

motor føreren



Nr. 5 - 2025

Færre kjører ruset

Men cannabis-myten lever ennå

SIDE 4

Motorførerens julenøtter

SIDE 28

EU krever nå tente baklys

SIDE 6

Pass godt på ladekabelen

SIDE 16

Bilberging Innlandet AS Rudsvegen 18 2360 RUDSHØGDA Tlf. 02816	Neumann Tromsø Stakkevollvegen 15 9010 TROMSØ Tlf. 77 65 97 00	Agder Bolig AS Veverigata 12 4514 MANDAL Tlf. 907 39 455	Kåre Ekrene Trafikkskole AS Ludolf Eides gate 6 5525 HAUGESUND Tlf. 52 71 75 66	Advokatfirmaet Halvorsen & Co Storgata 36, 2000 LILLESTRØM Tlf. 64 84 00 20
Motorsenteret Heidal AS Ysterivegen 5 2676 HEIDAL Tlf. 61 23 34 00	Mesna auto AS Storgata 84 2390 MOELV Tlf. 62 36 71 49	Osebakken Motorservice AS Kollskjeggvegen 1 3917 PORSGRUNN Tlf. 35 55 88 66	MAFO AS Øverbygdsvegen 926 2656 FOLLEBU Tlf. 404 02 119	Rørleggerhjelpen AS Raveien 584 3239 SANDEFJORD Tlf. 922 47 411
Asplund Transport AS Eidsbotnvegen 49 7603 LEVANGER Tlf. 950 33 472	KC-Transport AS Attevei 37 8063 VÆRØY Tlf. 932 07 298	Nyhus Transport AS Roaveien 6 3534 SOKNA Tlf. 414 56 705	Hammerfest Taxihus AS Storgata 2 9600 HAMMERFEST Tlf. 78 41 12 34	Velkommen til Norges beste Bobil forhandler www.solabobil.no SOLA BOBIL
Glassmester1 Arendal Strømsbuveien 61 4836 ARENDAL Tlf. 37 02 41 88	 AKTIV DRÅPEN 6 3036 DRAMMEN Tlf. 32 85 50 40	Stein Hesthagen Transport AS Ødegårdstoppen 9 2390 MOELV Tlf. 906 71 095	 REMA 1000 LIERSTRANDA Tlf. 32 84 94 90	 Trafikkskole Porsgrunn AS Jernbanegata 7, 3916 PORSGRUNN Tlf. 952 98 810
 FOLLO TAXI Ring 06485	Ola Flatland transport AS Ytre Lauvrak 330 4830 HYNNEKLEIV Tlf. 957 32 118	Proline Norge AS Caspar Storms vei 14 0664 OSLO Tlf. 815 00 898	Team Verksted AS avd Alta Kleggveien 5 9514 ALTA Tlf. 78 43 96 00	 VIKING Nyland Maskin AS Gamlevegen 1, 6826 BYRKJELO Tlf. 957 06 000
Høyanger Bil A/S Einar Ramsli's g 29 5900 HØYANGER Tlf. 57 71 32 77	Fjellheim Drift og Service AS Knotteveien 346 7777 NORD-STATLAND Tlf. 915 83 272	 IRBY ELEKTRO Loe bruk 14 3300 HOKKSUND Tlf. 915 49 789	ANONYM STØTTE	Julius Grøtjorden Tur og Taxi Borgegrendvegen 272 3630 RØDBERG Tlf. 900 20 725
Kalleberg Transport Langeland 4560 VANSE Tlf. 913 23 400	Platech AS Raveien 310 3184 BORRE Tlf. 33 02 03 00	Peter Løvaas Transport AS Silurveien 74 4656 HAMRESANDEN Tlf. 952 10 500	Langøen Bilverksted Bjørumsvn 16 4820 FROLAND Tlf. 37 03 70 30	BKS Industri AS Sunde Industriområde 3 5450 SUNDE I SUNNHORDLAND Tlf. 56 12 63 00
Nonslid Bilservice AS Skjoldavikvegen 178 5574 SKJOLD Tlf. 52 76 21 00	Søhus Transport AS Vestsideveien 145 3405 LIER Tlf. 464 05 141	 igland GARASJEN Reddalsveien 47 4886 GRIMSTAD Tlf. 37 25 70 70	Ronny Tangeland Transport Folkestadhøgda 1 1592 VÅLER I ØSTFOLD Tlf. 928 99 105	Viking Stårheim v/Stårheim Bilverksted AS 6777 STÅRHEIM Tlf. 57 86 37 30
 GRIMSTAD planter Grimstad Planteskole AS Rosholt 4885 GRIMSTAD Tlf. 37 25 25 50	 NTM TRAILER & TIPP AS Olav Ingstadsvei 12 1351 RUD Tlf. 67 17 19 30	 HAALAND Taktjenester og bolig- veiledning utføres i Østfold og Nedre Romerike. Kontoradresse: Åssiden 100 1860 Trøgstad www.haaland-takst.no	 Mekonomen Bilverksted Rana Bilservice AS Søderlundmyra 32 8622 MO I RANA Tlf. 75 15 33 66 Mobil 990 46 075	Marineelektronikk AS Osholmen 15 6006 ÅLESUND Tlf. 400 04 095
 Mekonomen Bilverksted AS Averøyveien 8 6530 AVERØY Tlf. 71 51 11 90	 NAPIER Hovlandsvegen 18 5443 BØMLO Tlf. 53 42 44 00 napier.no			 TAXI 03550 ROMERIKE



Innhold nr 5-2025

- 3** MA-hjørnet
- 4** Cannabis-myten lever videre
- 6** Nå skal baklysene være tent
- 8** Riktig lysbruk om vinteren
- 10** Piller bak rattet
- 12** Kutt i trafikksikkerhetstiltak
- 14** 15-åringer bak rattet?
- 16** Du må passe på ladekabelen
- 18** Dekkprisene i været
- 20** Trenger du rimelig leiebil?
- 22** Mer om Fline-boksene
- 24** MA-grasrota mobiliserer
- 28** Motorføreren 50 julenøtter
- 32** Biltest: Tesla Y
- 34** MA-medlem
- 38** Ung i Trafikken
- 42** Kryssord

MA-hjørnet

Nei til kutt i trafikksikkerhetstiltak

Vi liker å si at Norge er verdensledende på trafikk-sikkerhet. At vi er landet som tenker samarbeid, og hvor Nullvisjonen ikke bare er en målsetting på papiret, men en faktisk pekepinn. Da er det vanskelig å forstå at regjeringen foreslår å fjerne tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak, en pengepott på fem millioner kroner. En tilsynelatende liten sum som gjør en stor forskjell for mange små aktører.

Dette er ikke en stor og kostbar post i statsbudsjettet. I 2024 og 2025 ble det delt ut totalt 10 millioner kroner, hvor over halvparten gikk til ideelle organisasjoner og frivillige. Pengene har gjort det mulig å arrangere refleksdager, ATV-kurs, sykkel-opplæring for barn og gangvennlige lokalmiljøer for eldre. Dette er tiltak som ikke blir synlige i nasjonale kampanjer, men som utgjør en forskjell der folk bor.

Nettopp der ligger styrken til denne potten. De som kjenner nærmiljøet, kjenner også hvor skoen trykker og hvor tiltakene treffer best. Det er grunnmuren i det norske trafikksikkerhetsarbeidet: Bredde, samarbeid og summen av alle små aktører.

Vi merker konsekvensene av et kutt direkte. MA - Rusfri Trafikk har de siste årene brukt midler fra ordningen til to større kampanjer om dagen derpå-promille og hardt skadde i trafikken. Begge er temaer som tidligere ikke har blitt særlig adressert i det norske trafikksikkerhetsarbeidet.

Vi har også brukt midler til å sette ut stasjonære promillemålere, såkalte Flinebokser, på hoteller rundt om i landet. Pengene fra disse har riktignok ikke kommet fra denne potten, men uten tilskudd til andre aktiviteter, ville det heller ikke vært penger igjen til Flineboksene. Nærmere 30 000 tester har hittil blitt gjennomført bare i år, og flertallet av de positive testene skjer tidlig på morgenen i helg. Det er derfor rimelig å anta at folk som ellers ville satt seg bak rattet, forhåpentligvis har latt være.

Strengt rapporteringskrav sikrer at midlene brukes fornuftig og målrettet. Når ordningen fjernes, fjernes også handlingsrommet og muligheten til å tenke kreativt for de mindre aktørene. Dette gjelder ikke bare for oss, men for alle som ønsker å bidra til Nullvisjonen.

Vi har derfor sendt inn høringsinnspill til årets statsbudsjett. Vi oppfordrer Stortinget til å videreføre, og gjerne styrke, tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak under kapittel 1300 post 71. Det er en liten investering med stor verdi.

Vi i MA – Rusfri Trafikk ønsker deg og dine en riktig god og trafikksikker jul. Tusen takk for din støtte.



Anders Skavdal Havdal
generalsekretær

Anders

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

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

MEDLEMSSERVICE/ABONNEMENT
Tlf. 22 47 42 00

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

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



RUSFRI
TRAFIKK



Ung i trafikken

motor
føreren

Færre kjører rusa – men myte



Unge førere i Norge og Sverige sier tydeligere fra at cannabis og bilkjøring ikke hører sammen. Samtidig viser en ny skandinavisk undersøkelse at mange fortsatt undervurderer hvor lenge cannabis virker – og hvor stor risikoen faktisk er i trafikken.

Av Nils Erik Gyland og Jøran Ledal

Undersøkelsen er gjennomført av Ipsos på oppdrag fra MA – Rusfri Trafikk og svenske MHF, blant unge mellom 16 og 35 år i Norge og Sverige. Målet er å måle både kunnskap, holdninger og faktisk atferd – og å se hvordan ting har utviklet seg siden forrige måling i 2022.

Flere tror cannabis svekker kjøringen

Et av de tydeligste funnene er at flere unge nå mener at cannabis gjør deg dårligere bak rattet. I Norge svarer nær åtte av ti at cannabis svekker kjøreferdighetene sammenlignet med en edru sjåfør – en klar økning siden 2022. I Sverige ligger andelen stabilt på rundt 80 prosent.

Likevel er det en liten, men bekymringsfull gruppe som fortsatt mener at cannabis ikke påvirker kjøringen, eller til og med gjør dem «roligere» og dermed bedre sjåførere. Forskningen viser det motsatte: Cannabis-påvirkede førere har klart

høyere risiko for å havne i trafikkulykker enn nyktene sjåførere, og risikoen øker når THC-nivået i blodet stiger.

– Vi ser samme mønster i mange land: Når cannabis oppleves som ufarlig, er terskelen lavere for å kjøre etter bruk. Det er en farlig misforståelse, sier generalsekretær Anders Havdal i MA – Rusfri Trafikk.

Vurderes som «mildere» enn alkohol

Når de unge blir bedt om å sammenligne cannabis og alkohol i trafikken, spriker svarene. En stor gruppe mener risikoen er omtrent den samme, men en betydelig andel oppfatter cannabis som mindre farlig enn alkohol.

Her kolliderer magesfølelsen med det vi vet: Alkohol gir langt større utslag på ulykkesstatistikken, men det betyr ikke at cannabis er «trygt». Studier fra flere land viser at cannabis alene øker ulykkesrisikoen, og at kombinasjonen can-

nabis + alkohol er spesielt alvorlig – da svekkes både reaksjonsevne, oppmerksomhet og vurderingsevne kraftig.

Kunnskapshull

Det mest tydelige kunnskapshullet handler om tid. Mange unge vet rett og slett ikke hvor lenge cannabis påvirker føreren.

En stor andel svarer «vet ikke» på spørsmål om hvor lenge man bør vente med å kjøre etter bruk. Blant dem som faktisk anslår tid, er det en voksende gruppe som mener at man bør vente tolv timer eller mer – en positiv utvikling siden 2022. Samtidig mener mange fortsatt at seks timer eller mindre er nok.

– Det er problematisk, for effekten av cannabis varierer mye. Mengde, styrke, inntaksmåte, hvor ofte du bruker – alt spiller inn. Forskning tyder på at reaksjonsevne og oppmerksomhet kan være svekket i opptil 8–12 timer hos enkelte,

ne om cannabis lever videre



Generalsekretær Anders Havdal mener funnene i undersøkelsen viser at informasjons- og holdningskampanjer virker.

Dette sier loven – og forskningen – om cannabis i trafikken

- ✓ I Norge gjelder nulltoleranse for illegale rusmidler i trafikken. For THC (cannabis) har vi faste blodgrenser som er satt tilsvarende 0,2, 0,5 og 1,2 promille alkohol. Kjøring over laveste grense gir straff, tap av førerkort og i alvorlige tilfeller fengsel.
- ✓ Cannabis er det vanligste illegale stoffet som påvises i norske ruskontroller.
- ✓ Store gjennomganger av forskningen viser at cannabis øker ulykkesrisikoen. Cannabis-positive sjåførere har klart høyere risiko for å havne i ulykke enn edru sjåførere – og enda høyere risiko for å være den skyldige parten.
- ✓ Kombinasjonen cannabis og alkohol er spesielt farlig: Da forsterkes effekten på reaksjonsevne, oppmerksomhet og dømmekraft. Kortversjonen er enkel: Opplever du at cannabis gjør deg mer avslappet og «skjerpet», er det hjernen som lurer deg. I trafikken er det hjernen – ikke rusen – du må kunne stole på.

og lenger hvis du kombinerer med alkohol eller andre rusmidler, sier Havdal.

Færre innrømmer å kjøre rusa

På ett område er utviklingen tydelig positiv: I 2022 oppga nesten én av fem norske respondenter at de hadde kjørt etter å ha brukt cannabis. I årets undersøkelse er andelen nede på et ensifret tall, og på omtrent samme nivå som i Sverige. Også andelen som har sittet på med en sjåfør som nylig har brukt cannabis, er markant lavere enn for tre år siden.

Det tyder på at flere sier nei til å sitte på – og at det å kjøre rusa er mindre akseptert i vennegjengen. Samtidig vet vi at selvrappotering om ulovlig atferd alltid gir mørketall. Tall fra Statens vegvesen og UAG viser at rus – alkohol, cannabis og andre stoffer – fortsatt er medvirkende faktor i en stor andel av dødsulykkene på norske veier.

I norske ruskontroller er cannabis dessuten det illegale stoffet som påvises oftest.

Loven er strengere enn mange tror

Norge har i dag noen av Europas strengeste regler for rus i trafikken. For alkohol er grensen 0,2 promille. For illegale stoffer som THC har vi faste blodgrenser

som tilsvarer de samme straffenivåene som 0,2, 0,5 og 1,2 promille alkohol.

I praksis betyr det: Får du påvist THC over den laveste grensen, regnes du som ruspåvirket sjåfør – uansett om du «føler deg edru».

Hva med land som har legalisert?

Debatten om legalisering handler ofte om helse, kriminalitet og skatteinntekter. Trafikksikkerhet havner lett i skyggen. Erfaringene er dessuten ikke entydige:

Noen studier fra Canada og USA finner en økning i cannabisrelaterte trafikkulykker og dødsfall etter legalisering, og en økning i andelen førere som har THC i blodet.

Andre studier finner små eller ingen klare endringer i det totale antallet skader, men ser likevel en økning i andelen rusede førere i trafikken.

Fellesnevneren er lite oppløftende: Ingen land har sett at cannabis i trafikken blir mindre problematisk av at det legaliseres.

Hvor tar vi dette videre?

