

motor *føreren*



Nr. 5 - 2023

Ulykkesutsatte fylkesveier: – Kjører med hjertet i halsen

SIDE 12

Alkolås for all busstrafikk: Snart må alle bussjåfører blåse

SIDE 6

Kos med quiz: 50 julenøtter

SIDE 20



 <p>Opplæringskontoret for service og samferdsel Gneisveien 12 2020 SKEDSMOKORSET Tlf. 22 25 75 03</p>	 <p>ELFO SØN El-fagenes opplæringskontor Sørlandet Kjøita 6 4630 KRISTIANSAND S Tlf. 917 13 788</p>	<p>Sole AS Soleveien 115 3359 EGGEDAL Tlf. 32 71 17 00</p>	 <p>Bertel O. Steen avd. Molde ammelseterlia 4 6422 MOLDE Tlf. 71 24 93 00</p>	 <p>TAXI 03550 ROMERIKE</p>
 <p>HAMAR PUKK&GRUS Rudshøgda Pukkverk as</p>	<p>Refsland Transport AS Marknesvingen 9 4052 RØYNEBERG Tlf. 918 30 961</p>	<p>MAFO AS Øverbygdsvegen 926 2656 FOLLEBU Tlf. 404 02 119</p>	<p>Utne Transport AS Statsmin Torps v 49 1722 SARPSBORG Tlf. 69 13 72 30</p>	<p>MotorForum Follo Teglveien 16 1400 SKI Tlf. 64 97 69 69</p>
<p>EIDSVOLL BILSENTER 2080 EIDSVOLL Tlf. 63 95 89 00</p>	 <p>VIKING Nyland Maskin AS Gamlevegen 1 6826 BYRKJELO Tlf. 957 06 000</p>	 <p>06565 Lillehammer Taxi</p>	 <p>Birkeland Elektro A.S. Støget 74 4760 BIRKELAND Tlf. 37 27 61 08</p>	 <p>Kristiansen as BETONGPUMPING - SKIEN Rødmyrsvingen 94, 3735 SKIEN Tlf. 901 85 868</p>
<p>Active Services AS Sagaveien 66C 1555 SON Tlf. 930 04 146</p>	 <p>ØST-TEK ØSTLANDSKE BYGGETEKNIKK Kallerudlia 3 2816 GJØVIK Tlf. 61 18 49 47</p>	<p>AS Elektro Skeivegen 49 6650 SURNADAL Tlf. 71 66 23 52</p>	<p>H&H Motor AS Mjøland 4544 FOSSDAL Tlf. 916 30 848</p>	 <p>Møre og Romsdal fylkeskommune Samferdselsavd. Fylkeshuset, 6404 MOLDE Tlf. 71 28 00 00</p>
<p>ANONYM STØTTE</p>	<p>Hurum Bilsenter AS Asveien 14 3475 SÆTRE Tlf. 454 73 090 958 75 033</p>	<p>KC-Transport AS Åttevei 37 8063 VÆRØY Tlf. 932 07 298</p>	 <p>igland GARASJEN Reddalsveien 47 4886 GRIMSTAD Tlf. 37 25 70 70</p>	 <p>Norges Trafikkskoleforbund Leif Tronstads plass 6 1337 SANDVIKA Tlf. 22 62 60 80</p>
<p>Trollheimen Turbuss AS Smivegen 3 7340 OPPDAL Tlf. 905 50 617</p>	 <p>Sjekk Punkt Bø Bil og Karosseri AS Rotebergvegen 11 3802 BØ I TELEMARK Tlf. 35 95 23 30</p>	<p>Ekra Gartneri og Hagesenter AS Melhusvegen 82 7083 LEINSTRAND Tlf. 72 59 42 20</p>	<p>Langøen Bilverksted Bjørumsvn 16 4820 FROLAND Tlf. 37 03 70 30</p>	<p>Tømrer Martin Langerud A/S Østsideveien 1040 3277 STEINSHOLT Tlf. 917 23 993</p>
 <p>REMA 1000 LIERSTRANDA Tlf. 32 84 94 90</p>	<p>Maskin & Autoservice A.S Tomeroseveien 9 4315 SANDNES Tlf. 51 63 73 72</p>	<p>Nonslid Bilservice AS Skjoldavikvegen 178 5574 SKJOLD Tlf. 52 76 21 00</p>	<p>Veggli Bil og Maskin AS Bakkevegen 74 3628 VEGGLI Tlf. 922 93 142</p>	 <p>Entreprenørene Firing & Thorsen AS Nedrevei 8 3183 HORTEN Tlf. 33 03 54 70</p>
<p>Hegna.rep Nensethveien 733 3960 STATHELLE Tlf. 992 30 017</p>	<p>Vestfold Betong AS Borgeskogen 27 3160 STOKKE Tlf. 33 18 33 33</p>	<p>Heum Skogservice Lyngrothveien 1 4820 FROLAND Tlf. 412 62 779</p>	<p>Lantz Auto AS Verksveien 13 4735 EVJE Tlf. 37 93 03 01</p>	 <p>TERJE PETERSEN TAK- OG BLIKKENSLAGERVERKSTED AS Smedstadgrenda, 2133 GARDVIK Tlf. 62 97 42 82</p>
 <p>BUNNPRIS Bogøy Dagligvare Bogveien 5 8288 BOGØY Tlf. 75 77 72 07</p>	 <p>airon Trøskenveien 36 1712 GRALUM Tlf. 69 14 26 00</p>	<p>Rasmussen & Skjelbred A/S Lillevarskogen 4 3160 STOKKE Tlf. 909 96 432</p>	 <p>Kjellmark BYGGER DET MESTE WWW.KJELLMARK.NO</p>	 <p>abacus Sletta Næringspark Brevikbråteveien 9, 1555 SON Tlf. 400 01 850</p>
<p>Alento AS Sankt Hallvard vei 3 3414 LIERSTRANDA Tlf. 474 50 630</p>	 <p>HANSETH Børøy 22 8450 STOKMARKNES Tlf. 76 16 07 00</p>	<p>Rs Bilservice AS Sørbyveien 603 3178 VÅLE Tlf. 33 06 02 13</p>	 <p>Speed Skolmar 30 3232 SANDEFJORD Tlf. 33 48 70 00</p>	 <p>Tonstad Bakeri AS Tonstadveien 20A 4440 TONSTAD Tlf. 38 37 01 22</p>
<p>MALERBUA AS Bølevegen 154 3713 SKIEN Tlf. 35 50 02 50</p> 	 <p>LANDES BEGRAVELSEBYRÅ SYNEDAL</p>	<p>Bilbransjens Opplæringskontor AS Midtunheia 22 5224 NESTTUN Tlf. 905 39 593</p>	 <p>06000 VIKING www.vikingredning.no</p>	



Innhold nr 5-2023

- 3** MA-hjørnet
- 4** Dødsulykker skyldes rus
- 6** Alkolås i alle busser
- 8** Anbefaler bredere p-plasser
- 10** Tror skjermene vil forsvinne
- 12** Farlige fylkesveier
- 14** Nye dekk koster flekk
- 16** Nybilkuppene kan bli borte
- 18** Her er de nye bilmerkene
- 19** Jarle gikk langt for MA
- 20** 50 julenøtter
- 26** Test: Volvo EX30
- 30** Tips før vinterkjøring
- 32** Portrettet: Nils Erik Gyland
- 34** MA-medlem
- 38** Ung i Trafikken
- 42** Kryssord

MA-hjørnet

Kjære medlemmer

Veien mot Nullvisjonen er både utfordrende og gledelig. Gledelig fordi arbeidet utgjør en forskjell og vi ser resultater på sikt. Det er all grunn til å berømme den innsatsen som blir lagt ned her til lands. Samtidig er den også utfordrende fordi vi fortsatt har en lang vei å gå. Fortsatt mister altfor mange livet på våre veier, og fremdeles velger noen å sette seg bak rattet når de burde latt bilen stå.

I forrige uke mottok vi rapporten fra ulykkesanalysegruppen til Statens vegvesen (UAG). Den gir oss et dyptgående innblikk i alle trafikkulykkene i 2022. Rapporten kastet lys over en urovekkende realitet - 20 prosent av dødsulykkene i trafikken i fjor hadde rus som medvirkende årsak. Disse 20 prosentene utgjør 21 ulykker som krevde 23 liv. Vi vet også at 13 av ulykkene hadde alkohol som medvirkende faktor, fire hadde blandingsrus og fire hadde annen type rus.

Tallene er dessverre ikke overraskende, men desto mer alarmerende. Heldigvis har 2023 vært et år hvor vi har fått gehør for flere viktige saker. Tolletaten kan nå ruste på sine kontrollpunkter, fra nyttår er det alkolås i alle busser og minibusser som driver persontransport mot vederlag, og i november tok Høyres representant i justiskomiteen til ordet for alkolås for promilledømte. Vi håper disse tingene kan gi utslag på neste års statistikk.

Når vi nå går inn i julen, en tid de fleste av oss gleder oss til, blir vi likevel minnet på at det også finnes dem som ikke er like heldige. Et hvert liv som har gått tapt på veiene, har en dyp innvirkning på samfunnet og enkeltfamilier.

I fjor snakket vi om de tomme stolene i julen, symbolene på dem vi savner. Denne tanken er like aktuell i år, og vil fortsette å være det til Nullvisjonen er en realitet. I år ønsker jeg likevel å se på det fra en litt annen vinkel. Julen er ikke bare en tid til refleksjon for dem som har mistet noen de er glade i, men for oss alle. Bruk dagene sammen med familie og venner til å sette pris på hverandre. Vær takknemlig for dem du har rundt deg, og ta opp samtaler om våre holdninger som trafikanter. Små tiltak rundt middagsbordet kan faktisk utgjøre en stor forskjell i det store bildet.

Vi håper du vil finne interessant innhold i denne utgaven. Der vil du blant annet få lese mer om UAG-rapporten, fremtidens biler, tips og triks og mye mer. Tradisjon tro har vi også inkludert julenøtter som du kan teste deg selv, venner eller familie i. Jeg vil også nevne at vi i år har laget 24-lukers julekalender som vil gå hver dag på våre sosiale medier. Der har du mulighet til å vinne flotte premier, så glem ikke å titte innom eller tips en bekjent.

Da gjenstår det bare å ønske deg og dine en god og trafiksikker jul!

Vi hører i 2024!

Anders



Anders Skavdal Havdal
generalsekretær

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

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

MEDLEMSSERVICE/ABONNEMENT
Tlf. 22 47 42 00

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

KONTORTID
Mandag-fredag: 09.00–14.30

UNG I TRAFIKKEN
v/ daglig leder Stig Eid Sandstad
Telefon: +47 909 64 646
Epost: post@ungitrafikken.no
Hjemmeside: www.ungitrafikken.no



RUSFRI
TRAFIKK



Ung i trafikken

motor
føreren

– Bare flaks at ikke flere ble drept

Nylig kom rapporten fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) om dødsfallene i trafikken i 2022. Den viste at 20 prosent av dødsulykkene i 2022 var knyttet til ruspåvirkning.

Av Nils Erik Gyland

De 20 prosentene utgjør 21 ulykker med 23 omkomne (totalt 105 ulykker). Sammenlignet med foregående år er dette en økning på 18 prosent fra 2021. Generalsekretær Anders Skavdal Havdal i MA – Rusfri Trafikk mener tallene fort kunne vært enda høyere.

Organisasjonen peker blant annet på veikantundersøkelser som estimerer at det hver dag kjøres 140 000 turer av ruspåvirkede førere i Norge. Rus en av de tre store årsakene til trafikkulykker, sammen med fart og uoppmerksomhet.

– Det er bare flaks at ikke dødstillene er enda høyere. Vi vet at majoriteten av ruskjørerne aldri blir tatt. Hver gang de setter seg bak rattet, utgjør de en alvorlig risiko for uskyldige omgivelser, sier generalsekretær i MA – Rusfri Trafikk, Anders Skavdal Havdal.

Etterspør tiltak

Han etterspør derfor mer gehør for konkrete tiltak.

– Vi kan være så «bekymret» vi bare vil, men det hjelper ikke de familiene som har mistet noen de er glade i. Vi trenger hands on-tiltak. I år fikk vi innført at Tolletaten har mulighet til å rusteste på sine kontrollpunkter, samtidig som alkohol er krav i de fleste busser fra nyttår. Det blir spennende å se hvilke utslag dette gir i 2023-rapporten. Vi jobber også med å øke kunnskapen om nye og eksisterende rusmidlers effekt på bilkjøring, slik som reseptbelagte legemidler. Samfunnet vet per nå for lite til å møte morgendagens utfordringer.

I de 21 rusrelaterte ulykkene i fjor, var 13 med alkohol, 4 med blandingsrus, og 4 med annen type rus. 11 var personbilførere, 3 var MC-førere, 3 var el-sparkecyklister, 1 var syklist, 1 var traktorfører og 1 var fotgjenger.

Samtidig var det 13 utforkjøringsulykker,



Generalsekretær Anders Skavdal Havdal i MA - Rusfri Trafikk etterlyser flere tiltak som kan redusere antall tilfeller i ruspåvirket kjøring. FOTO: JØRAN LEDAL

fem møteulykker, to fotgjengerulykker og én var i kategorien andre ulykker. Ti av dødsulykkene med rus skjedde om sommeren (juni, juli og august).

Elefanten i rommet

Havdal presiserer at vi må begynne å adressere elefanten i rommet.

– Vi er den eneste trafiksikkerhetsaktøren som hovedsakelig jobber mot ruskjøring, men vi opplever at innsatsområdet ikke blir pratet om i stor nok grad, med unntak av utrykningspolitiet som gjør et viktig arbeid ute på veiene våre. Vi må tørre å snakke om de vanskelige tingene, selv når vi ikke har en god løsning klar.

Til og med september 2023 har til sammen 8.879 personer blitt anmeldt for ruspåvirket kjøring. Det er en oppgang fra 8.864 anmeldelser i samme periode i fjor.

Verst i Agder

Agder politidistrikt har sett den største økningen med 183 flere anmeldelser enn i 2022. Vest og Oslo politidistrikt følger etter med henholdsvis 59 og 49 flere anmeldelser. I motsatt ende av skalaen finner vi Øst politidistrikt med 217 færre anmeldelser enn fjoråret.

Det er viktig å merke seg at en endring i antall anmeldelser ikke reflekterer den faktiske forekomsten av rusrelatert

UAG-rapport bekrefter: 20 % av døds- ulykkene skyldes rus



kjøring, da det også kan være påvirket av faktorer som politiets aktiviteter og ressurser. MA – Rusfri Trafikk mener tallene er skremmende, men understreker at det ikke nødvendigvis bare er dårlig nytt.

