

TRAFIKKSKOLEN

1/2023 | www.nts.no | www.teoribok.no

Temautgave: Forbruk og ombruk

**Mil etter mil,
så et nytt liv**

» » » Side 28



VIL GJENVINNE HELE
ELBILBATTERIET
» » » Side 12

TABS - FRA PAPIR TIL
DIGITALE LØSNINGER
» » » Side 10

90 ARBEIDSGIVERE PÅ HMS-
KURS SIDEN JANUAR
» » » Side 48

4	Leder
6	Siste nytt
8	Tema: Forbruk og ombruk
10	Fra papir til digitale løsninger
12	Vil gjenvinne hele elbilbatteriet
16	Elbil - en vinn-vinn-situasjon
20	En bærekraftig bokproduksjon
22	Optimal kjøring med snøscooter
26	Høyvoltteknikeren - den nye mekanikeren?
28	Mil etter mil, så et nytt liv!
30	Reis når du må, teams når du kan
32	Polestar - All in
38	Vil teste gratis meklekurs i trafikkskolebransjen
42	Stinn brakke på foreldrekveld
46	Vil tilby nytt kurs til bønder og entreprenører
48	Kurs i tunnelsikkerhet for trafikkskolelærere
50	90 arbeidsgivere på HMS kurs siden nyttår
52	OFV kjøretøydata - dette velger trafikkskolene
56	Kurskalender
58	Kontakt og info



Tema: Forbruk og ombruk

Forbruk og ombruk er en av de fire pilarene Norges Trafikkskoleforbund jobber med, for å bidra til en stadig mer bærekraftig trafikkskolebransje. I denne utgaven kan du lese mer om hva dette kan bety for trafikkskolebransjen.

»»» Side 8-35

TABS - Fra papir til digitale løsninger

Norges trafikkskoleforbund jobber for papirløse trafikkskoler innen 2025. TABS utvikler stadig nye løsninger for å komme nærmere dette målet.

»»» Side 10



Optimal kjøring med snøscooter

Få gode tips om hvordan man ferdes økonomisk og bærekraftig i naturen.

»»» Side 22



Gjør valget av ny skolebil enkelt

I OFV Kjøretøydata kan du finne hele utvalget av biler – dette kan hjelpe deg til å velge din neste skolebil.

»»» Side 52



Følg oss i sosiale medier!

Facebook-sider:
Norges Trafikkskoleforbund
Veien til førerkortet

Bli med i Facebook-gruppa
«Norges Trafikkskoleforbund»

Instagram:
@veientilforerkortet

TRAFIKKSKOLEN NR. 1 2023
ÅRGANG 42

Utgever

Norges Trafikkskoleforbund
Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika
Telefon: 22 62 60 80
E-post: post@ntsf.no
www.ntsfn.no | www.teoribok.no

Sosiale medier

www.facebook.com/norgestrafikkskoleforbund
www.instagram.com/veientilforerkortet
FB-gruppe: Norges Trafikkskoleforbund

Redaktør

Ingunn Haavi Finstad | ingunn@ntsf.no

Redaksjon

Maria Hegland | maria@ntsf.no
Jørgen Hernæs Grødem | jorgen@ntsf.no

Annonser

post@ntsf.no

Grafisk design

Jørgen Hernæs Grødem | jorgen@ntsf.no

Trykk

Trykk Service AS

Forsidebilde: Shutterstock
ISSN: 1501-1909

Meninger og opplysninger i signerte artikler står for forfatterens egen oppfatning og uttrykker ikke nødvendigvis organisasjonens syn. Trafikkskolen utgis fire ganger i året. Det sendes til medlemmer, men også til myndigheter, politiske miljøer, og faglige fora. Bladet er en viktig kanal for medlemmene, men også vårt ansikt utad. Du kan se tidligere utgaver på vår nettside: www.ntsfn.no



Svanemerket

Vårt trykkeri Trykk Service AS er sertifisert for å bruke det nordiske miljømerket Svanen. Svanemerket bryr seg om hele den lange ferden og alle stoppestedene underveis.



Gode trafikksikkerhetsmedarbeider,

Våren er i anmarsj og med det legger vi bak oss vinter og kulde. Når snøscooter-folket er i ferd med å avslutte sesongen, er MC-folket inne i en hektisk fase med å klargjøre for sesong med MC-messa flott gjennomført.

Andre aktiviteter vi har gjennomført er HC-seminar, administrasjonsseminar, en rekke HMS-kurs, tungbilseminar, og lokale trafikkklæredager, og trafikant i mørket. Listen over aktiviteter er lang og jeg tror vi aldri har hatt mer engasjement i hele vårt langstrakte land enn det vi har nå i regi av Norges Trafikkskoleforbund.

Regodkjenning og etterutdanning på dagsorden

Så har vi med glede mottatt melding om at Statens vegvesen nå har fått tid og rom til å sette regodkjenning og etterutdanning av trafikkklærere på dagsorden. I skrivende stund er vi i Norges Trafikkskoleforbund invitert til oppstartsmøte.

Selv om det er en stund siden Stortinget vedtok dette, har styret, administrasjonen og fylkeskoordinatorene debattert tema ved flere anledninger. Så håper vi at den videre prosessen åpner for muligheten til en bred og god diskusjon blant alle medlemmene i alle fylker.

Hva skjer i Europa?

Norges Trafikkskoleforbund arbeider for sine medlemmers vilkår primært innen våre landegrenser, men vi blir også påvirket av hva som skjer i Europa innen vårt fagfelt. Derfor er vår deltakelse i Nordisk Trafikkskole Union (NTU) og Europeisk Trafikkskole Union (EFA) avgjørende for å fremme saker som er av stor viktighet for oss.

Nå er det kommet signal om at EU er i ferd med å legge frem nytt førerkortdirektiv som blant annet

vil omhandle overgang fra automatgir til manuellgir, og det kan se ut som Norges Trafikkskoleforbunds syn på saken har fått gjennomslag. Vi får vente til direktivet er vedtatt i løpet av våren, før vi vet hvordan Norge vil forholde seg til endringene som kommer.

Grønnere trafikkopplæring

Endringene vil nok bære preg av en tilnærming til «grønnere» trafikkopplæring, noe som følger den retning vi arbeider etter i våre fire pilarer innen samfunnsansvar. I denne utgaven av Trafikkskolen vil du kunne lese og få gode tips innen pilar nummer fire som heter «Forbruk og ombruk».

Deretter er det hver enkelt sitt ansvar å implementere dette i trafikkskoledriften, samt å se med et åpent sinn på hvordan dette kan videreutvikle bransjen.

Årets landsmøte

Årets begivenhet står for døren, Norges Trafikkskoleforbund inviterer til landsmøte. Det er kommet inn gode forslag til vedtektsendringer, så jeg håper du er påmeldt og deltar for å sette din farge på debatten.

Norges Trafikkskoleforbund er og skal alltid være bransjens viktigste organisasjon. Vi skal være opptatt av den enkelte trafikkmedarbeider enten det er en stor eller liten skole. Og vi skal alltid arbeide for at eleven og kunden skal få den beste trafikkopplæring som kan gis.

Da kan vi alle si – «Vi skaper morgendagens trafikanter!».

Per Ove Sercan Husevik
Styreleder i Norges Trafikkskoleforbund



Hva skjer når bedriften blir satt ut av spill?

Med SafeZone stoppes digitale angrep før det skjer

Som medlem i Norges Trafikkskoleforbund kan du få SafeZone i et bekymringsfritt mobilabonnement fra Telenor. Kontakt oss på 09000 for gunstige betingelser og mange andre Telenor fordeler.



TRAFIKKSKOLENE VELGER ELBIL – ET PARADIGMESKIFTE I OPPLÆRINGEN!

Andelen elbiler i trafikkskolebransjen er på stigende kurs! I 2022 var hele 8 av 10 nye skolebiler en elbil. – Velg elbil om du skal ta førerkort i år, oppfordrer Norges Trafikkskoleforbund.

Blant nye trafikkskolebiler i 2022, var det hele 79 prosent elbiler, mot kun 46,6 prosent i 2021. Økningen har med dette vært formidabel, viser tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV).

– De utslippsfrie kjøretøyene har for alvor inntatt trafikkskolebransjen. Vi er på god vei til å nå 2025-målet, om at alle nybiler skal være utslippsfrie, sier Rolf Gregersen, administrerende direktør i Norges Trafikkskoleforbund.

