-modellen av Taunus 17M var et designmessig kvantesprang fra Ford. Et veldig tradisjonelt karosseri ble her avløst av ekstremt runde former og en ellipsoformet sideprofil – det var ikke så merkelig at den i hjemlandet Tyskland fikk kallenavnet «Badewanne» - badekar! Dette hindret, som sagt, ikke høye

salgstall, Taunus 17M var veldig populær gjennom hele modellens levetid.

Selv fikk jeg mitt første bekjentskap med Ford Taunus 17M i Arendal i 1966, med en testbil utlånt noen dager fra Arendal Auto. Dette var neste generasjon, P5 som kom i 1964, og den var betydelig designjustert. De veldig runde formene fra 1960-modellen var glattet ut og gjort betydelig mer smaksnøytrale, noe disponenten gjorde et poeng ut av da jeg hentet bilen.

Pene ben

Jeg husker godt at Taunus 17M falt i smak – stor og rommelig, og med god kjørekomfort. Om jeg husker riktig, var den mer myk enn egentlig sportslig – men på god Ford-manér leverte den kjøreegenskaper på høyt nivå. Svingdiameter på bare litt over 10 meter gjorde den letthåndterlig og smidig.

Førerplassen var oversiktlig og for sin tid bra. Store vinduer ga god sikt, girspaken satt på rattstammen og betjente en 4-trinns fullsynkronisert girkasse med lette og presise steg. Riktig for sin tid

hadde Taunus 17M et stort opplyst askebeger med lighter – og tidstypisk var også beskrivelsen av bakseteplassen – illustrert med et par damelegger: «Pene ben? Ja visst, men legg også merke til plassen foran bena. Det er romslig i en Taunus 17M – foran, bak og på sidene.»

Bagasjerom: 650 liter

Mest imponert var jeg likevel innvendig av dashbordet, og spesielt instrumentpanelet som besto av fem «klokker» - et stort speedometer i midten som gikk til 180 km/t, og to mindre på hver side. De siste var i tur og orden tankmåler, fire forskjellige varsellamper, elektrisk ur og temperaturmåler (kjølevann). Alt elegant belyst, selvfølgelig.

Som vanlig var på den tiden, var også dette en todørs sedan, med mer eller mindre kronglete adkomst til baksetet. Modellen var tilgjengelig også som fire-dørs sedan, og som tre- eller femdørs stasjonsvogn.

At Taunus 17M var blant de større familiebilene på markedet midt på 1970-tallet var ellers godt synlig med et бага-



Karakteristisk front, som du ser på skiltet er denne registrert i Fords tyske «hjemby», Köln.



Biljournalist i over 55 år

Frank Williksen har jobbet som biljournalist i over 55 år, og har testet et stort antall biler i inn- og utland.

Noen biler husker han bedre enn andre. Nå deler Frank minnene. Denne gang handler det om Taunus 17M - Fords allsidige stasmodell på 1960-tallet.

sjerom på hele 650 liter. Bilen var ellers 4,59 m lang og 1,72 m bred. Med dette var den for eksempel 15 cm lengre og 10 cm bredere enn en Volvo Amazon.

Sunn fornuft

Ford var da også stolte av bilen sin. I en brosjyre for Taunus 17M fra 1966, innleder de slik: «Slik mener vi bilen av i dag skal være: Som Taunus 17M. Den er bygd og konstruert med ett mål for øye – den beste bilen for Dem.

Den skal tilfredsstillende de mest kresne, derfor er den kraftigere, vakrere, mer hårdfør, mer økonomisk. Linjene og formen er i beste Taunus-tradisjon: Tett og kompakt utvendig – romslig og elegant innvendig. Vi spurte oss selv da vi planla og konstruerte Taunus 17M: Hvordan skal den i hver eneste detalj gi sin nye eier mest mulig for pengene, størst mulig nytteverdi, best mulig ytelse? Svaret finner De i bilen selv, og De merker fort hva som har vært gjennomgangsprinsippet: SUNN FORNUFT.

358.000 kilometer

«Vi har satt en ny motor inn under panseret, en motor som har skapt historie: V4. Den leveres som en økonomisk og slitesterk 1,5-liters på spesialbestilling. Standard er en gnistrende kraftig 1,7-liter. Begge har de samme fabelaktige egenskapene som ble så dramatisk demonstrert av den minste utgaven – 1,2 liters motoren i Taunus 12M som satte 145 verdensrekorder i ett eneste maratonløp på 358.000 kilometer,» kunne man blant annet lese.

0-100 km/t: 17 sekunder

Motor, ja. I min testbil i Arendal satt standardmotoren på 1,7 liter. Den hadde en effekt på 78 hk, og et maksimalt dreiemoment på 137 Nm, som innfant seg ved 2.800 omdreininger. Sett med dagens øyne er det lett å forstå dem som vil riste lett oppgitt på hodet over en slik effekt. I dag finnes det nesten



Ford Taunus 17M P3 (1960-64).



ikke biler som har mindre enn et par hundre hestekrefter å by på...

Så var da heller ikke 1966-utgaven av Ford Taunus 17M noen eksplosiv opplevelse på veien. Selv med 1,7-liters motoren tok det gode 17 sekunder å komme seg opp til 100 km/t, og en toppfart på 145 km/t skremte neppe heller noen.

Tar vare på seg selv

Når dette er sagt, er det samtidig greit å legge til at datidens veistandard heller ikke innbød til stor effekt og høye ytelser! Det var ikke uten grunn at E18 – «Sørlandske hovedvei» - på den tiden oftest gikk under kallenavnet Sørlandske hovedsti...

Og Ford Taunus 17M hadde dessuten andre sider som nok betydde mer i det daglige bilholdet enn voldsomme ytelser. Et eksempel på dette, var bilens nye 10-punkts «stell-deg-selv»-program. «For at De kan spare enda mer, tar De-



Bilannonsene beskrev plassen i baksetet litt annerledes den gangen: "Pene ben? – Javisst, men legg også merke til plassen foran bena. Det er romslig i en Taunus 17 M, foran, bak og på sidene."

Den aller første Ford Taunus ble produsert i Tyskland. Produksjonen startet i 1939 ved Ford-Werke AG-fabrikken i Köln. Den var tilgjengelig som både sedan og cabriolet.

res nye Taunus 17M vare på seg selv!» skrev Ford, og listet opp blant annet følgende begrunnelser for påstanden.

- Skifting av motorolje bare hver 5.000 km - som var en dobling fra forgjengeren
- Skifting av gearolje bare hver 20.000 km
- Overhodet ingen understellsmøring
- Galvaniserte plater i karosseriets underside
- Firelags krombehandling gir de blanke deler varig glans
- 2-års frostvæske beskytter effektivt ned til -30 grader Celsius
- Selvjusterende bremses med limte belegg.
- V-motor, verdensrekordprøvet for sin pålitelighet over 358.000 km.



Lettere kaldstart

P5-generasjonen av Ford Taunus 17M som jeg testet, ble produsert i årene 1964 – 1967, til P7 – Ford 17M/20M overtok. I løpet av denne perioden ble det produsert over 700.000 biler, noe som bekreftet at P5-generasjonen av Taunus 17M (og 20M) var en god modell for Ford.

Bilen hadde en tradisjonell drivlinje med motoren foran og drift på bak-hjulene. Til standard spesifikasjonene hørte 6 volts elektrisk anlegg. Det var skivebrems på forhjulene og trommelbrems bak, og noe relativt nytt var automatisk choke. Det siste betydde lettere kaldstart – sjåføren behøvde ikke

lenger å justere bensin/luft-blandingen selv før start. Med automatchoke ordnet bilen dette selv.

Fristende

Opplagt kunne kunder velge fra en liste over forskjellig ekstra utstyr. Et populært eksempel på dette, var Plus de Luxe-sett. Dette inneholdt velourtepper og make-up speil, holdestropper bak, dekk med hvite sider, felg-pynteringer, støtfangerhorn med gummi, ryggelys, hekk-pynteplate og tripteller – fristende greier!



Den siste Taunusen ble produsert i 1982 – 43 år etter at den første ble produsert i 1939.