– Det vi foreløpig kan konkludere med er at 8.879 personer har kjørt ruspåvirket hittil i år. Det er 8.879 for mange, men dette er heldigvis tallet på dem UP fikk stanset i tide. Utfordringen ligger i alle dem som ikke ble stoppet. Hver og en av dem utgjorde en potensiell trafikkulykke som ventet på å skje, sier Havdal.

Aldersfordelt

Tallene for 2023 viser også at de i alderen 24-34 år oftest blir stanset for ruskjøring. Hittil i år har 2.476 personer i denne gruppen blitt tatt. Deretter følger aldersgruppene 35-44 år (2.070 anmeldelser) og 18-24 år (1.911 anmeldelser).

RUSANMELDTE I NORGE

	2022	2023	
Oslo Politidistrikt	1091	1140	49
Øst Politidistrikt	1514	1297	-217
Innlandet Politidistrikt	712	713	1
Sør-Øst Politidistrikt	1387	1340	-47
Agder Politidistrikt	503	686	183
Sør-Vest Politidistrikt	872	847	-25
Vest Politidistrikt	674	733	59
Møre og Romsdal Politidistrikt	404	412	8
Trøndelag Politidistrikt	740	731	-9
Nordland Politidistrikt	432	420	-12
Troms Politidistrikt	323	312	-11
Finnmark Politidistrikt	183	229	46
Syssemesteren på Svalbard	5	3	-2
Ukjent/annet	24	16	-8
Totalsum	8864	8879	15

Venstre kolonne viser antall rusanmeldte førere i første ni måneder i 2022, mens midtre kolonne viser tallene for samme periode i 2023. Høyre kolonne viser endringen.



Endelig alkoholås i alle busser

Av Johannes Fjose Berg

Fra januar skal alle busser som brukes til passasjertransport ha installert alkoholås – også eldre busser. NHO Transport har vært skeptisk til ordningen, men erkjenner at alkoholåsen har avverget ruskjøring.

Alle busser og minibusser som har vært registrert etter 1. januar 2019, har hatt et påbud om alkoholås. Fra nyttår må også kjøretøy registrert før 2019 ha ettermontert utstyret som gjør at bussen ikke starter hvis sjåføren har promille. Kravet gjelder kjøretøygruppene M2 (minst ti sitteplasser) og M3, altså minibusser og busser.

Men hvordan har løsningen så langt fungert i praksis?

Motorføreren har diskutert temaet med Jon Stordrange, administrerende direktør i NHO Transport, som altså er bransje- og arbeidsgiverforening for norske persontransportsselskaper:

Det var jo en del skepsis da dette ble vedtatt. Hva tenker dere nå som dette har fungert i en del år?

Alkoholåsen har beklageligvis i noen tilfeller gitt utslag, noe som viser at enkelte sjåførere har møtt på jobb med promille. I så måte har alkoholåsen stoppet enkelte tilfeller av ruspåvirket kjøring.

Nå skal også de "eldre" kjøretøyene ha alkoholås. Er dette en stor utfordring for deres medlemmer?

Ja, dette representerer en betydelig økt kostnad, knyttet til kjøretøy som snart skal fases ut. Målt opp mot det antallet av tilfeller der alkoholåsen har stanset kjøring står en ovenfor en svært høy

kostnad.

Er det noe ved ordningen som etter NHO Transport sin mening kunne vært gjort annerledes?

Slik dagens regelverk er kan busselskaperne ikke bruke de underliggende tallene fra alkoholåsen, og er derfor avhengig av at politiet kan komme til for å foreta en måling, eller at den ansatte selv sier seg villig til å ta en slik måling. Dette skjer ikke alltid, og det gjør at det blir vanskeligere å reagere overfor sjåførere som forsøker å kjøre buss med promille. Det burde være mulig for arbeidsgiver å kunne bruke dette i oppfølgingen av sakene.

NHO Transport: Erkjenner at alkolås har avverget kjøring i rus



Jon Stordrange er adm. dir. i NHO Transport, bransje- og arbeidsgiverforeningen for norske persontransportsselskaper.

En bussjåfør er undergitt pliktmessig avhold og er derfor godt "beskyttet" mot å møte på jobben i påvirket tilstand. Noen ganger kan sjåføren ha forlatt arbeidsplassen før arbeidsgiver blir klar over at alkolåsen er utløst, og da får man ikke foretatt noen måling og får dermed ikke noe bilde av hva som var realiteten.

Det er også verdt å være oppmerksom på at mange bussjåførere kjører egen bil til jobb, slik at det kan ha funnet sted promillekjøring før man ikke får start på bussen.

Nå skal alle kjøretøyene ha alkolås, ikke bare de nyregistrerte. Har aktørene i bransjen hatt god nok tid til å omstille hele parken?

I utgangspunktet har man hatt tid, men under pandemien var alkolåsene frakoblet på grunn av mulig smittefare,



– En seier for MA - Rusfri Trafikk

– Dette har vært en viktig sak for MA i flere år, og oppleves absolutt som en seier. Kravet om alkolås er et tiltak som sikrer at alle som setter seg på en buss, kan føle seg trygg på at sjåføren er edru.

Generalsekretær Anders Skavdal Havdal i MA – Rusfri Trafikk viser til at bussene har et stort skadepotensiale, og at det derfor er ekstra viktig å sørge for at førerne av disse kjøretøyene ikke er alkoholpåvirkede.

– Dersom én buss kolliderer, kan det ramme 40-50 personer. Man vil aldri kunne skjerme seg 100 prosent mot ulykker, men alkolås minimerer i det minste risikoen for en ulykke forårsaket av rus – og er et riktig steg i retning Nullvisjonen. Alvorlige bussulykker er heldigvis ikke et stort problem i Norge, men dette handler om at vi må

ligge i forkant av ulykkene og få på plass tiltak før problemet oppstår, sier Havdal, og legger til at MA – Rusfri Trafikk på ingen måte anser jobben med å innføre alkolåser som fullført:

– Vi ønsker også et alkolåsprogram for promilledømte som et alternativ til tap av førerrett, samt at leger skal få anledning til å foreskrive alkolås til pasienter med alkoholavhengighet. På sikt ønsker vi også at fremtidens personbiler skal være utstyrt med alkolåser, men dette ligger et lite stykke frem i tid.

og da ble det kanskje litt mindre fokus på dette. En særlig utfordring er at oppdragsgiver noen ganger velger å prolongere anbudene, og da vil gammelt materiell bli brukt lengre. Ofte får man ikke beskjed om dette før relativt kort tid før forlengelsen, og det kan da oppstå utfordringer med å få på plass alkolåser i disse bussene.

Har dere fått tilbakemelding fra den enkelte yrkessjåfør på hvordan denne ordningen fungerer?

Nei, kontakten med de ansatte går via selskapene. Utenom under pandemien, da det var bekymring knyttet til smittefare, opplever vi ikke at det er noen motstand fra sjåførene mot alkolås.

Hvor ofte utløses alkolåsen av promille?

Svært sjelden. Vi fører ikke noen statistikk over dette, men får gjerne høre

om det i forbindelse med personalmessig oppfølging av slike saker. Hver dag gjennomføres mer enn 20.000 uttak av buss, og antallet saker der alkolåsen utløses er antakelig knapt nok et tosifret antall årlig.

Hvis alkolåsen utløses av promille hos sjåføren; hvordan håndteres dette?

Her har selskapene ulike rutiner. Der arbeidsgiver har blitt kjent med at alkolåsen er utløst følges sjåføren opp med sikte på å avklare om det har vært promille. Noen ganger tilkalles politiet, men de har ikke alltid kapasitet. Oppfølgingen etter dette vil være avhengig av en rekke forhold, men det kan lede til at arbeidsforholdet blir avsluttet.

Sintef anbefaler å lage bredere P-plasser



Det må også være mulig å kunne forlate bilen etter at man har parkert. Derfor må det være minst en halv meter fri plass mellom bil og søyle. FOTO: ØIVIND SÆTHER

Nye biler blir stadig større og bredere. Samtidig har størrelsen på P-plassene stått stille og bulkene blitt flere. Nå anbefaler SINTEF alle utbyggere å øke bredden på parkeringsplassene.

Av Johannes Fjose Berg

Størrelsen på parkeringsplassene har vært gjenstand for diskusjon i flere år, og forsikringsbransjen forteller om en økning i antall skademeldinger.

Som en konsekvens av dette, anbefaler SINTEF i en såkalt anvisning å øke bredden på parkeringsplasser fra 2,5 til 2,6 meter. Det er i den reviderte anvisningen 312.130 Utforming og dimensjone-

ring av parkeringsanlegg vi får anbefalinger om utforming og dimensjonering av parkeringsanlegg for personbiler, som også inkluderer utvidelse av parkeringsplasser for forflytningshemmede.

Ifølge seniorrådgiver Anders Kirkhus i SINTEF er det naturlig at endringene kommer nå.

– Dette er en utvikling som skjer

parallelt i flere andre land. For eksempel økte de tyske anbefalingene fra 2,50 til 2,65 meter bredde tidligere i år, forteller Kirkhus.

I følge seniorrådgiveren er det ikke funksjonelt at bilen må tømmes for passasjerer og gods før man kan parkere.

– Én ting er at man må kunne kjøre inn

...men ingen endring før årets julekaos

og ut av en parkeringsplass på en grei måte. Men når bilen er parkert må man også ha plass til å åpne dørene, slik at man kan komme inn og ut. Dette gjelder alle bilens dører.

Får støtte fra forsikringsbransjen

Ifølge SINTEF innebærer en god funksjonell parkering at alle kan sitte i bilen til den er parkert, noe som også vil bidra til å redusere risikoen for alvorlige ulykker i parkeringshus.

Selv om anvisningen ikke har noen direkte rettsvirkning, mener kommunikasjonssjef i forsikringsselskapet If, Sigmund Clementz, at forslaget fra SINTEF er både riktig og viktig.

– Det er utfordrende at den norske bilparken både blir lengre og bredere. Og faktisk også høyere. Bilene på 70-tallet var generelt mindre, men anbefalingene om de oppmerkede parkeringsfeltene har ikke endret størrelse i takt med bilene. En anbefaling til arkitekter og eiendomsutviklere fra en aktør som SINTEF, vil kunne bidra til at mange folk senker skuldrene når de befinner seg i parkeringshus og på parkeringsplasser, mener Clementz, som forteller at If har vært høringsinstans i forkant av dette arbeidet.

Clementz mener imidlertid parkeringsfeltene egentlig kun er én del av problemet.

– Jeg tror utbyggere kan bli flinkere til å huske på kundene både med tanke på utkjøring, stolper og lignende. Med større biler er det åpenbart vanskeligere å manøvrere i et parkeringshus, og bilførerene opplever ofte dårligere oversikt. Hvis de nye anvisningene etterleves vil nok mange oppleve det som positivt, men jeg tror likevel at parkeringsfeltene aldri vil bli store nok for sjåførene i parkeringshus, på kjøpesentre og større parkeringsplasser. Som sjåfør vil du nok alltid be om mer, sier han.



Fem gode parkeringstips

Clementz og If har følgende fem råd for julekaoset dagene før jul:

- 1.** Rygg alltid inn på parkeringsplassen. De fleste ulykker skjer når bilen skal forlate parkeringsplassen, og selv om det kan se ut som du har god plass når du parkerer, så vet du svært sjelden hvordan parkeringsplassen ser ut når du skal ut.
- 2.** Unngå konkurransen om å parkere nærmest inngangen. Det er der det er trangest, og mest folk. Du klarer å gå de 50 meterne.
- 3.** Sjekk bilen du parkerer ved siden av. Er det en bil med store dører? To barneseter? Eler kanskje en litt lite tilgjengelig parkeringsplass?
- 4.** Tenk over hvilket tidspunkt du oppsøker kjøpesentrene? Greier du å stå over en landskamp i håndball eller en skiskytterstafett, er sjansen større for litt roligere forhold på parkeringsplassen.
- 5.** Nye biler har en rekke teknologiske hjelpemidler, men husk at ditt fokus og konsentrasjon alltid vil være det viktigste hjelpemiddelet. Bruk hodet!

Slik parkerer du trygt i julekaoset

I førjulstiden er det godt kjent at det blir mange skader på bilene. Clementz forteller at desember er en typisk måned for småskader på biler, og svært mange skader stammer fra travle parkeringsplasser og julestress. De typiske skadene er delt inn i såkalte ryggskader og påkjørsel av parkert kjøretøy. Sistnevnte er den vanligste ulykken i julestria, og på de to store bulkedagene i 2022 (22. og 23. desember) var det om lag 800 skader av denne typen. Ryggskader er et nesten like stort problem, med om lag 500. Utbetalingene for lille julaften alene var på 7,7 millioner kroner.

Ifølge Clementz er skadeomfanget enda høyere enn disse tallene skulle tilsi.

– Ettersom disse skadene ofte er ganske små, kan de ofte falle under egenandelen på kaskoforsikringen. Dermed vil de minste skadene ikke alltid utløse kontakt med forsikringsselskapet. Heldigvis er våre folk gode på å veilede kundene på hva som er den klokeste måten å håndtere disse skadene på. Skader som tidligere krevde mye arbeid og var ganske kostbare å reparere, blir i dag ordnet med punktlakkering og -reparasjon, sier han.

Tror skjermene vil forsvin



De tradisjonelle skjermene er borte. I stedet har en gjennomsiktig skjerm erstattet nedre del av frontruta på konseptbilen D:X fra Mitsubishi. Her får føreren all nødvendig informasjon uten å ta blikket fra veien.

Nye reguleringer kan sette begrensninger. Nå tar også bilprodusentene grep.

Av Bjørn Eirik Loftås

Store skjermer er langt på vei blitt en selvfølge i nye biler, og åpner for muligheter og funksjoner man tidligere bare kunne drømme om.

Men skjermene er der ikke bare fordi bilkjøperne ønsker det: Flere bilprodusenter ser at de kan erstatte knapper og hendler med skjermberøringer, og dermed kutte kostnader.

Enkelte biler har knapt noen fysiske knapper i det hele tatt, deriblant Norges mest solgte bil den siste tiden, Tesla Model Y. På Model S og Model 3 har Tesla til og med fjernet blinklysendene.

Mange blir uoppmerksomme

Men er skjermene særlig bra for sikkerheten? Stadig flere stiller dette spørsmålet. I en undersøkelse foretatt

av Kantar på vegne av Trygg Trafikk og Fremtind forsikring i august, oppga hele 42 prosent av de spurte at skjermen gjør dem uoppmerksomme i trafikken.

Og slikt kan naturligvis føre til at bilprodusentene blir møtt med nye reguleringer for at sikkerheten skal være den aller beste om bord.

Allerede nå har flere bilprodusenter begynt å forberede seg på en framtid der skjermene muligens må finne seg i å spille annenfiolin.