Girstangas tid er forbi

Antallet utslippsfrie kjøretøy i trafikkskolebransjen, stiger i takt med antallet som ønsker oppkjøring med automatgir. Elbiler og andre moder-

ne biler har ikke manuell giring – girstangas tid er forbi.

– Om du vet du mest sannsynlig skal kjøre en bil med automatgir, velg automat også på trafikkskolen. Framtida er utslippsfri og automatisk, og utviklingen går raskt.

Det er ingen grunn til å lære seg å kjøre bil med gammel teknologi, sier Gregersen.

Automatgir er i ferd med å bli den nye normalen. På landsbasis har andelen som tar førerkort med automatgir steget fra kun 18 prosent i 2018, til hele 51 prosent i 2022, ifølge tall fra Statens vegvesen. Oslo utpeker seg, med en andel på hele 69 prosent som kjørte opp med automatgir i 2022.

Helt andre krav til dagens trafikant

Mange av trafikkkulykkene skyldes menneskelig svikt, men det er neppe girstanga som er utslagsgivende.

Både kjøretøyene og trafikkbildet blir stadig mer komplekst.

– Trafikkferdigheter handler om mye mer enn giring. På få år har bilen gått fra å være et mekanisk verktøy til å bli en avansert datamaskin. Det påvirker førerrollen, sier Gregersen.

Norge har verdens mest ambisiøse trafikkopplæring, men for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken, er det stadig nye grep som må tas. Ulykkesutviklingen har vist at det nå er særlig godt voksne menn som utgjør den største risikogruppen i trafikken.

– Mye har skjedd siden mange av oss tok førerkort, og vi er nok flere som kan trenge å friske opp kunnskapene. En kjøretime er årets gavetips til den som har alt, oppfordrer Gregersen. ■

– Vi ser allikevel på tvers av både alder, fylke og stilling at det er utfordringer knyttet til opplevelse av å være alene om jobben man gjør, forteller Spæren.

Til tross for at respondentene oppgir at de har daglig kontakt med kollegaer, svarer nesten halvparten av alle trafikklærere og faglig ledere at de føler seg alene i jobben sin. Mange har også store problemer med å koble av jobb, og arbeidsrelaterte henvendelser på fritiden er en dominerende negativ arbeidsmiljøfaktor i bransjen. Antallet henvendelser ser ut til å ha en tydelig innvirkning på evnen til å koble av jobben.

Tilrettelegging, ergonomi og sykefravær

Det er en rekke faktorer faglig ledere vurderer som mer positive enn hva trafikklærerne gjør.

– Ni av ti faglige ledere mener at det er godt tilrettelagt på arbeidsplassen, mens syv av ti trafikklærere mener det samme. Syv av ti faglige ledere mener det er stort ergonomisk fokus, men kun halvparten av trafikklærerne er enige.

Når det kommer til sykefravær på trafikkskolene oppleves dette som svært lavt blant både faglige ledere, trafikklærere og kontoransatte.

– Dette er rett og slett impone-

rende, og her mener jeg at tallene klart viser betydningen av å ha motivererte ansatte som opplever hverdagen sin som meningsfull. God innsikt er forutsetningen for at vi kan få til endringer der det er behov for det. Disse resultatene gir oss et nyttig bakteppe for det videre arbeidet, sier Spæren.

Respondentene kommer fra alle deler av landet, og alle aldersgrupper er representert. ■



Mange opplever trafikklæreryrket som motiverende: Frihet, meningsfylt hverdag og en innsats som verdsettes er positive som går igjen.

MENINGSFULLT, MOTIVERENDE, MEN ENSOMT?

Meningsfull arbeidshverdag og høy motivasjon, men en følelse av å være alene i jobben – det var hovedtrekkene da vi spurte landets trafikklærere om sin arbeidshverdag. Kjenner du deg igjen?

Hele 174 trafikklærere svarte på undersøkelsen Norges Trafikkskoleforbund sendte ut på tampen av fjoråret. Her får du de viktigste funnene!

– Vi ønsket å få bedre innsikt i hva som er status, for å få et bedre grunnlag for prioriteringene vi gjør i forbundet, spesielt innenfor satsningsområdene arbeidsliv, utdanning og HMS, forteller Solveig R. Spæren, jurist i Norges Trafikkskoleforbund.

Fokusområder i undersøkelsen

Hovedfokus for undersøkelsen var arbeidstid og lønn, arbeidsforhold og arbeidsmiljø, samt tilrettelegging, ergonomi og sykefravær.

– Dette er temaer vi er nysgjerrige på, og det har vært veldig fint å kartlegge hvordan det er rundt om i bransjen, sier Spæren.

Norges Trafikkskoleforbund ønsker å påvirke rammevilkårene som er av betydning for arbeidsforhold og miljø i bransjen. For å gjøre det må vi vite hvor skoen trykker.

Arbeidstid og lønn

I snitt jobber heltidsansatte trafikklærere 43,9 timer og faglige ledere 46,8 timer i løpet av en normal arbeidsuke. Det er ut over normal arbeidstid, og et stykke over grensen for det som kalles «alminnelig arbeidstid» – som etter arbeidsmiljøloven er på 40 timer.

– Det er klart at slik jobbing over kortere tidsrom kan fungere bra for de aller fleste, men hvis dette er noe som foregår over tid, da kan det gå det på helsa løs, sier Spæren. Mange oppgir at arbeidstimene varierer.

– Dette kan samsvare med høy score på opplevd frihet i jobben, som de aller fleste mener at de har. Samtidig kan det innebære en uforutsigbarhet, spesielt for trafikklæreren, med tanke på at lærere stort

sett avlønnes i form av timelønn og provisjon.

Når det kommer til lønn har faglig ledere ofte fastlønn, mens trafikklærere ofte jobber for timelønn eller provisjon. Når det gjelder de kontoransatte ser vi litt andre tall. Her jobber kun 42 prosent av respondentene fulltid, og her er det fastlønn som dominerer.

Arbeidsforhold og -miljø

– Det positive innenfor arbeidsforhold og -miljø er at det er høy grad av verdsettelse av innsats, og de har stort sett mye kontakt med andre kollegaer. I tillegg føler både trafikklærerne, faglige ledere og kontoransatte at de har stor frihet i jobben sin, og de fleste har høy motivasjon til å gjøre en god jobb, forteller Spæren.

Det er jevnt over høy score på at bransjen har en meningsfull arbeidshverdag og høy motivasjon. Dette svinger litt mellom aldersgruppene, og det er de yngste og de eldste i bransjen som ser ut til å være mest motiverte.

Nøkkeltall fra undersøkelsen

Trafikklærere

- 30% av trafikklæreren oppgir at de ikke får tilfredsstillende veiledning og faglig oppfølging.
- 44% Føler seg alene i jobben de gjør, til tross for at over 80% oppgir å ha daglig kontakt med kollegaer.
- 67% syntes det er vanskelig å koble av jobb
- 75% får ofte arbeidsrelaterte henvendelser på fritiden.

Faglig/daglig ledere

- 16% mener de ikke får tilfredsstillende veiledning og faglig oppfølging.
- 45% føler seg alene i jobben de gjør, til tross for at 85% oppgir å ha daglig kontakt med kollegaer.
- 69% syntes det er vanskelig å koble av jobb.
- 86% får ofte arbeidsrelaterte henvendelser på fritiden.

Kontoransatte

- 58% føler seg alene i jobben de gjør, til tross for at 100% oppgir å ha daglig kontakt med kollegaer.
- 52% mener det er vanskelig å koble av jobben.
- 63% får ofte arbeidsrelaterte henvendelser på fritiden.

Både faglig ledere, trafikklærere og kontoransatte oppgir svært høy score på motivasjon og at innsatsen deres verdsettes. De opplever også å ha stor frihet og mening i hverdagen sin.

Tema: Forbruk og ombruk

Hvilke spor etterlater vi oss? Hva betyr de valgene vi tar for menneskene vi har rundt oss, for samfunnet vi er en del av, og for planeten? Hvilke grep kan vi ta, for å bidra til mindre forbruk og mer ombruk?

Store spørsmål har noen ganger også enkle svar. Vi kan begynne i det små. Vi kan begynne med oss selv. Vi kan begynne nå.

Forbruk og ombruk er en av de fire pilarene Norges Trafikkskoleforbund jobber med, for å bidra til en stadig mer bærekraftig trafikkskolebransje.