Undersøkelsen gir noen lyspunkter:

- flere unge mener cannabis svekker kjøreferdighetene

- færre innrømmer å ha kjørt rusa
- flere mener man bør vente lenge før man kjører

Samtidig står vi igjen med tre tydelige utfordringer: For det første kunnskaps-gapet om varighet – mange har ingen realistisk idé om hvor lenge cannabis virker, og undervurderer egen påvirkning. For det andre myten om at cannabis er «mildere enn alkohol». Cannabis kan oppleves mindre dramatisk enn fyll, men øker like fullt ulykkesrisikoen, særlig i kombinasjon med alkohol. For det tredje at debatten om legalisering ofte overser trafikken. Erfaringene fra andre land viser at flere påvirkede sjåførere og flere ulykker er en reell risiko hvis terskelen for bruk senkes.

– For MA – Rusfri Trafikk betyr funnene to ting på én gang: Informasjonsarbeid og holdningskampanjer ser ut til å virke, men de kan ikke trappes ned. Skal vi nærme oss nullvisjonen, må budskapet være krystallklart for neste generasjon sjåførere: Cannabis og bil hører ikke sammen. Punktum, sier Havdal.

Mange har reagert på biler som kjører uten baklys i skumring og dårlig vær. Nå kommer regelendringen som gjør slutt på dette.



Nå skal baklysene være tent. Det har EU bestemt.

Nye EU-regler gjør slutt på mange år med mørke bakender i norsk trafikk. Fra 2024 og inn mot 2027 fases biler uten baklys på dagtid ut. Dette handler om synlighet – og om å redusere risikoen for påkjørsler bakfra.

Av Knut Skogstad

Fikk du førerkort før 1985? Da husker du kanskje at lysene måtte slås på manuelt før du begynte å kjøre. I 1985 ble det endret: Fra da av ble kjøreløys som automatisk slo seg på sammen med motoren, påbudt i Norge.

Den gangen var det kun krav om lys foran. Da EU i 2012 innførte felles regler for kjøreløys (DRL – Daytime Running Lights), valgte man også å droppe krav om baklys på dagtid. Argumentet handlet om miljø: baklys bruker strøm, som igjen øker belastningen på dynamoen og dermed forbruket. Det dreide seg om små mengder per bil, men store tall i sum.

Med dagens LED-teknologi er dette

energipoenget ikke lenger relevant. Samtidig har praktisk erfaring – særlig i Norden – vist at manglende baklys skaper farlige situasjoner.

Fare for påkjørsel bakfra

De fleste sjåførere har satt lysbryteren på «Auto» og tenkt at bilen ordner resten. Problemet er at mange biler skruer av baklysene i dagslys, selv når sikten er dårlig. Lyssensorene er laget for europeiske forhold generelt – ikke norske forhold med skumring midt på dagen, snøføyke og lav vintersol.

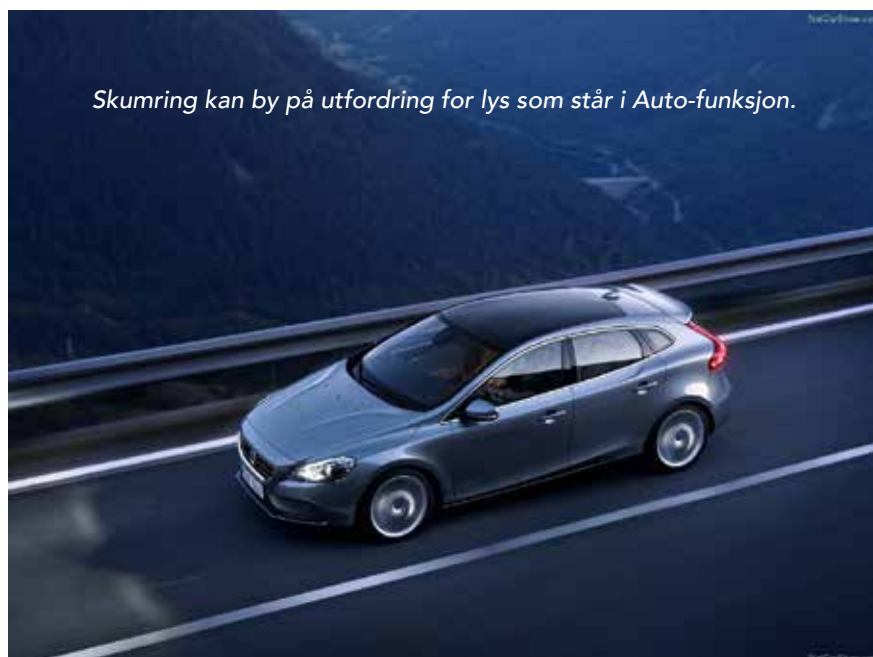
Resultatet har vært tydelig: Mange biler kjører rundt med mørk bakende når de burde vært fullt synlige. Utrykningspo-

litiet har advart mot dette i årevis. Ole Høyby i UP sa det slik:

– I Norge er vi blitt vant til at lysene kommer på samtidig med tenningen. Etter hvert som flere bytter til ny bil, vil vi se flere biler med avslåtte baklys i mørket fordi sjåføren ikke er klar over at han eller hun må passe på selv. Her i landet kan vi ha dårlig sikt midt på dagen, særlig på vinteren. Med automatiske kjøreløys både foran og bak på alle biler, hadde vi i hvert fall eliminert ett av faremomentene for påkjørsel bakfra.

EU har snudd

Etter flere år med debatt har EU nå vedtatt nye regler. Fra 22. september 2024



Når lysbryteren står i Auto, har vi vært vant til at det betyr tente frontlykter, og baklys når det har vært nødvendig. Om det siste har fungert godt nok, er en annen sak.

Ble lov med flere ekstralys

I 2018 kom nye regler som gir større fleksibilitet for bruk av ekstralys. Det er ikke lenger begrensning på hvor mange fjernlys du kan ha, så lenge de er montert symmetrisk og ikke er til hinder for sjåføren eller andre trafikanter. Det er heller ingen øvre grense for lysstyrke.

Formålet er å gjøre det tryggere for dem som kjører mye på mørke og uopplyste veier.

må alle nye bilmodeller som typegodkjennes i EU, ha tente baklys sammen med kjørellys på dagtid. Det vil si at helt nye modeller som lanseres etter denne datoen, automatisk får baklys på i langt flere situasjoner enn før.

Eksisterende bilmodeller – altså biler som allerede er typegodkjent før 2024 – får en overgangsperiode fram til 2027. Etter dette fases også disse ut. I praksis betyr det at alle nye biler som leveres fra 2027, uansett modell, vil ha baklys tent på dagtid.

Konkret sier regelverket at baklys skal være på når lyset ligger mellom 1000 og 7000 lux. Den øvre verdien tilsvarer dagslys på en lys, men overskyet dag.

Over 7000 lux står produsenten fritt til å velge – mange vil likevel la baklysene være tent også da, fordi det gir bedre synlighet.

Det er viktig å merke seg at dette ikke endrer dagens norske trafikkregler: Sjåføren har fortsatt ansvar for å velge riktig lys etter forholdene. Auto-funksjonen fungerer ikke alltid godt i skumring, snøvær eller tåke. Om du er i tvil: slå på lysene manuelt.

Tente baklys gir tryggere trafikk

En nyere VTI-studie fra Sverige viser at baklys tent i dagslys faktisk påvirker hvordan bilen oppfattes. Biler med baklys ble passert med større sideavstand, oppfattet som mer synlige og lettere å

lese i trafikkbildet. Studien viser også at mange sjåførere ikke vet at baklysene deres ofte er slukket når de kjører på Auto.

Konklusjonen i studien er klar: Tente baklys i dagslys bidrar til økt trafiksikkerhet, og regelendringer som krever dette anbefales.

Riktig bruk av lys om vinteren

God og riktig bruk av lys er helt avgjørende for sikkerheten på norske vinterveier.

Slik ser – og blir du sett – i sludd, tåke og tett snødrev.

Av Bjørn Eirik Loftås

Vintermørket gjør oss mer avhengige av gode lys enn noen annen årstid. Slaps, tåke og tett snødrev kan gjøre det vanskelig både å se veien og å oppdage andre trafikanter. Samtidig er det mange som ikke bruker lysene riktig – eller ikke vet hva som faktisk er tent på bilen.

– Les instruksjonsboken, og prøv ut betjeningen før du kjører. Prøv gjerne foran en vegg eller garasjeporten. Kontroller også jevnlig ved oppstart at nærlysene lyser parallelt og ikke mot himmelen eller høyere enn bilens lykt, sier sjefingeniør Stein Helge Mundal i Statens vegvesen til Motorføreren.

Feil bruk gir farlige situasjoner

I 2024 fikk hele 346.000 kjøretøy mangelapp på EU-kontroll, blant annet på grunn av feil på lys, refleks eller annet elektrisk utstyr. Det utgjorde 25 prosent

av alle kontrollene. Tallene sier sitt: Vi har både tekniske feil og dårlige vaner.

Noe av det mest grunnleggende er å vite hvordan de forskjellige lysfunksjonene på bilen virker, og hva som er påbudt:

- Når du kjører, skal du bruke nærlys eller kjørelys. De sørger for at du er synlig for andre.
- Baklysene skal være tent når det er mørkt, i tunneler og ved dårlig sikt.

Nyere biler har ofte auto-modus på lysbryteren. Mange stoler blindt på denne innstillingen, men det er ikke alltid smart.

– Automatisk modus kan fungere dårlig i skumring, regn og tåke. Om nødvendig må nærlys og tåkelys skrus på manuelt, sier Mundal.

I en del biler er det kun de svakere kjørelysene som tennes i auto-modus, og baklysene kan forbli mørke. Resultatet er at bilen er godt synlig for føreren selv – men nesten usynlig bakfra.

Nærlys i snødrev – fjernlys på tørre landeveier

Tåke, sludd og tett snødrev skaper store utfordringer for sikten. Under slike forhold bør du bruke nærlys, ikke fjernlys. Fjernlysene reflekteres i snø- og vanndråpene og skaper et blendende «lysteppe» foran bilen.

– Vær bevisst på lysbruken og husk at fart er helt avgjørende for sikkerheten langs veien. Kjør aldri fortere enn at stopplengden din er kortere enn sikt lengden, sier fagkonsulent Øyvind Årbogen i Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL).

Slik bruker du lysene riktig i vintermørket

1. Bli kjent med lysinnstillingene

Sjekk hvilke lys som lyser når du har på de ulike alternativene: 0, auto, parklys og på. Den automatiske modusen slår noen ganger bare på kjørellysene (DRL), som gir svakere lys foran og ofte ikke tenner baklysene – selv når det er mørkt. Sjekk jevnlig hvilken innstilling du bruker.

2. Sjekk lys og sensorer manuelt

Gå rundt bilen jevnlig og sjekk at alle sensorer og

lys virker og at de ikke er tildekket av smuss og snø. Se både i dagslys og i mørket. Fukt og kondens i lyktene bør utbedres.

3. Bytt lyskilder i tide

Alle lyskilder mister styrke over tid, noe som gir dårligere sikt. Merker du at lysene har blitt svakere, er det på tide å bytte pærer.

(Kilder: ViaNor / NAF)



Stein Helge Mundal er sjefsingeniør i Statens vegvesen.



Snø har lett for å samle seg bak på bilen og kan dekke baklysene. Ta et stopp og fjern snøen, særlig på lengre turer.

På tørre og mørke landeveier uten møtende trafikk er fjernlys – gjerne med ekstra fjernlys eller LED-bar – derimot et riktig valg. De gir god sikt langt fram og gjør det lettere å oppdage dyr og andre hindringer tidlig. Men også her er det viktig å dimme ned i tide når du møter andre trafikanter eller kjører i tett snødrev.

Slik bruker du tåkelysene

Har bilen tåkelys, kan disse være nyttige når sikten er dårlig. De har en lav og bred lysstråle som ikke reflekteres like lett tilbake til føreren.

Ifølge Statens vegvesen skal du ikke bruke tåkelys sammen med nærlys under normale forhold. Tåkelys foran er i utgangspunktet heller ikke tillatt i kombinasjon med fjernlys, med unntak av kurvekjøring i lav hastighet (10–20 km/t).

Da kan de bidra til å lyse opp veikanten.

Poenget er enkelt: Bruk tåkelys når været krever det – ikke som «ekstra pyntelys» på tørre, opplyste veier.

Husk baklysene – og rydd bort snøen

Riktig bruk av lys handler også om vedlikehold. Sensorer, radarer og kameraer foran på bilen kan raskt dekkes av skitt og snø, det samme gjelder lykter og refleksflater.

– Gå rundt bilen jevnlig og sjekk at alle sensorer og lys virker og ikke er tildekket av smuss og snø. Se også etter fukt og kondens i lyktene, som bør utbedres, sier Mundal.

Om vinteren legger snøen seg dessuten lett bak på bilen. Baklykter, bremselys og skilt kan nesten forsvinne under et hvitt lag. Da hjelper det lite at du har

valgt riktig lysinnstilling – andre ser deg fortsatt ikke.

Legg derfor inn små stopp på lengre turer, og børst vekk snøen bak. Det gir både bedre sikkerhet og lavere risiko for påkjørsler bakfra.

Ekstralys: Ikke alltid bedre

Mange har de siste årene fått montert ekstra fjernlys eller LED-bar. De kan være svært nyttige på mørke strekninger uten møtende trafikk, men i tett tåke, sludd eller snøvær kan lysene skape en «vegg» foran bilen og gjøre sikten betydelig dårligere.

Kjører du under slike forhold, er det bilens nærlys – eventuelt kombinert med tåkelys hvis sikten er ekstra dårlig – som normalt gir den beste oversikten.

Piller bak rattet – den gl



Hver dag kjøres det et stort antall bilturer av ruspåvirkede førere i Norge. Mange av oss forbinder fremdeles ruskjøring med alkohol, men politiet tar nå stadig oftere sjåførere som er påvirket av medisiner og andre stoffer enn alkohol.

Av Jøran Ledal

Samtidig viser ulykkesanalysene at rus – enten det er alkohol, narkotika eller legemidler – fortsatt er en viktig faktor i en betydelig andel av dødsulykkene på norske veier.

Generalsekretær Anders Havdal i MA – Rusfri Trafikk har nylig pekt på at over 10 000 registrerte tilfeller av ruskjøring i året «åpenbart er altfor høyt», og at de offisielle tallene bare viser hvor mange som blir tatt – ikke det reelle omfanget. Han etterlyser mer synlig politi og flere konkrete tiltak mot alle typer rus i trafikken, ikke bare alkohol.

Farlige medisiner i trafikken

En lang rekke helt vanlige medisiner kan gjøre deg uegnet som sjåfør. Beroligende midler mot angst (benzodiazepiner), sterke smertestillende (opioider) og sovemedisiner (såkalte z-preparater) virker dempende på sentralnervesystemet og svekker kjøreevnen.

Når politiet tar blodprøver av ruspåvir-

kede førere, dukker de samme legemidlene opp igjen og igjen: sovemidler som zopiklon, beroligende som diazepam og smertestillende midler med kodein. Slike medikamenter kan gjøre deg trøtt, ukonsentrert og mindre reaktiv, og de fører typisk til:

- * nedsatt oppmerksomhet
- * redusert vurderingsevne
- * lengre reaksjonstid
- * svekket koordinasjon
- * markant tretthet

Mange av disse preparatene er merket med rød varsel trekant, som skal minne brukeren om at middelet kan påvirke evnen til å føre bil. Men også legemidler uten trekant kan ha trafikkfarlig virkning, for eksempel ved høye doser, når de kombineres med andre medisiner eller når de tas sammen med alkohol. Særlig kombinasjoner av flere dempende midler gir økt risiko.