<p>ALGRØY ELEKTRO AS Tollnes Næringspark, 5357 Fjell All i et-installasjoner, datanettverk og alarmlegging Tlf. 56 33 62 40 Lampeservice, Gørter Berntsen Tlf. 98 32 22 20</p>	<p>Eidsvoll Trafikkskole A/S Lars Tønsagers v 2 2080 EIDSVOLL Tlf. 63 96 47 20</p>	<p>Norges Trafikkskoleforbund Leif Tronstads plass 6 1337 SANDVIKA Tlf. 22 62 60 80</p>
<p>Asbjørn Næss Transport AS Holmfossveien 12, 3282 KVELDE Tlf. 33 15 65 00</p>	<p>Brødrene Henriksen Transport AS Lyngbakkvegen 40 3736 SKIEN Tlf. 411 33 300</p>	<p>Kongsberg Containertransport AS Skrubmoen 17 3619 SKOLLENBORG Tlf. 464 70 000</p>
<p>AGDER VEGMERKING AS 99 27 81 65</p>	<p>Optimera AS Monter Stormarked Forus Maskinveien 7 4033 STAVANGER Tlf. 476 03 300</p>	<p>Lastebilsenteret AS Moen Industriområde 38 3622 SVENE Tlf. 32 70 05 19</p>
<p>Vegard Kirkestuen Transport Elvebakken 25 3420 LIERSKOGEN Tlf. 928 49 080</p>	<p>05060 DRAMMEN TAXI</p>	<p>JKE Design Levanger AS Gamle Kongeveg 57 7604 LEVANGER Tlf. 74 08 50 00</p>
<p>Lena & Centrum Trafikkskole AS Vallevegen 2850 LENA Tlf. 61 16 14 50</p>	<p>GJØVIK VULK DEKKSENTER AS Telefon: 61 17 19 16 - 61 17 48 92 www.fagdekk.no, e-post: gjovikvulk@fagdekk.no Mattisrudsvingen 9, Gjøvik Næringscenter 2827 HUNNDALEN 1 Tlf. 61 17 19 16</p>	<p>Stiftelsen Våler Bo og servicesenter Vålerturnet 1 2436 VÅLER I SOLØR Tlf. 908 24 512</p>
<p>LUNDEVOLL MASKINSTASJON AS Eidebakken Industriområdet 9060 LYNGSEIDET Tlf. 906 59 786</p>	<p>1 Trafikkskole Porsgrunn AS Jernbanegata 7, 3916 PORSGRUNN Tlf. 952 98 810</p>	<p>Norspray AS Maskinveien 10 4033 STAVANGER Tlf. 51 22 07 00</p>
<p>Moss Transportforum Våler v. 157 1599 MOSS Tlf. 69 24 11 30</p>	<p>Tømrer Martin Langerud A/S Østsideveien 1040 3277 STEINSHOLT Tlf. 917 23 993</p>	<p>TRYGG VEI – veien til sikker trafikk</p>
<p>NARF Norges Automobilistforening Regionalekontor</p> <p>Sogn Rekneskapskontor A/S 6868 GAUPNE Tlf. 57 68 10 18</p>	<p>IP Huse AS Mek. Verksted 6487 HARØY Tlf. 71 27 57 00</p>	<p>Teglverksveien 100 3057 SOLBERGELVA Tlf. 32 23 23 00</p>



ØST-TEK
ØSTLANDSKE BYGGTEKNIKK
Kallerudlia 3
2816 GJØVIK
Tlf. 61 18 49 47



REMA 1000
FLEKKEFJORD
Tlf. 38 32 47 00

Nor bilpleie AS
Henrik Bulls veg 48
2069 JESSHEIM
Tlf. 63 97 36 46



ELFO SØN
El-fagenes opplæringskontor Sørlandet
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S
Tlf. 917 13 788

K. Halstensen AS
PB 103
5399 BEKKJARVIK
Tlf. 55 08 40 00

Jans Bilberging
Grandev. 21
6783 STRYN
Tlf. 970 82 373



UniProtect
Reinsvegen 50
5643 STRANDVIK
Tlf. 56 58 16 49

Gavelstad Gjestegård AS
Østsideveien 545
3275 SVARSTAD
Tlf. 33 15 59 59

Norsk Elkontroll AS
Rundtom 11
3055 KROKSTADELVA
Tlf. 400 87 700

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

Borrie Transport AS
Sarpsborgveien 2
1640 RÅDE
Tlf. 915 53 268

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

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

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



REMA 1000
LIERSTRANDA
Tlf. 32 84 94 90

Øverby Plan og Byggservice
Gunhildrudveien 40
1930 AURSKOG
Tlf. 920 83 300

Sola Bobil AS
Vestre Svanholmen 15,
Forus
4313 SANDNES
Tlf. 51 69 02 00

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



Brattli Bygg
Anders Woie - 90768447

Vestfold Betong AS
Borgeskogen 27
3160 STOKKE
Tlf. 33 18 33 33

Ronny Tangeland Transport
Folkestadhøgda 1
1592 VÅLER I ØSTFOLD
Tlf. 928 99 105



Sjekk Punkt
Bø Bil og Karosseri AS
Rotebergvegen 11
3802 BØ I TELEMARK
Tlf. 35 95 23 30

TAXI 03550
ROMERIKE

Gamle Helgeroa Marina AS
Nordgata 12
3295 HELGEROA
Tlf. 33 18 84 14



BilXtra
KREKKES AUTOREP. AS
REP. AV ALLE BILMERKER
2653 Vestre Gausdal
Tlf. 414 49 309
www.krekke.no jon.harsvig@kekke.no



abacus
Sletta Næringspark
Brevikbråteveien 9, 1555 SON
Tlf. 400 01 850



JAG
er som du.
Schweigaardsgate 14
0134 OSLO
Tlf. 962 09 666



ØkonomiBistand Regnskap
Rundskogen 25
3536 NORESUND
Tlf. 32 15 05 40



BLINK HUS
Sigdal
www.blinkhus-sigdal.no
Tlf. 32 71 14 90




Pihl
Sjusjøvegen 2001
2612 SJUSJØEN
Tlf. 62 33 43 80




Møre og Romsdal fylkeskommune
Samferdselsavd.
Fylkeshuset, 6404 MOLDE
Tlf. 71 28 00 00


Nulltoleranse for all rus langs våre veier




Målselv kommune
malselv.kommune.no




Oppdal kommune
oppdal.kommune.no




Sykkylven kommune
sykkylven.kommune.no




Sel kommune
sel.kommune.no




Ål kommune
aal.kommune.no



Hustadvika kommune
hustadvika.kommune.no



Fyresdal kommune
fyresdal.kommune.no



Tydal kommune
tydal.kommune.no

Navn: Øyvind Solberg Thorsen

Alder: 65 år

Sivilstatus: Gift

Bosted: Bærums Verk

Bil: BMW i3 og BMW iX

På fritiden: Mat og vin, musikk og hifi/stereo, bil og politikk

Aktuell: Direktør for Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV)

Han bruker hele arbeidstiden på tryggere og bedre veier

Det blir sagt at det er to ting som kan drepe enhver spennende diskusjon: Tall og fakta. Hvis dette stemmer, må det være dørgende kjedelig å diskutere med Øyvind Solberg Thorsen. Han sitter nemlig på landets beste database med priser og tall på alle nye biler og motorsykler, OFV.

Av Jøran Ledal

Bak bokstavene OFV skjuler det seg en politisk uavhengig medlemsorganisasjon med navnet Opplysningsrådet for veitrafikken. Medlemmene består av alt fra trafikksikkerhetsorganisasjoner og bilimportører til oljeselskaper, forsikringsselskaper og veientreprenører. OFV ble stiftet i 1948, og formålet for organisasjonen er blant annet å arbeide for tryggere, bedre og mer effektive veier – ikke minst gjennom påvirkning av de politiske systemene.

– OFV påvirker politikere på nasjonalt og regionalt nivå til å prioritere veiene våre, både å bygge nye og sikrere veier, rassikre utsatte strekninger, og ikke minst å ta vare på de veiene vi har. Gjennom innhenting og formidling av faktainformasjon, utarbeidelse av nye rapporter med innsikt i ulike forhold knyttet til veier, veitrafikk og kjøretøy, sørger vi for at politikere og andre beslutningstakere har best mulig grunnlag for gode beslutninger, forklarer Øyvind, som har vært direktør for organisasjonen

siden 2005.