– Det handler om sikkerheten

En av dem er Opel. De presenterte nylig konseptbilen Experimental, og her har produsenten fjernet alle skjermer og utstikkende detaljer om bord. Til og med rattet skjules ved autonom kjøring. Opel kaller det for «rom-detox», en to-

tal makeover som fører til færre forstyrrelser og til større plass om bord.

– Det handler i stor grad om sikkerheten. Ved å fjerne skjermer og erstatte dem med projiseringer som gir føreren relevant informasjon på rett sted, tror vi at vi har en tryggere løsning, sier Opels Michael Bichler.

Projisering

Slik projisering av informasjon kan for eksempel skje på frontrute og i speil. Dette er naturlige steder å ha blikket når man kjører.

I Experimental har de blant annet brukt et stort, situasjonsstyrt head-up-display i frontruta, som viser all informasjon som er nødvendig for føreren her og nå. Alt uten at vedkommende behøver å ta blikket fra veien.

ne fra nyere biler



Konseptbilen D:X er en fleksibel flerbil som kan kjøre helt på egenhånd.



Michael Bichler og Opel tror skjermene kommer til å måtte vike i fremtiden. – Det handler først og fremst om sikkerhet, sier Bichler.



Mercedes er blant bilprodusentene som har kommet med svært store skjermeløsninger de siste årene. Denne kaller de Hyperscreen og den er å finne i det elektriske flaggskipet EQS.

Erstatter vinduene med gjennomsiktige skjermer

Også Mitsubishi har tro på en fremtid uten den dominerende skjermen midt på dashbordet. I konseptbilen D:X har de kun brukt to små skjermer, begge er plassert på A-stolpene, og fungerer som digitale bakspeil.

I stedet er bilen utstyrt med vinduer som i praksis er gjennomsiktige skjermer. På demonstrasjonsvidoeene kan vi blant annet se hvordan kunstig intelligens analyserer bakken, og kommer med varsler og kjøreanmodninger, direkte på nedre del av frontruta.

Og det er ikke sikkert du behøver å forholde deg til informasjonen i det hele tatt. På bakgrunn av analysene kan bilen selv velge beste spor og unngå hindringer og humper, noe som er særlig

aktuelt ved selvkjøring – noe de aller fleste bilprodusentene har store forventninger til i fremtiden.

– Stjeler for mye oppmerksomhet

SINTEF og Nord universitet har på oppdrag fra Trygg Trafikk og forsikringsselskapet Fremtind, iverksatt et forskningsprosjekt som skal se nærmere på skjermenes betydning for trafikksikkerheten.

– Funnene fra forskningen viser at skjermen stjeler for mye oppmerksomhet når spesifikke oppgaver skal gjennomføres under kjøring. Vi må skaffe oss mer kunnskap om hvordan berøringsskjermer må utformes for at føreren slipper å ta blikket vekk fra veien over lengre perioder, sier fagsjef trafikksikkerhet i Trygg Trafikk, Bård Morten Johansen.

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

– Jeg tror ikke en bransjestandard er nært forestående, og en slik innføring kan også begrense en helt nødvendig teknologisk utvikling. Det som derimot kan bli veldig interessant og viktig, er at Euro NCAP tar inn skjermer i bil når de gjennomfører sine sikkerhetstester i nye biler. Ingen bilprodusenter ønsker et dårlig resultat her, og det kan tvinge frem et enda større fokus hos bilprodusentene på hvordan man unngår distraksjon ved bruk av skjermene, avslutter han.



Forbundsleder Jim Klungnes i Yrkestrafikkforbundet (YTF) forteller at det skjer ulykker og nesten-ulykker hver dag på smale og dårlig vedlikeholdte fylkesveier. Det skaper en unødig stressende hverdag for yrkessjåførene. Foto: YTF

– Kjører med hjertet i halsen

Det er 90 % høyere risiko for å dø på en fylkesvei enn på en riksvei. Dette fører til en stressende hverdag for yrkessjåførene, som stadig havner i ulykker og nesten-ulykker på fylkesveiene.

Av Miriam Ekelund

– Yrkessjåførene kjører med hjertet i halsen hver eneste dag i frykt for hva som kommer mot dem rundt neste sving. Det skjer ulykker, og nesten-ulykker, hver eneste dag på smale og dårlig vedlikeholdte fylkesveier, sier forbundsleder Jim Klungnes i Yrkestrafikkforbundet (YTF).

KS, som er kommunenes interesseorganisasjon, skriver i en pressemelding at det er 90 % høyere risiko for å dø på en fylkesvei enn på en riksvei.

– Vi er skremt over den negative utviklingen, og alle ulykkene i sommer. Fylkeskommunene jobber målrettet

med trafiksikkerhet, men vedlikehold er også avgjørende for trafiksikre kjøreforhold, sier Siv Henriette Jacobsen, leder av fylkesordførerkollegiet i KS sin pressemelding.

Halvparten av veiene

Fylkesveiene utgjør nå 46 prosent av veinettet i Norge med sine totalt 44.623 kilometer. I 2010 ble mange riksveier omgjort til fylkesveier. Etter regionreformen i 2020 er administrasjonen av veiene delt, slik at Statens vegvesen har ansvaret for riksveiene og fylkeskommunene administrerer sine egne veier. Dette betyr altså at fylkeskommunene

har fått et stadig større vedlikeholdsansvar for veinettet. Under arbeidet med Nasjonal transportplan, estimerte Statens vegvesen og fylkeskommunene at vedlikeholdsetterlepet hadde nådd 85-95 milliarder kroner i 2022, mens KS mener at det nå er oppe i 100 milliarder kroner.

– Dette er et enormt vedlikeholdsetterlepe. Vi mener at det i utgangspunktet er bra med lokal styring av fylkesveiene, men hvis ikke fylkespolitikkerne er voksne nok for oppgaven, må ansvaret flyttes tilbake til staten igjen, mener Klungnes i YTF.



Avdelingsdirektør Guro Ranesh i Statens vegvesen forklarer at «forhold ved veien» var en medvirkende årsak i 28 prosent av dødsulykkene de siste ti årene.

Foto: Statens vegvesen



Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (AP) forteller at regjeringen vil adressere etterslepet på fylkesveiene i den nye nasjonale transportplanen.

Foto: Samferdselsdepartementet

Han viser til en undersøkelse som Norgesbarometeret utførte for YTF tidligere i år. Den viser at bare sju prosent av fylkespolitikere er fornøyd med hvor høyt vedlikehold av veinettet prioriteres i fylket deres.

– Politikere er enige i at veiene de eier, er for dårlige, samt at de ikke gjør en god nok jobb med utbedring, vedlikehold og rassikring. Vi krever at fylkespolitikere begynner å ta ansvar for veiene de faktisk eier, sier Klungnes.

Fortsatt nedprioritert

Han forteller at det heller ikke er lysere utsikter for 2024.

– I neste års statsbudsjett er det satt av 9 kroner per meter til vedlikehold av fylkesvei, mot 9000 kroner per meter på vedlikehold av riksveiene. Det er en skjevhet som viser at de nasjonale prioriteringene er for dårlige. Fylkene har ikke råd til å vedlikeholde halvparten av veinettet i Norge. Derfor må man slutte å innfri dyre valgløfter og nye prosjekter, men heller ta vare på det vi har i dag.

Avdelingsdirektør Guro Ranesh har ansvaret for trafiksikkerhet i Statens vegvesen. Hun mener det ikke er unaturlig at risikoen for å bli drept eller hardt skadet er høyere på fylkesveiene enn på riks-

veier og europaveier.

– Den viktigste årsaken til dette er at langt mer av trafikken på riksveier og europaveier går på møtefri vei, altså motorveier eller vei med midtrekkverk. Her er alle alvorlige møteulykker i utgangspunktet eliminert, og risikoen for alvorlige ulykker er derfor lav, forklarer Ranesh.

28 prosent skyldes veien

17. november la Statens vegvesen frem en årlig rapport med dybdeanalyser av dødsulykker. Den viser at «forhold ved veien» var medvirkende årsak i 28 prosent av alle dødsulykker de siste ti årene.

– Det fremgår ikke av statistikken i hvor mange tilfeller «manglende vedlikehold» er medvirkende, sier Ranesh.

Hun forteller at vanlige enkeltfaktorer der forhold ved veien er medvirkende årsak til ulykker er veilinjer, sikthindringer og føreforhold. Videre kan sideterenget og rekkverk, eller mangel på rekkverk, bidra til skadeomfanget.

Ny transportplan

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (AP) forteller at de tar situasjonen på alvor.

Dødsulykker og alvorlige ulykker

Gjennomsnitt per år de siste seks årene:

DØDSULYKKER

Europa/Riksvei: **35**

Fylkesvei: **43**

Kommunal vei: **10**

Annet: **8**

ULYKKER MED HARDT/ ALVORLIG SKADDE:

Europa/Riksvei: **141**

Fylkesvei: **256**

Kommunal vei: **98**

Annet: **39**

Kilde: Statens vegvesen

– Det er Samferdselsdepartementet som har bedt Statens vegvesen og fylkeskommunene om å gjøre en oppdatert kartlegging av etterslepet på fylkesveiene som innspill til neste Nasjonal transportplan (NTP), som vi etter planen skal legge frem våren 2024. Regjeringen har i Hurdalsplattformen lovet en helhetlig og forpliktende plan for å redusere etterslepet. Dette kommer vi tilbake til i kommende NTP, sier han til Motorføreren.

– I neste års statsbudsjett er det satt av 9 kr pr meter til vedlikehold av fylkesveiene, mot 9000 kr pr meter på riksveiene. Er ikke dette feil prioritering når man har så stort etterslep på vedlikehold av fylkesveiene?

– Jeg understreker at finansieringen av og ansvaret for fylkesveier ligger hos fylkeskommunene, og kommer fra rammefordelingen til Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett. I tillegg kommer de øremerkede midlene fra Samferdselsdepartementet. Fylkeskommunene brukte 23 milliarder på fylkesveiene i 2022, og det var en økning på 3 milliarder fra året før.

Trenger du nye dekk?

Det kan bli dyrere enn du trodde



Verdt å vite før du kjøper ny bil.

Av Bjørn Eirik Loftås

Det meste rundt oss har blitt dyrere den siste tiden, og det merkes også godt for alle som har bil. Økte drivstoffkostnader er kanskje det vi merker oftest i det daglige. Og så får man kanskje en skikkelig overraskelse når bilen må på service, eller vedlikeholdes på andre måter.

Og dersom du er på utkikk etter nye dekk til bilen, kan det fort bli en kostbar fornøyelse. For det første har mange valgt å kjøpe SUV de siste årene, med tilhørende store dekkdimensjoner. Større dekk betyr som regel høyere priser.

For det andre opplever vi kraftig

prisvekst på dekk. Flere dekksentre vi har snakket med, melder om generell prisøkning på 20-50 prosent i år, sammenlignet med i fjor.

– Får seg en overraskelse

En av hovedårsakene er at en stor del av verdens dekkproduksjon tidligere har foregått i Russland. På grunn av krigen i Ukraina har de fleste flyttet produksjonen til andre steder, og kostnadene rundt dette har vært høye. Regningen lander til slutt hos oss.

– Jeg tror mange får seg en overraskelse når de skal kjøpe nye dekk til Tesla Model Y eller andre populære SUV-er med

store hjul. Prisene er mye høyere enn for typiske stasjonsvogner fra noen år tilbake. I tillegg har prisene økt kraftig siste året, sier redaktør i Broom, Knut Skogstad.

Vanlig med 15-17.000 kroner

Moderne SUV-er har gjerne hjul på 19-21 tommer, mens de typiske stasjonsvognene Skogstad sikter til, nøyde seg med 15-16 tommer. Prisforskjellene kan fort være mange tusen kroner for fire nye dekk av samme type.

En rask prissjekk på noen av de mest populære vinterhjulene fra Continental, Nokian eller Goodyear, viser at man



Store hjul ser gjerne tøffe ut, men prisen for nye dekk kan bli høyere enn du kanskje hadde sett for deg.



Mange har kjøpt SUV-er med store dekkdimensjoner de siste årene. Det kan bli dyrt når det skal kjøpes inn nye dekk.

gjerning må ut med 15.000-17.000 kroner for fire nye vinterdekk til Tesla Model Y og tilsvarende.

Har du derimot en Skoda Octavia eller tilsvarende stasjonsvogn med hjul på 15 tommer, slipper du ofte unna med godt under halvparten.

Advarer mot billigdekk

Det er samtidig fullt mulig å finne langt rimeligere dekk. Har du for eksempel en Tesla Model Y med felger på 19 tommer, kan du for eksempel få fire nye piggfrie vinterdekk fra Triangle for 6.800 kroner, viser en sjekk Broom / TV 2 utførte i oktober.

Om det er særlig smart, kommer an på hvor mye du kjører, hvordan du kjører og ikke minst hvilke forhold det er der du befinner deg. Kvalitetsforskjellene på billigdekk kan nemlig være store i forhold til de beste.

Det nevnte dekket fra Triangle har for eksempel en hard gummiblanding, som ikke er optimal for is og snø. I den siste vinterdekktesten fra NAF får de særlig trekk for svinggrep på vinterføre og lang bremselengde på våt asfalt.

De fleste ekspertene er enige i at man generelt ikke bør spare på pengene når det kommer til dekk.

Tryggere vinter med lastebiler på norske vinterveier

For tre år siden kom det nye regler for vinterdekk på tunge kjøretøy i Norge.

– Gode dekk er ekstremt viktig for trafiksikkerheten, og de nye reglene er med på å gjøre det tryggere for alle å ferdes på norske vinterveier, sier produktsjef for lastebildekk i Continental Dekk Norge, Erik Lillefoss.

Det har vært en rekke ulykker med tunge kjøretøy på norske vinterveier gjennom årene, og enda oftere har veier blitt stengt på grunn av problemer på glatta.

Dagens regelverk sier at kjøretøy som er over 3,5 tonn, må bruke vinterdekk fra 15. november til 31. mars. Eller mer presist: Dekk med 3PMSF-merking på drivaksel og front/styreaksel, og M+S eller 3PMSF på de andre hjulene.

Mønsterdybden skal være på minst fem millimeter gjennom vintersesongen, altså mellom 1. november og den første mandagen etter påske i Sør-Norge og mellom 16. oktober og 30. april i Nord-Norge.

Kjøretøy over 3,5 tonn er også pålagt å ha med kjettinger, som kan brukes når det er tillatt med piggadekk. Kjøretøy over 3,5 tonn må ha med tre kjettinger, mens et vogntog må ha med sju kjettinger. Pigger er naturlig nok kun tillatt på vinterdekk, og piggadekk kan brukes på de samme datoene som når det er pålagt med 5 millimeter mønsterdybde.

– Det er nok ikke alle utenlandske sjåførere som har fått med seg de norske reglene ennå. Men jo flere kontroller som blir utført, desto flere vil også forstå at de må ha gode vinterdekk for å kjøre lastebil i Norge. Dette er bra for alle som bruker norske veier på vinteren, sier Erik Lillefoss.