TABS - DIGITALE LØSNINGER

TABS utvikler stadig nye løsninger for å forbedre den papirløse tilværelsen for trafikklærere.

» » » Side 10

ELBILBATTERIET

Batteriretur vil gjenvinne hele elbilbatteriet. Det er mange ressurser som kan benyttes om igjen etter batteriets levetid.

» » » Side 12

VINN-VINN MED ELBIL

Trafikkskolebransjer er i gang med omstillingen til alternative energiformer, først og fremst elektrisitet.

» » » Side 16

BOKPRODUKSJON

Norges trafikkskoleforbund tar grep for at det som skal trykkes blir gjort på en ansvarlig måte.

» » » Side 20

SNØSCOOTERKJØRING

Få gode tips om hvordan man ferdes økonomisk og bærekraftig i naturen.

» » » Side 24

HØYVOLTTEKNIKEREN

Er høyvolttekniker den nye mekanikeren? Med ny, grønn teknologi kreves ny kunnskap for å behandle høy spenning på en sikker måte.

» » » Side 26

BILGJENVINNING

Når bilen demonteres, er det store deler som kan gjenvinnes og få et nytt liv! Det er en avansert prosess, som vi får mye igjen for.

» » » Side 28

Teams når du kan

Få gode råd om bruken av digitale løsninger som kan erstatte reising.

» » » Side 30

POLESTAR

Få innsikt i utviklingen, etableringen og fremtidsplanene til Polestar.

» » » Side 32

Fra papir til digitale løsninger

- På de fleste trafikkskoler tar det nok noen måneder før de merker at det er tomt for blekk i skriveren, sier Thorsten Heberger, produktansvarlig for TABS, trafikkskolenes administrasjons- og bookingsystem.

TEKST: INGUNN HAAVI FINSTAD
FOTO: SHUTTERSTOCK / TABS



Skagen trafikkskole i Stavanger og Sandnes: TABS er en viktig del av arbeidshverdagen til de 22 trafikklærerne.

Norges Trafikkskoleforbund jobber for papirløse trafikkskoler innen 2025. Majoriteten av trafikkskolene har allerede tatt steget, og omfavnet Lime Green Digital sine digitale løsninger.

- Et veldig realistisk mål

Vi skal ikke så mange år tilbake før alt fra opplæringskort til fakturaer og regnskapsrapporter, gjorde at det flommet over av papir på norske trafikkskoler. Digitaliseringen av trafikkskolebransjen tok for alvor fart i 2017, da TABS ble lansert.

- Vi har gjort mye de siste årene for å redusere papirbruken. Vår misjon er en fulldigital skole. Slik kan skolene bli stadig mer effektive, og bruke tiden på det som er viktig, nemlig elevoppfølgingen, sier Heberger.

Det er liten tvil om at TABS har bidratt til å effektivisere arbeidshverdagen for både trafikklærere og ikke minst kontoransatte med ansvar for alt fra timebestillinger til fakturering.

- TABS er den digitale grunnmuren til trafikkskolen. Det er et veldig realistisk mål å bli kvitt papir, slår Heberger fast.

- Stadig utvikling av nye løsninger

De digitale selvbetjeningsløsningene er i stadig utvikling, i tett dialog med bransjen. Heberger får daglig innspill til nyutvikling.

En digital løsning for refleksjon på sikkerhetskurs på vei, har lenge stått på ønskelista til mange trafikklærere. Tidligere har lærerne laget et hefte eller et ark, som eleven skal ta vare på gjennom opplæringsløpet. Men arkene blir ofte mistet, glemt eller rotet bort, og må deles ut igjen og igjen.

- Lærerne som testet den nye løsningen var veldig fornøyd! Nå har de mye bedre oversikt, og det gir en bedre opplevelse for både eleven og læreren. Elevene er vant til at alt er digitalt, sier Heberger. Lærerne kan nå legge inn oppgaver og spørsmål digitalt, og svarene fra eleven kommer direkte inn i opplæringskortet. Flere har ønsket seg en tilsvarende løsning for trinnvurdering og for tunge klasser, og også det er på trappene.

Enkelt, effektivt og mer miljøvennlig

Skagen Trafikkskole i Stavanger og Sandnes er blant de mange skolene som ser verdien av digitale løsninger.

- Vi hopper på det som kommer! Vi begynte med Nettadmin i sin tid, og har brukt TABS siden det ble lansert, sier Bjørn Olav Nordal, trafikklærer og faglig leder ved Skagen Trafikkskole. De har 22 lærere, som alle bruker TABS aktivt.

- Løsningen gir både oss og elevene bedre oversikt over bookinger, innbetalinger og alle aktiviteter som kommer. I tillegg er det veldig praktisk med digitale opplæringskort, sier Nordal. Det at tjenesten ble lansert som en app, har også gjort det enklere å få med elevene. Her kan de selv følge med på undervisningsløpet, og holde oversikt.

Vil vise mer av opplæringskortet

TABS har mye på gang, og mange ideer på blokka som skal gjøre hverdagen enklere for både elever og lærere.

- Vi jobber med å gi elever og foresatte enda mer innsikt, og ønsker å vise frem mer av opplæringskortet. Slik kan de foresatte bli mer involvert, og få større forståelse for opplæringen, sier Heberger.

TABS skal fortsette å utvikle gode løsninger fra trafikkskolene. Innboksen er full av tips fra bransjen, til hva som bør utvikles.

- Det er ingen trafikkskoler som bruker hele løsningen, alle plukker de elementene som passer best for dem. Vi fortsetter å lage gode løsninger som letter hverdagen, sier Heberger. ■

Hvorfor papirløst?

Avfallsreduksjon er det viktigste vi kan gjøre for å bekjempe miljøproblemene knyttet til avfall, så å unngå å produsere unødvendig papiravfall er et enkelt og økonomisk miljøtiltak.

I tillegg til at trafikkskolene reduserer papirbruken, gjør digitale løsninger det også enklere, tryggere og mer gjennomskiktig med dokumentasjon og lagring av data. Det er rett og slett lettere å ha orden og oversikt!

Vil gjenvinne hele elbilbatteriet

TEKST: MARIA HEGLAND OG MARIUS BAKKE
FOTO: MARIUS BAKKE

Et elbilbatteri er satt sammen av ulike materialer som blant annet aluminium, stål, nikkel og kobolt – alt dette kan gjenvinnes. Delene i et batteri gjenvinnes til nytt materiell som blant annet brukes til nye batterier.



MANGE ULIKE KOMPONENTER: Håvard Holand, batteritekniker hos Batteriretur, jobber med å de mange delene i batteriene.



”

– Kjør helt elektrisk, vær miljøvennlige. Ha smartlader hjemme, og benytt deg av tilbudene om lading. Bli mer digital.

FREDRIK ANDRESEN, DAGLIG LEDER I BATTERIRETUR

– Batteriretur gjenvinner nå 80 til 100 prosent av hele batteriet, og jobber med å nå målet vårt på 100 prosent, sier Fredrik Andresen, daglig leder i Batteriretur.

Det meste kan gjenvinnes

Med et mål om å nå en gjenvinningsgrad på 100 prosent jobber Batteriretur med de resterende elementene i batteriet.

– Inne i batteriet har vi en flytende væske som kalles elektrolytt. Når den har gått gjennom gjenvinningsprosessene i systemet vårt blir den gjort om til gass. Deretter går den tilbake til flytende form, og vi sitter igjen med organisk væske i stedet for elektrolytt. Denne væsken får omtrent samme brennbarhetsgrad som diesel, forklarer Andresen.

I dag defineres denne væsken som avfall, men Batteriretur ønsker å bruke den til varme i forbrenningsovn. Denne væsken blir da et nytt produkt, og er renere og mer miljøvennlig.

Forbrukerne kan bidra

Mange tror at elbiler har dårligere levetid enn andre personbiler, men det stemmer ikke. Omtrent én prosent av elbilene i Norge blir kondemnert årlig, ifølge Batteriretur.

– Vi ser at batteriene i Norge ofte varer i bilens levetid, dersom vi sammenlikner levetiden på fossilbiler og elbiler. Batteriene vil jo tape seg noe på denne tiden, men det samme gjelder med hestekreftene på en fossilbil, sier Andresen.

Andresen oppfordrer forbrukerne til å bidra så batterienes levetid holder seg lenger.

– Kjør helt elektrisk, vær miljøvennlige. Ha smartlader hjemme, og benytt deg av tilbudene om lading. Bli mer digital, oppfordrer han.