– Men hva er egentlig det viktigste? Hva ville du ha prioritert dersom du ble samferdselsminister og kunne trumfe gjennom tre tiltak for å redusere antall døde i trafikken – uten økonomiske eller politiske begrensninger...?

– Først og fremst ville jeg gitt en betydelig ekstrabevilgning til alle landets fylkeskommuner med øremerkede midler som skulle brukes på å utbedre de viktigste og mest trafikkerte fylkesveiene våre. Fylkeskommunene fikk i 2010 overført mer enn 17.000 km riksvei, som ble omklassifisert til fylkesveier, uten at det fulgte tilstrekkelig med penger med på lasset. Selv om fylkene stort sett har gjort en meget god jobb som veieiere, er det fremdeles alt for lite penger til å ta vare på og utbedre fylkesveinettet, svarer Øyvind, og viser til flere undersøkelser som har konkludert med at det er 80-90 prosent større risiko for å bli hardt skadet eller å dø på en fylkesvei

enn på en riksvei, til tross for at det meste av trafikkarbeidet går på riksveinettet.

– Det alene skulle vært nok til at regjeringen økte bevilgningene til fylkesveiene. Et lite hjertesukk er at vi ikke er gode til å fikse småfeil på veiene våre. Hull og sprekker får ofte ligge lenge før de blir fikset. Da kan et lite hull, eller en sprekk i asfalten, bli til et stort problem, som igjen kan skade både folk og kjøretøy. Her er andre land i Europa mye bedre enn oss til å sende ut små team med asfalt og bitumen for å lappe og utbedre feil. Noe av fylkesvei-pengene ville jeg satt av til en styrking av denne beredskapen, sier han, og fortsetter:

– Dernest ville jeg satset på å la Nye Veier og Statens vegvesen gjøre ferdig de store riksveiprosjektene som binder regioner og byer sammen. Vi får ikke nok effekt ut av de store satsingene på firefelts veier, så lenge vi fremdeles bygger veiene stykkevis og delt. Vi får full effekt av veisatsningen først når vi har et



Øyvind Solberg Thorsen er direktør for Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV).
FOTO: OFV/Bård Gudim

sammenhengende veinett av god, moderne standard – gjerne firefeltsveier der trafikkmengden tilsier det, og riksveier med gul midtstripe mellom A og Å.

Han peker på at gjennomsnittshastigheten på veiene mellom de største norske byene, ligger under 70 kilometer i timen.

– Det er minst 10-15 km/t lavere snitthastighet enn i nabolandene våre, og i de fleste land i Europa. Dermed blir transportkostnadene i Norge også vesentlig høyere enn i sammenlignbare land. I tillegg vet vi at firefeltsveier er de sikreste veiene vi har, så å gjøre ferdig motorveiprosjektene som er planlagt, vil være bra både for trafikksikkerheten og fremkommeligheten.

Det tredje tiltaket han trekker frem, vil lyde som musikk ørene til MAs medlemmer:

– Den siste tiden har vi sett at mange kjører med rus, og at mange av disse kjører altfor fort på offentlig vei. Her

trenger politiet flere ressurser og andre verktøy enn de har i dag. Jeg ville derfor ha bevilget mer penger til utrykningsspolitiet, slik at vi kunne ha fått mer politi på veiene. Samtidig ville jeg ha sørget for en lovendring som gjorde det mulig for politiet å beslaglegge kjøretøyene til de som stadig kjører altfor fort, samt å sørge for flere rus- og alkoholkontroller langs veiene. Her tror jeg det kan være mye å hente i form av bedre trafikksikkerhet for alle, mener han.

– I underkant av 25 prosent av alle dødsulykker i trafikken har sammenheng med rus og ruspåvirket kjøring. Gjør bilprodusentene nok for å motvirke at dette kan skje?

– Det åpenbare svaret er nei. Her kan bilprodusentene gjøre mer, men jeg tror nok at det må politiske beslutninger til for at bilprodusentene skal introdusere nye tekniske løsninger for å A) overvåke om en bilfører er påvirket og B) automatisk stoppe bilen og gjøre det umulig å starte opp igjen. Vi har sett at bilpro-

ducentene har utviklet og introdusert en rekke ulike førerstøttesystemer de siste årene, og felles for dem alle er at de hjelper sjåførene med å takle vanskelige situasjoner som kan oppstå. Dersom politikerne fokuserer mer på rus, og krever løsninger for å stoppe potensielle rusførere før de får startet bilen, så tror jeg produsentene vil få til løsninger for dette.

– MA - Rusfri Trafikk håper alkohol skal være obligatorisk utstyr på nye biler i fremtiden. Hva tenker du om det?

– Jeg tenker at det i første omgang bør gjelde for alle som har veien som arbeidsplass, og for de som allerede har et kjent problem med rus og kjøring. Men jeg er ikke fremmed for at alkohol skal være et nødvendig grep vi bør ta for å sikre at absolutt ingen kan sette seg bak rattet i ruspåvirket tilstand, enten det skyldes selvpåført rus som alkohol og rusmidler, eller det er et resultat av medisiner.



OFV-direktør Øyvind Solberg Thorsen trekker frem disse tre oppfinnelsene som de viktigste nyvinningene for trafikk-sikkerheten:



2. Kollisjonsputer.

– Nye biler leveres med stadig mer avansert teknologi. Noe av teknologien er klimarettet, noe handler om økt kjørekomfort og noe skal bidra til økt sikkerhet. Hva er de tre viktigste nyvinningene for standardutstyr på biler produsert etter 2015?

– Noe av det aller viktigste sikkerhetsutstyret kom lenge før 2015. Da tenker jeg på bilbelter, kollisjonsputer og ABS-bremser. Av nyere utstyr kan jeg nevne blindsonervarsling, antisladdsystemer og automatisk nødstop. I tillegg er det en god ting at nye biler også leser skilt og kan opplyse om fartsgrensen på den veien du kjører. Jeg har et slikt system i bilen min, og det har jeg ikke skrudd av selv om det kan oppleves irriterende at jeg får et blinkende 80 km/t-skilt i mitt head up-display i frontruten. Det minner meg på hva fartsgrensen er, og da får jeg hjelp til å overholde den. En annen gammel oppfinnelse som bidrar til økt trafikk-sikkerhet, er automatgir. Før var dette luksus, nå er det standard i så godt som alle nye biler. Det gjør at jeg som sjåfør har mindre å tenke på, og kan konsentrere om trafikkbildet og dermed bli en sikrere sjåfør.

– Andelen elbiler har økt kraftig de siste årene. Endringen ses som viktig for å kunne nå klimamålene, men hva skjer med samfunnets beredskapsevne og sårbarhet når infrastrukturen blir så avhengig av elektrisitet? Vil vi være i stand til å takle krig, strømbrudd eller kuldeperioder?



1. Sikkerhetsbelter.



3. ABS-bremser.

– OFV er bekymret over at myndighetene ikke tar disse spørsmålene alvorlig nok. Vi har allerede sett at naturen kan være brutal og gjøre det vanskelig å opprettholde stabil og pålitelig strømtilførsel over hele landet. Dersom det blir nødvendig å evakuere folk og strømmen er borte i et område, kan elbilsatsingen vise seg å bli et problem. Vi mener at det i flere år fremover vil være fornuftig om vi har en miks av biler med ulike drivlinjer, over hele landet.

– Så hvis naboen din skal kjøpe ny bil, og lurer på om han eller hun skal velge elektrisk eller drivstoff – hva vil rådet ditt være?

– Å velge det som er best ut fra naboens behov og bruksmønster. For mange i det sentrale Oslo-området vil elbil som regel være riktig, men dersom man kjører ofte utenfor hovedveiene, kanskje til fjells eller langt ut på landet og har behov for å trekke henger med tung last, vil kanskje en bil som bruker bensin eller diesel være det riktige valget.

– Det har vært skrevet og sagt mye om selvkjørende biler, og ikke minst at de vil bidra til å fjerne de menneskeskaptene ulykkene. Men vil disse bilene noensinne komme?

– Ja, jeg tror selvkjørende biler vil komme, men det kommer fortsatt til å ta tid før vi ser dem på veien i stort omfang. Det er mange utfordringer forbundet med selvkjørende kjøretøy, ikke minst alle utfordringene knyttet til

vær og klima. I vår del av verden sliter vi for eksempel med snø og is som dekker til veiene og veioppmerkingen. Det er også vanskelig å lage løsninger som leser og forstår et komplisert trafikkbilde med myke og harde trafikanter som ikke alltid opptrer rasjonelt. Men med gjennombrudd innen kunstig intelligens og bedre sensorteknologi, tror jeg absolutt at det er mulig, svarer OFV-direktøren, som har vært interessert i biler helt siden han som sjåring kjøpte tyske og svenske bilblader for ukepengene sine.