Strengte regler – også for lovlige legemidler

Vegtrafikkloven er tydelig: Det er forbudt å kjøre når du er påvirket av et rusmiddel på en slik måte at du ikke er skikket til å føre motorvogn – uavhengig av om stoffet er lovlig eller ulovlig. I tillegg til promillegrensen på 0,2 for alkohol har Norge i dag faste straffbarhetsgrenser for en rekke narkotika og legemidler. Grensene er satt slik at de grovt tilsvarer ulike promillenivåer, og gjør det enklere å dokumentere ruspåvirkning i retten.

For lovlig forskrevne medisiner gjelder et viktig unntak: Har du brukt legemiddel slik legen har bestemt, blir du ikke automatisk straffet selv om blodprøven viser et høyt nivå. I slike saker må påvirkningsgraden vurderes konkret av sakkyndige, blant annet gjennom klinisk undersøkelse og vurdering av kjøremønster. Kjøring i åpenbart påvirket tilstand – eller misbruk av medisinen,

emte rusfaren i trafikken

Medisiner som kan gi farlig medisinerus

En rekke vanlige legemidler kan svekke konsentrasjon, reaksjonsevne og dømmekraft. MA – Rusfri Trafikk og Folkehelseinstituttet peker særlig på disse gruppene:

- **Sovemidler og beroligende midler** som inneholder benzodiazepiner eller liknende stoffer. Eksempler er Vival, Sobril, Valium, Stesolid, Mogadon, Imovane og Zopiklon. Husk at du kan være påvirket også morgenen etter at du har tatt et sovemiddel.

- **Sterke smertestillende (opioider)**, for eksempel Paralgin forte, Pinex Forte, Nobligan, Tramadol, Dolcontin, OxyContin og lignende. De kan gi tretthet, svimmelhet og langsommere reaksjoner.

- **Hostedempende midler med kodein** og andre morfinliknende stoffer. Disse brukes ofte ved hoste og smerter, men påvirker også sentralnervesystemet.

Også andre medisiner kan virke inn på kjøreferdighetene, for eksempel enkelte **allergimedisiner** (beredskapsdempende antihistaminer), muskelavslappende midler og noen typer antidepressiva og antipsykotika.

Legemidler som ofte gir sløvhhet eller nedsatt reaksjonsevne, er som hovedregel merket med **rød varsel trekant**. Trekant betyr ikke automatisk kjøreforbud, men et tydelig varsel om at du bør diskutere kjøring med lege eller apotek.

Selv uten trekant kan du få bivirkninger som gjør kjøring uforsvarlig – særlig hvis du kombinerer flere legemidler eller drikker alkohol. Er du i tvil, la bilen stå.

for eksempel ved å ta høyere dose enn forskrevet – straffes på linje med annen ruskjøring.

Helsekravene til førerkort stiller også klare rammer for enkelte legemidler. Noen preparater er uforenlige med førerrett i det hele tatt, andre kan bare brukes dersom dosen er stabil over tid og legen vurderer at kjøreevnen er forsvarlig.

Slik avslører politiet medisinerus

Promillekjøring avsløres ofte med rutinemessig alkotest langs veien. Medisiner og narkotika er vanskeligere å fange opp. Derfor legger politiet stadig mer vekt på tegn og symptomer på annen rus: unormal kjøreatferd, sløvhhet, forsinkede reaksjoner, pupillforandringer og usammenhengende forklaringer.

Ved mistanke om påvirkning av andre stoffer enn alkohol kan politiet bruke hurtigtester av spytt som gir en indikasjon på hvilke rusmidler som kan være

inne i bildet. Den avgjørende dokumentasjonen sikres likevel alltid gjennom blodprøve hos lege. Blodanalysen kan påvise både alkohol, narkotika og en lang rekke legemidler, og viser både hvilke stoffer som er til stede og i hvilken konsentrasjon.

Utrykningspolitiet og Statens vegvesen gjennomfører jevnlig ruskontroller over hele landet. I tillegg drives det løpende holdningskampanjer mot ruskjøring. Budskapet er at publikum også har et ansvar: Ser du en sjåfør du mistenker er ruspåvirket – enten av alkohol, narkotika eller medisiner – skal du varsle politiet.

Harde reaksjoner

Blir du tatt for ruskjøring, risikerer du strenge reaksjoner – uansett om påvirkningen skyldes alkohol, narkotika eller legemidler. Straffen øker i takt med påvirkningsnivået.

På nivå tilsvarende 0,2 promille venter som regel en betydelig bot og midlerti-

dig tap av førerretten. På nivå med 0,5 promille og oppover kommer i tillegg som hovedregel fengsel (ofte betinget) og rundt ett års tap av førerkort. Ved svært høy påvirkning, tilsvarende 1,2 promille eller mer, er utgangspunktet ubetinget fengsel og minst to års tap av førerrett. Gjentatte tilfeller kan i ytterste konsekvens føre til livsvarig tap av førerkort.

Også økonomisk kan konsekvensene bli store. Ved ruskjøring kan forsikrings-selskapet redusere eller avslå erstatning, og i enkelte saker kreve regress, altså at sjåføren selv må dekke skadeutbetalinger. I tillegg kommer risikoen for varige helseplager og skyldfølelse dersom andre blir skadd eller drept.

Behov for mer åpenhet og kunnskap

Ulykkesanalysene viser at rus – i ulike former – fortsatt er en viktig faktor i en stor andel av dødsulykkene på norske veier. I tillegg til alkohol finner man ofte spor av legemidler og narkotika hos førerne. Erfaringer fra både politi og ulykkesgranskere tyder på at blandingbruk av alkohol, narkotika og medisiner er særlig farlig.

Fagpersoner peker på at det i mange miljøer er sterk sosial kontroll mot promillekjøring, mens det er mindre oppmerksomhet rundt medikament- og narkotikabruk i trafikken. Sjåfører kan oppleve legemidler som «tryggere» enn alkohol, særlig når de er forskrevet av lege, men påvirkningen på kjøreevnen kan være minst like kraftig – og ofte mer langvarig.

Anders Havdal mener dette er et område hvor både helsevesen, myndigheter og frivillige organisasjoner må bli tydeligere:

– Vi vet at de fleste ønsker å gjøre det riktige. Men da må de også få tydelig og konkret informasjon om hvordan medisiner påvirker dem, og hva som er trygt i trafikken. Rusfri trafikk handler ikke bare om å la være å drikke alkohol før man kjører, sier han.

Hovedbudskapet fra både politi, helsemyndigheter og trafikksikkerhetsorganisasjoner er enkelt: Er du trøtt, syk eller bruker medisiner som påvirker deg – la bilen stå. Hvis ikke kan det koste deg førerkortet, økonomien og i verste fall liv. Men det kan også være et av de enkleste og mest effektive valgene du tar for å bidra til tryggere trafikk for alle.

Kutt truer lokalt trafikksikkerhetsarbeid



MA – Rusfri Trafikk håper Stortinget griper inn og viderefører tilskuddsordningen for trafikksikkerhetstiltak.

Regjeringen foreslår å fjerne tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak. Ordningen har blant annet gitt støtte til frivillige organisasjoner som driver lokalt trafikksikkerhetsarbeid.

Av Jøran Ledal

I 2024 og 2025 ble det fordelt 10 millioner kroner gjennom ordningen, hvorav nær 5,7 millioner gikk til ideelle og frivillige aktører. Midlene har gått til tiltak som refleksaksjoner, holdningskampanjer, opplæring av unge førere og aktiviteter rettet mot spesielt utsatte grupper. I flere kommuner har ordningen bidratt til små, men konkrete tiltak i nærmiljøet – som trafikkdager på skoler, samarbeid med idrettslag, refleksaksjoner i borettslag og tilbud rettet mot mindre lag og foreninger som ellers ikke ville hatt mulighet til å gjennomføre egne trafikksikkerhetsprosjekter.

Liten, men viktig post

– For oss er dette mer enn et lite kutt i statsbudsjettet. Det er et signal om at de små og frivillige aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet nedprioriteres, i en situasjon der vi fortsatt er langt unna Nullvisjonen, sier generalsekretær Anders Havdal i MA – Rusfri Trafikk.

MA – Rusfri Trafikk er i dag den eneste landsdekkende organisasjonen som har rus i trafikken som hovedfokus. Organisasjonen har brukt tilskuddsmidlene til blant annet landsdekkende digitale kampanjer om dagen derpå-promille og om hardt skadde i trafikken.

Fline-prosjektet

Et annet eksempel er Fline-prosjektet, der stasjonære promillemålere på hoteller gjør det mulig for gjester å teste seg selv dagen derpå. I løpet av ett år er det registrert over 25 000 tester. Mange av utslagene kommer på morgenen i helgene, noe MA mener tyder på at tiltaket faktisk hindrer folk i å kjøre med restpromille.

– Ikke frie gavepakker

Havdal understreker at det er strenge krav til både søknader og rapportering.

– Dette er ikke frie gavepakker. Prosjektene må dokumentere aktivitet og

resultater. Vår erfaring er at midlene går til tiltak som virker, sier han.

MA peker samtidig på at rus fortsatt er blant hovedårsakene til dødsulykker på norske veier, og mener dette gjør det ekstra uheldig å kutte en ordning som støtter målrettet rusforebyggende arbeid i trafikken.

Håper Stortinget griper inn

– Forebygging koster langt mindre enn konsekvensene av alvorlige ulykker – både menneskelig og økonomisk. Derfor håper vi Stortinget vil gripe inn og sikre videreføring av ordningen, sier Havdal.

MA – Rusfri Trafikk ber om at tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak videreføres, og at bevilgningen på minst 5 millioner kroner gjeninnføres og styrkes i det endelige statsbudsjettet.



Hvorfor antirust-behandle bilen?

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

Priser fra
kr 4500,-

Hvordan stopper vi rust?

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

Utføres mens du venter

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

Høyraffinert lanolin uten sauelukt

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

Kontaktinfo til ditt lokale antirustverksted rundt Oslofjorden

Funderud Antirust

Tlf. 69 89 89 89
1880 Eidsberg



Vestfold Antirust

Tlf. 33 33 25 99
3184 Borre



Oslo Antirust

Tlf. 22 22 42 02
0975 Oslo



Buskerud Antirust

Tlf. 94 42 05 67
3048 Drammen



EU-VEDTAK SKAPER DEBATT

15-åringer i bil – hvor går grensen?

Et nytt EU-vedtak åpner for at 15- og 16-åringer kan få kjøre bil på vanlige veier – i biler som kan veie opptil 2,5 tonn, så lenge de har fartssperre på 45 km/t. Ordningen er frivillig for medlemslandene, men har allerede utløst en heftig debatt om ungdom, frihet og risiko i trafikken.

Av Jøran Ledal



I en NTB-sak gjengitt i VG beskrives de nye reglene som en del av en større modernisering av førerkortdirektivet, med digitalt førerkort, felles regler for å inndra førerrett i hele EU og endrede aldersgrenser for tunge kjøretøy. Midt i dette ligger likevel den mest kontroversielle nyheten: en ny førerkortklasse, B1, som åpner for at 15–16-åringer kan kjøre bil alene, etter egen teori- og førerprøve.

Ny førerkortklasse for tenåringer

Ifølge EU-vedtaket kan B1-klassen brukes for kjøretøy med totalvekt opptil 2 500 kilo, teknisk begrenset til 45 km/t. I praksis kan det være alt fra små bybiler til større SUV-er, så lenge de er strupet i toppfart.

Minstealderen i det nye regelverket er satt til 16 år, men medlemsland kan søke EU-kommisjonen om å få gi B1-førerrett allerede fra 15 år. Dagbladet/DinSide omtaler dette som et vedtak som «gjør det mulig for 15 og 16-åringer å kjøre vanlige personbiler», og understreker at ordningen bygger videre på erfaringene

med A-traktorer i Sverige.

I Sverige har 15-åringer i mange år kunnet kjøre ombygde personbiler registrert som traktor, med toppfart 30 km/t. Hensikten har vært å gi ungdom på bygda et tryggere tilbud enn moped og mopedbil. Samtidig peker svenske myndigheter og forskningsmiljøer på at antallet ulykker har økt i takt med at A-traktorene har blitt flere – og at farts-sperrene ofte blir manipulert.

Trafikksikkerhetsekspertene slår alarm

European Transport Safety Council (ETSC), en viktig rådgiver for EU i trafikksikkerhetsspørsmål, har vært blant de tydeligste kritikerne av B1-ordningen. I en pressemelding omtaler ETSC vedtaket som «en fatal feil» og advarer mot at vi kan få «barn på 15 år kjørende i store SUV-er» i europeiske byer og tettsteder i løpet av få år, ifølge sitater gjengitt i Dagbladet/DinSide.

I en egen analyseartikkel skriver ETSC at de nye reglene kan gi 15- og 16-åringer adgang til biler og varebiler opp til 2,5

tonn, og at kjøretøyene kan ha plass til en rekke passasjerer. Organisasjonen mener dette øker risikoen for alvorlige ulykker med mange unge i samme bil, og peker på at EU-kommisjonens egen konsekvensutredning advarte mot farene for fotgjengere og syklist.

Erfaringene fra Sverige brukes som et hovedargument: ETSC viser til at A-traktorene har vært involvert i et økende antall ulykker, at fartssperre blir tuklet med, og at unge førere ofte kjører uten belte. Det er bakgrunnen for at ETSC konkluderer med at innføringen av B1 for 15- og 16-åringer er «et steg tilbake for trafikksikkerheten i EU».

Norge sier nei – foreløpig

Norge er ikke direkte med og stemmer over EU-regelverket, men deltar i arbeidet gjennom EØS. I praksis blir de fleste førerkortregler som vedtas i EU også gjort gjeldende her. Når det gjelder B1-klassen og 15-åringer bak rattet, er signalene fra norske myndigheter likevel tydelige.

rensens for en trygg trafikk?



A-traktorer i Sverige må være motor- og girsperrert slik at de ikke kan overstige 30 km/t, og bak kreves den tydelige røde, langsomtkjørende trekanten som varsel til andre trafikanter.

I et intervju med Dagbladet/DinSide sier statssekretær Tom Kalsås i Samferdselsdepartementet at regjeringen er kritisk til ordningen. Han peker særlig på kombinasjonen unge, uerfarne førere, tunge biler og stor risiko for manipulering av fartssperrer. Kalsås slår fast at «forslaget anses som uaktuelt i Norge på grunn av svært høy trafikksikkerhetsrisiko».

Samtidig understreker departementet at andre deler av førerkortreformen kan bli aktuelle å innføre her: digitalt førerkort, strengere reaksjoner overfor nye sjåførere som kjører i rus eller høy fart, og bedre utveksling av informasjon om kjøreforbud mellom land. Det er altså ikke hele pakken Norge sier nei til – motstanden handler spesielt om B1-ordningen for unge.

Forskning på unge førere

Både norske og internasjonale studier viser at unge sjåførere har høyere risiko enn voksne. Ulykker med 16–24-åringer kjennetegnes ofte av for høy fart, tap av kontroll i kurver, kjøring natt og helg – og at bilen er full av jevnaldrende

passasjerer.

Samtidig har flere land, blant annet Finland, testet eller utredet ulike varianter av fartsbegrensede personbiler som alternativ til moped, mopedbil og ATV. Hovedargumentet er at en moderne bil med belter, airbager og kollisjonssoner gir bedre beskyttelse for den unge føreren enn en tohjuling eller lett firehjuling. I noen scenarier ser man at antall hardt skadde unge sjåførere kan gå noe ned dersom en del av kilometerne flyttes fra moped til bil.