Med sikkerhet i fokus

Batteriretur er ledende i bransjen både i Europa og resten av verden, og tar imot alle typer batterier. På fabrikkene deres er det stort fokus på sikkerhet.



VIKTIG MED SIKKERHET: Det er ofte strøm igjen i batteriene som kommer inn, og Batteriretur har gode rutiner på hva som skal gjøres.

– Vi har en spesiell tillatelse for å transportere batterier som ikke virker. De sikres trygt i en tilhenger i en brannsikker ekse som også filtrerer ut de giftige gassene. I tillegg har vi blant annet utviklet et system der batteriene slippes ned i et kar med vann dersom de blir for varme, forklarer Andresen.

Miljø og bærekraft i tankene

Flere av batteriene som leveres inn til Batteriretur har fortsatt mye strøm i seg, dette tømmes og strømmen selges tilbake til nettet.

Men det er ikke bare selve batterigjenvinningen Batteriretur jobber med for å tenke miljø. På taket av verkstedet i Fredrikstad er det satt opp hele 326 solceller. De har laget en egen batteribank som står for 75 prosent av det årlige forbruket.

I 2030 kommer 80 % av alle batterier til å være bilbatterier, anslår Andresen. Og det blir bare viktigere og viktigere at gjenvinningsgraden er så stor som mulig. ■

Om Batteriretur AS

Returselskapet tar imot alle typer batterier. Alt fra blybatterier, alkaliske småbatterier til store tunge industribatterier fra både kjøretøy og skip ender opp hos Batteriretur.

Helt fra 2011 har Batteriretur utviklet kompetanse og metoder for både sikker transport og demontering av høyenergibatterier.

Batteriene i elbilene vi kjører kan være livsfarlige ved feil håndtering, og krever en spesiell kompetanse for å gjenvinnes.

Batteriretur har lokaler både i Fredrikstad og Sandefjord.



Vinn-vinn med elbil

Bilkjøring, uansett form og farge, påvirker vår hverdag på et eller annet vis. Energien som benyttes kan være lokal, nasjonal eller internasjonal. Trafikkskolebransjen er i startgropa vedrørende bruk av alternativt drivstoff, og da i hovedsak elektrisitet.

TEKST: ØYVIND ÅRBOGEN
FOTO: MARIUS BAKKE

Mange mener mye om elbilens positive og, for noen, negative sider i diskusjonen om nettopp elbil er for idealister eller folk flest. Fakta om elbilen kan gjøre valget lettere for de som ennå tviler.

Veldig mye bedre for klimaet

I diskusjonen om man skal velge elbil eller bil med fossilt drivstoff vil nok mange hevde at elbilproduksjonen er mindre klimavennlig i produksjonslinjen enn biler med forbrenningsmotor.

Litt rett skal de ha, for det er slik at det slippes ut litt mer klimagasser for hver elbil som lages på fabrikken enn for hver bensin- eller dieselbil. Det skyldes blant annet at dagens batteriproduksjonen bidrar med en del utslipp.

Til tross for dette blir klimabelastningen over tid mye mindre med en elbil. Spesielt hvis du lader bilen med i stor grad fornybar strøm, som vi gjør her i Norge. En studie fra Hoekstra ved det Tekniske Universitetet i Eindhoven viser at CO2-utslippene over levetiden fra en dieselbil er omtrent 2,5 ganger høyere enn for en elbil. Utslippene fra produksjonsfasen av elbiler er opp imot 1,5 ganger høyere enn for dieselbil. Men utslipp som følge av drivstoff er fire ganger høyere for diesel-bilen enn elbilen. Dette gjør at elbilen totalt sett er veldig mye bedre for klimaet.

I denne undersøkelsen er det benyttet data fra energimiksen i Europa fram til 2019. Siden den gang har kraftproduksjonen i Europa blitt stadig mer klimavennlig. Studien viser at i en fremtid med et fornybart kraftsystem vil CO2-utslippene over levetiden være mer enn 15 ganger høyere for dieselbiler enn for elbiler. I tillegg til dette blir batteriene i elbilene stadig bedre og derfor øker forspranget til elbilene.

Du kan bidra – og samtidig spare penger!

Veitrafikken står for 18 prosent av klimagassutslippene i Norge, og i 2021 var utslippene fra personbiler på 4,1 millioner tonn CO2. DNV GL har regnet ut at den globale effekten av norsk elbilpolitikk er mer enn fem ganger så høy som den nasjonale effekten, og at vi fra 2010 til 2050 vil redusere utslippet av CO2 med 60 millioner tonn ved overgangen til elbiler. De globale effektene av at billigere batterier gir flere elbiler, sparer verden for ytterligere 320

millioner tonn CO2.

På denne måten vil du som trafikklærer ved å velge elbil kunne være med på å bidra til både lokal og global reduksjon i CO2-utslippet. I tillegg vil du spare mye penger.

Et kort og superenkelt regnestykke vil fort vise at ved et månedlig antall kjøretimer på 200 og en kjørelengde på 30 kilometer per kjøretime, med et forbruk på 0,5 liter per mil, vil dette kunne koste, med en drivstoffpris på 20 kroner per liter, cirka 6000 kroner.

Ved å bytte ut diesel- eller bensinbilen med en elbil vil regnestykket se vesentlig mindre brutalt ut. Hvis du i all hovedsak lader hjemme eller på trafikkskolen med fastmontert lader vil det koste cirka 22 kroner å «fylle full tank». Pris på hjemmelading avhenger blant annet av strømleverandøren din, kraftprisen, vær og type elbil du kjører. Men, en grunnregel er imidlertid at pris på lading av elbil hjemme er rundt 1 krone per kWh du lader opp. Har du en elbil med et batteri på 22 kWh, koster det altså cirka 22 kroner å full-lade.

Mer igjen på bunnlinja

Som trafikkskoleeier eller faglig leder bør det kunne være lett å bruke disse «sparte» midlene til kompetanseheving, kursvirksomhet, investering i moderne teknologi, eller rett og slett som solide tall på bunnlinjen og påskjønnelse til trafikklærerne for godt utført arbeid. Ikke noe er bedre for arbeidsmiljøet enn et klapp på skuldrene!

Fortsatt rekkeviddeangst?

Hvis ankepunktet for å kjøpe elbil er rekkevidden, så kjører man i gjennomsnitt 33 kilometer per kjøretime, ganger 10 kjøretimer om dagen. Hvis man lader fullt før man reiser på jobb, burde det ikke være den største utfordringen med en moderne bil med solid kapasitet.

Investeringen i en slik bil bør kunne forsvares gjennom økonomien på lengre sikt. Og hvis du lurer på om vi til sammen utsetter vårt strømnettverk i Norge for en stor påkjenning ved å bruke elbil, så ikke vær redd. Nybilsalget, hvis dette hovedsakelig består av elbiler i 2025, vil tilsammen stå for cirka tre prosent av det norske strømforbruket. ■



ØYVIND ÅRBOEN
Seniorrådgiver opplæring

Øyvind har lang erfaring som trafikklærer, og jobber nå i Norges Trafikkskoleforbund som seniorrådgiver opplæring.

Han kan svare på spørsmål relatert til trafikkopplæring, læreplaner, undervisningsplaner, forskrift om trafikkopplæring og førerprøver. Han kan også hjelpe med generelle spørsmål om å drive trafikkskole, samt faglig leders plikter.

KONTAKT:
oyvind@nts.no | 918 33 003





TEKST: MARIUS BAKKE
FOTO: MARIUS BAKKE

En bærekraftig bokproduksjon!

Forbrukerne blir stadig mer miljøbevisste, og både private og offentlige aktører setter inn tiltak for å redusere miljøpåvirkningen. For Norges Trafikkskoleforbund er miljøvennlig lærebokproduksjon et viktig virkemiddel.

Forbrukerne blir stadig mer miljøbevisste, og både private og offentlige aktører setter inn tiltak for å redusere miljøpåvirkningen. For Norges Trafikkskoleforbund er miljøvennlig lærebokproduksjon et viktig virkemiddel.

Norges Trafikkskoleforbund har i mange år brukt Trykk-service AS for å produsere alt fra lærebøker til blader, brosjyrer og mindre trykksaker.

Svanemerket siden 2003

Selskapet, som har vært svanemerket siden 2003, bruker mest mulig miljøvennlige produkter i produksjonen sin. Det vil si at de blant annet bruker biofarge og FSC-godkjent papir til produksjonen, og plikter også å sørge for at alle kjemikalier og løsningsmidler som brukes oppfyller miljømergingskravene.