– Den gangen sto jeg hver sommer langs E18 forbi Sandefjord og skrev opp bilnummer i små, gule notatbøker. Om-trent akkurat det en del av jobben min i dag dreier seg om...

I mange år jobbet han med reklame, kommunikasjon og medierådgivning for flere ledende bilimportører i Norge, og det var på denne måten han ble kjent med statistikkene fra OFV. Så da direktør-stillingen ble ledig i slutten av 2005, var han ikke sen om å søke.

– Jeg fikk jobben på tross av at jeg ikke kunne noe om politikk og organisasjoner, men det har vært en stor glede å lære om og jobbe med.

– Har du personlige erfaringer med alvorlige ulykker eller situasjoner i trafikken?

– Nei, heldigvis har jeg ikke selv opplevd alvorlige ting i trafikken. Men jeg har gjort et par dumme ting. Som for eksempel den gangen da jeg i 1977 kjørte min bestefars 1962-modell VW Boble ut fra parkeringen ved Sandefjord sykehus. Jeg snudde meg for å vinke til en av de søteste sykepleierne på jobben, med det resultatet at jeg krasjet rett inn i en møtende bil. Ikke spesielt lurt, og heller ikke noe gøy... Men jeg lærte av episoden, og har altså greide å unngå flere trafikkuhell etter dette.

– Hvordan vil du beskrive deg selv bak rattet?

– I likhet med de fleste som blir spurt om dette, tenker jeg at jeg er en bedre sjåfør enn gjennomsnittet! Men jeg vet jo samtidig at jeg ikke er like god som flere andre jeg kjenner, folk som har lang erfaring fra bilsport eller som biljournalister med flerfoldige kilometer med testkjøring av biler og motorsykler. Likevel vil jeg påstå at jeg er oppmerksom og forutseende i trafikken, og at jeg leser trafikkbildet raskt og godt. Dessuten har jeg blitt mer forsiktig med alderen, og er ikke er like opptatt av å kjøre fort. Og én ting kan jeg i hvert fall si klokkeklart: Jeg kjører aldri etter at jeg har tatt meg et glass. Der går grensen for meg.

Årsmøter i MA - Rusfri Trafikk

Ytre Østfold: 6. februar kl 18.00

Pellygata 70, 1706 Sarpsborg

Indre Østfold: 20. februar kl 18.30

Sponesveien 2, 1850 Mysen

Nordfjord: 26. februar kl 18.00

Betania Stryn, Myrane 14, 6783 Stryn

Haugaland: 7. mars kl 19.00

Stemnestaden, Grindeveien 87, 5570 Aksdal

Hordaland: 9. mars kl 11.00

Ekrevegen 43, 5261 Indre Arna

Nordmøre og Romsdal: 12. mars kl 18.00

Julsundvegen 6, 6412 Molde

Sør – Rogaland: 13. februar kl 18.30

Klebehuset, Vierveien 29, 4351 Kleppe

Kombinerte julebordet med lærerikt foredrag

MA Rusfri Trafikk, avdeling Nordfjord, arrangerte et julebord på Innvik Fjordhotell i desember. Rundt 40 deltakere hadde gleden av å høre den profilerte embetsmannen Arne Johannesen.

Av Geir-Ståle Vatnemo

Arne Johannesen ble tildelt politiets æreskors i fjor høst, den høyeste utmerkelsen i politiet. Mange kjenner ham fra TV-skjermen, hvor han i en årrekke kjempet for bedre arbeidsvilkår for sine kollegaer.

Arne Johannesen roste MA – Rusfri Trafikk for organisasjonens innsats for å motvirke dødsfall i trafikken, selv utviklingen dessverre har vært urovekkende de siste par årene. Han trakk også frem at MA – Rusfri Trafikk gjør en god jobb når det gjelder å fremme bruk av alkohol i kommunale og private biler, men la til at det fortsatt er en lang vei å gå.

I foredraget sitt understreket han betydningen av at vi som enkeltpersoner er konsekvente, og sier nei takk til all bruk av alkohol i sammenheng med trafikk. Han tok også opp de økende utfordringene knyttet til alkoholmisbruk, og mente at utfordringene rundt alkohol kommer i skyggen av narkotika-problematikken, til tross for at alkohol repre-



Folk koser seg med julematen. Fra venstre Magnar Holvik, Ingunn Steine Holvik, Eli Myrhol Devik og Jakob Devik.

senterer et større samfunnsproblem.

Johannesen tok videre for seg samfunnskostnadene forbundet med alkohol i trafikken. De fremmøtte fikk oppleve en svært engasjert og kunnskapsrik foredragsholder som formidlet budskapet sitt med stor innlevelse.

MAs avdelinger i Nordfjord og Sogn og Fjordane kan for øvrig melde om god aktivitet gjennom 2023. Til sammen er det delt ut rundt 1200 MA-refleksvester til 5. klassingene, og tillegg har de tillitsvalgte fått anledning til å besøke klasserommene for å informere om viktigheten av å bli sett i trafikken på mørke veier.

Avdelingen har også tradisjon for å gjennomføre en stand under den årlige motorfestivalen i Stryn sentrum i juni.



Tidligere lensmann og fagforeningsleder Arne Johannesen fra Øystese i Hordaland.

BILTEST



◀ Det er ikke mange elektriske stasjonsvogner på markedet ennå, det bør gi Opel Astra et fortrinn i starten.

Elektriske Astra blir lansert i to utgaver: Stasjonsvogn og femdørs kombi. Prisen er den samme. ▶



◀ Innvendig er vi langt unna skjerm-bonanzaen som preger mange av de elektriske konkurrentene. Astra har også uvanlig mange knapper og brytere på dashbordet, til å være helt ny bil.

Stasjonsvogna svelger unna 516 liter bagasje. Det betyr familiebilplass for de fleste av oss. ▶



Denne blir viktig for Opel i Norge

Astra har blitt elektrisk. Dermed kan Opel også tilby elektrisk stasjonsvogn. Dem er det ikke mange av ennå.

Av Knut Skogstad

Den har vært med oss i over 30 år, og har i perioder solgt bra i Norge. Opel Astra tilhører det vi gjerne har kalt Golf-klassen. En bilklasse som har vært dominert av nettopp Golf fra Volkswagen, men der også mange andre, folkelige modeller har gjort seg gjeldende.

De siste årene har det imidlertid vært svært stille rundt Astra her hjemme. Kundene har gått til elbiler i stedet. Der har ikke Astra vært noe alternativ. Før nå.

I år er det nemlig klart for to elektriske Astra-utgaver. Femdørs kombi og stasjonsvogn. Prisen er faktisk den samme: Fra 388.900 kroner. Det gjør nok valget enkelt for de fleste: Det er ventet at de langt fleste kjøperne vil velge stasjonsvogn.

Hittil er det ikke mange elektriske stasjonsvogner på markedet. I Norge er det bare MG og Nio som tilbyr dette,

men flere er på gang. Opel bør kunne nyte godt av at konkurrentene har kommet tregt i gang.

Kjøreegenskaper

Til å være elbil er ikke Astra veldig tung. Bilen veier 1.685 kilo. Det gir en lettbeint kjøreopplevelse som også er relativt sporty. Bilen ligger fint og stabilt på veien, samtidig som den tar svingete småveier på strak arm. Vi er ikke i sportsbil-land, men det er tydelig at Opel har prioritert kjøreegenskapene her.

Opel tilbyr ikke bilen med 4x4, her er det drift på forhjulene som gjelder.

Pluss for svært gode forseter. Opel bruker flere knapper og brytere på dashbordet enn mange av konkurrentene gjør. Selv kaller de det «Autobahn-proof». Poenget er at du skal slippe å ta blikket fra veien for å trykke på en

skjerm. For trafikksikkerheten er det absolutt ikke dumt.