God tilgang

Samtidig melder bransjen om at tilgangen på dekk er god, og mye bedre enn fryktet, etter alle endringene dekkprodusentene har vært nødt til å gjennomføre i kjølvannet av krigen.

– Situasjonen er helt annerledes, og vi har fått tidligere leveranser enn i fjor. Jeg vil si at vi nå er tilbake til en normal-situasjon, sier Laila Vang-Johansen hos Nordens største dekkleverandør NDI.



Det siste året har det vært trangt om plassen på Drammen havn, som er første stoppested for mange biler som kommer til Norge. Her har Ford fått en stor levering av Mustang Mach-E.

Nå kan det haste hvis du vil gjøre nybilkupp

2023 har vært et helt spesielt år på nybilfronten. Nå går det mot mer normale tider.

Av Knut Skogstad

Det siste året har nybilmarkedet i Norge gått gjennom endringer vi knapt har sett maken til tidligere, på så kort tid. Tolv måneder tilbake i tid var det nærmest bonanza i markedet. Utleveringene var rekordhøye, samtidig som importørene jobbet intenst for å få inn flest mulig biler før det ble innført elbilmoms fra 1. januar 2023.

Resultatet ble rekordsalg. Men resultatet ble også et totalforandret marked. For samtidig med at bilene flommet inn i Norge, bremset nysalget kraftig opp i fjor høst. Renteøkninger, dyrtid og ikke minst rekordhøye strømpriser, gjorde at veldig mange slo fra seg tanken på å kjøpe ny bil.

Dermed våknet bransjen til en helt ny situasjon i januar. Lenge hadde utfordringen vært å skaffe nok biler. Nå hadde de biler i massevis, men langt færre

kunder enn tidligere.

Tidlig i januar gjorde også Tesla noe som virkelig rystet konkurrentene. De satte ned prisene på bestselgeren Model Y med inntil 120.000 kroner. Det skjedde samtidig som mange av de øvrige rivalene satt og regnet på hvor mye de skulle øke prisene sine. Den jobben var det bare å legge bort...

Resultatet har blitt kampanjer og rabatter vi knapt har opplevd noen gang. Bakteppet har vært store lagre av biler, biler som i mange tilfeller er «ferskvare». Og kunder som i stor grad har sittet på gjerdet.

Priskutt på 199.000

– Her hører det også med til saken at flere importører registrerte opp biler før nyttår, for å unngå avgiftsøkninger. Disse bilene er altså registrert i 2022 og teller

dermed også som «brukt biler» i år, selv om de i praksis er helt nye. Dette kan være en smart måte å unngå avgifter på. Men det krever også at man får solgt bilene relativt kjapt. Bilene blir jo eldre for hver uke og måned de står, sier redaksjonssjef i bilmagasinet Broom, Vegard Møller Johnsen, som følger denne delen av bilbransjen tett.

– Dermed har det vært mulig å gjøre gode kjøp?

– Så absolutt! «Lagerkampanjer» har vært et velkjent ord i år. Eksemplene på disse har vært mange. Det har vært mulig å spare over 100.000 kroner på storsetgere som Volkswagen ID.4 og Skoda Enyaq. Flere av de relativt nye kinesiske merkene har også kjørt svært gode rabatter. Den siste jeg så, var i forbindelse med Oslo Motor Show der importøren av den store SUV-en Voyah Free, kuttet



Retrobilen VW ID. Buzz hadde ventelister og lang leveringstid i starten. Men også her endret det seg fort, med rabatter utover i 2023.



SUV-en Voyah Free har blitt solgt med priskutt på 199.000 kroner i år. Da snakker vi rabatt!



Store leveranser av nye biler på tampen av fjoråret, endret på mye i nybilmarkedet. Fra ventelister kunne man plutselig få bil nærmest på dagen.

prisen på denne med 199.000 kroner. Da snakker vi rabatt!

I tillegg til store priskutt, har mange forhandlere også brukt andre velkjente grep for å få opp salget. Innbyttekampanjer har det vært mange av, der du for eksempel får minimum 50.000 kroner hvis du har en EU-godkjent bil å bytte inn. Lav rente har også vist seg å være effektivt, når det generelle rentenivået har økt så mye som det har gjort i år.

Lav rente

– Ford er en av dem som har kjørt hardt på rentekampanjer, og hatt suksess. 0,99 prosent rente på deres Mustang Mach-E har fungert veldig bra, og medført at bilen fortsatt holder salget bra oppe. En slik rente kan vi jo bare glemme å få i banken. Dermed har nok ganske mange blitt fristet til å slå til,

mener Møller Johnsen.

Når nye modeller ruller inn med forbedringer og nyvinninger, blir det ekstra viktig å selge det man har av «gamle biler» på lager. Det har vi blant annet sett med Polestar 2 i år. Den har fått nye motorer, litt større batteripakke og dermed også en god del bedre rekkevidde. Importøren hadde imidlertid en god del biler på lager som måtte selges først. Det løste de med et priskutt på 130.000 kroner.

Blir mer normalt

– Flere i bransjen har vært helt åpne på at nybilene neppe blir billigere enn de har vært i 2023. Det er selvfølgelig jobben deres å si det, men det er nok også veldig mye riktig i dette. Særlig sett i lys av valutasisuasjonen, skulle bilene økt en god del i pris det siste

året. Noen har gjort det, men det store bildet er rabatter og avslag, i stedet for prisøkninger, sier Møller Johnsen.

– Men nå kan det snart være slutt?

– Jeg tror ikke på noen bråstopp, men 2024 blir nok et langt mer normalt år. Lagrene begynner å tømmes nå. Flere importører er over i en mer forutsigbar fase, med bedre balanse i tilbud og etterspørsel. Samtidig er det mye som tyder på at 2024 blir et svært krevende år for nybilsalg. Med rekordhøyt antall bilmerker på plass i Norge, betyr det også at konkurransen blir knallhard. Det blir helt sikkert mulig å gjøre gode kjøp også i fortsettelsen, men priskutt i 100.000-kroners klassen får vi kanskje ikke se igjen, avslutter Brooms redaksjonssjef.

VOLVO-SØSKEN: Lynk & Co er klare for å lansere sin første elbil i Norge i 2024: 02. Den bygger på samme plattform som Volvo EX30 – men skal ligge lavere i pris.

CHEVROLET: Neste år er det klart for lansering av den første elektriske utgaven av SUV-en Chevrolet Blazer. Flere merker fra General Motors vil finne veien til Norge i 2024.



Konkurransen om kundene hardner ytterligere til i 2024.

Av Vegard Møller Johnsen

Her er bilmerkene som k

De siste årene har vi hatt en eksplosiv vekst av nye bilmerker i Norge. Ikke minst gjelder det merker fra Kina.

Men 2023 har samtidig vært blytungt for bransjen. Salget av nye biler har stupt, og med økende renter og høy inflasjon har mange valgt å spare penger på bilholdet.

Med et tøffere marked, blir konkurransen om kundene knallhard med stadig flere merker.

Neste år blir det ikke like hektisk med nyetableringer, som årene før. Men det er noen nye navn du må lære deg, likevel.

Volvo-søsken

To av de nye merkene har vi hørt om

en god stund, allerede. Det er nemlig Zeekr og Lynk & Co. Begge disse er eid av kinesiske Geely – som fra før står bak blant andre Volvo og Polestar.

Zeekr

Første modell ut fra Lynk & Co i Norge er elbilen 02 – som bygger på samme plattform som Volvos nye og kompakte volummodell – EX30. 02 skal imidlertid være et rimeligere alternativ enn Volvoen.

Zeekr kommer til Norge med to modeller i første omgang. Den første av disse heter X – og den bygger også på plattformen til EX30. Men X er 22 centimeter lengre enn EX30 – 4,45 meter – og skal være en fullverdig familiebil. Den får rekkevidde på opptil 445 kilometer.

Det som virkelig skiller Zeekr fra konkurrentene, er at de tilbyr en helt spesiell garantiordning – på 10 år eller 200.000 kilometer.

Ti års garanti

Det er fem år mer enn de fleste i Norge – mens noen få merker har sju års garanti.

Zeekr har i utgangspunktet fem års nybilgaranti, men hvis du sørger for å ta service annet hvert år eller hver 40.000 kjørte kilometer etter dette, utvides garantien til inntil ti år/200.000 kilometer, uten ekstra kostnad.

Det eneste du forplikter deg til, er å utføre servicene hos et Zeekr-autorisert verksted etter de fem første årene.



AMERIKANSK LUKSUS: Cadillac står for litt mer påkostede modeller – og lanserer nå sin første el-SUV: Lyriq. Den skal også selges i Norge.

ommer til Norge neste år

Amerikanske General Motors (GM) er også i ferd med å gjøre et nytt forsøk på etablering i Norge. Det handler selvsagt om at også disse begynner å få en god porsjon elektriske biler, som passer det norske markedet godt.

Tre varianter fra General Motors

Innenfor GM finner vi blant annet Cadillac, RAM og Buick.

Amerikanske elbiler vi kan forvente å se mer til i 2024 er disse:

- ✓ Cadillac Lyriq - SUV
- ✓ Chevrolet Silverado EV – pickup
- ✓ Chevrolet Blazer EV – SUV

Dodge har også fått en egen importør i Norge – og vil etter hvert komme

med en sportslig el-utgave av sedanen Charger.

Vietnam-merke

Vi tar også med at 2024 kan bli første gang vi også får et vietnamesisk bilmerke i Norge – i form av Vinfast. De viste sine første biler for verden på bilutstillingen i Paris så sent som i 2018.

Nå er elbil-flåten deres klar for markedet. De skal på kort tid ha elbiler i fem ulike segmenter. De starter satsningen i Europa med Frankrike og Nederland, men det skal også være duket for lansering i Norge. Kanskje allerede i 2024.

De mest interessante modellene er trolig de to SUV-ene VF8 og VF9. Som Nio, vil de også legge opp til fleksible

abonnement-løsninger av batterier.

I tillegg til dette er det også flere kinesiske merker som snuser på det norske markedet. Noen vurderer å etablere med egen organisasjon, andre i samarbeid med allerede eksisterende importører. Her kan det være kort tid fra planlegging til lansering. Dermed blir det nok ganske sikkert behov for å lære seg noen helt nye navn, også neste år.

Én ting er sikkert: Kampen om kundene blir ikke noe mindre i året som kommer.



TEST KUNNSKAPENE DINE MED VA



GEOGRAFI

1. Hvilken by ligger lengst nord i Norge?
2. Hva heter den eneste vulkanen i Norge?
3. Hvilket land i verden er det minste?
4. Hva heter USAs største delstat?
5. Hva er hovedstaden i Australia?



LETT JULEBLANDING

1. Hva het de tre vise menn?
2. Hvem spiller Askepott i den norske versjonen av «Tre nøtter til Askepott» som ble utgitt i 2021?
3. Hvem skrev den norske juleklassikeren «Musevisa»?
4. Hva heter filmen hvor Kevin blir etterlatt av sin familie, og må beskytte både seg selv og huset fra to innbruddstyver?
5. På lillejulaften sendes grevinnen og hovmesteren på TV. Hva er navnet på skuespilleren bak Hovmesteren?

1. Kaspár, Melchior og Balthasar
2. Astrid S (Astrid Smeplass)
3. Alf Prøysen 4. Hjemme alene (Home Alone) 5. Freddie Frinton

Svar Lett juleblanding

1. Honningsvåg 2. Beerensberg
3. Vatikanstaten 4. Alaska 5. Canberra

Svar Geografi



BILER

1. Hvor ligger BMWs hovedkontor?
2. Når ble fabrikken som produserte bilmerket «Troll» lagt ned?
3. Hva heter verdens mestselgende bilmerke?
4. Bilmerket Honda er kinesisk. Sant eller usant?
5. Hva var fornavnet på oppfinneren av bilmerket «Ford»? Tom, Henry eller John?



DYRRIKET

1. Er brunbjørnen et pattedyr?
2. Hva er Norges nasjonalfugl?
3. Hvor mange bein har en edderkopp?
4. Fullfør ordtaket: Sint som en ...
5. Tilhører rødreven katte- eller hundefamilien?

1. Ja 2. Fossefall 3. Atte 4. Lemmen
5. Hundefamilien

Svar Dyrikeret

1. München 2. 1958 3. Toyota
4. Usant. Honda er japansk. 5. Henry

Svar Biler



SPORT

1. Hvor mange ganger har Cristiano Ronaldo vunnet Gullballen?
2. Henrik Ingebrigtsen har verdensrekorden på 2000 meter (i november 2023). Sant eller usant?
3. I 1998 spilte Norge mot Brasil (fotball). Hva ble resultatet?
4. Hva heter sporten hvor spillerne rir på hester og forsøker å slå en treball gjennom motstandernes mål ved hjelp av lange køller?
5. Hvilken sport forbindes nordmannen «Emil Meek» med?



MIKS FOR ALLE

1. Frikadeller er nasjonalretten i Danmark. Sant eller usant?
2. Carsten Byhring spilte Egon i Olsenbanden filmene. Sant eller usant?
3. Hvilket band står bak hiten «Hold the Line»?
4. Hvem var Norges statsminister i 2009?
5. Hva het Daniel LaRusso sin sensei i «Karate Kid» filmene?

1. Usant. Danskenes nasjonalrett er stekt flæsk med persillesaus. 2. Usant. Han spilte Kjell. 3. Toto 4. Jens Stoltenberg 5. Keisuke Miyagi (Mr. Miyagi)

Svar Miks for alle

1. Fem 2. Usant. Jakob Ingebrigtsen har verdensrekorden på 2000 meter.
3. Norge vant 2-1.
4. Polo 5. MIMA (Mixed Martial Arts)

Svar Sport

ÅR STORE JULE-QUIZ!



50

Motorførereens JULENØTTER



UNDERHOLDNING

1. Hvem regisserte den «Kongens nei»?
2. Hvilket år ble den første «Indiana Jones» filmen utgitt?
3. I hvilket filmunivers finner vi skapninger som hobbitter, orker og alver?
4. Hva heter Harry Potters to bestevenner?
5. Hva er kallenavnet på den gule Mustangen i Børning filmene?



VITENSKAP

1. Hvilket nummer er «karbon» i periodesystemet?
2. Hva heter organet som blant annet har i oppgave å rense blodet?
3. Hva består branntrekanten av?
4. Hvor mange ben har en menneskekropp?
5. Hvilket dyr var det første til å bli klonet, og hva var navnet?



HISTORIE

1. Når sank det tyske krigsskipet «Blücher»?
2. Drapet på den østerrikske tronarvingen Franz Ferdinand og hans kone utløste 1. verdenskrig. Hva kalles denne hendelsen?
3. Hva het Hitlers kone?
4. Når startet nedrivningen av Berlinmuren?
5. I hvilket år fikk kvinner stemmerett i Norge?