Usikkerheten ligger i hvordan dette slår ut for andre trafikanter. Kollisjonsenergien i en bil på 2,5 tonn i 45 km/t er fortsatt stor, særlig dersom motparten er myke trafikanter. Derfor er flere forskningsmiljøer tydelige på at eventuelle gevinster for ungdommen selv må veies opp mot risikoen for dem som møter bilen i gangfelt og på sykkelvei.

Ungdom, frihet og risiko

Bak den tekniske diskusjonen om førerkortklasser ligger en mer grunn-

leggende konflikt: Balansen mellom ungdommers behov for mobilitet og samfunnets ansvar for å beskytte liv og helse i trafikken.

For 15- og 16-åringer i distriktene kan en fartssperret bil bety større frihet til å komme seg til skole, trening og deltidsjobb uten å være avhengig av foreldre. For foreldre til yngre barn – og for dem som går eller sykler langs skoleveien – kan det samme vedtaket oppleves som en ny og lite gjennomtenkt risiko.

Slik situasjonen er nå, ligger det an til at Norge vil bruke handlingsrommet sitt til å si nei til 15- og 16-åringer bak rattet i B1-biler, samtidig som andre deler av EU-reformen innføres. Debatten om ungdom, frihet og ansvar i trafikken stopper likevel ikke ved landegrensen. Den vil fortsette – enten fremtidens tenåringer sitter på moped, i A-traktor, på ATV eller bak rattet i en fartssperret bil.



De fleste elbileiere lader bilene sine hjemme. Da er det et par ting du bør passe på.

Denne koden sier hvor godt kabel og støpsel er beskyttet mot for eksempel støv, skitt og vann.

Derfor må du passe godt på ladekabelen

Riktig oppbevaring er veldig viktig. Å kjøpe ny kan koste mer enn du kanskje tror.

Av Knut Skogstad

Nesten alle som eier en elbil har en ladeboks på hus- eller garasjeveggen. Mange lar også ladekabelen henge på veggen når den ikke er i bruk. Hvis dette er utendørs, og ikke godt skjermet, er det ekstra viktig at kabelen blir behandlet riktig, for å unngå skader.

Særlig når været er skiftende, med varmegrader den ene dagen og kulde den andre, er det enkelte ting man definitivt ikke bør gjøre. Feil håndtering kan nemlig ødelegge kabelen.

– Først og fremst er det viktig at man henger kabelen pent opp etter bruk, og følger kabelens naturlige retning. Hvis man kveiler mot denne, øker risikoen for tretthetsbrudd, særlig på signallederen, sier Sang Huynh som er daglig leder i selskapet Elbilgrossisten.

Blir det brudd i signallederen, vil ikke bilen lenger kunne kommunisere med ladeboksen. Det er nok til at du ikke får ladet, og kabelen vil i praksis være ødelagt.

I risikosonen

– Det er vanskelig å reparere slike brudd. Det kan dessuten være flere brudd som gjør at det er ingen hensikt å forsøke å reparere den, sier Huynh.

Men det er ikke bare måten du henger opp kabelen på som kan skape problemer. Et annet, og kanskje mindre kjent problem, handler om noe som egentlig er laget for å beskytte kontakten.

For lar du ladekabelen henge utendørs mellom hver bruk, er du i risikosonen – særlig hvis du er av dem som tenker

at det er lurt å tre den medfølgende gummihetta over kontakten. – Ved bruk utendørs, fraråder vi bruk av gummihettene. Dette er fordi disse normalt sett ikke er vanntette, advarer Huynh.

Langt fra gratis

Han sier dette kan være med på å ødelegge kontakten:

– Vi har sett mange tilfeller der pluggen henger nedover med hetten delvis på. Ved skiftende vær med regn til minusgrader, fylles hetten opp med vann. Når vannet fryser, kan det forårsake skader på pinnene, sier han.

Fukten kan med andre ord føre til at levetiden på kabelen blir vesentlig forkortet, ifølge eksperten.

Ladekabelen tåler regn og norsk hverdag, men den er ikke udødelig. Henger den feil, eller blir liggende våt og nediset, kan den få skjulte skader som gjør at bilen plutselig nekter å lade – og du må ut med flere tusen kroner for en ny kabel.



Kabelen er naturligvis laget for å tåle utendørsbruk, men det beste er å oppbevare den på et tørt sted mellom hver gang den brukes. Det kan i tillegg være smart å låse kabelen i ladeboksen når den ikke er i bruk, dersom ladeboksen har støtte for dette. Da gjør du det vesentlig vanskeligere for tyver å stjele kabelen.

For det kan faktisk også være en aktuell problemstilling. Ladekabelen er nemlig langt fra gratis, og kan være attraktiv for mange med uhederlige hensikter.

Kommer med sertifisering

Hvis du må kjøpe ny, varierer prisene mye. De aller rimeligste ladekablene får du nå ned mot en tusenlapp. I andre enden: Gjerne over 4000 kroner. Og

mellom her er det bred variasjon.

Til en viss grad betaler du for det du får. Grunnleggende er det at tynne kabler leverer mindre strøm enn tykkere. Har du en ladeboks som leverer mye strøm, må du velge en ladekabel som står i forhold til dette. I motsatt fall: Hvis du lader med begrenset effekt, er ikke dette så viktig.

De fleste kablene som selges i Norge kommer med en sertifisering på hvor godt de tåler ytre påkjenninger. Det gjelder ikke bare ladekabler, men det aller meste av elektrisk utstyr.

Dette kalles IP-systemet, og står for Ingress Protection, eller inntrengningsbeskyttelse på norsk. IP-graden sier altså noe om hvor godt beskyttet utstyret er

mot inntrengning av vann, støv og andre fremmedlegemer. Det er en standard som er lik for alle produsentene, slik at det skal være enkelt for oss forbrukere å sammenligne egenskapene.

Et vanlig eksempel er IP54: Da er kabelen støvbeskyttet og tåler vannsprut og regn fra alle retninger, men den er ikke laget for å ligge nedsenket i vann over tid.



Kraftig prisøkning på vinterdekk

Dekkprisene skyter i været

Prisene varierer dessuten mye mellom forhandlerne, viser en fersk oversikt.

Av Bjørn Eirik Loftås

Har du kjøpt nye vinterdekk til årets vintervesong? Da er sannsynligheten stor for at du har betalt vesentlig mer enn du gjorde forrige gang. Prisene på vinterdekk har nemlig økt kraftig siden 2020.

En gjennomgang som prissammenligningstjenesten Prisjakt har gjennomført, viser at vinterdekk i snitt har blitt nesten 40 prosent dyrere bare siden 2020.

2336 kroner dyrere for fire dekk

Prisjakt har sjekket prisene hos alle forhandlerne som er registrert i databasen deres, og regnet seg fram til en snittpris på et vinterdekk på 2088 kroner. Da de gjorde den samme øvelsen for fem år siden, var snittprisen 1504 kroner. Økningen er altså på 38,8 prosent.

Fire nye dekk har dermed blitt 2336 kroner dyrere i snitt.

Særlig stor var prisøkningen i 2022 og 2023, med henholdsvis 11 og 10 prosent. Det hang sammen med krigen i Ukraina og handelsrestriksjonene som ble innført mot Russland, som på det tidspunktet var verdens største dekk-eksportør. De senere årene har prisene flatet mer ut, ifølge Prisjakt.

Samtidig har stadig flere av oss kjøpt SUV-er med store hjul. Dekk i dimensjoner på 20–21 tommer er ofte mye dyrere enn mindre dekk til klassiske sedaner og stasjonsvogner.

Du risikerer dobbel pris

Samtidig kan det være mye å spare på å bruke litt tid på å sammenligne priser før du går til innkjøp. Prisforskjellene mellom billigste og dyreste forhandler kan nemlig være store. I verste fall kan du risikere å betale «dobbel pris».

Prisjakt har plukket ut og sammenlignet prisene på ti populære dekk. Disse er valgt ved å se på hvilke merker, modeller og dimensjoner som er mest populære, basert på søk i tjenesten.

Aller størst prisforskjell var det på dekket Nexen WinGuard. Hos billigste forhandler er prisen 587 kroner, mens den hos dyreste er 1379. Prisforskjellen er altså hele 792 kroner, eller 134,92 prosent.

Prisforskjeller dekk	Pris ett dekk				Pris fire dekk			
Produkt	Billigst	Dyrest	Forskjell i kr	Forskjell i %	Billigst	Dyrest	Forskjell i kr	Forskjell i %
Nokian Hakkapeliitta 10 205/55 R16 94T Piggdekk	1848	2539	691	37,39 %	7392	10156	2764	37,39 %
Continental Vikingcontact 8 205/55 R16 94T XL	1743	2319	576	33,05 %	6972	9276	2304	33,05 %
Goodyear UltraGrip Ice 3 205/55 R16 94T XL	1424	1989	565	39,68 %	5696	7956	2260	39,68 %
Nexen WinGuard Winspike LT 235/85 R16 120/116Q SUV Piggdekk	587	1379	792	134,92 %	2348	5516	3168	134,92 %
Michelin X-Ice North 4 205/55 R16 94T XL Piggdekk	1420	2359	939	66,13 %	5680	9436	3756	66,13 %
Hankook W429 Winter I*Pike RS2 205/55 R16 94T Piggdekk	1211	1819	608	50,21 %	4844	7276	2432	50,21 %
Mazzini Tyres SnowLeopard 2 215/55 R17 98T	845	1081	236	27,93 %	3380	4324	944	27,93 %
Pirelli Winter Ice Zero 2 205/55 R16 94T Piggdekk	1563	2079	516	33,01 %	6252	8316	2064	33,01 %
Arivo Winmaster ProX ARW 3 225/45 R19 96V XL	1088	1510	422	38,79 %	4352	6040	1688	38,79 %
Nokian Hakkapeliitta R5 205/55 R16 94R	1667	2269	602	36,11 %	6668	9076	2408	36,11 %



Isabella Ahmadi er forbrukerexpert i Prisjakt. Foto: Prisjakt

Prisforskjellene på identiske dekk kan være store mellom ulike forhandlere. Her ser du ti populære vinterdekk – og hvor mye du kan spare på å velge billigste i stedet for dyreste.

Slik ble undersøkelsen utført

Undersøkelsen er gjennomført av Prisjakt i oktober 2025.

Prisene er hentet fra norske nettbutikker og forhandlere registrert hos Prisjakt.

Tallene i tabellen er avrundet til nærmeste hele krone.

Utslagene blir enda større i kroner og øre når man ser på dyrere dekk fra for eksempel Nokian, Michelin og Continental.

For Michelin X-Ice North 4 kan man for eksempel spare 3756 kroner for fire dekk ved å velge billigste forhandler i stedet for den dyreste.

Mange tusenlapper å spare

– I snitt koster dekkene vi har undersøkt 50 prosent mer hos den dyreste forhandleren enn hos den billigste. I verste fall er de mer enn dobbelt så dyre, sier forbrukerexpert Isabella Ahmadi hos Prisjakt.

– Siden de fleste kjøper fire dekk, kan

det være mange tusenlapper å spare hvis man sammenligner prisene før man går til innkjøp, avslutter hun.

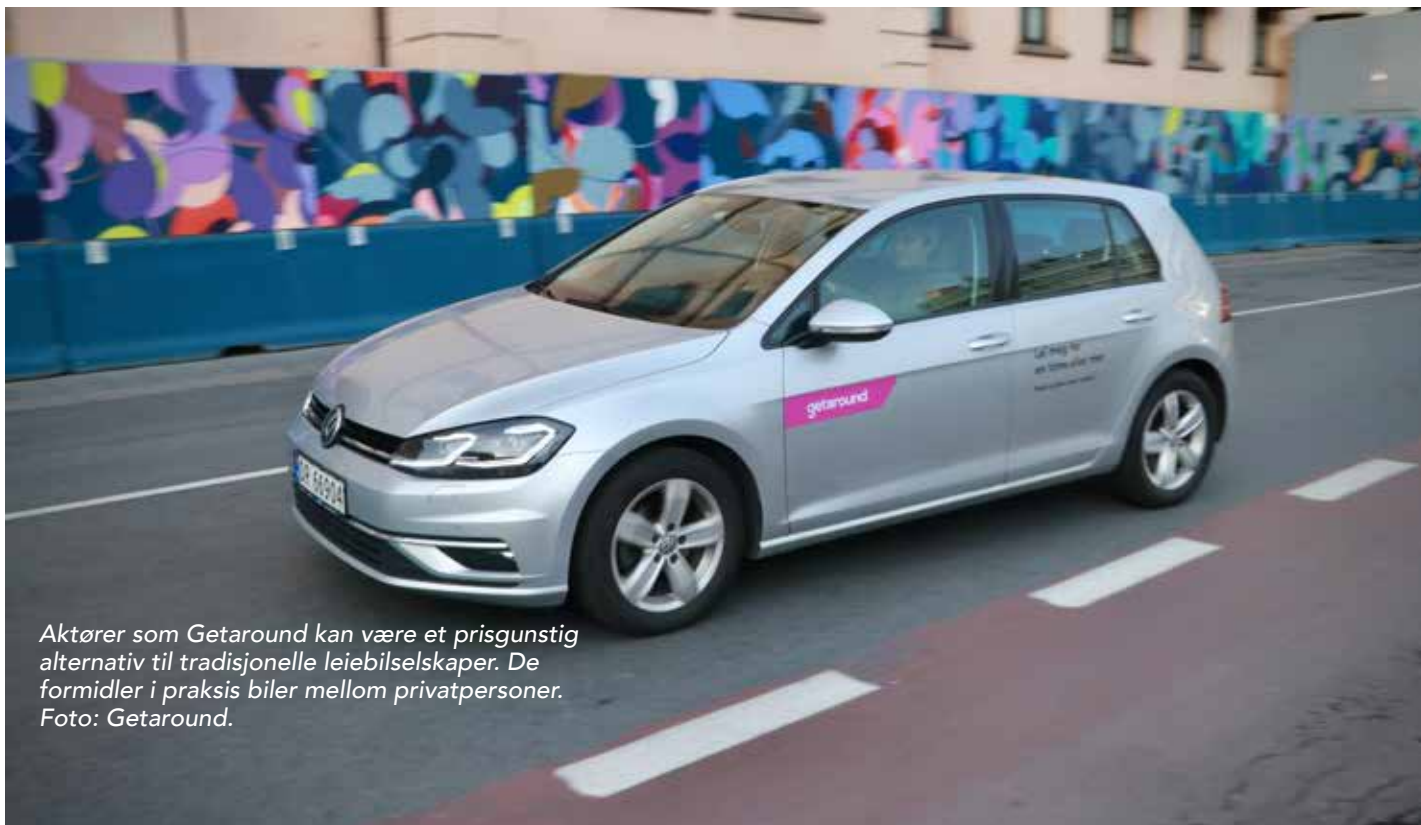
Prisene kan altså variere betydelig for de samme dekkene. Dessuten er det i utgangspunktet store forskjeller mellom de billigste og dyreste merkene. Derfor er det viktig å hente inn pristilbud fra flere steder før du slår til.

2 av 10 kjører med vinterdekk hele året

18 prosent av norske bilister kjører med piggfrie vinterdekk hele året, viser en fersk YouGov-undersøkelse for Tryg Forsikring. Vinterdekk slites raskere i sommervarmen og får dårligere grep når kulda kommer. – Slike dekk kan være en betydelig risiko på vinterføre, advarer fagsjef Lise Norstrøm i Tryg.