Rekkevidde/lading

Vekten henger sammen med at Opel bruker en relativt beskjeden batteripakke i Astra. Den er på totalt 54 kWt. Det er mindre enn i mange av konkurrentene. Den offisielle rekkevidden er på 413 kilometer, også det mindre enn i mange sammenlignbare biler. Ladehastigheten er også det vi må kunne kalle moderat: Maks 100 kW.

Under vinterlige forhold er rekkevidden ikke overraskende mindre enn det offisielle tallet tilsier. Under varierte kjøreforhold, kuldegrader og med en snittfart på 70 km/t, ender vi på et forbruk på 20,3 kWt/100 kilometer. Det tilsier en reell rekkevidde på rundt 25 mil. På sommeren bør det være mulig å komme rundt det offisielle tallet, ved pen kjøring.



FAKTA: OPEL ASTRA ELECTRIC SPORTS TOURER

Motor: Elektrisk, én motor
Effekt: 156 hk
0-100 km/t: 9,2 sekunder
Toppfart: 170 km/t
Rekkevidde: 413 kilometer
Forbruk: 14,8-15,5 kWt/100 km

Batteripakke: 54 kWt netto
Hurtiglading: 100 kW
Ombordlader: 11 kW
Lengde x bredde x høyde:
 464/186/148 cm.
Bagasjerom: 516 - 1.553 liter

Vekt: 1.685 kilo
Tilhengervekt: 80 kilo (kun transportfeste)
Taklast: 80 kilo
Pris: 388.900 kroner

Med lengde på 4,64 meter er dette en relativt kompakt stasjonsvogn. Men Opel har utnyttet plassen bra. Bagasjerommet er på solide 516 liter, da snakker vi familiebilplass. Baksetet kan deles 40:20:40, smart hvis du for eksempel skal ha med lange gjenstander. To voksne sitter greit i baksetet, men bredden blir for snau for tre. Du skal også slite med å få plass til tre barneseter her.

Fornuftige løsninger

Det er bra med oppbevaringsrom, kopperholdere og ladepunkter i bilen. Opel er gode på fornuftige løsninger du vil sette pris på i hverdagen.

Men én ting vil nok mange savne. Astra kan ikke trekke tilhenger. Det er skuffende på en ny elbil i 2024.

Denne Astra-generasjonen debuterte i

2022. Da den gikk gjennom testene hos Euro NCAP, endte det med fire av fem stjerner. Beskyttelse av fører og passasjerer er bra, det samme er for fotgjengere. Men på sikkerhetsutstyr ble det svak score, 66 prosent. Dermed ble det altså ikke full score på Astra.

Bilen som ble testet hadde imidlertid ikke den såkalte Intelli-Drive 1.0-pakken med sikkerhetsutstyr. Denne er nå inkludert i bilene som selges i Norge. Med denne pakken ville Astra etter alt å dømme ha fått fem stjerner.

Konklusjon

Opel flytter ingen grenser når de nå kommer med elektrisk Astra. Dette er en ganske konservativ bil, det gjelder både teknologi og interiør/skjerm-løsninger. Kommer du fra en Tesla Model Y som er Norges mest solgte bil akkurat

nå, føles det som tiden har stått litt stille inne i Astra.

Men, det er ikke sikkert det er så dumt, heller. Alle trives ikke i minimalistiske interiører der alt styres fra en diger skjerm.

Batteristørrelse og rekkevidde kan bli avgjørende for noen. Har du veldig mye langkjøring, er ikke dette bilen for deg. Til det går den for kort, og den lader for sakte. Men utover det, gjør elektriske Astra jobben på en helt klart godkjent måte.

Prisen er også et sterkt kort her. For 400.000 kroner får du en rommelig og godt utstyrt bil.

Landsmøtet 2024: Velkommen til Raumariket!



Åndalsnes er et sjarmerende tettsted som ligger vakkert til ved foten av majestetiske Romsdalsfjellene i Norge, og det er omgitt av en imponerende natur med fjorder, fosser og fjelltopper som tiltrekker seg eventyrlystne naturelskere fra hele verden.

Romsdalen, med Raumaelva buldrande og flytande i dalbotnen, bind saman austland og vestland. Her har trafikken gått mellom innlandet og kysten så lenge folk har budd her, og her ønskjer me MA-folket velkomne i 2024.

Av Edmund Søvik

Dette var ferdselsåre for frakt, handel og folkevandringar. Den store Romsdalsmarknaden kvar haust finst det restar av framleis. Turisttrafikken kom i gang ved midten av 1800-talet med engelske og tyske turistar som ville fiske og jakte og oppleve vill natur. Noko av det same kan me tilby i dag. Slagordet til Rauma kommune er «Verdens beste kommune for naturglade menneske.»

Raumaelva er framleis lakseelv med Lord Davenport på plass pluss kven som helst, trass i at lakseparasitten Gyrodactylus heldt på å øydeleggje alt for ein del år sidan.

Klatring kom for alvor i gang i 1880-åra, og Åndalsnes er landets klatrehovudstad med Tindesenteret midt i byen.

Cruiseskipa inntok staden samtidig med fjellklatringa. Kvar sommar kjem mellom 60 og 70 skip.

Den gamle strandstaden var Veblungsnes på vestre sida av elveosen, men behov for betre hamn og veg gjennom dalen førte til at Åndalsnes overtok tettstadsfunksjonen.

Raumabanen

Så kom Raumabanen. I 1924 vart den opna, og kan då feire 100 år i år. Den er kåra til ein av verdas vakraste togreiser.

Det neste var den ville ideen å bygge veg over Trollstigen. Den skulle knyte Sunnmøre lettare til jernbanen og fremje turisttrafikken. Det siste har slått til. I 1936 opna den mest spektakulære fjellvegen i Norge, og som «alle» må køyre.

Lenge var fjorden samferdselsåra vidare, men i 1945 kom vegsambandet til Ålesund.

Folket, som lever i skjeringspunktet mellom Austlandet, Vestlandet og Trøn-

delag, noko som ein høyrer på dialekta, har levd av jordbruket, her som andre stader, men med tilskot av samferdsel, handel og turisme. Ei særeigen næring har i tillegg prega bygdene i indre Romsdal, nemleg konfeksjonsindustrien. Historia starta med produksjon og handel av husflidsvarer frå midten av 1800-talet og utvikla seg til ein omfattande industri av særleg herrekonfeksjon som førte til begrepet «Norges kleskammer» i 1930-åra. Isfjorden ved Åndalsnes var først ute i landet med ferdigproduksjon av klede og sko av noko omfang frå 1860-åra. «Konfeksjonens vogge» i Norge stod i Isfjorden vert det sagt. I dag er alt utflagga, berre Wenaas-netet og Konfeksjonsmuseet står att.

Tidsskilje

Siste krigen vart eit tidsskilje over alt, og ikkje minst på Åndalsnes og Veblungsnes. Den strategiske plasseringa med



Utsikten fra Rampstrekken i Åndalsnes er intet mindre enn spektakulær. Herfra kan du nyte en vidstrakt panoramautsikt over den pittoreske Romsdalsfjorden og Litlefjellet i bakgrunnen.



Åndalsnes sentrum er preget av sjarmerende gater, butikker og kafeer, og fungerer som et pulserende knutepunkt for besøkende som ønsker å utforske Romsdalens naturskjønnhet og lokale kultur.

jernbane og veg til fjord og hav var noko tyskerane kjente til. Når så mobiliseringa kom, og engelskmennene landsette styrkar her, var «infernoet» i gang. Her kom kongen og regjeringa flyktande og den store gulltransporten frå Norges Bank skulle passere. Dermed utsletta tyskerane både Åndalsnes og Veblungnes med spreng- og brannbombene våren 1940. Derneft etablerte dei ein sterk base med alt som følgde med, slik som fangeleirar av russerar og andre.

Trollveggen

Kva har me å tilby i dag til ein MA-medlem som kjem på landsmøtet? Sjøføren bør stoppe ved Trollveggen og gjerne sjå filmen om Trolltindane. Trollstigen er ei oppleving om ein har køyrt der 10 gonger før. Bilturen til Venjesdalen er flott også om du ikkje kan gå ein meter til fots.