TRAFIKKSIKKERHET

1. Hva er øverst på trafikktrekanten?
2. Når på døgnet er det størst risiko for trafikkulykker?
3. Hvor lenge lyser trafikklyset gult i 50-sone?
4. Hvor mye risikerer du å måtte betale i forenklet forelegg dersom du bruker mobilen ulovlig når du kjører?
5. En buss blinker seg ut av busslommen i en 60-sone. Får du vikeplikt for bussen?

1. Seks 2. Leveren 3. Temperatur, oksygen og brennbart materiale 4. 206 5. Sauen Dolly

Svar Vitenskap

1. 9. april 1940 2. Skuddene i Sarajevo 3. Eva Braun 4. 1989 5. 1913

Svar Historie

1. Polit. 2. Kl. 16.00. 3. Tre sekunder. 4. 7.590 kr og oppover 5. Ja.

Svar Trafikksikkerhet

1. Erik Poppe 2. 1981 3. Hobbiten og Ringenes herre 4. Ronny og Hermine 5. Lillégul

Svar Underholdning

Husk våre digitale julenøtter - hver dag på nett

Husk at vi også har digital julekalender på sosiale medier (Facebook og Instagram).

Du kan svare på spørsmål – og vinne premier, hver dag i adventstiden.

Gjorde bil oppnåelig for mange – nå feirer den 75 års-jubileum



2CV kom i en rekke spesialmodeller, denne heter Charleston.

Citroën startet på jobben før andre verdenskrig. Da krigen var over, ble det full fart på prosjektet.

Av Knut Skogstad

Tyskland hadde Bobla, Storbritannia hadde Mini – og i Frankrike var det Citroën 2CV som for alvor gjorde bil tilgjengelig for store kjøpegrupper. I år feirer den karakteristiske bilen 75 år. Samtidig ryktes det at Citroën kan komme med en elektrisk retro-utgave. For det hadde vel temmelig garantert blitt en suksess?

Prosjektet som skulle bli til 2CV, startet på Citroëns designkontor Rue du Théâtre i Paris – og ble finjustert på test-senteret i La Ferté-Vidame. Første gang den ble vist var på bilutstillingen i Paris, 7. oktober 1948. Der var 2CV en aldri så liten sensasjon.

Den franske bilindustrien hadde en stri jobb med å komme seg opp og tilbake etter andre verdenskrig. Men 2CV var akkurat den bilen Citroën trengte for å få opp farta. Og for en suksess det skulle bli: Fra 1949 og frem til 1990

rullet totalt 5.114.969 eksemplarer ut fra samlebåndene, inkludert 1.246.335 varebiler. Den aller siste 2CV'en forlot Mangualde-fabrikken i Portugal 42 år etter lanseringen. Klokken 16, den 27. juli 1990.

Det startet med målsetningen om å gi franskmenn med lavere inntekt muligheten til å kjøpe en rimelig og allsidig bil. Allerede i 1937 så den første kjørbare prototypen av det såkalte TPV-prosjektet dagens lys. Den veide ikke mer enn 370 kilo og hadde bare ett frontlys, ettersom lovgivningen på denne tiden ikke krevde mer.

Måtte gjemme bilene

Bilen kunne frakte opptil fire personer og 50 kilo bagasje i en maksimal hastighet av 50 km/t. Da som nå, var komfort svært viktig for Citroën.

250 preproduksjonsmodeller ble bygget

før bilutstillingen i Paris høsten 1939. Mørke skyer truet imidlertid over Europa, og utbruddet av andre verdenskrig satte en effektiv stopper for prosjektet. I frykt for at bilene og teknologien skulle bli unnyttet av fienden, ble modellene som allerede var bygget ødelagt – alle unntatt fire som i hemmelighet ble oppbevart på Citroëns testsenter i La Ferté-Vidame.

Da krigen endelig var over, ble planene raskt hentet fram igjen. Da den gikk i produksjon i juli 1949, var 2CV en liten bil med en 9 hestekrefter og en 375 kubikk luftkjølt boxermotor. Motoren ga bilen toppfart på 50 kilometer i timen. Med dagens øyne er det nesten ekstremt puslete. Men slik ble det ikke opplevd den gangen. Det handlet om å gjøre bil tilgjengelig for så mange som mulig. Og her hadde Citroën på mange måter revolusjonert bilindustrien med en billig og allsidig bil.



Sahara-utgaven hadde to motorer og firehjulstrekk. Dette er nå svært ettertraktede samlereobjekter.



Varebilutgaver sto for en betydelig del av salget. Også disse har blitt ekte kultbiler med årene.

2CVs enorme suksess kan nok også tilskrives det store spekteret av bruksområder. Bilen var også ekstremt tilpassningsdyktig. Setene kunne enkelt tas ut, den var ekstremt lett kjørt i trange bygater, samtidig som den taklet dårlige gårdsveier bra med lang fjæringsvei. I tillegg var 2 CV svært billig i drift, noe som naturligvis var viktig for å oppnå høyt salg.

Tidlig en kultbil

Citroën skulle raskt få erfare at etterspørselen overgikk det de klarte å produsere. For den som tror at det å vente på levering av bil, er noe vi bare har opplevd med elbiler: I 1950 flommet ordrene inn, og presset leveringstiden opp til seks år. Kundene hadde ikke noe annet valg enn å smøre seg med tålmodighet.

I dag er 2CV for lengst en klassiker. Den blir samtidig ansett som en tidløs modell og et veritabelt sosialt fenomen som tiltrekker seg samlere fra hele verden.

Som alle andre «hverdagsbiler» har den vært gjennom faser der den ikke har blitt sett på som særlig verdifull. Hard bruk har tatt livet av svært mange eksemplarer. Samtidig ble 2CV tidlig en kultbil. Det gjorde også at mange eksemplarer ble tatt vare på. Det er mange biler igjen, og de aller, aller fleste av dem lever nå beskyttede liv som entusiastbiler.

Fortsatt oppnåelig

Totalt ble det produsert ti ulike spesialutgaver av 2CV i Frankrike, mange



Interiøret er mildt sagt spartansk, men også fullt av særpreg. Sikkerhetsutstyr ut over setebelter var ikke høyt på prioriteringslisten...



Knall gul og tøff: Mange valgte en farge som sto ut på sin 2CV.

av dem fant også veien til Norge og andre europeiske land. De inkluderte navn som Spot, Charleston og Cocorico. Underveis gjennomgikk også 2CV en rekke endringer, inkludert lanseringen av varebilen, kjent som 2CV AU i 1951, og deretter 2CV AZ i 1954, utstyrt med en 12 hesters motor.

Paris - Kabul - Paris

I tillegg fikk 2CV kjøre på og utenfor veier over hele verden, på forskjellige ekspedisjoner. Blant de mest kjente er den 16.500 kilometer lange turen Paris-Kabul-Paris i 1970, den 13.500 km lange ekspedisjonen fra Paris-Persepolis året etter, og ikke minst den 8.000 kilometer lange turen gjennom Afrika, fra Abidjan på Elfenbenskysten til Tunis i 1973.

I Norge er det, ifølge Opplysningsrådet

for Veitrafikken for tiden 552 registrerte 2CV, men det antas også at det finnes flere som venter på å komme tilbake på veien.

Det er som regel alltid en liten håndfull biler til salgs på brukmarkedet i Norge. Tilstand og pris kan variere enormt. Du kan få et restaureringsprosjekt (gjerne av relativt ny årgang) fra rundt 25.000-30.000 kroner. Fine og ganske strøkne eksemplarer behøver ikke å koste så mye mer enn 100.000 kroner. Dermed er dette også en oppnåelig hobbybil for mange. Det er mange 2CV-elskere også i Norge og miljøet rundt bilen er preget av mye entusiasme.


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


Trapperingen
www.trapperingen.no

Brødrene Henriksen Transport AS

Lyngbakkvegen 40
3736 SKIEN
Tlf. 411 33 300

Åseral maskin og transport AS

Røyddansvegen 46
4540 ASERAL
Tlf. 992 78 444

Olav Askjer Kran & Transport AS

Grøtåsli 3
3176 UNDRUMSDAL
Tlf. 916 89 051

Bilbransjens Opplæringskontor AS

Midtunheia 22
5224 NESTTUN
Tlf. 912 45 911

Trafikkskole

Porsgrunn AS
Jernbanegata 7, 3916 PORSGRUNN
Tlf. 952 98 810

TRANSPORT -FORMIDLINGEN

Østre Aker vei 255
0976 OSLO
Tlf. 22 90 75 00

Bademiljø Kongsberg Mester Rør AS

Fløterveien 2
3617 KONGSBERG
Tlf. 32 73 51 80

Kongsberg Containertransport AS

Skrubmoen 17
3619 SKOLLENBORG
Tlf. 464 70 000

GJØVIK VULK DEKKSENTER AS

Telefon: 61 17 19 16 - 61 17 48 92
www.fsgdekk.no, e-post: gjovikulk@fsgdekk.no
Mattisrudsvingen 9, Gjøvik Næringscenter
2827 HUNDALEN 1 Tlf. 61 17 19 16

Bjørn Berge Bensinstasjon AS

Sam Eydesgt 55
3660 RJUKAN
Tlf. 35 09 04 86

Bil og Mekaniske Vigra

Kyrkjevegen 429
6040 VIGRA
Tlf. 70 18 36 35

Clean Service AS

Tollbugata 105, 3041 DRAMMEN
Tlf. 982 63 849

Stiftelsen Våler Bo og servicesenter

Vålerturnet 1
2436 VÅLER I SOLØR
Tlf. 908 24 512



Oscar Omdals terrasse 21
4656 HAMRESANDEN
Tlf. 481 68 200

T Fjeld Biltransport AS

Engaveien 6
3425 REIStAD
Tlf. 913 67 126

Mobile Kongsvinger AS

Kongevegen 101
2211 KONGSVINGER
Tlf. 62 88 80 60

Norspray AS

Maskinveien 10
4033 STAVANGER
Tlf. 51 22 07 00

Eidsvoll Trafikkskole A/S

Lars Tønsagers v 2
2080 EIDSVOLL
Tlf. 63 96 47 20

Gamle Helgeroa Marina AS

Nordgata 12
3295 HELGEROA
Tlf. 33 18 84 14

VIKØrsta

Telemark Bygg Utleie AS

Heddalsvegen 41
3674 NOTODDEN
Tlf. 35 01 97 20



BENDIKS

Telefon: 96 51 20 00
Storemyrsletta 1 - 4790 Lillesand
E-post: hilde@bendiks-transport.no

Ronny Tangeland Transport

Folkestadhøgda 1
1592 VÅLER I ØSTFOLD
Tlf. 928 99 105



Grenland Dyrepensjonat Magne Henne

Trommedalsvegen 6
3739 SKIEN
Tlf. 995 05 212

Motor Forum Follo

Teglveien 16, 1400 SKI
Tlf. 64 97 69 69

BRAA & SØRVÅG BYGG AS

Tillerbruvegen 76, 7092 TILLER
Tlf. 72 89 45 40



Munkebyvegen 247
7608 LÈVANGER
Tlf. 996 92 315



Råde Graveservice AS

Mosseveien 112, 1580 RYGGE
Tlf. 69 28 05 50

Lyseng Billakkering

Norderhovsveien 23
3512 HØNEFOSS
Tlf. 919 12 220

Sola Bobil AS

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

LITRA

- Over 100 års erfaring med transport
- Tilstede i hele Norge og Sverige
- Besøk oss på: www.litra.no



**Fineide
Transport AS**
Nordsjøvegen 27
8642 FINNEIDFJORD
Tlf. 75 19 51 45

Bilpleien AS
Grini Næringspark 10
1361 ØSTERÅS
Tlf. 67 54 00 11



**Rustad
Transport AS**
Storfjellveien 16
8530 BJERKVIK
Tlf. 76 96 38 80



**Bil-
Spesialisten AS**
Bakkane 4
6220 STRAUMGJERDE
Tlf. 908 56 801

UniProtect
Reinsvegen 50
5643 STRANDVIK
Tlf. 56 58 16 49

**Bekkjarvik
Gjestgiveri AS**
Bekkjarvik 61
5397 BEKKJARVIK
Tlf. 55 08 42 40

Høyanger Bil A/S
Einar Ramslis g 29
5900 HØYANGER
Tlf. 57 71 32 77

SØK PROSJEKTMIDLER

Stiftelsen Ansvar for Fremtiden åpner nå for ny søknadsperiode
1.januar til 31.mars 2024.

Organisasjoner eller foreninger kan søke prosjektmiddel for å
fremme en rusfri livsstil, gjeme med barn og unge som målgruppe.

Les mer om søknader og
stiftelsen på våre
hjemmesider:

www.ansvarforframtiden.se



TA VARE PÅ DET DU HAR



FLUID FILM NAS
Svært anvendelig
lanolinbasert olje
som hverken størkner
eller fordamper. Oljen
er tykk som ketchup,
men likevel er den
svært penetrerende.

Stopper rust!

Har prøvd mange ulike
produkter som hevder de
stopper rust uten at disse har
innfrid. Fluid film må sies å
stille i en klasse for seg selv.
Kan på det sterkeste anbefale
NAS-oljen til alle som ønsker
å bevare bilene sine.



RETTEDAL BILKONTROLL
BILKONTROLL.NO

Ha en sikker reise!

Dräger

alkolås | alkotestere

DRAGERNORGE.NO



POWERED
by **KGK**



FAKTA: VOLVO EX30

Her vises trolig den nye storselgeren fra Volvo

Nye EX30 er innstegsmodellen de har manglet i flere år. Og kanskje er det ikke så dumt å velge den billigste?

Av Knut Skogstad

Volvo har vært gjennom litt av en reise de siste 13 årene. Akkurat så lenge er det siden den svenske bilprodusenten ble solgt fra Ford til kinesiske Geely.

Geely, hvem..? Det var det nok mange som tenkte den gangen. De færreste hadde hørt om selskapet som tok over svenskens store stolthet. I starten var det også mye skepsis. Var kineserne bare ute etter merkevare og navn? Ville de legge ned i Sverige, og flytte alt til Kina?

13 år senere har mye av skepsisen stilnet. Volvo har fått ressurser og muligheter de knapt har vært i nærheten

av tidligere. De har også økt salg og overskudd kraftig.

Nå er Volvo i likhet med mange andre bilprodusenter i full gang med elektrifisering. XC40 og søstermodellen C40 har vært først ute her. Nå er det også klart for lansering av en bil som etter alt å dømme kommer til å bli svært viktig for Volvo de kommende årene, nemlig EX30.

Vi snakker om en kompakt crossover med lengde på 4,23 meter. Den kommer med to batteripakker, og valg mellom bakhjulsdrift og 4x4.