- Svanemerket stiller svært strenge krav til bærekraftig produksjon og alt må innrapporteres. Vi er også medlem av Grønt Punkt, som er miljømerket for all vår emballasje, sier Nils-Robert Liverud, daglig leder i Trykk-service.

Gjenbraker papirrester

Trykk-service jobber også iherdig med å gjenbrake papirrestene så mange ganger som mulig. Det som ikke kan brukes mer blir sendt til gjenvinning. På denne måten sørger de for at papiret får lengst mulig levetid og forbruket holdes lavt.

- Gjennom vår svanelisens er vi forpliktet til lavest mulig Co2 avtrykk, så vi jobber hele tiden mot å redusere forbruket vårt, sier Liverud.

Det er selvfølgelig ikke bare papiret og blekket som har betydning for forbruket, det er også strøm. Et av tiltakene Trykk-service innfører nå er å få inn flere varmepumper, slik at energiforbruket blir mer bærekraftig.

Lærebøker for alle førerkortklasser

Norges Trafikkskoleforbund tilbyr lærebøker for alle førerkortklasser, i tillegg til blant annet oppgavebøker og bladet «Trafikkskolen».

- Vi ønsker å bidra til redusert papirbruk, men samtidig må vi ha to tanker i hodet samtidig. Vi er derfor opptatt av at det vi fortsatt bruker av papir, skal gi minst mulig miljøpåvirkning, og er derfor veldig fornøyd med hvordan bøker og trykksaker er en del av dette, sier Ingunn Haavi Finstad, leder for kommunikasjon og bærekraft i Norges Trafikkskoleforbund. ■



Det ferdige produktet rett i fanget med god samvittighet.

Optimal kjøring med snøscooter

TEKST: ØYVIND ÅRBOGEN
FOTO: MARIUS BAKKE



Samfunnet vårt stiller stadig strengere krav til miljøvennlighet og økonomi. Alle vareleveranser blir målt på hvilket avtrykk de gir på sin vei fra leverandør til mottaker, alle kjøretøy skal stadig slippe ut færre farlige partikler – og på samme tid stilles det store krav til effektivitet og lønnsomhet.

Snøscootertur på Finnmarksvidda: 20 trafikklærere var nylig på snøscooter-tur på Finnmarksvidda i regi av Norges Trafikkskoleforbund. Her fikk de både faglig utvikling og sosialt samvær.

Som forbrukere er vi alle en brikke i et større bilde, hvor vi som enkelt-personer bør bidra til nettopp miljøvennlighet og god økonomi.

Alle kan gjøre litt

Samfunnet vårt består idag av mer enn 5,6 millioner kjøretøy, alle typer tatt i betraktning.

Disse kjøretøyene bidrar i aller høyeste grad til en positiv infrastruktur, men det er ikke til å stikke under

en stol at med så mange kjøretøy som både forurensner, lager støy og skaper utfordringer vi bare må forholde oss til, ser vi at det hver enkelt forbruker kan bidra med er særdeles viktig.

Enten du kjører personbilen din til og fra jobb, pløyer eller harver dyrket mark, måker snø på offentlig vei, gjennomfører snøscooterkurs på Svalbard eller frakter store containere med varer på tvers av vårt lang-

strakte land, så vil enkeltmenneskets bidrag kunne utgjøre store forskjeller.

Også snøscootere utgjør en del

Selv om dette kjøretøyet ikke er det mest synlige i trafikkbildet, utgjør snøscooterne allikevel en andel av alle kjøretøyene som finnes i Norge.

Operatørene av disse kjøretøyene har sine utfordringer vedrørende økonomi og miljøvennlighet på lik

linje med alle andre.

Hvordan kan man så kjøre miljøvennlig og økonomisk med snøscooter?

Felles for alle kjøretøy er det at hvis det ikke er et behov, bør vi la det stå i ro. Men slik er det jo ikke for de fleste i praksis – mange bruker kjøretøyene i sitt daglige virke, og har dermed ikke et valg.

Snøscooter i utmark – vis hensyn

I utgangspunktet er motorisert ferdsel i utmark forbudt i Norge, men på bakgrunn av utvalgte grupper i samfunnet blir det gitt dispensasjon.

Når det gjelder kjøring med snøscooter er vel dette et kjøretøy som i enda mindre grad enn traktor er synlig i vårt samfunn. Det er strenge regler for hvor man kan kjøre og hvem som kan kjøre.

Disse kjøretøyene blir ofte brukt

i sårbare områder i en arbeidssituasjon og derfor er det helt avgjørende at operatørene velger en atferd som tilgodeser minimalt med forurensning, støy og ødeleggelse. Samtidig er det for mange et helt uunnværlig arbeidsverktøy.

For at både naturen og arbeidsredskapen skal kunne utnyttes positivt, vil det for den enkelte operatør være viktig å bidra.

Tips til deg som kjører snøscooter!

Gjennom en rekke tiltak både før og under kjøring kan sjåføren bidra til det minste fotavtrykket.

1. Husk service og vedlikehold!

Service og periodisk vedlikehold vil holde snøscooteren i forsvarlig og forskriftsmessig stand, og den vil den støye mindre enn hva kravet tilsier. En moderne to-takter har idag et støynivå opp mot 73 dB på 15 meters avstand.

Uten sammenligning forøvrig vil en normal samtale ligge på omkring 65 dB, mens et rop kan nå opp i omkring 80 dB. Øret vårt oppfatter en økning på 3 dB som en dobling av lydvolume.

En godt vedlikeholdt snøscooter vil også slippe ut mindre skadelige partikler. NOx-utslipp fra snøscootere er beregnet til å utgjøre mindre enn 0,009% av nitrogenavsetningene i Norge.

2. Velg riktig tidspunkt

Tidspunkt for kjøringen, altså det å velge å kjøre når det er optimalt føre, er også en måte å kjøre miljøvennlig og økonomisk på, hvis man har mulighet. Kan man velge å kjøre når det er kaldt, vil snøen skape mindre motstand og dermed reduseres drivstofforbruket.

3. Rutevalg er viktig

Valg av rute vil kunne bidra ytterligere. Det å velge å kjøre i spor kontra løssnø vil kunne bidra ytterligere. Det du helt personlig kan bidra med er å velge en kjørestil som fremmer sikkerhet og miljø.

Unngå rask akselerasjon og brå nedbremsinger samtidig som du opprettholder jevn fart på lengre turer. Kjør snøscooter som du kjører bil, hvis det er miljøvennlighet og økonomi du tenker på.

4. Tenk på lasten

Unngå unødvendig last og bruk av slede. Jo tyngre scooteren er, jo mer drivstoff forbrukes. Tenk også

på hvilket behov du har vedrørende valg av selve scooteren. El-scootere ser straks dagens lys, og er det noe du kunne benyttet vil jo det lokale utslippet bli mindre. Det å velge å la vær, eller unngå unødvendig kjøring, bidrar selvfølgelig også.

Som operatør på snøscooter har du til enhver tid også ansvar for at naturen du befinner deg i, ikke blir ødelagt eller «brukt opp».

5. Unngå barmark!

Unngå kjøring på barmark. Bruk av motorkjøretøy på barmark gir slitasje og skader på terrenget, ved at belter og hjul lager sår, spor og merker. Disse skadene kan bli permanente eller svært langvarige, som for eksempel på myr eller i høyfjellet, hvor vegetasjonen er sparsom og vokser langsomt.

Sørg for at det er tilstrekkelig med snø i de områdene hvor du skal ferdes med snøscooter. Dette er også av sikkerhetsmessige årsaker for både fører og scooter, med tanke på å treffe stubber og steiner.

6. Tenk forbruk

Når det gjelder generell bruk av snøscooter vil nøye vedlikehold og service sørge for at ditt kjøretøy holder lenger og på den måten har man ikke alltid behov for å kjøpe nytt.

Som forbrukere av alt vi har tilgjengelig er vi selv med på å bestemme utfallet. Det å holde forbruket på et akseptabelt nivå er helt utvilsomt en av løsningene vi må ta på alvor. Enten det gjelder drivstofforbruk, utnyttelse av naturen eller arbeidskraften vi har iblant oss.