Til fots kan du velgje mellom ein rusletur på Setnesmoen, der Kompani Lauritzen heldt til, kanskje i same omgang ta eit slag golf på Norges første golfbane. Frå Åndalsnes sentrum går du 10 minutt opp til Nebba, eller fortset til Rampstrekken og Nesaksla (Eggen) 700 moh. Vil du ikkje gå, kan du ta Romsdalsgondolen og rusle rundt på toppen eller

besøke restauranten. For den spreke, er Romsdalseggen det store. Du går frå Venjesdalen til Åndalsnes – ein tur du aldri vil gløyme. Ein enkel variant er å gå opp til Litlefjellet frå Venjesdalen når du først køyrer dit. Her får du billeg det flottaste utsynet til alle klassikarane i romsdalsalpane: Venjestindane, Romsdalshornet og Trolltindane. Klatring er ikkje for dei fleste, men Via Ferrata-ruta ved Åndalsnes i to vanskegradar er ei fin utfordring, og er det dårleg ver, er klatrehallen i Tindesenteret eit alternativ. Trollfilmen og museet i Tindesenteret må du få med deg.

Elles er det mange som ønskjer å sjå Konfeksjonsmuseet i Isfjorden, krigsmuseet på Åndalsnes og besøke Rauma Ullvarefabrikk.

Velkomne til Rauma og Åndalsnes!

Helsing frå landsmøtekomiteen og arrangøravdelingene, Nordmøre og Romsdal og Nordre Sunnmøre.



Landsmøtedelegatene kan glede seg til et hyggelig opphold på Grand Hotell.



Grand Hotell er et historisk og sjarmerende hotell som ligger vakkert til ved Romsdalsfjorden, og har vært et ikonisk reisemål for gjester som søker komfort og gjestfrihet i over 100 år.

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 lør

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.

Valgnemnda ønsker forslag til kandidater



Til medlemmene i MA - Rusfri Trafikk

Landsmøtet 2024 – framlegg til kandidatar til sentralstyre, nemnder og komitear som skal veljast på landsmøtet. Svarfrist 1. mars.

MAAs landsmøte 7. - 8. juni på Åndalsnes skal velje leiar + 2 styremedlemmer og 3 varamedlemmer til sentralstyret. Det skal også veljast leiar og medlemmer/varamedlemmer til kontroll-komiteé, vedtaks-nemnd og gullmedalje-nemnd. Heldigvis er mange av kandidatane som står på val villige til å ta ny periode. Vi vil uansett innby til framlegg til kandidatar til desse vala. Dei som blir foreslegne må vere spurde og vere villige til å gå inn i det aktuelle arbeidet. Så vil valnemnda til slutt lage ei innstilling ut frå innkomne framlegg, det som står i retningslinjene og vår vurdering.

Oppgåver og funksjonar for sentralstyret, kontroll-komiteen og nemndene går fram av MA sine vedtekter og retningslinjer. Desse finn ein på MA-Rusfri Trafikk si heimeside www.marusfritrafikk.no. Kven som er på val, går fram av protokoll frå landsmøtet i 2022, og oversikt over det kan ein få ved å vende seg til MA sitt kontor i Oslo på mail ma@marusfritrafikk.no eller på telefon 2247 4200.

Framlegg på kandidatar med tilvising til kva verv det gjed, må vere innkomne til ein av nemnda sine medlemmer innan 1. mars. Spørsmål og andre innspel kan også rettast til nemnda sine medlemmer:

Svein Helge Hovstad
svein.hovstad@online.no
Tlf. 991 03 393

Ole Arild Bovolden
oabovolden@gmail.com
Tlf. 480 23 061

Frank Olsen
fran-ols@online.no
Tlf. 958 99 982

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

Få rabatt på flyplassparkering

Få rabatt på parkering hos Flight Park når du skal fly fra Oslo Lufthavn Gardermoen. Enkel og praktisk avlevering og henting av bilen!



10 % rabatt på gjeldende parkeringspriser hos Flight Park ved Oslo Lufthavn Gardermoen. Husk medlemskort til betaling etter reisen!

Rabatt gjelder kun ved bestilling online på www.flightpark.no, ikke ved telefonbestilling.



Hos Interoptik strekker vi oss langt for å ta vare på din øyehelse

En utvidet synsundersøkelse gir oss det beste grunnlaget for å ta vare på synet ditt gjennom hele livet.

Vi har stort utvalg briller, kontaktlinser og solbriller. Våre brillestylist finner brillene som kler og passer deg best. Velkommen til oss!

Medlemsfordeler:

1. Synsundersøkelse til kr. 640, -
2. Rabatt databriller 20%
3. Rabatt privatbriller 15% på komplett brille
4. Rabatt solbriller med styrke 15% på komplett brille



interoptik

DET FINNES OPTIKERE. OG DET FINNES INTEROPTIKERE.



Din medlemsfordel:

Rabatt hos AutoMester verksteder i hele Norge



Som medlem i MA-Rusfri Trafikk får du hele 10 % rabatt på reparasjoner, periodisk kjøretøykontroll (PKK/EU-kontroll), andre verkstedtjenester, samt på deler fra AutoMester sine dele-leverandører.

Som bileier har du rett til å velge fritt mellom verksteder når bilen din trenger service eller reparasjon – også i garantitiden. Frittstående verksteder gir deg like god kvalitet på service og deler.

Vi har dyktige fagfolk med høy kompetanse og gunstige priser.

Prøv oss!

AutoMester®

ENKELT FOR DEG – BRA FOR BILEN















Våre verksteder utfører:

- Service og reparasjon på alle bilmerker - også el-/hybridbil
- Air condition service og reparasjon
- Hjulstilling
- Ruteskift/reparasjon
- Oljeskift og filter
- EU-kontroll

Våre karosseriverksteder utfører:

- Utbedring av alle type skader
- Lakking
- Ruteskift/reparasjon
- Air condition
- Hjulstilling
- Rustbehandling etter skade

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

	Rabatt på mobilabonnementet.		Kinobilletter til rabattert pris.
	Fire kostnadsfrie assistanser pr år. Ingen egenandel.		Rabatt på utvalgte pakkeløsninger hos Wright trafikk skole.
	Rabatt på leiebil.		Rabatt på sport- og turtøy på stormberg.no
	Rabatt på flyplassparkering på Gardermoen.		Rabatt på synsprøve og komplett brille.
	Rabatt på hotellovernattinger.		Rabatt på internasjonalt førerkort.
BookBeat	Gratis prøveperiode på lyd- og e-bøker.		1 time gratis juridisk veiledning.
ACTIC	Rabatt på medlemskap hos Actic og fri innmelding.		Rabatt på hotellovernattinger.
interoptik	Rabatt på synsundersøkelse, briller og solbrille med styrke.		Rabatt på campingtomter ved alle First Camp sine destinasjoner.
	Rabatt på reparasjoner, periodisk kjøretøy-kontroll og deler.		

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!



Refleksbånd: 10,-

Refleksvest: 30,-

MA-reflekser

Kveldene blir mørkere og da er det ekstra viktig å være synlig i trafikken.

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

Skattefrie gaver

Forutsetningen er at gavebeløpet må være minst 500 kroner for at gaver kan få skattefradrag. Husk at den øvre grensen for gaver med skattefradrag er 25.000.

For eventuelt overskytende beløp gis ikke skattefradrag. Gaver skal ifølge loven gå til Mas prosjekter og satsning på trafikksikkerhetsarbeid.

For at gaveren skal kunne trekke fra på skatten, må MA ha navn og adresse, samt gaverens fødselsnummer (11 siffer) dersom det er en person, eller gaverens organisasjonsnummer dersom det er et foretak.

Henvendelser og spørsmål om skattefrie gaver kan rettes til:

Ole E. Veimodet, tlf. 22 47 42 02 // ma@marusfritrafikk.no



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 fordelen
benyttes av deg – og flere
i familien din. Sjekk ut det
gode tilbudet fra Chilimobil
og spar penger hver måned!*

Vi er avhengig av ditt **samtykke** på våre medlemsvilkår og personvernerklæring for å kunne sende deg informasjon om ditt medlemskap.

På **Min Side** kan du også:

Se ditt medlemskort og medlemskap

Reservere deg mot sms- og salgshenvendelser

Se personinformasjon som er lagret på deg

Registrere faste betalinger gjennom Vipps



Stort engasjement rundt DeathTrip



Ung i Trafikkens DeathTrip, hvor vi har jobbet med holdningsarbeid i 16 år, har aldri vært mer populært.

I år slår påmeldingene og engasjementet rundt kampanjen alle rekorder. Med hele 70 påmeldte videregående klasser.