Trenger du rimelig leiebil?

Da kan det være lurt å gå med strømmen...



Aktører som Getaround kan være et prisgunstig alternativ til tradisjonelle leiebilselskaper. De formidler i praksis biler mellom privatpersoner. Foto: Getaround.

Prisene varierer mye mellom ulike byer. Og elbiler er i mange tilfeller rimeligere å leie enn bensin- og dieslbiler.

Av Knut Skogstad

De fleste som har leid bil i utlandet har fått erfare at det kan by på utfordringer. En ting er at prisene kan variere stort fra selskap til selskap. Det er ofte også betydelige forskjeller i kjørelengde, egenandeler og ikke minst pris på forsikring.

Det beste rådet er å bruke litt tid på dette og ha fokus på sluttsummen, ikke lokketilbud som fort viser seg å bli mye dyrere.

Men visste du at det også er betydelige forskjeller når du leier i Norge? Det er veldig greit å være klar over hvis du for eksempel får behov for å leie en bil i julen.

Norsk Elbilforening har sett nærmere på hva det koster å leie to populære familiebiler fra Hertz, Sixt og Avis fra 22. til

29. desember i Norges tre største byer – Oslo, Bergen og Trondheim.

Billigst i Bergen

Undersøkelsen avdekker flere interessante forhold, blant dem at det er klart dyrest å leie bil i den byen som også har flest leiebiler: Oslo. Det er også rimeligere å leie elbil enn en tilsvarende bil med forbrenningsmotor.

Elbilforeningen tok utgangspunkt i to svært vanlige familiebiler på norske veier: ID.4 fra Volkswagen og hybridene Toyota RAV4.

Bergen skiller seg ut som den generelt billigste av de tre byene. Her koster det fra 3 501 til 5 068 kroner å leie en ID.4 i perioden. Velger du fossilbilen RAV4

i stedet, varierer prisene fra 6 281 til 7 030 kroner.

I Trondheim må du ut med 4 018 til 5 186 kroner for ID.4 og fra 4 613 til 9 009 kroner for RAV4. Aller mest må du betale i Oslo. Her koster det 8 638 til 10 438 kroner for ID.4 og fra 14 496 til 19 710 kroner for RAV4 i samme periode.

Flere aktører

At det er dyrere å leie bil med forbrenningsmotor, er knyttet til flere forhold. Den viktigste er at disse har blitt vesentlig dyrere i innkjøp enn elbiler, også for bilutleieselskapene. Dette skyldes betydelig avgiftsøkning de siste årene, samtidig som elbilene inntil nylig ikke hadde noen avgift.



Norge har i økende grad blitt et turistland hele året. Det har også påvirket prisene på leiebiler. Foto: Getaround.

Bildeling vokser – men les det med liten skrift

Bildelingsselskapet Hyre har gått fra underskudd til overskudd og omsatte i 2024 for rundt 400 millioner kroner, en vekst på 37 prosent fra året før. Selskapet, som er en av Møller Mobility Groups store venturesatsinger, har ekspandert fra Oslo til flere norske byer samt Sverige og Danmark – og omtaler seg nå som Nordens største aktør.

Samtidig peker Forbrukerrådet på at bildeling kan ha svært høy egenandel, ofte opp mot titusener av kroner, og at regler for skader, kjørelengde og hvem som får kjøre bilen varierer mye.

Bildeling kan være et billig alternativ til tradisjonell leiebil, men du bør lese vilkårene like nøye før du trykker «bestill». Sjekk særlig egenandel, gebyrer for småskader og hva det koster å kjøre lenger enn avtalt.



Å leie bil kan være utfordrende. Både priser og øvrige vilkår kan variere svært mye.



Leiebilprisene kan variere mye, også i Norge. Dette handler både om drivlinje og hvor du leier bilen.

Leiebilselskapene var ganske lenge skeptiske til å ta inn elbiler. Men de siste årene har det løsnet, selv om det fortsatt er kunder (særlig fra utlandet) som ikke har erfaring med elektriske biler og derfor kanskje er usikre på hvordan de fungerer.

I tillegg til de store og velkjente aktørene, kan det også være lurt å sjekke litt bredere når du skal leie bil. Rent a Wreck tilbyr biler mange steder i Norge, her kan det være penger å spare. Det finnes også mange mindre, lokale aktører som har biler til leie. I noen tilfeller er det bilforretninger som har dette som en sidenæring.

Stort usikkerhetsmoment

Og så kan det absolutt være verdt å

sjekke bildelingsaktører. Hyre og Getaround (tidligere Nabobil) er to store som driver med dette. Sistnevnte er en aktør som i praksis fungerer som et mellomledd mellom private bileiere og leieta- gere. Du leier altså en bil noen andre eier, mens Getaround tar seg av alt det praktiske, inkludert forsikring.

Og apropos forsikring: Det er gjerne det store usikkerhetsmomentet når du skal finne ut hva leiebilens egentlig koster deg. Prisen du først får oppgitt er gjerne med minste grad av forsikring. Så er mange leiebilselskapene veldig gode på å selge ekstra forsikringer, som fort koster mye penger.

Før du eventuelt slår til, er det viktig å sjekke om du har en reiseforsikring som

dekker dette. Mange har det, og da er det bortkastede penger å betale dobbelt opp. Igjen er det viktig å sjekke litt grundig før du setter i gang. Når du står ved leiebilskranken og må bestemme deg fort, er det ikke alltid så enkelt å vite hva som er best å gjøre.

Flineboksen – en prosjektoppdatering

Vårt nye verktøy skal hjelpe folk å ta riktigere valg dagen derpå. Nå er nye erfaringer klare.

Av Nils Erik Gyland

I løpet av 2024 og 2025 har MA - Rusfri Trafikk plassert stasjonære promillemålere på hoteller over hele landet. Flineboksen er utviklet for å gjøre det enkelt for folk å teste promillen sin før de setter seg bak rattet. Den har stått tilgjengelig på både fjellresorter og kysthoteller, og målet er brukervennlighet og mindre ruskjøring. Hittil i år har maskinene blitt brukt nesten 30 000 ganger.

I oktober reiste vi rundt til alle maskinene på Østlandet og kalibrerte dem. Det betyr at vi er sikret at de fortsetter å gi pålitelige resultater, og de er nå klare for vintersesongen. På denne turen flyttet vi også tre av maskinene vekk fra typiske sommersteder og opp til høyfjellet på Norefjell, Gol og Hemsedal.

Slik fungerer Flineboksen

Flineboksen er en offentlig tilgjengelig promillemåler som gir en indikasjon på promillenivået ditt i løpet av få sekunder. Den samler ingen personopplysninger og er helt gratis. Mange er usikre på når alkoholen faktisk er ute av kroppen, men med denne maskinen blir dette langt enklere.

Maskinen er produsert i Belgia og bruker teknologi fra Dräger. Resultatet er ikke juridisk bindende, men et informasjonsverktøy for folk som vil ta et tryggere valg.

Hvorfor dette tiltaket?

Når vi snakker om rus i trafikken, tenker mange at problemet handler om høy promille og synlige alvorlige overskridelser. I virkeligheten er bildet mer sammensatt. En stor del av tilfellene handler om lav, men ulovlig promille. Det er særlig overgangen fra fest til kjøring dagen etter som skaper problemer. Undervurdering av restpromille er et velkjent problem.

Finansiering og rammer

MA - Rusfri Trafikk står for drift og koordinering av prosjektet, men selve



Hotellsjef på Fyri, Madelen Sventoft og prosjektleder, Henrik Mittet Fossnes foran Flineboksen som nå står i hotellets lobby.

maskinen kommer fra Belgia. Prosjektet er finansiert med midler fra helsedirektoratet, noe som sikrer at det ikke er et kommersielt produkt, men kun et gratis trafikksikkerhetstiltak for sluttbrukeren.

Boksene registrerer ikke hvem som tester seg. Det samles bare anonymisert statistikk om bruk og tidspunkt.

Erfaringene så langt

Tilbakemeldingene fra hoteller og brukere har vært utelukkende gode. Hotellene omtaler boksen som en ekstraservice som gjestene setter pris på, samtidig som gjestene beskriver den som både nyttig og betryggende. Her er et lite utvalg:

Norefjell Ski og Spa:

– Vi er veldig fornøyde med samarbeidet med MA - Rusfri Trafikk og for at alle våre gjester har muligheten til å sjekke når de er kjørbare. Vi kan allerede se at gjestene er nysgjerrig på maskinen og vi tror den blir en suksess, sier hotellsjef på Norefjell, Kristin Bakkeby.

Kragerø Resort:

– Det er et spennende prosjekt og et ekstra servicetilbud for våre gjester, som vi kun har hatt gode erfaringer med fra i fjor, sier hotellsjef Espen Westlie.

Arendal Gramd Hotel:

– Vi ser absolutt et behov for et slikt tiltak. Mange av de som blir tatt for promillekjøring er personer som feilaktig har antatt at de hadde under 0,2 promille. Da er det fint å kunne blåse i denne maskinen og få svaret på om man er klar for å ferdes i bil eller båt, sier hotellsjef Cecilie Strand

Fredrikstad:

– Flineboks er et tilbud ut til våre gjester og andre som befinner seg i området. På den måten kan alle være sikre før de setter seg bak rattet dagen derpå. Maskinen var en stor suksess i fjor og vi så at mange gjester likte tilbudet. Det var derfor veldig lett å beslutte at vi vil fortsette med dette også i år, sier Ken Hansen i Quality Hotel Fredrikstad.

Veien videre

Flineboksen er ett av flere virkemidler mot ruskjøring. Den kan ikke løse problemet alene, men den tilfører noe konkret og praktisk. Målet er ikke å fortelle folk hva de skal gjøre, men å gi dem verktøy som gjør det lettere å ta gode valg.

Prosjektet skal evalueres videre og flere plasseringer vurderes.

 Hovlandsvegen 18 5443 BØMLO Tlf. 53 42 44 00	Fineide Transport AS Nordsjøvegen 27 8642 FINNEIDFJORD Tlf. 75 19 51 45	Nulltoleranse for all rus langs våre veier  Verdal kommune verdal.kommune.no  Bjerkreim kommune bjerkreim.kommune.no  Gjesdal kommune gjesdal.kommune.no  Halden kommune halden.kommune.no  Hamar kommune hamar.kommune.no  Ål kommune aal.kommune.no	
Think Trafikk AS Kolbotnveien 5 1410 KOLBOTN Tlf. 66 80 84 84 Mobil 911 01 666	Udneseth Transport AS Strandgata 81 2283 ASNES FINNSKOG Tlf. 905 95 278		
Vestfold Avløpsrensing AS Undrumsdalveien 512 3176 UNDRUMSDAL Tlf. 957 23 334	Vinstra Karosseri AS Lomovegen 2, Lomoen 2640 VINSTRA Tlf. 61 21 60 60		
 Jernbanegata 8 2004 LILLESTRØM Tlf. 917 47 262	 Aulie NYBAKTE LOMPER OG LEFSER! www.aulie.no	Norefjell Hyttetjeneste Skiinstoppen 9 3535 KRØDEREN Tlf. 901 47 300	 Lofoten Vann og Varme AS Idrettsgata 33, 8370 LEKNES Tlf. 76 08 05 50
Refsland Transport AS Marknesringen 9 4052 RØYNEBERG Tlf. 918 30 961	Tangen Trafikkskole Arne Gimmingsruds vei 1 1850 MYSEN Tlf. 915 48 384	 7288 SOKNEDAL Tlf. 917 47 410	Midt i Veien Transportservice AS Tyrihjellevien 92 1960 LØKEN Tlf. 456 70 390
Darren Saines Hagedesign Sandsvegen 2 2067 JESSHEIM Tlf. 907 77 324	H-Vinduet Fjerdingstad AS Loesdalsveien 51 3300 HOKKSUND Tlf. 32 25 16 00	Morten Juliussen Krantransport AS Brekkerødv 1 1782 HALDEN Tlf. 922 16 554	Servicehallen Dombås AS Gudbrandsdalsvegen 2569 2660 DOMBÅS Tlf. 61 24 20 00
Helgeland Bilberg AS Ytterøra 21 8656 MOSJØEN Tlf. 913 11 663	Sverre Haugli Bilforretning AS Storgata 26 3510 HØNEFOSS Tlf. 32 14 03 00	 Trondheimsveien 102, 0565 OSLO Tlf. 909 90 090	 Skjerkøyveien 54, 3962 STATHELLE Tlf. 35 96 87 50
 Slagenveien 32 3117 TØNSBERG Tlf. 33 38 00 00	Aarum Towing Service AS Isebakkeveien 55 1788 HALDEN Tlf. 469 24 250	 Byfogd Motzfeldts gate 6, 6413 MOLDE Tlf. 71 24 59 90 • www.vulkan.no	Betongpumperen AS Kasinvegen 45 3676 NOTODDEN Tlf. 962 09 930
Nils Ivar Braathen AS Horgenveien 37 3303 HOKKSUND Tlf. 913 94 618	 Skolmar 30 3232 SANDEFJORD Tlf. 33 48 70 00	Umas AS Kometvegen 4 7652 VERDAL Tlf. 901 07 650	 Brattli Bygg Anders Woie - 90768447
Bryn og Brynseng Trafikkskole AS Østensjøveien 39A 0667 OSLO Tlf. 22 65 54 45	 Asbjørn Næss Transport AS Holmfossveien 12, 3282 KVELDE Tlf. 33 15 65 00	mobile Mobile Auto Sør Skibåsen 4, 4636 KRISTIANSAND S Tlf. 38 60 00 70	
Advokatfirmaet Halvorsen & Co Storgata 36 2000 LILLESTRØM Tlf. 64 84 00 20	 www.vikingredning.no	 Vestvollv 30 B 2019 SKEDSMOKORSET Tlf. 64 83 62 62	

INTERVJUET

Navn: Julenissen

Sivilstatus: Gift med Nissemor

Alder: Ca 180 år (men fortellingene om ham har røtter tilbake til middelalderens helgenfortellinger og nordisk nissetro)

Bosted: Nordpolen

Kjøretøy: Tradisjonell slede trukket av reinsdyr – med el-slede på teststadiet hos alvene

Aktuell: På årlig norgesbesøk – med klar beskjed om rusfri juletrafikk og trygge veier hjem fra julefeiring.

Det er midt i årets travleste periode. Sleden står parkert utenfor, reinsdyrene damper lett i vinterlufta og alvene teller minutter. Likevel tar julenissen seg tid til å sette seg ned for en prat med Motorførerens lesere. Denne kvelden er det ikke gavene som haster mest – men ønsket om at alle skal komme trygt fram og trygt hjem gjennom juletrafikken.

Av Jøran Ledal

Julenissen har sett mer desemberstress enn de fleste. Han har god oversikt fra sleden i lufta, og er ikke i tvil om hva som hadde vært en drømmekveld på norske veier.

– Perfekt trafiksikker julekveld? Da ligger bilnøklene i en skuff hos alle som drikker, sier han og ler lavt. – De som skal kjøre, har bestemt seg for det før de tar første glass. Farten er tilpasset føret, ikke juleprogrammet. Og alle som er utslitte etter desember, har tatt seg en pownap i stedet for å late som de er superhelter bak rattet.

Han ser at vi nikker. I Motorføreren er vi godt vant til alvorlige statistikker og nøkterne rapporter. Nissen har gjort seg de samme observasjonene, og føler at tiden er moden for å si tydeligere ifra.