Ikke minst: EX30 gir også Volvo inn-

stegsmodellen som bilmerket har manglet de siste årene. Med startpris på 321.900 kroner, er den 175.000 kroner billigere enn rimeligste utgave av XC40. Det er en betydelig forskjell. 4x4 og største batteripakke? Da starter prisene på 412.000 kroner. Også det fremstår som en gunstig pris.

Kjøreegenskaper

Vi har fått møte EX30 et par ganger allerede, først i Sverige og deretter på den store verdenslanseringen i Barcelona. Førsteintrykket var lovende, og det forsterker seg etter noen dager bak rattet i bilen.

Bygges i Kina – så i Europa

EX30 er et samarbeidsprosjekt med flere andre merker i Geely-konsernet. Biler som Smart #1 og Zeekr X deler plattform og batteripakker. De bygges også ved samme fabrikk, i Kina.

På den ene siden er dette gull verdt for å holde kostnadene nede. Geely får veldig mange biler å fordele utviklingskostnadene på. Volvo får tilgang til teknologi det ville kostet mye å utvikle på egenhånd. I tillegg er produksjonen prisgunstig.

På den andre siden vil nok noen reagere på en Volvo som fra starten av ikke er bare en Volvo. Også det faktum at bilen skal bygges i Kina, er en faktor her.

Det siste gjør Volvo forresten noe med etter hvert. Da har allerede kunngjort at EX30 også skal produseres ved fabrikkene deres i Belgia, hvor blant andre C40 og XC40 i dag bygges.

Motor: Elektrisk, to motorer

Effekt: 428 hk

0-100 km/t: 3,6 sekunder

Toppfart: 180 km/t

Rekkevidde: 460 kilometer

Forbruk: 16,30 kWh/100 kilometer

Batteripakke: 64 kWh netto

Hurtiglading: 153 kW

Ombordlader: 22 kW

Lengde x bredde x høyde:
423/183/155 cm.

Bagasjerom: 318/904 liter

Vekt: 1.868 kilo

Tilhengervekt: 1.600 kilo

Taklast: 75 kilo

Pris: 442.000 kroner

Når Volvo setter opp kjøreegenskaper, handler mye om trygghet og forutsigbarhet. Det gjelder her også. EX30 er et veldig fint kompromiss mellom komfort og det litt sportslige. Bilen er underholdende å kjøre på svingete landeveier, samtidig som den føles som en bil en klasse over ute på motorvei. Her kommer komfortaspektet sterkt inn.

Plattform og batteripakke deles med flere andre biler i Geely-konsernet. Dette handler om stordriftsfordeler, samtidig som Volvo sterkt understreker at de har tilpasset etter egne ønsker.

Sluker ujevnheter

Resultatet står fjellstøtt. Understellet sluker ujevnheter, og vi slipper det vi opplever i ganske mange elbiler: At det smeller i hele bilen over skarpe ujevnheter. Dette har Volvo klart å bli kvitt.

Det handler altså om to batteripakker her: De er på henholdsvis 49 og 64,5 kWh, begge netto. Minste batteripakke brukes på modellen som heter Single Motor og har rekkevidde på 344 kilometer. Det hadde vært et pent tall for tre-fire år siden. Nå kjører de fleste av konkurrentene lengre. Men for Volvo er dette et helt bevisst valg: Mange vil kjøpe EX30 som bil nummer to, da trenger de svært sjelden mer rekkevidde enn dette.

Største batteripakke får du i kombinasjon med både bakhjulsdrift og 4x4. Single Motor Extended Range heter førstnevnte, med rekkevidde på 480 kilometer. Twin Motor Performance (med firehjulstrekk) er så oppgitt med 460 kilometers rekkevidde.

Ladehastigheten er forresten forskjellig

mellom de to: Maks 134 kW for minste batteripakke, 153 kW for den største. Det er tall helt på det jevne, og ikke imponerende høyt.

Plass / praktiske løsninger

Vi er tradisjonelt vant til at Volvo gjerne er store, rommelige og praktiske. Det siste er litt riktig for EX30s del, men spesielt stor og rommelig er den ikke.

Til det setter lengde på 4,23 meter noen klare begrensninger. Foran er plassen god for voksne, men baksetet blir fort snaut. Fire voksne på langtur? Da må de foran være tilpasningsdyktige og ikke breie seg for mye. Midtplassen bak er også svært begrenset. Her sitter du ikke godt, eller har særlig mye plass. Volvo har også droppet midtarmene bak, det smaker litt av spareløsning.



BILTEST



Dashborddesignet er ganske minimalistisk, all informasjon og det meste av betjeningsfunksjoner er lagt til skjermen i midtkonsollen.



318 liter bagasjerom er det som gjelder her, i tillegg kan bilen trekke tilhenger og ha taklast.



Volvo utnytter stordriftsfordelene i Geely-konsernet når de nå lanserer nye EX30. Bilen bygges i Kina og har mye teknologi til felles med andre biler fra selskapet.



Volvo har manglet en innstegsmodell siden deres V40 forsvant ut for flere år siden. Nå er nye EX30 straks i Norge.



Bagasjerommet svelger unna 318 liter, det er heller ikke veldig stort. Bakseteryggene kan naturligvis felles ned, og det er også et ekstra rom under gulvet i bagasjerommet. Dessuten en frunk på sju liter, akkurat nok til å få med ladekabel og litt ekstra.

Volvo har jobbet med å maksimere plassutnyttelsen i kupéen. Her er det blant annet en stor og smart midtkonsoll med gode oppbevaringsmuligheter. Høytalerne er flyttet opp til lydplanke på dashbordet, og det gir god plass ute i dørene.

Sikkerhet

EX30 har ikke rukket å bli kollisjons-testet hos Euro NCAP ennå, men noe annet enn fem stjerner og toppscore

her er nok ganske utenkelig. Volvo har sterke tradisjoner å ta vare på. Målsettingen deres er å lage de sikreste bilene på markedet.

Overgangen til elbiler har også gitt noen nye utfordringer. Da Volvo lanserte elektriske XC40, var de tydelige på at økt vekt og stor batteripakke i bunnen krevde spesialtilpasninger. Batteriene trenger ekstra beskyttelse, samtidig som faren for antenning og brann må minimeres.

Konklusjon

Vi innleder denne testen med å fastslå at det kanskje ikke er så dumt å velge den billigste utgaven. Joda, du må leve med relativt kort rekkevidde, bakhjulsdrift og begrenset med utstyr, men

samtidig får du da veldig mye bil for 321.900 kroner. Da får du også kjøreglede og kvalitetsfølelse de aller fleste konkurrentene i samme prisklasse skal slite med å matche.

Samtidig er utgaven med 4x4 et smart valg. Med unntak av barnefamilier, vil den kunne passe svært manges behov for både plass og rekkevidde. Hengerfeste og mulighet for takboks er da ekstra verdifullt, når bilen er såpass kompakt. Her får du en fullspekket elbil, til rundt 450.000 kroner. I et bilmarked der mange kunder har måttet spenne inn livreima, er det også svært god timing fra Volvos side.

<p>Nyhus Transport AS Roaveien 6 3534 SOKNA Tlf. 414 56 705</p>	<p>Øverby Plan og Byggservice Gunhildrudveien 40 1930 AURSKOG Tlf. 920 83 300</p>	<p>AKTIVA Sjøgata 5 9300 FINNSNES Tlf. 77 84 10 80</p>	<p>Nulltoleranse for all rus langs våre veier</p> <p> Sykkylven kommune sykkylven.kommune.no</p> <p> Fyresdal kommune fyresdal.kommune.no</p> <p> Ål kommune aal.kommune.no</p> <p> Oppdal kommune oppdal.kommune.no</p> <p> Målselv kommune malselv.kommune.no</p> <p> Sel kommune sel.kommune.no</p> <p> Stange kommune stange.kommune.no</p> <p> Oslo kommune Velferdsetaten v/Fri rettshjelp oslo.kommune.no</p>
<p>Norefjell Hytteservice Skinnesstoppen 9 3535 KRØDEREN Tlf. 901 47 300</p>	<p>Nordicgsa AS Flyspeditørens Senter 2060 GARDERMOEN Tlf. 63 93 06 90</p>	<p>BETE-ASFALT AS <i>Allt innen asfaltering</i> Kontakt: olej@bete.no, Tlf. 32 09 90 19</p>	
<p>Norsk Elk kontroll AS Rundtom 11 3055 KROKSTADELVA Tlf. 400 87 700</p>	<p>Brødrene Stigen AS SKOSENTREPRENØR Lykkjaveien 4, 1960 Løken Tlf. 99107435/99460711</p>	<p>NTM TRAILER & TIPP AS 1351 RUD Tlf. 67 17 19 30</p>	
<p>JIB SERVICE AS Tlf. 47 03 30 05 Egil Hålands vei 14B 3055 KROKSTADELVA</p>	<p>Ken Hygiene Systems AS Verkseier Furulunds vei 21 0668 OSLO Tlf. 22 79 33 00</p>	<p>Gavelstad Gjestegård AS Østsideveien 545 3275 SVARSTAD Tlf. 33 15 59 59</p>	
<p>Glassmester1 Arendal Strømsbuveien 61 4836 ARENDAL Tlf. 37 02 41 88</p>	<p>HallingKonsult as Austsidevegen 72 3539 FLÅ Tlf. 32 05 38 10</p>	<p>Jans Bilberging Grandev. 21 6783 STRYN Tlf. 970 82 373</p>	
<p>RESTAURANT <i>Halling stone</i> 3580 GEILO Tlf. 32 09 12 30/50</p>	<p>BV BØLVIKEN OG VOLLAN BYGG AS post@bvbygg.as 482 88 624 / 958 47 803</p>	<p>Jæren Antirust AS Nesevegen 293 4352 KLEPPE Tlf. 913 15 197</p>	
<p>Veøy AS Mjåvannsvegen 156 4628 KRISTIANSAND S Tlf. 474 72 282</p>	<p>Åsane Trafikkskole Arnatveitvegen 137 5262 ARNATVEIT Tlf. 55 19 92 00</p>	<p>JKE Design Levanger AS Gamle Kongeveg 57 7604 LEVANGER Tlf. 74 08 50 00</p>	
<p>Eiksenteret Ørsta Mosflatevegen 8 6154 ØRSTA Tlf. 70 04 85 50</p>	<p>IP Huse AS Mek. Verksted 6487 HARØY Tlf. 71 27 57 00</p>	<p>Aulie NYBAKTE LOMPER OG LEFSER! www.aulie.no</p>	
<p>JAG <i>er som du.</i> Schweigaardsgate 14 0134 OSLO Tlf. 962 09 666</p>	<p>Asbjørn Næss Transport AS Holmfossveien 12 3282 KVELDE Tlf. 33 15 65 00</p>	<p>Ramlo Sandtak AS Industriv 63 7080 HEIMDAL Tlf. 962 25 300</p>	
<p>Mekonomen Bilverksted Bremsnes Bilverksted AS 6530 AVERØY Tlf. 71 51 11 90</p>	<p>ØkonomiBistand Regnskap Rundskogen 25 3536 NORESUND Tlf. 32 15 05 40</p>	<p>TØMRA BILVERKSTED AS 47 93 30 60 Selbuvegen 695 7584 SELBUSTRAND</p>	
<p>SKARE & NES A/S  SKARE & NES AS Tlf: 32 71 18 70 Fax: 32 71 18 79 3350 Prestfoss</p>	<p>FOLLO TAXI På veien for deg! Ring 64 85 68 68 Textbeskjing kan nå også gjøres med vår nye app. Du kan nå finne kjørestederne. www.follotaxi.no for å hente endringsplan.</p>	<p>Dekkkhotell? TTS bil og dekkcenter as Vi håndterer og lagrer dine dekk, - last og personbil Ring 75 01 81 70 Lastebilavd/Salhus Din verkstedpartner på Sør Helgeland</p>	

Gode tips til deg som gruer deg til vinterkjøring

Noen mener at vinteren er vakker, men den kommer også med en del ulemper, særlig for den som skal ut i trafikken. Glatte, sporete veier og dårlig sikt gjør at mange gruer seg for vinterkjøringen. Er det noe du selv kan gjøre for å være bedre forberedt?

Av Jøran Ledal

Ja, det er det, mener den svenske psykologen David Waskuri, som sammen med dekkprodusenten Goodyear har utarbeidet en slags mental strategi bestående av flere tips og råd.

En undersøkelse gjennomført av Goodyear viser at mange bilførere opplever utrygghet og redsel bak rattet om vinteren. Ikke uventet mener ni av ti bilførere at riktige dekk er avgjørende for tryggheten. Det kommer også frem at de daglige forberedelsene og kjøreadferden har mye å si for den indre tryggheten. I sete vinduer må selvsagt skrapes rene, farten må avpasses etter forholdene, du kan beregne bedre tid på turen og ikke minst holde god avstand til andre biler.

Alle disse praktiske forholdsreglene skal bidra til tryggere bilturer om vinteren, men i tillegg mener altså Waskuri at du vil kunne føle deg enda tryggere ved å følge disse fem rådene:

1. Unngå distraksjoner

Mange ulykker skyldes distraherete sjåførere. Prating i telefonen eller med en passasjer, eller å la tankene vandre til noe som har gjort deg irritert, sint

eller spent, kan skape distraksjoner. Hvis du kjenner på sterke følelser, prøv å fokusere på pusten. Kjør ut til siden, og ta en pause hvis følelsene er i ferd med å ta overhånd.

2. Få nok hvile

Det er viktig å være uthvilt når man skal kjøre, siden trøtthet og slitenhet påvirker både reaksjonstiden og konsentrasjonsevnen. Derfor må du passe på å få sovet nok om natten, samt planlegge pauser langs veien hvis du skal kjøre langt. Hvis du plutselig føler deg trøtt, er det helt kritisk for din egen og andres sikkerhet at du stopper og tar en hvil.

3. Øv deg opp igjen

Når vinteren er tilbake og veiene blir glatte, har mange glemt hvordan det var å kjøre på vinterføre forrige vinter. Øving og eksponering reduserer redselen. Føler du deg utrygg, bør du bruke litt tid på å oppleve de tidlige vinterforholdene på et stille sted. Øving på bremsing og akselerering vil gi deg økt trygghet når du kommer ut på travlere veier. Ta gjerne med deg en erfaren sjåfør som kan gi deg veiledning.

4. Hold avstand

Pass på å holde tilstrekkelig avstand til bilen foran deg. Da får du tid til å reagere ved en eventuell bråstopp. Husk også at bremselengden øker kraftig på snø- og isføre. Å holde tilstrekkelig avstand kan hjelpe deg å redusere nervøsiteten når du kjører, særlig under krevende forhold.

5. Utøv mindfulness

Et verktøy som du kan bruke når som helst, både i og utenfor bilen, er mindfulness. I korthet handler det om å fokusere fullt og helt på her og nå.