– Det er både fantastisk og krevende at over 70 klasser er påmeldt på DeathTrip dette skoleåret. Vi har alltid hatt en stabil påmelding med rundt 30-40 klasser de siste årene. Sier prosjektleder Lea C. Tvervåg.

Landet rundt

I dette landsomfattende prosjektet reiser Tvervåg rundt for å gi videregående elever oppgaven i å lage en kampanje som skal forebygge ruskjøring. Den beste kampanjen vinner hele 30.000 kr.

– Jeg synes det er gøy å besøke alle de ulike klassene, og se hvordan elevene går frem for å skape de ulike forebyggende kampanjene mot ruskjøring.

Ung i Trafikken inviterer medieklasser over hele Norge til å delta i prosjektet frivillig. DeathTrip skal peke på innfallsvinkler til hvordan fylle- og ruskjøring kan motvirkes og forhindres.

– Det er derfor viktig at vi får kampanjer laget av både storbyene, men også tettstedene i Norge - der toleransen for ruskjøring ifølge elevene, kan virke noe høyere, sier Tvervåg.

Brukes i trafikalt grunnkurs

Ansatte på VGS kan melde på en eller flere klasser, og bruke konkurransen i undervisningen som et eget prosjekt. Konkurransen er åpen for alle studieretninger ettersom vi ønsker variasjon og bredde i det elevene produserer. Erfaringsmessig har vi sett at prosjektet passer for elever som studerer medier, da det enkelt kan gjennomføres i lærerplanen for disse linjene.

– Som regel er det lærerne som melder på elevene på prosjektet og konkurransen DeathTrip, men på for eksempel Ålesund VGS, var det elevene selv som tok initiativ til påmeldingen og nærmest krevde av lærerne å få jobbe med prosjektet i skolen, forteller Tvervåg.

Hvert år blir de beste kampanjene brukt som materiell for undervisningsopplegg til trafikalt grunnkurs, undervisning og kurs på fritidsklubber og i ulike kanaler som sosiale medier, TV, kino og i reklame på bussholdeplasser.

– Jeg tror at flere ungdommer bryr seg om trafikksikkerhet nå enn før, nettopp på grunn av den skumle utviklingen med dødsulykker i trafikken siste årene, avslutter Tvervåg.



– Keep it clean!



TikToker Trygve Bennetsen annonserte vinnerne av konkurransen "Keep it clean!" under en livesending på TikTok.

For å delta i TikTok-konkurransen "Keep it clean!" i regi av Ung i Trafikken måtte ungdommer lage videoer der de viser hvordan de ville ha stoppet ruskjøring.

Det ble totalt ti vinnere, to i hver kategori som stakk av med premien på 3.000 kroner.

Bidragene i konkurransen inneholdt som ventet ulike vin-klinger og formater. Alt fra en filmopplevelse til tegning og bilder av memes. Noen av de heldige og dyktige vinnerne var:

Nora (17), Daniel (17), Maria (15) og Ruth Solveig (16).

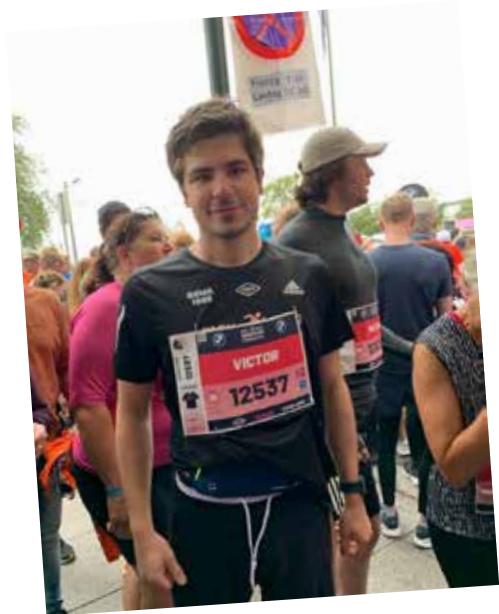
Livesending med kjent TikToker

Trygve Bennetsen har over 205.000 følgere på TikTok, og er godt kjent som en som byr på seg selv, er seg selv og som deler mye av livet sitt på TikTok. Vi har vært så heldig å ha ham som ambassadør for konkurransen "Keep it clean!".

– Det har vært spennende å følge med på hvor mye engasjement Trygve har klart å skape rundt ruskjøring. Både i TikTok-videoer og på TikTok-live, sier Kristine Ohnstad, prosjekt og kampanje ansvarlig i Ung i trafikken.

På TikTok fulgte nesten 2000 personer med på livestreamen, inkludert de som har bidratt i konkurransen.

– Vi er veldig fornøyde med seertallet, Trygve var en god programleder som skapte god kommunikasjon og masse engasjement i kommentarfeltet, avslutter Kristine.



Victor vant lappen!

Victor Storberget fikk seg en skikkelig overraskelse på julaften.

Da ringte prosjekt og kampanjeansvarlig Kristine Ohnstad for å fortelle at han hadde vunnet tilbake alle pengene han hadde brukt på lappen!

Hver julaften trekker Ung i trafikken ut et av sine medlemmer som har tatt lappen, og sendt inn kvittering fra trafikkskolen. Vedkommende vinner opptil 25 000 kroner – og har «vunnet lappen». Vi tok en prat med årets vinner, Victor Storberget.

Hva tenkte du når Kristine ringte deg å sa du hadde vunnet lappen tilbake? Det er jo ikke hver dag noen ringer for å gi deg 25 000 kroner.

– Da jeg ble oppringt og fikk beskjeden, tenkte jeg egentlig ingenting. Det var ikke før etter samtalen at det gikk opp for meg at jeg faktisk vant og ble truffet av en utrolig følelse av glede, sier Victor Storberget.

Gir utrolig frihet

– Lappen er utrolig viktig for meg, den gir meg så utrolig frihet. Jeg kan for eksempel kjøre til Tryvann, fremfor å slite med kollektivt opp dit. Eller dra på hyttetur med kompisene.

Som mange andre unge voksne, fikk også Victor litt hjelp av foreldrene sine til å ta lappen – derfor skal han bruke noe av pengene på dem.

– Jeg har tenkt å bruke pengene til en fin gave til mor og far. Jeg skal også sponse middagen som jeg hadde med mine venner på nyttårsaftnen. Resten går nok rett inn på sparekontoen, sier Victor.

Victor forteller at også han er opptatt av å være oppmerksom og følge fartsgrensene.

– Det er veldig viktig for meg å være oppmerksom i trafikken. Å tilpasse farten etter forholdene er også noe jeg synes er veldig viktig, avslutter Victor Storberget.



LOKALKAMPANJER I TROMSØ



Ada delte historien sin om ruskjøring på live-pod i regi av Ung i Trafikken. Podcasten om ruskjøring ble ledet av NRK-kjendis Yousef Hadaoui på Aurora Kino Fokus i Tromsø.



– Jeg kjente ingen, og turde ikke protestere



– Det er veldig stas at Ung i trafikken lager noe av kampanjen vår. Det er også gøy at det blir live-sending på TikTok ut av den.

Ada delte historien sin om ruskjøring på live-pod i regi av Ung i Trafikken. Podcasten om ruskjøring ble ledet av NRK-kjendis Yousef Hadaoui på Aurora Kino Fokus.

Bakgrunnen for podcasten er DeathTrip-bidraget «Full promille, null kontroll» laget av Adrian Johnsen, Idunn Pedersen Stokke, Sindre Hansen og Mihailo Videnovic fra Breivang videregående skole.

– Kampanjen inneholdt flere gode elementer. Blant annet plakater, spill og en radiosending vi synes var veldig kul. Når vi lyttet til radiosendingen, fikk vi ideen om en podcast. Så hvorfor ikke videreutvikle kampanjen med en live-pod i Tromsø, sier prosjektleder Lea C. Tvervåg.

Da Adrian fikk høre at det skulle lages podcast som en lokalkampanje basert på bidraget deres, spurte han samboeren sin Ada D. Slettvoll, om hun kunne dele sin opplevelse med ruskjøring.

– Jeg visste at hun hadde sittet på med en ruset sjåfør, sier Adrian.

Ungdommer under 24 år som kjører med en promille på over 0,5, øker sjansen for å bli drept i trafikken med 900 ganger. Heldigvis gikk det bra med Ada da hun satt på med en fyllekjører.