Hva du sier og hva du gjør

Barnas første trafikkfærere er ikke skilt og kampanjer – men oss voksne. Det minner han gjerne om.

– Barn ser mer enn foreldre tror. De får med seg når du sjekker mobilen i kø, banner på de andre eller «bare» presser deg gjennom gult, sier han. – De lærer mye mindre av det du sier om trygg trafikk enn av hvordan du faktisk kjører. Et godt kontrollspørsmål er: Ville jeg vært stolt hvis barnet mitt kjørte sånn når hun eller han er 18?

Fra lufta ser han tydelig forskjell på steder der folk tar dagen derpå på alvor,

og steder der «det går nok bra» fortsatt er en egen folkesport.

– I noen områder står bilene urørt første juledag. Folk går tur, tar buss eller blir hjemme. I andre områder er det mistenkelig mye trafikk tidlig på morgenen – med veldig trøtte sjåfører bak rattet. Magi er min jobb, sier han. – Flaks er en dårlig trafiksikkerhetsstrategi.

Han innrømmer at også nissen har måttet lære om hviletid på den harde måten.

Sovnet bak tømmene

– Jeg prøvde å være macho én gang, forteller han. – Sovnet nesten bak tømmene på vei inn til en familie i Australia. Reinsdyrene holdt kursen, men det var nære nok til at jeg skvatt skikkelig til. Etter det har alvene vært strengere enn både Statens vegvesen og Arbeidstilsynet. Hvis selv jeg, med reinsdyr på autopilot, ikke tar sjansen på å være stuptrøtt på jobb – hvorfor skulle en vanlig sjåfør gjøre det? Vi kommer inn på teknologi, parkeringsbulker og biler som tilsynelatende kan alt.

– Jeg elsker smarte biler, sier nissen, – men de er ikke designet for å kompensere for dårlig dømmekraft. Mange kjører som om bilen er en personlig skytsengel. Det er den ikke. Den er mer som et sikkerhetsnett. Hopper du langt nok ut på kanten, fanger ikke nettet deg.

Elbilrevolusjonen i Norge følger han også med på – ikke minst fordi den minner ham om egen arbeidshverdag.

– Jeg har testet el-slede på Nordpolen. Hurtigludere i skyhøyde er fortsatt under utvikling, sier han tørt. – Men jeg liker tanken: stille, utslippsfritt og ingen eksos i skjegget. At folk må planlegge mer, ser jeg som en bonus. Hver lade-stopp er en potensiell redning for en trøtt sjåfør som ellers ville «bare kjørt litt til».

På spørsmål om motorsykkelsesongen, som altfor ofte ender i alvorlige ulykker, blir han mer alvorlig.

– Fart og spenning i seg selv er ikke problemet, sier han. – Det er kombinasjonen av fart, spenning og dårlig vurderingsevne. Det ser minst like tøft ut å holde igjen når forholdene er dårlige, som å være den som drar mest på når alle andre bremses.

Norske julebord

Han følger også godt med på norske julebordkvelder.

– Jeg ser flere edru sjåfører enn før, og flere som går sammen om taxi. Det er bra. Men jeg ser også mange som «bare skal kjøre en liten bit» eller «bare har drukket én øl». For meg er ikke spørsmålet hvor mye du har drukket, men hvor viktig det egentlig er å kjøre selv akkurat i kveld. Svaret er alltid: ikke viktig i det hele tatt.



Jeg ønsker meg en rusfri og trygg juletrafikk

Når praten glir over på norske vinterveier, trekker han fram de mer usynlige farene.

Fysikkens lover tar ikke juleferie

– De mest krevende veiene er ikke nødvendigvis de bratteste, sier han. – Det er de der folk undervurderer glatta: tynne islag i 80-sone, mørke partier og litt sløv oppmerksomhet. Mange kjører som om fysikkens lover har tatt juleferie. Det har de ikke. De jobber døgnet rundt.

Han har stor sans for ungdom som tør å ta ordet når venner vil kjøre i rus.

– Jeg er mer stolt av dem enn av noen gaveønske jeg har oppfylt, sier han. – Det er modigere å ta nøklene fra en kompis enn å hoppe i fallskjerm. De øyeblikkene føles kanskje kleine der og

da, men de er fulle av liv du aldri ser i statistikken – nettopp fordi ulykken ikke skjedde.

Nissens ønskeliste

Hvordan ser så nissens ønskeliste for norsk trafikk ut?

– Først: Nulltoleranse for ruskjøring som faktisk praktiseres, både sosialt og juridisk. Deretter mer fokus på trøtthet, stress og mobilbruk. Mange ulykker handler ikke om promille, men om folk som egentlig ikke er til stede bak rattet. Og til slutt: at det blir like sosialt akseptert å si «jeg kjører, så jeg drikker ikke» som å si «jeg må tidlig opp i morgen».

Og hva sier han til alle de voksne som hevder at han ikke finnes – ofte med et lite glimt i øyekroken?

– Det viktigste er ikke om du tror på meg, sier nissen mildt. – Det er om du tror på ansvaret ditt. Hvis tanken på julenissen gjør deg litt mykere i blikket og litt skarpere i trafikken, er vi i mål – uansett hva du kaller meg.

For én ting er han krystallklar på: Han har dårlig tid på julekvelden, men lar seg ikke presse av det.

– Hemmeligheten er god planlegging og enda bedre prioritering, sier han. – Jeg vet hvor jeg skal, og hva jeg ikke rekker. Dere overvurderer ofte både tiden, bilen og føret – og undervurderer hvor greit det faktisk er å komme litt senere. Det er bedre å komme for sent til pinnekjøttet enn for tidlig til sykehuset.

Grasrota mobiliserer på Vestlandet:



Deltakere fra hele Vestlandet samlet til regionkonferanse på Innvik Fjordhotell. ALLE BILDER: GEIR-STÅLE VATNAMMO

Engasjementet var stort da tillitsvalgte fra hele Vestlandet møttes til regionkonferanse på Innvik Fjordhotell i Stryn. Målet var å styrke medlemsvervingen og få bedre informasjonsflyt mellom lokallag og sentralt nivå i MA – Rusfri Trafikk.

Av Geir-Ståle Vatnamo

Initiativtaker og primus motor for konferansen for Vestlandet 10.-11. oktober var Kjell Einar Aarsland. Anders Skavdal Havdal, Annette Tollefsen Jensen og Alf Seim deltok som solide ambassadører for MA – Rusfri Trafikk.

Salg av medlemskap

Tema og hovedfokus på denne konferansen var salg av medlemskap. Det budskapet klarte Kjell Einar Aarsland å formidle på en fremragende måte med sitt lune smil og gode humør. Han er svært jordnær og direkte. Det kom vel med i diskusjonen: «Hvordan møte publikum på stand?» Det er ofte ute i gata en skal overbevise publikum om MA sitt viktige arbeid mot rus i trafikken.

Alf Seim la vekt på hvor viktig det er

at vi begynner med oss selv: Vi bør ha kunnskap om vår egen organisasjon. Alf Seim ga oss alle gode råd om hva som er viktig når vi står på stand.

Tilvekst på over 1000 nye

Generalsekretær Anders Havdal presenterte nyheter fra sentralt hold der han bl.a. fortalte om verving i Vestfold og Østfold gjennom et innleid profesjonelt selgerfirma. Tilveksten er nå på over 1000 nye medlemmer.

Informasjonsflyt fra sentralt hold til avdelingene og motsatt ble et viktig tema. Her var det mange på gruppemøtene som mente at begge «parter» har et stort forbedringspotensiale.

Regionkonferansen understreket tydelig at det er viktig med medieoppslag og

leserbrev i lokalavisene. Det er viktig å presentere arbeidet vårt!

– Nærmere hverandre

Denne regionkonferansen i Stryn ble noe annet enn store konferanser på Gardermoen. Annette Tollefsen Jensen mente vi kom nærmere hverandre på et geografisk mindre sted. Interessant å notere at responsen og oppmøtet var over all forventningene. «Slike regionale konferanser bør vi ha mer av» sa Einar Nese fra Bryne i Rogaland. Han er et godt eksempel på at det fremdeles er liv i grasrota i MA – Rusfri Trafikk.

Nå er det opp til den enkelte avdeling og sentralstyret å finne informasjonsflyten begge veier.

– Trenger flere medlemmer og bedre informasjonsflyt



Engasjert gruppearbeid om medlemsverving. F.v.: Ola Alne, Johannes Nedrebø, Annette Tollefsen Jensen og Torill Sandnes.



Generalsekretær Anders Havdal delte siste nytt om medlemsverving og videre satsing i MA – Rusfri Trafikk.



Annette Tollefsen Jensen rundet av konferansen med en engasjerende oppsummering og inspirasjon til videre arbeid.



Initiativtaker Kjell Einar Aarsland delte erfaringer om medlemsverving og møtet med publikum på stand.

Trafikksikkerhetspris løfter fram ildsjeler i Trøndelag

Trafikksikkerhetsprisen i Trøndelag løfter fram lokale ildsjeler som jobber for tryggere trafikk. Trøndelag fylkeskommune hedrer personer, lag og foreninger som har gjort en ekstra innsats for å øke trafikksikkerheten i fylket. Prisen har eksistert siden midten av 1980-tal-

let, hadde noen års pause, men er igjen fast innslag. Vinneren får 30 000 kroner dersom det er en enkeltperson, eller 50 000 kroner hvis det er et lag eller en organisasjon.

Målet er å synliggjøre og motivere

innsats for færre ulykker og tryggere trafikkmiljø. Slik håper fylkeskommunen å løfte fram gode forbilder som inspirerer flere til å engasjere seg der de bor.



TEST KUNNSKAPENE DINE MED VA



GEOGRAFI

1. Hva er hovedstaden i Island?
2. Hvilket land grenser både til Norge og Russland?
3. Hva heter fjellkjeden som ligger mellom Frankrike og Spania?
4. Hva heter havområdet mellom Sør-Norge og Danmark?
5. I hvilket land ligger byen Rio de Janeiro?



BILER

1. Hva står forkortelsen ABS for i bremsesystemet?
2. Hva står SUV for?
3. Hvilket land kommer bilmerket Hyundai fra?
4. Hva kalles motorkraften som oppgis i «hk»?
5. Hva heter væsken i bilen som kjøler ned motoren i radiatoren?



SPORT

1. Hvilken norsk langrennsløper har tatt flest OL-gull gjennom tidene?
2. I hvilken by ble vinter-OL arrangert i 1994?
3. I hvilken idrett deles det ut en gul ledertrøye i et kjent treukersritt, og hva heter rittet?
4. Hvilket land vant fotball-VM for herrer i 2018?
5. Hvor lang er en maraton, avrundet til nærmeste hele kilometer?



LETT JULEBLANDING

1. Hvilket dyr trekker sleden til julenissen i de fleste julefortellinger?
2. Hva heter jenta som er hovedperson i NRKs julekalender «Snøfall»?
3. Hvilken dessert med ris og krem, ofte med en mandel gjemt i, serveres i mange norske hjem i jula?
4. Hva heter julesangen som begynner med ordene «Glade jul, hellige jul»?
5. Hvem skrev den norske julefortellingen «Snekker Andersen og julenissen»?



DYRERIKET

1. Hva heter verdens raskeste landdyr?
2. Hvilket dyr er kjent for å bygge demninger i elver?
3. Hvor mange bein har en marihøne?
4. Hva kalles ungen til en hest?
5. Hvilken norsk fugl lager den kjente lyden «koko» og varsler at sommeren er på vei?



MIKS FOR ALLE

1. Hva heter den norske sjakkspilleren som ble verdensmester i 2013?
2. Hvilket fjell er høyest i Norge – Galdhøpiggen eller Glittertind?
3. Hvilken norsk by kalles ofte «oljehovedstaden»?
4. Hvilket språk har flest morsmålsbrukere i verden – engelsk eller mandarin-kinesisk?
5. Hvor mange hjørner har et kvadrat?

Svar Lett juleblanding
1. Reinsdyr. 2. Selma. 3. Risikrem.
4. Glade jul. 5. Alf Prøysen.

Svar Dyrikeret
1. Gepard. 2. Bever. 3. Seks. 4. Føll.
5. Gjøk.

Svar Miks for alle
1. Magnus Carlsen. 2. Galdhøpiggen. 3. Stavanger. 4. Mandarin-kinesisk. 5. Fire.

Svar Geografi
1. Reykjavik. 2. Finland. 3. Pyreneene.
4. Skagerrak. 5. Brasil.

Svar Biler
1. Anti-blokkeringssystem (Anti-lock Braking System). 2. Sport Utility Vehicle.
3. Sør-Korea. 4. Hestekrefter. 5. Kjølevæske (frostvæske).

Svar Sport
1. Marit Bjørgen. 2. Lillehammer.
3. Sykkling. 4. Frankrike.
5. 42 kilometer.

ÅR STORE JULE-QUIZ!



UNDERHOLDNING

1. Hvem spiller James Bond i filmen «No Time To Die» (2021)?
2. Hva heter Disney-filmen der vi møter søstrene Anna og Elsa?
3. Hvem har skrevet bøkene om «Harry Potter»?
4. Hva heter TV-programmet på TV2 der kjendiser danser sammen med profesjonelle dansere?
5. Hva heter musikkkonkurransen der artister kjemper om å representere Norge i Eurovision Song Contest?

50

Motorførers JULENØTTER



VITENSKAP

1. Hvilken planet ligger nærmest sola i solsystemet vårt?
2. Hvor mange tenner har et voksent menneske normalt når alle har kommet ut, inkludert visdomstenner?
3. Hva kalles det når vann går fra å være væske til å bli gass?
4. Hvilken enhet bruker vi vanligvis for å måle elektrisk strøm i en ledning – volt eller ampere?
5. Hvem utviklet relativitetsteorien – Isaac Newton eller Albert Einstein?

Svar Vitenskap

1. Daniel Craig. 2. Frost. 3. J.K. Rowling. 4. Skal vi danse. 5. Melodi Grand Prix.
1. Merkur. 2. 32 tenner. 3. Fordampning. 4. Ampere. 5. Albert Einstein.



HISTORIE

1. Hvilket år startet 2. verdenskrig?
2. Hva het den norske kongen som sa «Alt for Norge» under 2. verdenskrig?
3. Hvilket land bygde den berømte muren som ofte kalles «Den kinesiske mur»?
4. Hvilket år ble unionen mellom Norge og Sverige oppløst?
5. Hvem var USAs første president?

Svar Historie

1. 1939. 2. Kong Haakon VII. 3. Kina. 4. 1905. 5. George Washington.



TRAFIKKSIKKERHET

1. Når må barn i bil bruke godkjent barnesikringsutstyr – etter alder eller etter høyde?
2. Hva er hovedregelen for bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring?
3. Hva bør du gjøre med farten når du nærmer deg et gangfelt der en fotgjenger tydelig ser ut til å ville krysse veien?
4. Hvor på kroppen gir refleks vanligvis best synlighet for bilister i mørket – høyt oppe på overkroppen eller nede ved knær/ankler?
5. Hva er den viktigste grunnen til at løs bagasje i bilen regnes som en risiko ved en bråstopp eller kollisjon?

Svar Trafikksikkerhet

1. Etter høyde – til minst 135 cm. 2. Håndholdt mobil er forbudt under kjøring. 3. Senk farten tydelig og vær klar til å stoppe. 4. Nede ved knær og ankler. 5. Løs bagasje kan bli kastet fram og skade personer.