7. Sammen er vi sterke!

Du som enkeltperson utgjør nok ikke den største forskjellen, men sammen er vi sterke i denne saken. En lang reise starter alltid med det første skrittet, og ingen er nærmere enn deg selv



Høyvoltteknikeren – den nye mekanikeren?

TEKST: MARIA HEGLAND
FOTO: MARIUS BAKKE

Verksteder og bilforhandlere utdanner nå høyvoltteknikere i fleng. – Uten denne opplæringen er man etter min mening hjelpeløs som mekaniker i fremtiden, sier instruktør Stian Frilseth i Harald A. Møller.



Ny kunnskap om ny teknologi: Instruktør Stian Frilseth har fullt fokus hos kursdeltakerne.

Mekaniker er et gammelt yrke, men de siste årene har mye skjedd også her. For å følge bilparken og samfunnet, er det behov for endring. Nye biler krever mer kunnskap om teknologi, og elbilene med sine høyvoltbatterier krever forståelse og kunnskap utover det en mekaniker tidligere har kunnet om elektrisitet. Det er her høyvoltteknikere kommer inn i bildet.

Utdanning i sikkerhet

– Utdanningen av disse teknikerne tar først og fremst sikte på å sikre egen og andres sikkerhet rundt høyvolt. Strøm synes ikke, lukter ikke og høres ikke, i motsetning til fossilt drivstoff, hvor det for eksempel ved

en lekkasje eller skade kan både ses og luktes, sier Monika Holen, leder for kompetansesenteret i Harald A. Møller AS. Utdanningen gir kompetanse i å fjerne faren for strømskader, ved at systemet blant annet slås av på en trygg og sikker måte, og at det forblir avslått til reparasjonen er ferdig.

Alltid reparere fremfor å bytte ut

Også med tanke på bærekraft er reparasjon av spesielt batterier viktig, når utskiftning av enkeltkomponenter kan fjerne behovet for å bytte komplette elbilbatterier.

– Servicemarkedet er bærekraft i praksis, og utgangspunktet vårt er alltid å reparere fremfor å bytte ut

delene av bilen som er skadet. Den utdanningen vi snakker om her, er altså helt avgjørende for å bidra til bærekraften gjennom den transformasjonen av bilbransjen vi står midt i nå, forklarer Holen.

Større krav til kunnskap

– Vi stiller grundige tilleggskrav for å sikre trygg håndtering av elbiler, sier Holen.

Kravene til mekanikere for Volkswagen-konsernets merker er tredelt. Alle som skal være i direkte nærhet til en elbil, og skal håndtere både biler, deler, eller komponenter til en elbil, må gjennomgå et kurs som går på sikkerhet og forsiktighetsregler i håndtering av dette. Dette kalles en



Monika Holen stiller grundige tilleggskrav for å sikre trygg håndtering av elbiler.



Høy spenning: egen og andres sikkerhet står i første rekke når teknikerne utdannes.

Elektrisk Instruert Person, men dette kurset gir ikke lov til å reparere på høyvoltsystemet.

Skal man derimot reparere på høyvoltsystemet i bilen kreves det fagbrev som mekaniker, en grunnopplæring i verkstedsystemer og elektro, samt et eget tre-dagers kurs som kvalifiserer til høyvolttekniker. Dette gir kvalifikasjon for å kunne reparere høyvoltsystemene, men disse har ikke tilgang til å reparere selve batteriet.

– For å kunne reparere og skifte komponenter innvendig i batteriet kreves det et ytterligere kurs på fem dager. Dette kurset gir kompetanse for å kunne diagnostisere og reparere feil innvendig i høyvoltbatteriet. I tillegg lærer de å håndtere elbiler med ekstraordinære feil og faremomenter, som for eksempel etter en ulykke, slik at bilene blir trygge

å arbeide på eller ikke er til fare for de som skal håndtere bilen, forklarer Holen.

– Dette er mekanikeryrkets fremtid

Det finnes per i dag ingen offentlige krav til denne type utdanning. Alt hviler på de ulike konsernernes skuldre.

– Vi er veldig fornøyd med opplæringsprogrammet og kravene Volkswagen har satt, både med tanke på intensiteten og mengden opplæring vi får, sier Stian Frilseth, teknisk instruktør.

Han er rask til å svare på hva som er det viktigste de lærer, nemlig egen sikkerhet.

– Egen sikkerhet er gjennomgående i alt vi driver med. Det teoretiske og tekniske er forholdsvis enkelt for en mekaniker, et batteri er et batteri. Men farepotensialet rundt høyvolt er mye større enn farepo-

tensialet ved å for eksempel bytte batteri i fjernkontrollen på TVen. Frilseth er helt klar på at dette er mekanikeryrkets fremtid.

– Denne kompetansen er altomfattende. Uten denne opplæringen er man etter min mening hjelpeløs som mekaniker i fremtiden. Ettersom flere og flere biler nå er elbiler, vil du til slutt ende opp uten biler å skru på dersom du ikke er høyvolttekniker, avslutter han. ■

TEKST: INGUNN HAAVI FINSTAD
FOTO: BILGJENVINNING AS

Mil etter mil, så et nytt liv!

Rundt 115 200 biler gikk i kverna i 2022. Her er lagerhyllene ved Ragn-Sells Autopart sitt gjenvinningsanlegg på Auli.

Visste du at nesten hele din bil kan få et nytt liv? Kasserte biler er verdt mye mer enn vrakpanten. – Bilene males opp, metallene trekkes ut og kommer tilbake som, tja, en iPhone, sier Lars Fallmyr i Bilgjenvinning AS.

Bilene som vrakes i Norge er i gjennomsnitt 18 år. Hele 97,8 prosent av den vrakede bilen gjenvinnes! – Vi jobber konstant med å få opp ombruksandelen, de delene av bilen som fortsatt virker og kan brukes på nytt, sier Fallmyr i Bilgjenvinning AS, et landsdekkende nettverk av bil-demontererere.

Avansert prosess

Det er en avansert prosess som settes i gang når avdankede bilvrak går inn i den store kverna. Bilvrakene males i stykker, og ulike teknologier trekker ut ulike metaller. I 2022 var det rundt 115 200 biler som gikk i kverna, og ut av disse var det rundt 1300 elbiler. Antallet elbiler øker år for år.

– Alle biler blir gjenvunnet her i Norge. Noe går til produksjon av kumlokk. Mye av stålet blir til armeringsstål, mens aluminiumen gjerne går inn i produksjon av ledninger og mobiltelefoner, forklarer Fallmyr.

I 2022 var det 80,5 prosent av bilene som endte opp som helt nye produkter eller gikk inn i produksjonen av nye biler. Resten går til energigjenvinning, eller det aller edleste – ombruk.

Høgger'n lever – og leverer!

For det er fortsatt den gode gamle høgger'n som står for den edleste verdiskapningen, og vokter den hellige gral – de sylfiske bilvrakene. Når en bil blir levert til vraking, er første skritt å tømme den for farlige stoffer. Elbilbatteriene tas ut og sendes til batteriretur. Deretter tar de av alle intakte deler som kan få nytt liv på en annen bil.

I 2022 var det 7,7 prosent av bilene som gikk til ombruk, deler som kan brukes på nytt, akkurat som de er. Det er denne andelen man ønsker skal være så høy som mulig.

– Det er blitt mye mer fokus på ombruk og gjenbruk av ting. Utviklingen har gått i rakettfart, og særlig ungdommen har et annet syn på dette enn tidligere generasjoner, sier Fallmyr.

Mest mulig ombruk

Også forsikringsbransjen vil gjerne kjøpe brukte deler for å reparere ødelagte biler. Det er både mye billigere, og langt bedre for miljøet. Fallmyr har alltid vært bilinteressert, mens miljøbevisstheten har kommet snikende etter mange år i renovasjonsbransjen.

Gammel bilpark i Norge

Enn så lenge er det nokså tilårskomne og utbrukte fossilbiler som leveres til vraking. Gjennomsnittsalderen er 18 år, en 2005-modell. Vrakpanten har stått stille på 3000 kroner siden 2013.

– Ulempen ved så gamle og utbrukte biler, er at det er færre deler som kan selges på nytt. Hele samfunnet hadde hatt godt av om gjennomsnittsalderen var lavere. Skal vi bytte ut bilparken raskere, må vi også få de eldste bilene ut, sier Fallmyr.

Andelen elbiler som leveres til vraking vil stige raskt de kommende årene. I bilgjenvinningsbransjen er de allerede i gang med å omstille seg til en ny hverdag.