– Jeg var 16 år, hadde nettopp flyttet til Mo i Rana og skulle på fest. Jeg drakk ikke selv, og skulle egentlig sitte på med foreldrene til noen jeg kjente. Jeg hadde veldig hodepine og ville dra hjem før. Da var det noen som foreslo at jeg kunne sitte på med en ung sjåfør, som også hadde andre i bilen.

Etter en stund sa han «Jeg kan ikke kjøre så langt, for jeg har drukket.» Da så jeg at han hadde en cider stående i midtkonsollen.

Det kan være vanskelig å si ifra når man havner i en slik situasjon. Ada mener at man er redd for å bli sett på som ukul, eller at man blir en form for stemningsdreper dersom man gjør det, forteller hun i poden til Yousef.

Som mange andre ungdommer som ender opp i en bil med ruset sjåfør, turde heller ikke Ada å si ifra.

– Jeg var helt ny i Mo i Rana og de andre i bilen var flere år eldre enn meg. Jeg kjente ingen, så jeg turte ikke å si ifra.

Det var ikke før etter kjøreturen hun innså hva som egentlig hadde skjedd.

– Jeg har hatt dårlig samvittighet for at jeg ikke sa stopp der og da. Hvis jeg hadde hatt mer informasjon, og vært mer bevisst på forhånd, ville jeg nok vært bedre i stand til det.

Programleder med erfaring selv

Gruppen bak «Full promille, Null kontroll» ønsket gjerne at Yousef Hadaoui skulle lede poden, og ble veldig glade for at han stilte opp. Hadaoui har egne historier om ruskjøring blant kompisene sine.

– Jeg kjenner flere som snakker om å kjøre etter å ha tatt to «kjøre-pils». Det er ikke bra, og det er uforsvarlig. Jeg har en venn som ble lam fra livet og ned etter å ha sittet på med en fyllekjører som havnet i en ulykke. Han var fotballspiller og fikk livet ødelagt.

Hadaoui er godt kjent i målgruppen, blant annet fra NRK-serien "Svart humor".



MSØ OG PÅ LØRENSKOG



– Fytti katta så gøy!

Sju ulike yrkesklasser på videregående skoler i Viken og Oslo har denne uken fått hvert sitt unike improteater om hvordan det ville gått i deres fremtidige jobb dersom de møtte opp ruset.

Du er ikke full på jobb, hvorfor i trafikken? Slik lyder kampanjen "Hvorfor i trafikken?" laget av Erlend Olsen Klæboe, Oliver Sethern og Sara Halen Bostrøm på Mailand videregående skole.

– Dette er da en lokalkampanje basert på andreplassen i DeathTrip-konkurransen 2023. Det brukes en ny vinkling og stiller et spørsmål kanskje mange ikke har forestilt seg før. Derfor passet det utmerket med et improteater for å vise hvordan det kunne gått! sier prosjektleder Lea C. Tvervåg.

Stuntet overrasket klassene

Elevene ante ikke hva som kom til å skje da vi kom inn og "krasjet" timen. Vi viste kampanjevideoen hvor vi ser en kirurg som drikker på jobben, hvor han ender opp med å ta livet av pasienten sin. Så spurte vi klassen:

Hvordan ville det gått i din fremtidige jobb?

Hver klasse og fremtidig yrke fikk så et helt unikt improteater. Det hele startet på frisørlinja ved Lørenskog v.g. skole.

– Det er første og siste gang vi holder dette teateret, og det blir dere enten lei dere eller glade for. Dere er også de eneste

som får se det noensinne, introduserer Johannes Blåsternes i Fjas Impro.

Fjas Impro fortsatte med å spørre elevene om et yrke de kan jobbe i, etter at de er ferdige med utdanningen. Frisørlinja svarer selvsagt frisør. Teatergruppa får så tildelt ulike roller seg imellom av elevene, så settes improteateret i gang.

Kunne ikke gå glipp av

Erlend Olsen Klæboe er en av tre som jobbet med ide, produksjon og utvikling av kampanjen "Hvorfor i trafikken?".

- Fytti katta så gøy! sier Klæboe da han får høre om lokalkampanjen.

Han og resten av gruppa er ferdig på Mailand videregående skole. To av de på gruppa kom seg ikke unna jobb denne dagen, men dette var noe Erlend ikke kunne gå glipp av.

– Jeg er glad for at jeg kom. Det er veldig stas at kampanjen vår blir brukt. Jeg synes teateret var veldig gøy og en god idé til videreutvikling!

MA-kryssord 1-2024

								STORVILT	FELLE	VESEN	PREP.	ROE, BETE	RASERE	MA-1 2024	
								PRONOMEN							
											▶				▼
								KVINNE				BAR			
												TYNNE UT			
								LEDELSE				DUK			
TESLA	SKJELVING	GIFTIG PLANTE	LEVER	NEDRIG	SLAGSTED	BREGNER	TERA-	SVERIGE		FOSFOR		KLOKKE- SLETT			
PLAGG									HENTE, FRAKTE		GITAR- VERKTØY		MOT TETTE BIHULER		
BROM		▶					▶						FILM		
ÆRE					TUR- TERRENGET							TERG!			
					URAN							ARVERETT			
1000		KLARE	DAMPSKIP				KJØLE- BANDASJE								▼
ERTS							PYSJ								
HYGGE					OM, TIL		UKJENT		HYLLINGS- DIKT				5		
									GRAM					DAMENAVN	
JOBB			STYREFORM			BUST				BOLLE- STED					
										AKSJE- SELSKAP					
50	DOMS- PROFET	1/1000 G			STØVFRI				NEDOVER- SKISPORT						
					SLØVE				KALENDER- PERIODE						
DAME				NORVEGIA				FJELLRYGG				TILLATER (BAKLENGS)			
								I DET FRI				ODEL			
STONE				FLUOR		GRUS			EDRUSKAPS- TILTAK				ITALIA		
GUD						HAST			BREKELYD				RUSLE		
MØBEL				GITTER					ØL						
				TONN					REX						
SKIP		▲					◀					◀		◀	

Løsning og vinnere MA-kryssord nr. 4-2023:

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:

Knut Kragset, Sørumsand * **Brita Hirth**, Vossestrand *

Herlaug Slåttnes, Risøyhamn

Vi gratulerer! Og her er løsningen:

						S	T	O	R	M	E	N
						S	T	O	R	▶	O	◀
						Y	R	▼	M	O	S	◀
						L	E	M	B	E	G	I
						N	U	L	L	N	T	
MA-4 2023	D	I	O	T	A	G	L	A	R	I	E	
	E	K	S	T	E	R	N	I	N	T	E	R
	M	A	O	▶	M	E	D	▼	G	T	D	▲
	L	O	V	P	R	I	S	E	S	H	J	E
	N	I	U	S	M	Å	K	R	E	K	Ø	
	T	A	S	T	E	O	▶	L	I	T	E	▲
	M	E	R	R	A	P	R	E	I	K	N	O
	U	R	S	N	A	U	K	M	D	D	R	
	S	E	I	▲	K	S	I	T	A	M	A	◀
	R	I	S	O	T	T	O	E	C	L	E	A

Navn:

Adresse:

Frist: 15. april 2024

HALVORSEN & CO OG HELLAND INGEBRIGTSEN SLÅR SEG SAMMEN!

Vi ønsker å skape det største, mest erfarne og ledende
fagmiljø til fordel for skadelidte i hele landet.



**Vi tar
nye
steg**

• Trafikkskade • Yrkesskade • Pasientskade •

Kostnadsfri vurdering av din skadesak.

Vi ser frem til å høre fra deg.

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

*Ha en
sikker reise!*

Dräger

alkolås | alkotestere

DRAGERNORGE.NO



POWERED
by **KGK**



**RUSFRI
TRAFIKK**

Ved å klikke deg inn på vår nettside, kan du lese mer om arbeidet vi gjør - og hvorfor akkurat **din** støtte er viktig.

www.marusfritrafikk.no

Der finner du også:

- ✓ Fakta om rus og trafikksikkerhet
- ✓ Alle våre medlemsfordeler
- ✓ Digitalt innmeldingsskjema

Hjelp oss å gjøre veien **100% rusfri!**

Psst! Har du lyst til å engasjere deg i et av våre lokallag? Da er aktivitetskalenderen et godt sted å starte!