 Gjøvik AS Damsletta 1 2827 HUNNDALEN Tlf. 61 13 36 00	Høland Gummiservice AS Haldenveien 2411 1970 HEMNES Tlf. 63 85 06 04	 TORVTAKSPESIALISTEN Tlf.nr. 97 59 27 70	 Drotningstvik AS Janaflaten 43 5179 GODVIK Tlf. 55 51 19 00	 Landsbyveien 34 3158 ANDEBU Tlf. 33 44 41 00
Per A. Øren Transport AS 6993 HØYANGER Tlf. 57 71 45 00	Svalinn AS Nye Vakåsvei 64 1395 HVALSTAD Tlf. 66 77 50 00	T.I. Larsen Rørlegger AS Svingen 18 4628 KRISTIANSAND S Tlf. 908 37 611	 Orstadveien 114 4353 KLEPP STASJON Tlf. 51 78 66 00	Viking Karasjok Karasjok Bilbergings AS Finandsveien 9731 KARASJOK Tlf. 78 46 63 11
Søgne Elektriske AS Linnegrøvan 24 4640 SØGNE Tlf. 38 05 30 30	 Jarlsberg Travveien 4 3170 SEM Tlf. 33 20 50 05	Bilpleiesenteret AS Gigstads Vei 11 3511 HØNEFOSS Tlf. 32 12 67 80	BRB Bygg AS Hellebergveien 35 3960 STATHELLE Tlf. 906 18 673	Rydje Renhold Hedmark/Oppland as Kirkeveien 58 2409 ELVERUM Tlf. 916 92 424/482 06 850
NOR-LOG AS Borgeskogen 45 3160 STOKKE Tlf. 33 36 06 80	Lyseng Billakkering Norderhovsveien 23 3512 HØNEFOSS Tlf. 919 12 220	Bjørnstad Bygg AS Storgata 34 1890 RAKKESTAD Tlf. 913 93 826	SOS Biloppretting AS Myrvangveien 6 2040 KLØFTA Tlf. 63 98 04 90	Lars E. Strand Malermester og Entreprenørforretning AS Hvamsvingen 11B 2013 SKJETTEN Tlf. 901 26 631
Norspray AS Maskinveien 10 4033 STAVANGER Tlf. 51 22 07 00	Brække Eiendom AS Tollbug 115 3041 DRAMMEN Tlf. 32 81 66 00	Kapro AS Fitnodatgeaidnu 66 9730 KARASJOK Tlf. 78 46 61 11	Trio Betong AS Drammensveien 269 3420 LIERSKOGEN Tlf. 917 78 621	AKTIVA Sjøgata 5 9300 FINNSNES Tlf. 77 84 10 80
Skanlog AS Ulvenveien 111 0665 OSLO Tlf. 23 24 97 20	El Ringen AS Torsbyveien 1 3370 VIKERSUND Tlf. 918 07 918	Finnsnes Taxisentral BA Sjøgata 31 9300 FINNSNES Tlf. 77 84 22 60	Hurum Bilsenter AS Åsveien 14 3475 SÆTRE Tlf. 454 73 090/958 75 033	Fjeld Tømmertransport AS Østroveien 13 1970 HEMNES Tlf. 928 55 953
Tømmer Martin Langerud A/S Østsideveien 1040 3277 STEINSHOLT Tlf. 917 23 993	Byggmester Svein Jacobsen AS Skoggata 3A 3189 HORTEN Tlf. 932 15 600	Brødrene Stigen AS SKOGSENTREPRENØR Lykkjaveien 4, 1960 Løken Tlf. 99107435/99460711		H Trans og Anl Power K-A Nicolaisen Backers gate 5 3080 HOLMESTRAND Tlf. 959 35 949
 KREKKES AUTOREP. AS REP. AV ALLE BILMERKER 2653 Vestre Gausdal Tlf. 414 49 309 www.krekke.no len.harald@krekke.no	 Lørenfare 1 B, 0580 OSLO Tlf. 23 18 08 80		 Oscar Omdals terrasse 21 4656 HAMRESANDEN Tlf. 481 68 200	
GJERSTAD TUR & TAXI Sundeveien 4993 SUNDEBRU Tlf. 916 55 444	 Brogata 10D, 2000 LILLESTRØM Tlf. 63 81 81 01		 BYGGMESTER BROMSVEIEN 23, 3183 HORTEN, Tlf. 33 04 59 87 post@knutlangaas.no www.knutlangaas.no	
 Telefon heile døgnet: 57 68 14 77 Kjell Grønli Hans Magne Kvåle Hege Urnes Ingar Husum Parkvegen 3, 6856 Sogndal	 Lauvåsen 46 4909 SONGE	 BYGGMAKKER EIKER Prestebjørntan 11 3300 HOKKSUND Tlf. 32 25 25 70	 Elveveien 15 3262 LARVIK Tlf. 33 19 24 48 byens.no	 Audi quattro® Gumpens Auto Øst AS 4636 KRISTIANSAND S Tlf. 24 03 47 50 www.audi.no



Advokatfirmaet
Halvorsen & Co

Vi står på din side når ulykken inntreffer

Pasientskade
Trafikkskade
Yrkesskade

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

FORLENG BILENS LEVETID

Beskytt den med en lønnsom
rustbeskyttelse



*Du finner våre
antirustverksteder
over hele Norge*

*Finn nærmeste
antirustverksted og
bestill time i dag!*

FLUIDFILM.NO



BILTEST

TESLA MODEL Y STANDARD

Motor: Elmotor

Effekt: 230 hk / 350 Nm

0-100 km/t: 7,1 sek

Toppfart: 201 km/t

Forbruk: 13,1 kWt per 100 km

Rekkevidde: 534 km

Bagasjerom: 800

Lengde x bredde x høyde:

467 x 198 x 162 cm

Vekt: 1 950 kg

Hengervekt: 1 600 kg

Pris: Fra 421 996 kroner



Bilen byr fortsatt på gode kjøreegenskaper og godt med plass.



Nyheten leveres kun med 18-toms felger og dette ganske kjipte dekkelet.

Tesla har en helt unik posisjon i Norge – med familie-SUVen Model Y som den klare bestselgeren.

Av Mats Brustad



Det er spesielt her på innsiden du merker at Tesla har spart inn. Interiøret kjennes tydelig enklere og litt billigere ut.

I år blir Tesla faktisk Norges mest solgte bil for fjerde år på rad.

Nå har produsenten lansert en ny og billigere versjon av storselgeren. Model Y Standard er navnet på den nye innstegsmodellen.

Prisene starter på 421 996 kroner, som er rundt 80 000 kroner billigere enn Model Y Premium Long Range bakhjulsdrift. Eller 114 000 kroner billigere enn Model Y Premium Long Range firehjulsdrift som de fleste nordmenn velger.

Dette får du

Tesla har gjort flere endringer for å presse prisen ned på nykommeren.

Hvis vi sammenligner bilen med Model Y Premium Long Range firehjulsdrift, som altså er versjonen flest nordmenn velger, er det særlig to ting som må nevnes:

Batteripakken er mindre, som også innebærer at rekkevidden faller noe. Bilen har heller ikke firehjulsdrift, men kun drift på bakhjulene.

I tillegg har Tesla kuttet ned på en god del utstyr.

På utsiden er LED-stripen foran og bak fjernet. Dette er det tydeligste tegnet som avslører innstegsmodellen.

Felgene er også mindre. Her snakker vi 18 tommere og et aerodeksel som ikke er direkte spennende å se på.

På innsiden merker du også at det er spart inn på enkelte elementer.

For eksempel er skinnsetene erstattet med stoffseter, det store glasstaket er skjult, du har færre høyttalere og skjermen ved baksetene er fjernet.

Du har heller ingen stemningsbelysning og du må justere setene via touchskjermen. Akkurat det oppleves litt tungvint.

Kjøreegenskaper

Ute på veien leverer Model Y Standard som forventet. Bilen oppleves komfortabel og lett kjørt. Lydisoleringen er også god.

Selv om bilen har fått en mindre batteripakke, er rekkevidden fortsatt bra. Særlig tatt prisen i betraktning. Vi snakker inntil 534 kilometer.

Tesla skal også ha skryt for mediaskjermen som er intuitiv og enkel i bruk. Likevel skulle vi gjerne hatt noen fysiske knapper for de viktigste funksjonene. Ikke minst for justering av setene.

Hvis vi skal pirke litt, er svingradiusen i minste laget. På små og trange steder må du gjerne kjøre litt mer fram og tilbake enn på konkurrenter som Skoda Enyaq og Volkswagen ID.4.

Plass og praktiske løsninger

En viktig grunn til at mange nordmenn velger Model Y er nettopp plassen. Den er akkurat like god her som på de andre utgavene i Model Y-familien.

Både foran og bak er det rikelig med plass, men det oppleves ikke like lyst og luftig ettersom glasstaket er dekket til med stoff. Og det skal sies at interiøret kjennes litt billigere ut. Mye stoff og

TESLA MODEL Y STANDARD



Ny «billig-Tesla» – dette er dommen

tekstil understreker det, sammen med manuell justering av rattet og en åpen og enklere midtkonsoll.

Den enorme bagasjeplassen er det derimot lite å si noe på. Vi snakker over 800 liter inkludert frunk under panseret, ifølge målinger foretatt av NAF.

Nyttelasten er 427 kilo, du kan ha taklast på 75 kilo og dra henger på 1,6 tonn.

Motor / forbruk

Nye Model Y Standard er tidenes mest effektive Model Y. Oppgitt forbruk på bare 13,1 kWh/100 kilometer. Det er uten tvil blant de beste i klassen.

Selv med syv varmegrader på vår første testtur klarer vi fint å oppnå oppgitt forbruk, så her har Tesla god kontroll.

Det du ikke får på denne utgaven er det klassiske «Tesla-skyvet». Bilen er merkbart tregere enn sine søsken. 0-100 km/t tar 7,2 sekunder. Når det er sagt, bør dette holde for de aller fleste.

På krevende vinterføre vil du natur-

ligvis merke at bilen kun har drift på bakhjulene. Også må det legges til at ladehastigheten på bilen er redusert fra 250 kW til 175 kW – igjen sammenlignet med Model Y Premium Long Range firehjulsdrift.

Sikkerhet

Tesla har alltid ligget langt fremme på dette området. Det gjør også Model Y Standard. Her har du alle sikkerhetsfunksjoner du forventer, som kollisjonsvarsling, nødbrems og aktiv filholder.

I tillegg er blindsonevarsling, dashbordkamera og autopilot standard. Sistnevnte innebærer at bilen kan styre, akselerere og bremse automatisk for andre kjøretøy og fotgjengere – så lenge føreren følger med og har hendene på rattet.

Konklusjon

Selv om Tesla har kuttet ned på noe utstyr, er fremdeles de viktigste egenskapene godt ivaretatt.

Model Y Standard leverer solid på kjøreegenskaper, rekkevidde, sikkerhetsteknologi og effektivitet.

Derfor er dette fortsatt mye bil for pengene. Hvis du lever fint med litt kortere rekkevidde og at bilen oppleves litt billigere – er det enkelt å spare 80.000 kroner sammenlignet med Model Y Premium Long Range bakhjulsdrift.

Spørsmålet er heller om firehjulsdrift er et must. I så fall må du bla opp over 100.000 kroner ekstra.

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

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 fordelen 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 fordelen selv, kan du, som medlem, gi rabatten videre til en heldig fremtidig sjåfør!

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



Les mer og bestill på www.marusfritrafikk.no/medlemsfordeler



CLASSIC NORWAY HOTELS

Classic Norway Hotels tilbyr MA – Rusfri Trafikks medlemmer rabatt på overnatting på sitt store utvalg av kvalitetshoteller i storslagne omgivelser.

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

Nå kan du bestille internasjonalt
førerkort på nett
hos oss



Klikk deg inn på vår nettside
under **internasjonalt førerkort**
og bestill fra sofaen!



RUSFRI TRAFIKK

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

	Rabatt på mobilabonnement.		Kinobilletter til rabattert pris.
	Fire kostnadsfrie assistanser pr år. Ingen egenandel.		Rabatt på utvalgte pakkeløsninger hos Wright trafikk skole.
	Rabatt på leiebil.		Rabatt på synsundersøkelse, databrilte, privatbrille og solbrille med styrke.
	Rabatt på reparasjoner, periodisk kjøretøy-kontroll og deler.		Rabatt på synsprøve og komplett brille.
	Rabatt på flyplassparkering på Gardermoen.		Rabatt på internasjonalt førerkort.
	Rabatt på hotellovernattinger.		1 time gratis juridisk veiledning.
	Gratis prøveperiode på lyd- og e-bøker.		Rabatt på hotellovernattinger.
	Rabatt på medlemskap hos Actic og fri innmelding.		Rabatt på båtreiser.

Hertz

Rabatt på leiebil

Kinobilletter til kun kr 100,-



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



Kalender for 2026

MA-kalenderen for 2026 er nå til salgs for kr 449,- + porto kr 49,-. Totalt kr 498,-.

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

Tusen takk for støtten!

Skattefrie gaver

Du kan få skattefradrag for gaver mellom kr 500 og 25.000. Beløp over dette gir ikke fradrag.

Gaver skal ifølge loven gå til MA – Rusfri Trafikks prosjekter og satsning på trafikksikkerhetsarbeid.

For skattefradrag må vi registrere navn, adresse og fødselsnummer (11 siffer) for privatpersoner, eller organisasjonsnummer for bedrifter



Sjekk synet - få MAs gode rabatter!



Brilleland har gleden av å tilby MAs medlemmer følgende:

- ✓ Synsprøve 490,- (veiledende pris 740,-)
- ✓ 20% rabatt på komplett brille
- ✓ Livslang brilleservice
- ✓ Brillefingaranti – 90 dagers bytterett på uskadet brille
- ✓ Progressivgaranti – dersom du ikke klarer å venne deg til dine nye progressive briller innen 3 måneder finner vi en ny løsning eller du får pengene tilbake.

Hos oss møter du autoriserte optikere og dyktige salgsmedarbeidere. Vi hjelper deg med briller, kontaktlinser og solbriller. Vi tilbyr et stort utvalg til faste lave priser!

Bestill time på 67 81 50 70, eller www.brilleland.no/om-oss/bestill-time/



brilleland

Trøbbel på veien i vinter?

Som MA-medlem med veihjelp har du rett til **fire** kostnadsfrie assistanser fra Viking i året!

Ring MA veihjelp på tlf: 800 30 008.
Er bilen kun ansvarsforsikret, må du ha tilleggsdekning.

Les mer på: www.marusfritrafikk.no





Ung i trafikken



Det var veldig gøy med racing simulator.



Bilen stod på forsiden av standen og skapte reaksjoner blant besøkende.



Flere prøvde seg på promillebrillebanen.

«Livet er ikke et spill» – læring med promillebriller i Ålesund

Utenfor AMFI MOA kjøpesenter i Ålesund tok kampanjen «Livet er ikke et spill» publikum med storm. Aktivitetene viste tydelig hvordan rus påvirker reaksjonsevne og dømmekraft, på en både engasjerende og lærerik måte.

Av Lan La

Besøkende kunne teste promillebrillebanen, der man gikk gjennom en løype med kjepler med promillebriller på. For de som ønsket ekstra spenning, stod lykkhjulet klart med premier som PlayStation 5 og Admiral P-billetter.

Dagens største trekkplaster var kjøresimulatoren med promillebriller, som ga en realistisk og trygg opplevelse av hvordan rus påvirker bilkjøring. Mange fikk et sterkt inntrykk av hvor farlig det kan være å sitte bak rattet i påvirket tilstand.