Stopp bilen på et sted uten trafikk. Vend oppmerksomheten mot omgivelsene der du er. Hva ser du? Hva hører du? Konsentrer deg om deg selv. Hvordan føles bilsetet mot bena og ryggen? Ved å tenke på kroppen og la hjernen tenke på her og nå, kan du redusere pulsen og kjenne en beroligende effekt. Når du konsentrerer deg om nåtiden, vil du slippe negative tanker – og merke at du føler deg mer avslappet og positiv.

Psykolog David Waskuri har laget fem mentale tips du kan prøve dersom du er redd for å kjøre bil på vinterføre.





DET FINNES INGEN KOPIER!



Basert
på lanolin
"ullfett"

Fluid Film-pakke med proff
trykkbegerpistol TB301

2695,-



Miljøvennlig

Løsemiddelfri

Fryser ikke

Lang levetid

Kryper opp til 15 cm

Trekker ikke til seg skitt

Eureka Chemical Company har utviklet en unik og avansert produksjonsprosess som ingen andre har klart å kopiere. Lanolin, som er et fast produkt, fikk de flytende uten å bruke løsemidler.

Fluid Film er ruststoppende, krypende og vannfortrengende i årevis og blir aldri en voks. Egenskapene har verden sett i mange tiår. Historien startet i 1943, men produktene er utviklet og serien har blitt større i løpet av disse årene.

Det er Fluid Film-antirustverksteder og forhandlere over store deler av landet. Se oversikt på FLUIDFILM.NO

Antirustbehandle bilen selv?

Med Fluid Film-pakken har du alt du trenger trenger. Pakken kjøper du på bilkontroll.no eller hos en av våre mange forhandlere.

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.

Navn: Nils Erik Gyland

Alder: 27 år

Sivilstatus: Samboer og kjæreste med Sandra

Bosted: Nykjøpt leilighet i Oslo

Bil: Trenger ikke bil i Oslo

På fritiden: Tid med samboer og venner, hytte-turer og utenlandsturer, ski om vinteren og (planner om mer) løping på i sommerhalvåret

Aktuell: Straks to år i stillingen som kommunikasjonsrådgiver i MA – Rusfri trafikk

– Vi skal bli førstevalget til journalistene når temaet er rus i trafikken

– Målet vårt er å bli en enda tydeligere stemme i offentligheten. Vi skal bli førstevalget til journalistene når de trenger noen som har noe å si om rus trafikken.

Av Jøran Ledal

– Jeg forsøker å bruke mine egne opplevelser i møte med andre. Da jeg startet i stillingen ble jeg først slått i bakken av å høre at nordmenn kjører 200.000 kilometer i alkoholrus hver eneste dag. Dette tilsvarer fem ganger rundt ekvator, og er et sjokkerende godt bilde på hvor stort problemet faktisk er...

Nils Erik Gyland ble ansatt som kommunikasjonsrådgiver i MA – Rusfri Trafikk for snaut to år siden, og hvis du synes at organisasjonen er blitt stadig mer synlig, kan dette blant annet tilskrives arbeidsinnsatsen til den 27-årige Bærumsmannen. Arbeidet har resultert i at MA – Rusfri Trafikk er blitt nevnt i norske medier 568 ganger hittil i år.

Utspill i media

– Jeg blir brukt til alt mulig rart, men hovedoppgavene går selvfølgelig på å guide generalsekretær i utspill i media, samt å komme med forslag til hva vi kan kommentere i nyhetsbildet og de sosiale mediene. Ellers skriver jeg pressemeldinger, designer og utformer brosjyrer og materiell, filmer og redigerer bilder og video, har kontakt med lokalavdelinger og hjelper dem med materiell og kontakt med politi/

media. Særlig på de sosiale mediene har vi et stort potensial for vekst, og et av de sterkeste grepene vi utvikler nå, er langt mer bruk av video. Vi ønsker å vise menneskene bak organisasjonen. Hittil er rekkeviddetallene positive, sier Nils Erik når han blir utfordret til å forklare hva en kommunikasjonsrådgiver bruker tiden sin på.

Nils Erik er altså født og oppvokst på Bekkestua i Bærum, men flyttet i 2016 til Stavanger for å ta fatt på en bachelorgrad i journalistikk ved Universitetet i Stavanger. Tre år senere gikk turen tilbake til Oslo for å gjøre utdanningen komplett med en mastergrad i medievitenskap og strategisk kommunikasjon ved Universitetet i Oslo.

– Av en eller annen grunn har jeg ofte havnet i jobber som har med bil å gjøre. Etter videregående begynte jeg i Møller bil. Deretter ble det et opphold på rundt fem måneder hvor jeg reiste i Asia og Oseania, og da jeg kom hjem, fortsatte jeg i Møller. Mens jeg studerte i Stavanger, jobbet jeg ved siden av i NRK Rogaland og Jærbladet, før jeg tok en deltidsjobb i Hertz bilutleie mens jeg studerte i Oslo. Og fra januar 2022 har det altså vært MA – Rusfri Trafikk.

Kanskje litt tilfeldig at det er blitt så mye bil, men gjennom de ulike jobbene føler jeg at jeg har utviklet både kunnskap og interesse for trafikksikkerhetsarbeid, sier han.

Forskjell på eldre og yngre

Etter snaut to år ved MAs sekretariat i Dronningens gate 6, har han naturlig nok gjort seg flere tanker om organisasjonens omdømme og status blant nordmenn flest.

– Det kommer veldig an på hvem man spør. Vi har jo en nesten 100 år lang historie, og i den eldre delen av befolkningen, er det mange som vet hvem vi er. Virkeligheten er derimot temmelig annerledes om du spør blant yngre i alderen 25-44 år. Blant disse er det ikke så mange som kjenner til oss. Derfor er et av hovedmålene for de neste årene å øke kjennskapet til oss blant de yngre. Dette gjør vi i hovedsak gjennom sosiale medier.

– **Hva med journalister, politikere og andre organisasjoner – hvordan er «standingen» blant disse?**

– Alt i alt er den bra. For oss er det viktig at alt vi kommer med er faktaba-



Nils Erik Gyland er kommunikasjonsrådgiver i MA - Rusfri Trafikk.

sert, og inntrykket mitt er at vi har stor troverdighet når vi uttaler oss. Målet er jo at det skal føles helt naturlig for journalistene å ta kontakt med oss i alle saker som handler om rus i trafikken. Dette har blitt bedre de siste årene, men vi er ikke i mål. Vi ser fremdeles at andre aktører på trafikksikkerhetsfeltet blir kontaktet før oss, i saker som er relevante for oss.

– Hvilke saker eller emner er det enklest å få oppmerksomhet rundt?

– Det enkleste er definitivt når vi hvert kvartal sender pressemeldinger på antall rusanmeldte. Tallene kommer fra Utrykningspolitiet, fordelt på politidistrikt og alder. Jeg forfatter vanligvis en generell pressemelding om de nasjonale tallene som sendes ut til de store mediehusene som VG, NRK og TV2, og så lager jeg i tillegg mer spissede meldinger som sendes ut til lokalmediene i hvert distrikt. Vi når stort sett ut til rundt 100 mediehus med disse meldingene.

– Og hva er de vanskeligste?

– Det vanskeligste er å få gehør for engasjementet i mer spesifikke saker. Vi merker at det er mye tabu knyttet til ruskjøring, og mange ønsker derfor ikke å ta i det. Likevel er det jo nettopp derfor vi er her. For eksempel har vi lenge kjempet for å senke promillegrensen til sjøs, men her møter vi stor motstand både blant politiske partier og spesielle aktører på feltet, sier Nils Erik, og legger til at den psykologiske varianten «det rammer ikke meg» er en av de vanskeligste barrierene å bryte gjennom:

– En stor utfordring med kommunikasjonen er å informere, uten å kresmaksimere eller skremme. Vi hører ofte «men jeg kjører jo ikke i rus, så dette er ikke noe for meg». Da må vi minne om risikoen for at du kan bli rammet av andre, selv om du ikke gjør noe galt selv. Arbeidet vårt er med andre ord like relevant for alle som ferdes i trafikken, forklarer han, og fortsetter:

– En annen utfordring er at vi i stor grad må forholde oss til mørketall, samtidig som det mangler forskning på noen områder. Et av målene våre er derfor å øke kunnskapen om «nye» rusmidler og deres virkning på viktige kognitive funksjoner man trenger ved bilkjøring.

– Den tredje store utfordringen er også et mål for kommunikasjonsarbeidet: Å få personer i tale. Vi ønsker at flere skal fortelle om sine personlige erfaringer fra situasjoner med rus i trafikken, men vi ser at det er svært mye skam og tabu knyttet til ruskjøring, så dette er en krevende prosess. Likevel skal vi få det til!

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

Legg turen innom Håholmen via den spektakulære Alterhavsveien mellom Kristiansund og Molde.

CLASSIC
NORWAY
HOTELS

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

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

ACTIC

Få et variert treningstilbud til rabattert pris, tilpasset dine behov

Rabatten gjelder for medlemmer av MA - Rusfri Trafikk ved bestilling online på www.actic.no.

Det er også mulig å bestille medlemskap i resepsjonen på et av deres treningssentre.





Fordel for våre medlemmer:

Du får rabatt på gode pakkeløsninger

Som medlem i MA – Rusfri Trafikk får du rabatt på gode pakkeløsninger hos Wright Trafikkskole!



Wright Trafikkskole er Norges største trafikkskole fordelt over Østlandet, Sørlandet, Vestlandet og Trøndelag, og den er i vekst. De ble grunnlagt i Norge i 1997, og har hovedkontor på Haugenstua i Oslo. Deres opplæring består av tilpasningsdyktige og forskriftsmessige løsninger, med trafikklærere som følger opp elevene på best mulig måte, avhengig av nivået på hver enkelt elev.

Verdt å merke seg er at våre medlemmer ikke nødvendigvis behøver å benytte dette selv, men kan gi fordelene for

eksempel til barn, barnebarn eller andre.

Alle som har et gyldig medlemsnummer hos oss kan kontakte sentralbordet på telefon 22 47 42 00 eller sende epost til ma@marusfritrafikk.no for å benytte seg av disse tilbudene ved nettbestilling:






En rabatt på 10 prosent på ordinær pakkepris på følgende pakkeløsninger:

- **Superpakke (B)**
- **Pakketilbud II**
- **Trafikalt grunnkurs (TGK)**

Tilbudet gjelder alle Wright Trafikkskoles avdelinger. Dersom du ikke benytter deg av denne fordelene selv, kan du, som medlem, gi rabatten videre til en heldig fremtidig sjåfør!

For mer info, samt oversikt over de forskjellige lokalavdelingene: wright.no

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

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

Kjøp MA-kalenderen 2024 og lodd i MAs landslotteri!



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

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

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

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

Pris per lodd i MAs landslotteri er kr 40,-.

Tusen takk for støtten!



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

15% rabatt på campingtomter hos First Camp



Ny fordel for MAs medlemmer

Campe med 15% rabatt hos alle First Camp sine destinasjoner.

Med 70 destinasjoner i Norge, Sverige og Danmark, finnes det noe for alle:

Bynært, naturnært, aktivitetsrikt, eller avslapning med egen relaxavdeling og basseng.

Via nettsiden firstcamp.no kan du utforske alle mulighetene du har.



På **Min side** kan du nå registrere faste betalinger gjennom Vipps

Der kan du også:

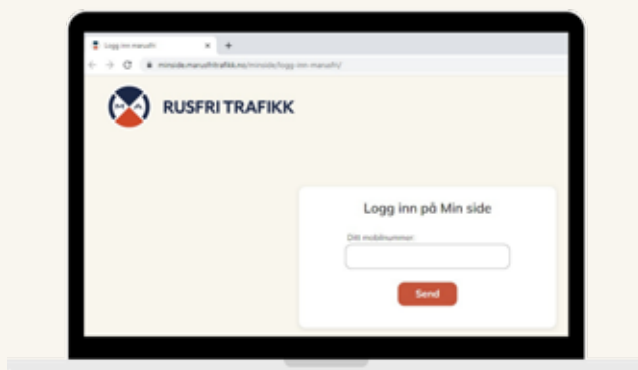
Se ditt medlemskort og medlemskap

Endre betalingsmåte

Melde deg inn som giver

Se personinformasjon som er lagret på deg

Legge inn/endre din egen personinformasjon og dine samtykker





TikTok-suksess for Ung i Trafikk



Det gjenstår en video, men allerede kan det slås fast at kampanjen «Kjør så du ikke dør» har vært en suksess.

Av Simen Murud Gundersen

– Det var et veldig stort prosjekt, som vi gledet oss mye til å vise frem. Vi kom jo litt på etterskudd, ettersom vi hadde en plan om at disse filmene skulle vises i sosiale medier gjennom hele sommeren. I stedet ble det altså gjennom hele høsten. Kanskje har det vært bra, for vi tror kanskje at folk er innendørs og scroller mer når været er vått og kaldt, sier Kristine Ohnstad, prosjekt og kampanjeansvarlig i Ung i Trafikken.

Hun forteller at siden innspillingen ble forsinket, så følte lanseringen av den første filmen, nesten enda mer relevant og viktig. Lanseringen kom etter en sommer hvor mediebildet har vært preget av mange trafikkulykker. Mellom januar og august hadde 20 personer mellom 0 og 24 mistet livet.

Sett over 1,2 millioner ganger

– Det føles meningsløst når unge mennesker dør i trafikkulykker. De har hele livet foran seg, og vi som jobber med trafiksikkerhet kan noen ganger føle oss motløse – det er ingenting som hjelper. Denne kampanjen er sett over 1,2 millioner

ganger, og ennå gjenstår å slippe den siste filmen. 2023 blir et fælt år når det gjelder antall trafikkulykker, men vi mener at holdningsarbeidet vårt fungerer, sier hun, og fortsetter:

– Vi må bare jobbe videre med holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid for å nå ut til ungdom slik at de ser viktigheten av å ferdes trygt i trafikken. Gjennom samarbeid med ungdom, trafiksikkerhetsaktører og politiet, kommer vi nærmere nullvisjonen.

Det er ikke vanskelig å forstå bakgrunnen for kampanjen. For mange unge mennesker mister livet i trafikken – og altfor ofte skyldes det uoppmerksomhet, rus eller for høy fart.

– Det er altfor mange sjåførere som kjører for fort, som bruker mobilen eller som kjører ruset uten å tenke konsekvenser. Hvorfor de gjør det, er vanskelig å si helt sikkert. Men det kan være flere grunner til dette. Noen kan føle at de ikke har noe valg, og kjenner kanskje på et press fra venner. Andre tenker muligens det er kult og gøy. Vår oppgave er å gjøre unge mer



Kampanjen med «Kjør så du ikke dør»



Inspirert av
NETFLIX

oppmerksomme på konsekvensene av å kjøre for fort, med mobilen eller i ruset tilstand. Vi må fokusere enda mer på hva du vinner gjennom å være edru, oppmerksom og langsom nok, sier Kristine.