– «Høggerne» har måttet sette seg på skolebenken. Moderne biler, og særlig elbiler, krever en ny type kompetanse hos de som skal ta seg av bilene. Nå er de kommet opp på et helt nytt nivå, sier Fallmyr.

Vil undervise med ny teknologi

På trafikkskolene er det stort sett nokså nye biler som er i omløp. TK Trafikkskole har en håndfull trafikkskoler spredt rundt i landet, og i overkant av 40 personbiler i stallen. Her byttes bilene ut etter om lag tre år. Da har de gått mellom 120-150 000.

– Det er viktig å gi elevene innsikt i og forståelse for teknologien i moderne biler. Dette tar vi mer og mer inn i føreropplæringen. Samtidig handler det om driftssikkerhet. Ingenting er dyrere enn å måtte stoppe opp produksjonen på grunn av en bil som står, sier Andreas Jansen, Kvalitets- og systemansvarlig i TK Trafikkskole.

Pensjonerte trafikkskolebiler er imidlertid ikke klare for vraking, men selges videre til privatpersoner – kanskje til en tidligere elev?

– Vi må ta inn over oss at elevene ofte velger en bruktbil som sin første bil, og være litt bevisste på det i undervisningen. Samtidig mener vi elevene må øve mest mulig med så ny teknologi som mulig, sier Jansen. ■

Nesten hele bilen gjenvinnes

- Totalt 97,8 prosent av bilen gjenvinnes
- 7,7 prosent går til ombruk, deler som kan brukes på nytt
- 80,5 prosent gjenvinnes til nye produkter, som armeringsstål og kumlokk
- 9,6 prosent går til energigjenvinning / forbrenning, og brukes til f.eks. oppvarming
- De aller siste 2,2 prosentene av bilen er avfall som ikke kan gjenvinnes og må deponeres



Ikke mye til overs: Dette er utstyret som brukes til å sanere en bil.



Andreas Jansen: Kvalitets- og systemansvarlig i TK Trafikkskole.

Reis når du må, teams når du kan!

TEKST: MARIUS BAKKE
FOTO: MARIUS BAKKE

Digitale møter har gjort det enklere for mange organisasjoner og bedrifter å samarbeide på en enkel og effektiv måte, gjerne på tvers av land og landegrenser! Det reduserer både reisekostnader og utslipp.

Her får du tips til hvordan du kan gjennomføre gode digitale møter, og argumentene du trenger for å reise når du må, og velge digitale møter når du kan!

Sparer tid, penger og miljøet

Det er mange fordeler med å bruke digitale møter i stedet for å reise. For det første sparer det tid og penger. Digitale møter gjør det også lettere å samarbeide med personer som befinner seg andre steder i landet. Digital teknologi gir også muligheter for å dele informasjon, samarbeide og koordinere på en enklere måte enn tidligere.

- Pandemien lærte oss at tilstedeværelse ikke må bety fysisk tilstedeværelse. Digitale møteplasser senker også terskelen for å delta for mange, samtidig som det både gir lavere kostnader og lavere miljøutslipp, sier Ingunn Haavi Finstad, leder for kommunikasjon og bærekraft i Norges Trafikkskoleforbund.

Balanse mellom digitalt og fysisk

Selv om digitale møter har mange fordeler, er det viktig å huske at de ikke alltid er den beste løsningen. Ansikt-til-ansikt møter gir muligheten til å bygge relasjoner og forstå hverandre

bedre. Blant annet når det kommer til kulturelle og språklige forskjeller. Det kan også være lettere å diskutere komplekse eller sensitive emner ansikt til ansikt.

- Vi ser at Norges Trafikkskoleforbund har en viktig rolle når det gjelder å legge til rette for fysiske møteplasser, der bransjen kan etablere kontakt og dele erfaringer på tvers, sier Finstad.

Det gjelder derfor å finne balansen mellom det fysiske og det digitale. Digitale møter senker terskelen for å møtes oftere og holde tettere kontakt, mens de store og lange diskusjonene kan være mer egnet for fysiske samlinger. Med riktig tilnærming kan bedrifter redusere kostnadene og øke produktiviteten, samtidig som de bygger sterke relasjoner og samarbeider mer effektivt.

For å lykkes med digitale møter, er det viktig å ta hensyn til faktorer som teknologi, kommunikasjon og samarbeid.

Noen tips til deg som skal arrangere digitale møter eller kurs:

• **Velg riktig teknologi**

Sørg for at du bruker den plattformen som passer best for ditt formål, om det er for eksempel Teams eller Google Meet, og at alle som skal delta har tilgang til denne plattformen.

• **Planlegg møtet grundig**

Sett opp et passende tidspunkt, og planlegg hvem som skal delta, hvor mange som kan delta, samt sørg for at deltakerne har det de trenger for å delta.

• **Skap et godt møtemiljø**

Sørg for at alle kan se og høre hverandre, at det ikke kommer unødvendig og forstyrrende støy eller distraksjoner. Det kan også være lurt å ha en moderator for å holde møtet på rett spor, samt å gi deltakerne mulighet til å stille spørsmål og være deltakende selv.

• **Bruk visuelle hjelpemidler**

Dette kan være presentasjoner, videoer og bilder som kan bidra til å illustrere poengene, samt engasjere deltakerne.

• **Hold møtene korte og fokuserte**

Dette er viktig for å bevare oppmerksomheten til deltakerne.



Oppgradert: Norges Trafikkskoleforbund holder flere kurs og møter digitalt, og har tatt noen ekstra steg for å heve kvaliteten på det digitale.

ALL IN

I 2019 kjørte den aller første Polestar 1 ut av Polestar-fabrikken tegnet av Snøhetta. Produksjonen var begrenset til tre år, med årlig kapasitet på opptil 500 enheter. Poenget var rive i stykker regelboken for GT-biler, tøyse grenser, gjøre alt litt bedre, og etablere merkevaren Polestar.





Denne unike rallyinspirerte utgaven av Polestar 2 er basert på en Long range Dual motor med Performance-pakke. Modifiseringene inkluderer økt bakkeklaring (+30 mm), et launch control-system, og spesiallagde dekk med 4mm lange metallpigger som spikrer Polestar 2 Arctic Circle til underlaget ved snø og isete forhold. Både i svingene og på rettstrekket.

609 hk. 1000 Nm. Kombinert med kraftige bremses, justerbare dempere, ekte dreiemomentsfordeling og et karosseri laget av en karbonfiberforsterket polymer (CFRP), demonstrerte den ladbare hybriden ingeniørkunst med høy presisjon, og perfektjon av de presise kjøreegenskapene som Polestar er kjent for. Blant hemmelighetene er Polestar sine nære samarbeid med ledende produsenter i utviklingen av kvalitetsdeler, som de justerbare Dual Flow Valve-dempere fra svenske Öhlins.

Den helelektriske premieren

Polestar 2 videreførte mange av de attraktive og sportslige egenskapene fra Polestar 1 til et bredere publikum. Med kjøreegenskaper finpusset av det samme ingeniørteamet, kan man være trygg på at opplevelsen bak rattet er gøy og engasjerende. Spesielt dersom man legger til den valgfrie Performance-pakken som inkluderer justerbare Dual Flow Valve-dempere fra Öhlins, ventilerte bremses fra Brembo og smidde 20-tommer lettmetallfelger. Prikken over ien er selvsagt detaljer i Swedish gold.

Oppskriften har høstet mange priser fra både publikum og fagjuryer. Inkludert «Årets bil» og «Folkets favoritt» i Norge.

I år kommer den senest oppdaterte versjonen av Polestar 2 på veien – med nye motorer, redefinerte kjøreegenskaper, enda raskere hurtigladning, økt rekkevidde (nå opp til 635 km WLTP1), og klimaoppdateringer som reduserer karbonavtrykket i produksjonen.

«Skiftet fra forhjulsdrift til trekk på bakhjulene på Single motor-variantene, og den nykalibrerte dreiemomentfordelingen på Dual motor-variantene med mer bakhjulsdrevet følelse, hever Polestar 2-sportsligheten til nye nivåer,» sier Joakim Rydholm, sjefingeniør for understell i Polestar.

Rydholm har ledet Polestars bilutvikling i mer enn ti år, og den erfarne svensken tar seg alltid god tid til å finslipe detaljene.

«Den oppdaterte Polestar 2 er enda mer leken og på hugget. Kompaktheten og fullstendig kjørekontroll beholdes. Samtidig er bilen mer moden med økt komfort.»