Vrakbil og raceropplevelse

En vrakbil med knust frontrute symboliserte konsekvensene av ruskjøring og ble et naturlig samtaleemne.

Kampanjen fikk også besøk av racerbilsjåfør Marius Nakken, som lot besøkende teste hans profesjonelle kjøresimulator. Kombinert med promillebriller ga dette en realistisk demonstrasjon av hvor raskt selv små mengder rus kan få alvorlige konsekvenser.

“Opplevelsen med promillebriller og simulatoren gir et konkret bilde av hvor farlig rus og bilkjøring kan være,” sier en av

elevene bak kampanjen.

Bakgrunn og rekkevidde

Kampanjen ble laget av Mats Moe Sundgot, Liam Kristoffer Sjøstad Størksen, Sondre Leite Aasen, Isak Nystøyl Gjerde og Ludvik Nustad ved Akademiet videregående skole i Ålesund. Gruppen vant Folkets favoritt og tok 2. plass i DeathTrip-konkurransen 2025.

Under uke 39 deltok over 200 fysisk, mens 14 100 kinogjester på ODEON Ålesund så kampanjefilmen. Videoen nådde 282 000 visninger på Snapchat, og kortfilmer ble vist på informasjonsskjermer med 14 000 visninger.

Kampanjen viste hvordan praktiske aktiviteter kombinert med digitale kanaler kan skape refleksjon og økt bevissthet rundt ruskjøring blant både unge og voksne.

Den sterke responsen i Ålesund – både fysisk og digitalt – viser at budskapet traff bredt og engasjerte flere målgrupper på en måte som gjorde inntrykk.



TOMT FOR ALLTID

– når kunsten setter trafikkulykker på kartet



Installasjon på Stjørdal Torget.

Ung i Trafikken tok over Stjørdal torg med en kraftfull og symbolsk kunstinstallasjon som gjorde stillheten etter en trafikkulykke synlig.

Av Emilie Stenberg

Midt på torget sto en rød stol – et sterkt visuelt anker og symbol på et liv som mangler. Rundt den sto 25 svarte stoler som viste at én av fire dødsulykker skyldes rus. Enkelte var merket "reservert", dedikert til unge som hadde mistet livet – med ekte historier som gjorde fraværet fysisk.

Skolebesøk og quiz

Kampanjen startet på Ole Vig videregående, der prosjektgruppen ble hedret med hettegensere. Elevene deltok også i en trafiksikkerhetsquiz som skapte engasjement og diskusjon – særlig om aldersgrensen for elsparkesykkel. At kampanjestarten skjedde på en videregående skole, var ingen tilfeldighet: Ungdommenes egen innsats og troverdighet bar prosjektet fram.

Promillekontroll og kino

Den såkalte gladkontrollen ved MUS Stadion – gjennomført sammen med politiet – ga bilistene anledning til anonymt å reflektere over egne holdninger til rus i trafikken. Alle som deltok fikk en liten takkegave.

På Kimen Kino sto ni seter tomme under to visninger – et konkret visuelt grep som minnet publikum om livene som ikke



Fra venstre: Lan La (UiT), Olaf Ertsgaard, Liam Aasvang, Oline Kaspersen Hilanmo og Emilie Stenberg (UiT).



Emilie Stenberg og Lan La fornøyde med resultatet av glad-kontroll.

lenger fyller setene blant oss.

Sterk rekkevidde og inntrykk

Kampanjen traff også bredt digitalt. Videoen som ble delt i sosiale medier fikk over 543 000 visninger på Snapchat og 72 000 på TikTok – tall som viser at budskapet nådde langt utover torget i Stjørdal. Nærmere 1000 besøkte installasjonen fysisk, mens over 200 gikk inn på kampanjens landingsside.

– Målet med 'Tomt for alltid' er å gjøre konsekvensene av ruskjøring synlige og gi folk et øyeblikk til å stoppe opp. Når noen virkelig ser hva som kan skje, håper vi det gjør inntrykk, sier en av elevene bak kampanjen.

Kunst som verktøy for trafiksikkerhet

Fra symboltunge installasjoner til skolebesøk, quiz, gladkontroll og kinovisninger – kampanjen bygget stein på stein og skapte et helhetlig uttrykk som gjorde inntrykk på tvers av målgrupper. Resultatet ble en helg der kreative virkemidler og samarbeid med politi, skole og nærmiljø samlet seg i en kampanje som ikke bare ble sett – men merket.



Jonas Jørgensen blir overrasket prisen «Årets gjennombrudd»-prisen på Motorsportgallaen.



Wilde Moi feier på toppen av pallen.



Jonas Jørgensen og Jarand-Matias Vold Gunvaldsen mottar pris.

2025-sesongen ble et eventyrlig år for flere av våre medlemmer

Av Isak Nesse

Med sterke internasjonale plasseringer, nasjonale mesterskapstitler og flere historiske øyeblikk har våre førere vist at Grimstad og Norge virkelig hører hjemme i toppen av verdens trialmiljø.

For **Jarand-Matias Vold Gunvaldsen** ble 2025 et gjennombruddsår. Han tok sin første Race-pallplass i USA, leverte jevne og sterke resultater gjennom hele sesongen og endte som nummer elleve sammenlagt i VM – hans beste plassering til nå.

Hjemme vant han alle fem rundene i Norgescupen, tok bronse i NM og sikret sitt femte strake laggull i Lag-NM. I tillegg ble det sølv individuelt og gull i lag i Nordisk mesterskap.

– Dette har vært min beste sesong noensinne. Jeg har fått bekreftet at jeg hører hjemme i verdenstoppen. Nå gjelder det å bruke vinteren godt og komme enda sterkere tilbake i 2026, sier Gunvaldsen.

Wilde Moi (16) leverte sin beste sesong hittil, med seier i en VM-runde i Portugal, sølv i Nordisk mesterskap og sølv sammenlagt i Norgescupen.

– Jeg er utrolig stolt av årets resultater og takknemlig for all støtte fra klubb, Team Norway Junior og familien, sier Moi.

Som elev ved toppidrettslinja på Kristiansand Katedralskole

Gimle kombinerer hun skole og idrett på høyt nivå. Nå venter vintertrening og forberedelser mot nye mål – blant annet VM-gull i Trial 2 Women og NM-tittel i 2026.

Jonas Jørgensen hadde en sesong full av sterke prestasjoner: bronse totalt i VM (125-klassen), sølv i EM (junior), gull i Lag-VM (mix) og flere enkeltseire både i VM og EM. I Norgescupen tok han andreplass i tre av de fem rundene han deltok i, og sikret også gull i Lag-NM med Grimstad Trialklubb.

Sesongen ble rundet av med «Årets gjennombrudd»-prisen på Motorsportgallaen 2025 – en svært fortjent anerkjennelse.

– Å få denne prisen betyr enormt mye. Året har vært fullt av minner, og nå handler alt om å trene enda hardere og ta nye steg mot neste nivå, sier Jørgensen.

Dette er bare tre av mange som har skapt magiske øyeblikk i 2025. I neste nummer gleder vi oss til å løfte frem enda flere av klubbens egne stjerner og deres flotte prestasjoner.



Uoppmerksomhet i trafikken – når et øyeblikk kan få konsekvenser

Kampanjevideoen vår setter søkelys på uoppmerksomhet i trafikken, et tema som berører alle som ferdes på veiene.

Med slagordet «Det er lov å koble av, bare ikke i trafikken» ønsker vi å få ungdom til å reflektere over hvor fort et øyeblikk uten fokus kan få alvorlige konsekvenser.

Hele produksjonen er laget inhouse med Isak som innholdsprodusent og regissør. Fra idé og planlegging til opptak og ferdig film har vi hatt full kontroll på stil, budskap og målgruppefokus.

Videoen har nådd bredt og engasjerer målgruppen på flere digitale flater. Den har registrert 4 921 254 visninger på Snapchat og 979 177 på TikTok, mens landingssiden har hatt 20 500 besøk. Det har også vært 22 040 klikk på Snapchat-annonsen og 3 278 på TikTok-annonsen. Responsen viser at kampanjen treffer – både ungdom som kjenner seg igjen i situasjonene, og de som reagerer på det de ser.

Vi ønsket å få ungdom til å reflektere over eget fokus i trafikken og bevissthet rundt hvordan små øyeblikk med uoppmerksomhet kan få store konsekvenser.

Kampanjen viser tydelig at engasjerende og realistiske digitale filmer kan gjøre et viktig trafikkbudskap både relevant og virkningsfullt for unge.



Vær med på trekningen om gratis førerkort



Har du tatt førerkort for bil, lett motorsykkel eller MC i år? Da må du sende inn bekreftelse til oss for å være med i trekningen om å vinne tilbake førerkortet – opptil 30.000 kroner!

Hvert år trekker vi vinnere blant medlemmer som har tatt førerkort, og det eneste du trenger å gjøre for å delta, er å sende inn dokumentasjon på at du har tatt førerkort i løpet av året.

Tips en venn!

Kjenner du noen som ikke er medlem ennå? De kan også bli medlem for kun 250 kroner.

Medlemskapet gir blant annet:

- ✓ Billige kinobilletter (100 kroner stykket)
- ✓ Tilbakebetaling av startlisens i motorsport
- ✓ Tilgang til arrangementer, konkurranser og aktiviteter
- ✓ Medlemsbladet Motorføreren fem ganger i året

Sammen gjør vi trafikken tryggere – og hverdagen morsommere, både på og utenfor veien.

MA-kryssord 5-2025

				FRED	PARTI	FLOD	ABRAHAM'S SØNN → BRENNE FOR ↓	HASTE	SIM CITY	HARM	PROPP	SJØDYR	TURN- STILLING
				RALLY- LØP									
				MA-5 2025	▶				MÅNE				
				LYKKELIG				ELV		VEER			
				Skuer				ORDENS- BROR					
SVELG	SVERIGE	SVIK	FAST		KONENES FLØY →	GIÆRE						KUTTA	
					LØVE				▼		◀	Siri Goa	
MINI- GITAR							UTEN VERN						
MAUSO- LEUM							SVOVEL						
KJEMME				FRI			HINNE					KONJ.	
VASKET				FISKE			JOD	KVINNER OG KLÆR		DUSKREGN			UTFØRSEL
								ØSTERRIKE		ELI DIANA YDSTEBØ			
SLAGA					ATSJO!	LA PÅ LAKK		KILOVOLT				VASKER	
						KLORTE							
ØNSKER				FERSK		KRONER		BESTEMTE					
						KOSTFIBER		... OG LÆRD					
HA SOM FAST ADRESSE		PREPOSI- SJON		▼	STØY			ETES MED FRYD					
		DIVERSE						BRØLE					
KORN					STRØM- FORSYNERE					POLITISK PARTI			
					KLOK					SVULME			
RUNDT		SEKS				DIKT	▶			◀	VALUTA		FLOKK
		RETTS- LØFTE					PLATE						
Fleipete	HYL					BRYGG		LEGGER BRIKKER		KLOKKE			
								FOSFOR					
PINTES				▶								▲	SJARM

Løsning og vinnere MA-kryssord nr. 3-2024:

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:

Signy Skjervik, Tau * Bjarne Jakobsen, Misvær *

Tormod Mosland, Austrheim

Vi gratulerer! Og her er løsningen:

MA-3 2024	▼	N	E	T	U		
	F	O	T	O	N		
	N	O	T	E	N		
	U	R	D	A	R		
	S	A	K	E	N		
	V	I	L	E	F		
	K	M	N		R	U	S
	R	A	V	I	N	E	A
	L	I	T	E	▲	K	S
	N	I	K	E		T	R
	G	N	E	D		R	S
	L	▼	E	L		B	Y
	J	E	R	I	K	O	S
	A	R	T	R	Y	S	I
	N	▶	S	T	Å	S	Y

Navn:

Adresse:

Frist: 31. januar 2026

Når veien begynner å synge



I Norge er vi vant til at veien varsler når noe er galt. Kjør ut i rumlefeltet, og bilen svarer med en grov brumming som rister deg tilbake på rett kjøl. I andre land har de tatt samme prinsipp et hakk lenger: Der spiller veien faktisk musikk.

Av Jøran Ledal

Fenomenet kalles «musical roads» eller «singing roads». I stedet for vanlige rumlestriper freses spor i asfalten med nøyе beregnet avstand og dybde. Når hjulene treffer stripene i riktig hastighet, blir vibrasjonene til toner – og tonene blir til en melodi. Kjør for sakte eller for fort, og det høres ut som en katt på et piano. Treffer du fartsgrensen, sitter melodien perfekt.

30 veier i Japan

Japan var først ute. Der finnes over 30 såkalte «Melody Roads» som spiller alt fra barnesanger til poplåter. En av de mest kjente ligger på Hokkaido og fremfører «A Cruel Angel's Thesis», åpnings-temaet fra anime-serien Neon Genesis Evangelion – forutsatt at du holder deg til 40 km/t. Det er både turistmagnet og et ganske oppfinnsomt fartsskilt.

Sør-Korea har brukt ideen mer målrettet. På en ulykkesbelastet motorveistrekning nær Andong, der mange sjåfører sovnet, valgte veimyndighetene å frese inn «Mary Had a Little Lamb». Ironisk nok en sang som ofte brukes som vuggesang, men her er poenget det stikk motsatte:

Den skal vekke deg og minne deg om å holde 60 km/t.

I USA finnes flere eksempler. På en bit av historiske Route 66 i New Mexico spiller rumlestripene «America the Beautiful». I California hadde de en stund Rossinis «William Tell Overture» (bedre kjent som Lone Ranger-temaet), men den ble flyttet etter støyklager – akkurat som i Nederland, der en strekning i Friesland som spilte den lokale hymnen «De Alde Friezen» ble fjernet allerede i 2018. Naboene opplevde tusenvis av daglige fremføringer som ren tortur.

Fartsovertredelse lyder surt

I Ungarn kan du kjøre til tonene av rockeklassikeren «67-es út» med bandet Republic, mens flere steder i Kina har valgt patriotiske marsjer. Fellesnevneren er den samme: Melodien låter bare bra hvis du holder riktig hastighet. Fartsovertredelse høres rett og slett surt ut.

Ikke alle er begeistret, og det er lett å forstå hvorfor når samme refreng spilles i loop døgnet rundt. Likevel ligger det et alvor bak det kuriøse. Tradisjonelle

skilt og fartsdumper fungerer, men de er lette å overse når du er trøtt, distraheret eller bare litt for ivrig på gassen. En vei som plutselig begynner å synge er vanskelig å ignorere. Du får et øyeblikkelig «hæ, hva var det?»-øyeblikk, samtidig som systemet belønner den som faktisk følger reglene.

Noe for Norge?

Om vi noen gang får en syngende E6 gjennom Gudbrandsdalen er høyst usikkert. Men ideen er slett ikke så sprø som den først høres ut. Rumlestriper har allerede reddet mange liv ved å riste oss bort fra grøfta. At noen har skrudd litt videre på prinsippet og laget musikk av det, viser først og fremst at kreativitet også kan brukes til økt trafiksikkerhet.



Julegaven til den som har alt!

Som medlem hos oss har du tilgang til kjøp av **godkjente promillemålere** til svært gode priser.

Les mer på:
www.butikk-marusfritrafikk.no
eller scan QR-koden her



Hvordan vet jeg om resultatet **stemmer**?

Kan jeg **kjøre** i morgen tidlig?

Hvor høy **promille** får jeg av to glass vin?



RUSFRI TRAFIKK