Netflix-serie

Kampanjen er inspirert av, og kopierer, mange av virkemidlene til Netflix-serien Drive to survive. Det er ikke tilfeldig.

– Til russetiden 2023 så lagde vi jo russelåt, for å nå russen der hvor de er. Med «Kjør så du ikke dør», har vi gjort mye av det samme. Tanken var at når man lager et univers, eller blir en del av et univers som ungdom allerede er opptatt av, så er det enklere å informere og påvirke holdningene. Formel 1 har hatt en voldsom tilvekst av interesserte etter den første sesongen til «Drive to survive», og særlig under pandemien var det mange som for alvor ble interesserte. Nå som det gjenstår en video, kan det se ut som vi har lyktes. Det er i hvert fall svært mange som har sett den, og mange har også besøkt hjem-

mesidene våre for å lære mer.

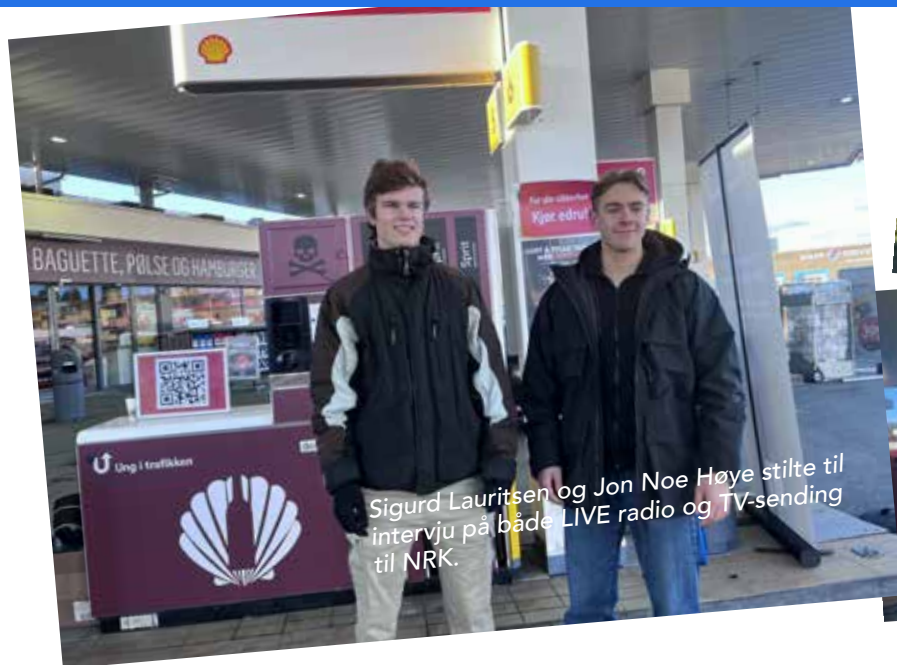
– Unge mer bevisste

Kristine er ikke i tvil om at prosjektet er en suksess.

- "Kjør så du ikke dør" har gjort mange unge mer bevisste på konsekvensene av råkjøring, uoppmerksomhet og ruskjøring. Kampanjens to første deler, om fart og uoppmerksomhet, har gått veldig bra i sosiale medier. Vi håper og tror at denne kampanjen kan så et frø hos unge slik at de blir med å skape de gode holdningene vi ønsker å se i trafikken. De to første delene er altså sett mer enn 1,2 millioner til sammen. Det kan absolutt betegnes som en suksess, mener Kristine Ohnstad



LOKALT STUNT I TRONDHEIM



Sigurd Lauritsen og Jon Noe Høye stilte til intervju på både LIVE radio og TV-sending til NRK.



Kristine Ohnstad fra Ung i Trafikken delte ut gratis boller og kaffe fra Shell til alle besøkende.

Forvandlet bensinpumpe til alkoholpumpe

I Trondheim ble bilister som ville fylle tanken på pumpe 6 hos Shell Bilbyn, møtt av noe helt annet enn en bensinpumpe. Organisasjonen Ung i Trafikken hadde sammen med tre lokale gutter kledd om pumpen til en «alkoholpumpe».

Av Simen Murud Gundersen

– Vi tror dette er en veldig god måte å nå ut til ungdommer på. Ingen er for å kjøre i fylla, sier Jon Noé Høye, som er en av guttene bak kampanjen.

Kampanjen ble til da han og kompisene Sigurd Rodal Leirgulen og Laurits Aas var med i DeathTrip – konkurransen som Ung i Trafikken arrangerer hvert år for å forebygge ruskjøring blant ungdom.

Brainstorming

– Det startet jo som en brainstorming, også var det noen som kom på at det var jo ganske stor likhet mellom å fylle beninstanken, og kroppen med alkohol. Så da ble det «Lurt å fylle tanken med alkohol?», forteller Sigurd Rodal Leirgulen

DeathTrip-kampanjene skal informere og formidle konsekvensene ved ruskjøring til ungdom på en kreativ måte.

Prosjektleder for DeathTrip i Ung i Trafikken, Lea C. Tvervåg, sier at organisasjonen er opptatt av å bruke ungdommer i kommunikasjon og kampanjer.

– Som en ungdomsorganisasjon har vi stor tillitt til at ungdom, som selv er i og kjenner målgruppa, klarer å formidle det vi ønsker på en måte som påvirker best mulig, og som dermed er med på å skape den gode holdningen vi ønsker å se i trafikken.

– DeathTrip-prosjektet er i all hovedsak av og for ungdom.

Men vi går også igjennom blant annet manus og handlingsforløp med ungdom før vi lanserer andre kampanjer og prosjekter.

Ung i Trafikken hadde satt opp en stand ved pumpen, og snakket med mange av bilistene som var innom for å fylle tanken. Organisasjonen kunne også by på boller, gratis kaffe og egne wonderbaums med unikt design og budskap. Tvervåg forteller at de bruker mye tid på denne type aktivitet, og at det gir organisasjonen gode resultater.

Vise ansikt

– Ungdom treffes på digitale medier, og det benytter vi oss mye av. Men jeg tror det er viktig at vi også gjør fysiske stunt som skaper oppmerksomhet der ungdom befinner seg, og gjerne når det minst forventes. Det handler om å vise ansikt, og å få frem at ruskjøring er et reelt problem i den virkelige verden – ikke bare på skjerm, film og spill.

– Det er ufattelig trist at ungdom blir drept i trafikken. Det skal bare ikke skje. Hvert eneste tall i ulykkesstatistikken, er et helt liv, med familie og venner som sitter igjen i sorg. Vi er nødt til å jobbe videre med å kartlegge hva som motiverer unge til å bryte trafikkreglene, skape gode holdninger tidlig i utviklingen og å få frem konsekvensene av dette. Slik at de unge ikke bare forstår alvorret, men også hva de vinner på å følge reglene, avslutter hun.



MØTTE RUSSEN 2024

Temadag for russeren i Innlandet



Lea Cristine Tvervåg og Kristine Ohnstad fra Ung i Trafikken.

Av Kristine Ohnstad

I uke 43 reiste Lea Cristine Tvervåg og Kristine Ohnstad fra Ung i Trafikken til tre ulike steder i Innlandet. Sammen med Trygg Trafikk holdt de foredrag for elever som er valgt til å sitte i russestyrene.

Ung i Trafikken ble invitert med på temadag for russeren på Innlandet. Her var målet å skape bevissthet rundt trafikk sikkerhet og rus i trafikken. I neste omgang skal russestyrene viderefremme det de lærte til medrusseren på en egen dag for trafikk sikkerhet ved sin egen skole. Her skal de selv stå for innhold og planlegging.


Lea og Kristine snakket om hva Ung i Trafikken kan tilby russeren, både før og under russetiden. Kampanjen #Edrusjåfør, som blant innebærer mulighet til å bestille strykemerker og klistremerker til russeklærne, har lenge vært populær.

Hensikten med kampanjen er å få russeren til å ta innover seg at de er et forbilde for mange. Ingen russ skal miste livet i trafikken, samtidig som russetiden skal være en gøy og minnerik periode for resten av livet. Noe av de viktigste de kan gjøre, er å bli enige om hvem som skal være kveldens edru sjåfør.

Til sammen ble det holdt foredrag for nærmere 100 elever og lærere. Sammen med blant andre Trygg Trafikk Innlandet, Statens vegvesen og politiet, bidro Ung i Trafikken med kunnskap som neste års russ skal sette sammen til et eget opplegg for trafikk sikkerhetsdagen ved egen skole. I tillegg planlegger Ung i Trafikken å reise tilbake til skolene som ønsker egne besøk. Aktivitetene som tilbys de ulike russestyrene er for eksempel videoer om rus i trafikken, quiz og promillebriller.

– Vi får mye ut av å være med på temadagen til Trygg Trafikk Innlandet. Vi ser at russestyrene lærer, og dette er også noe de selv forteller til oss etterpå. Vi kan se at de er inspirerte, og at de virkelig ønsker å lære dette videre til resten av russekullene. De har stor påvirkningskraft, og derfor er det både bra og viktig at de forstår hvor farlig det kan være å kjøre beruset, mener Kristine Ohnstad.

MA-kryssord 5-2023

OVERFLATE-DYKKING ↘		← SVOVEL	FIRHJULING	IKKE INN	PARADISISK HAGE	▼	ELVA	BADELEKE									
		GULL															
DAL NORD FOR OSLO		RASENDE															
↘ DUSIN				FYR VED OSLO			ENG. NEI										
				KLAR													
REIDAR LARSEN			AVSATS														
BLOMSTER- STAND ↘			BILDE-KABEL														
			BRING				TESLA		PERSON FRA NUBIA	MELODIEN	FEMTI	TEIGEN	DRÅPE	KJERNEVED			
							FØDSELS-RI			MESTER-SKAP							
HATT VONDT					MA-5 2023	▶					▼	VEKST					
LAND I SØR-ØSTASIA					KARAKTER	SKAPENDE											
TEKSTIL			KJENNE				TALL							UTSTIKKER PÅ FOTEN			
MOT				LØVTRE			DESIBEL			PERIODEN							
				SKVIP			HANNE NORDNES			SKRU							
KONJ.		▼	SIFFER					▶			▶		SUMMEN AV BEKKER				
								ERNAS MANN			VÆR-KURVE		VOKSE				
	GI UT EN ROMAN →													HØYDE-DRAG			
	← SVERIGE																
	EVERT ...																
FJØS-LOFTET							REGNBUE-HINNE					BRUTAL					
							Nb (GRUNNSTOFF 41)					BOR					
UTSTRÅLING					IKKE UT												
DUSJROM					JENTENAVN				HJERTE-KURVE	NORGES STØRSTE BOLIG-BYGGELAG							
IMAGE			SAMFUNNS-REGEL				TANKE			BELGIA							
			RANDI KARLSEN							DALSIDE							
MEN				TYSKLAND		NORSK ELV + KONSERN											
				RADIUS		BLODTYPE											
PRON.		▶															

Løsning og vinnere MA-kryssord nr. 3-2023:

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:

Svein Jortveit, Kvinesdal * **Borghild Sætre**, Isdalstø *

Liv Turid Kristiseter, Vestnes

Vi gratulerer! Og her er løsningen:

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

Navn:

Adresse:

Frist: 3. februar 2024

Ekra Gartneri og Hagesenter AS

Melhusvegen 82
7083 LEINSTRAND
Tlf. 72 59 42 20

Motorsenteret Heidal AS

Ysterivegen 5
2676 HEIDAL
Tlf. 61 23 34 00



Halbrendøyra 9
6800 FØRDE
Tlf. 57 83 08 00



Ringtrostveien 11
2032 MAURA
Tlf. 63 99 77 90



4818 FÆRVIK
Tlf. 980 35 023

Bil-Spesialisten AS

Bakkane 4
6220 STRAUMGJERDE
Tlf. 908 56 801

Norsk Elk kontroll AS

Rundtom 11
3055 KROKSTADELVA
Tlf. 400 87 700



Verkstedveien 52
3516 HØNEFOSS
Tlf. 32 17 97 50

**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

IP Huse AS Mek. Verksted

6487 HARØY
Tlf. 71 27 57 00

Rokkestad Maskin AS

Åsveien 20
3475 SÆTRE
Tlf. 909 22 333

Sørlandets Bilsenter A/S

Skibåsen 1
4636 KRISTIANSAND S
Tlf. 24 03 47 30

Viking Stårheim

Stårheim Bilverksted AS
6777 STÅRHEIM
Tlf. 57 86 37 30

EIDSVOLL BILSENTER

2080 EIDSVOLL
Tlf. 63 95 89 00

TAXI 03550
ROMERIKE

TA VARE PÅ DET DU HAR



FLUID FILM NAS
Svært anvendelig lanolinbasert olje som hverken størkner eller fordamper. Oljen er tykk som ketchup, men likevel er den svært penetrerende.

Stopper rust!

“ Har prøvd mange ulike produkter som hevder de stopper rust uten at disse har innfridd. Fluid film må sies å stille i en klasse for seg selv. Kan på det sterkeste anbefale NAS-oljen til alle som ønsker å bevare bilene sine. ”



RETTEDAL BILKONTROLL
BILKONTROLL.NO

Truckopplæring SØR

TILRETTELAGT KOMPETANSEBYGGING

Brødrene Stigen AS
SKOGSENTREPRENØR

Lykkjaveien 4, 1960 Løken
Tlf. 99107435/99460711



Anders Woie - 90768447

Tømrer Martin Langerud A/S

Østsideveien 1040
3277 STEINSHOLT
Tlf. 917 23 993

Franzefoss Gjenvinning AS
avd. Porsgrunn

Floodmyrvegen 22B
3946 PORSGRUNN
Tlf. 35 51 81 34



Holmfossveien 12
3282 KVELDE
Tlf. 33 15 65 00



Telefon heile døgnet:
57 68 14 77

Kjell Grønli | Hans Magne Kvåle
Hege Urnes | Ingar Husum
Parkvegen 3, 6856 Sogndal



Bjorliheimen Hotell og Møtesenter AS
2669 Bjorli
Tlf: 61 24 55 61 e-post: slianes@bjorliheimen.no

Multiconsult

avd Tromsø
Kvaløyvegen 156
9013 TROMSØ
Tlf. 77 60 69 40



Strømtangvegen 39
3950 BREVIK
Tlf. 35 93 10 00

**Bø Bil og Karosseri AS**

Rotebergvegen 11
3802 BØ I TELEMARKE
Tlf. 35 95 23 30



*Vi ønsker deg
en trafikk sikker
og god jul!*

 **Ung i trafikken**



RUSFRI TRAFIKK