Favoritten er snø og isete underlag. Helst i sprengkulde på hjemmebane, langt nord, der gradestokken vinterstid synker ned mot minus 35 celsiusgrader.

«Lite veigrep lar oss føle og analysere bilens dynamikk under mye lavere hastigheter sammenlignet med testing på asfalt, som betyr at vi kan stille inn de nøyaktig riktige kjøreegenskapene ved å finjustere de minste detaljer,» sier Rydholm.

SUVen for den elektriske tidsalder

Siden oppstarten i Norge for under tre år siden er mer enn 10.000 Polestar 2 levert til norske kunder. Derfor var det kanskje ikke så uventet at nettopp mange nordmenn var tidlig ute med å bestille seg ny bil under lanseringen av Polestar 3 i København. Bilen forventes på norske veier mot slutten av 2023.

– Etter den svært gode mottakelsen Polestar har møtt i Norge gleder vi oss nok litt ekstra til å vise frem det vi mener er bilen som definerer SUVen for den elektriske tidsalder, sier Alexander Hørthe, daglig leder i Polestar Norge.

Polestar 3 er en velutstyrt sportslig SUV med fem seter, lang rekkevidde (opp til 610 km WLTP1) og markedsledende sikkerhetsteknologi utviklet i samarbeid med Volvo Cars. Bilen introduserer en helt ny aerodynamisk profil for segmentet, oppnådd med sportsligere sittestilling, senket taklinje, frontvinge, bakvinge, og bakre aeroblader for optimalisering av luftstrømmen.

Eksteriørdesignet har nye Polestar-definerende karakteristikk som Dual Blade-frontlysene og SmartZone – grillen, som tidligere lot motoren puste, erstattes med en designfremhevet sone med sensorer, radar og kamera som hjelper bilen med å se.

Lanseringsvariantene kommer standard med adaptiv to-kammer luftfjæringssystem, to-motors konfigurasjon med kraftfordeling i favør av bakhjulene, elektronisk dreiemomentfordeling med dobbelkløtsj på bakakselen – en videreutvikling av dreiemomentfordelingssystemet til Polestar 1 – og en funksjon som kan frikoble bakre motor for å øke rekkevidden under visse omstendigheter.

Som Polestar 2, får Polestar 3 mye standardutstyr med enkel konfigurering av ekstrautstyr. Utstyrspakkene Plus og Pilot er standard det første modellåret, og inkluderer tilleggsvalg som hever kvalitetsfølelsen og komforten. Tilvalget Performance-pakken hever de sportslige kjøreegenskapene ytterligere.

– Polestar 3 er en kraftfull elektrisk SUV som appellerer til sansene med et tydelig, skandinavisk design og en fantastisk kjøredynamikk, sier Thomas Ingenlath, Polestar CEO.

I kulissene jobbes det med Polestar 4. På internett dokumenteres utviklingen av det som skal bli Polestar 5. Roadsteren Polestar 6 LA Concept edition er allerede utsolgt. Og med mål om å produsere en helt klimanøytral elbil innen 2030, uten noen utslipp i produksjonen er det mye å ta fatt i for bilmerket med hovedkontor i Göteborg.

Polestar O-project

"Electric cars are not clean. As the chief executive of an electric car company, I am not supposed to say that" sa Ingenlath under FN sin klimakonferanse i Glasgow i 2021.

Polestar er fast bestemt på å forbedre samfunnet. Nullutslipp fra egen bilproduksjon er bare en liten del av ambisjonen.

For bilindustrien kan knyttes til en stor andel av verdens utslipp. Elbiler er et viktig skritt på veien til klimanøytralitet, men utfordringene er fortsatt mange. Sammenlignet med verdikjeden til biler med forbrenningsmotor, har verdikjeden knyttet til elbilproduksjon et vesentlig høyere utslipp.

Men ser man på hele livsløpet, er regnestykket annerledes. Uavhengig av hvordan elbilen lades, forurenses denne mindre enn en sammenlignbar fossilbil i bruksfasen. Hvis den lades med fornybar energi, holder utslippet seg flatt.

I tillegg til en global akselerering av overgang til elbiler, må man sikre grønn lading og utslippskutt i produksjon.

– Bilprodusentene må ta ansvar. Hver uke ser vi flere som annonserer at de skal endre retning til elektrifisering av bilene sine. Men elektrisk er ikke nok, det er bare begynnelsen. Vi må være ærlige og mer transparente rundt dette, sier Ingenlath.

På polestar.com, i Polestar sine lokaler, på messer, og andre steder deler Polestar åpent sin produktansvarserklæring; informasjon om alle drivgassutslipp, samt risikomineraler, knyttet til Polestar 2. Samme åpenhet planlegges for kommende biler, inkludert Polestar 3. Alle utslipp fra produksjon av råmaterialer, produksjon av komponenter og bil, bruk, og resirkulering, oppsummeres i et tall og enheten CO2-ekvivalenter.

I sitt første modellår forlot Polestar 2 fabrikken med et klimaavtrykk på mellom 24 og 26.6 tonn CO2e, avhengig av variant og utstyrsnivå.

Flere klimaoppdateringer har redusert utslippene knyttet til produksjonen. Inkludert forbedret cellekjemi i batteriet til Polestar 2 Long range-varianten, som reduserer karbonavtrykket med 1.1 tonn – tross økt batterikapasitet og bedre ladeeffekt. Felger og andre aluminiumkomponenter produseres nå med lavkarbonaluminium fra smelteverk som benytter fornybar energi, som igjen gir en CO2e-reduksjon på omtrent

1.35 tonn per bil. Målsettingen er eliminering av utslipp fra produksjonen, av samtlige Polestar-biler.

Bilbransjen har også flere etiske utfordringer, som at elbiler inneholder kobolt, nikkel, litium og andre metaller og mineraler som forbindes med uansvarlig prosessering uten respekt for menneskerettigheter, lokalsamfunn eller økosystemer.

Polestar sporer allerede verdikjeden til nevnte risikomineraler med bruk av blokkjedeteknologi, og har strenge retningslinjer for ansvarlige anskaffelser. Når slike risikomineraler kan spores og metoder for utvinning, prosessering og transport kan identifiseres, åpner det for regulering. For å oppnå reell fremgang er fullstendig transparenssessensielt.

Polestar sporer også Nappa-skin og lammeull som brukes til setetrekk, for å sikre at leverandører oppfyller de strengeste standarder for dyrevelferd fastsatt av FN og samarbeidsaktører.



Sjefsdesigner Maximilian Missoni inspiserer konseptbilen Polestar Precept, som er bekreftet å komme i produksjon som Polestar 5.

Designracet

Ofte tas beslutninger ved møtebordet, skrivebordet eller middagsbordet. Men siden en betydelig andel av et produkts miljøavtrykk bestemmes allerede i designfasen, oppstår mange av løsningene nettopp ved designbordet.



Polestar 2 er godkjent for 75 kg taklast. Her med Allebike Alpha Polestar Edition i fargen Space (sort metallic), og selvsagt detaljer i fargen Swedish Gold.

Bildesignere har et stort ansvar. Løsningene må begeistre, og inspirere til samarbeid. Oppgaven med å lage klimanøytrale elbiler er enorm. Elektriske biler består av mer enn 50.000 ulike komponenter. Disse kan deles inn i komponenter som allerede er klimanøytrale, komponenter som kan bli klimanøytrale med dagens løsninger, og komponenter ikke kan fremstilles klimanøytralt med dagens teknologi. Kollektive klimatiltak i bilindustrien trengs. Polestar er fast bestemt på å være blant ledestjernene.

Polestar 2 har allerede satt nye bransjestandarder for transparens og fått flere klimaoppdateringer. Polestar 3 introduserer nye interiørmaterialer og sporing av flere risikomineraler. Polestar 5 skal bygges på en egenutviklet aluminiumplattform, der råmaterialet kan være resirkulert. Roadsteren introduserer flere sirkulære designkonsepter som kan øke bruken av resirkulerte råmaterialer, forenkle resirkuleringsprosessen, og redusere

nedsirkulering av kvalitetsmaterialer.

«Polestar roadster concept er visjonen vår for en ny sportsbilæra. Gleden ved å kjøre med taket nede, kombinert med stilheten som elektrisk mobilitet gir, åpner for en ny opplevelse. Og som med alle våre biler, er vi mer enn bare en sprinter på rettstrekket. Det er når man svinger på rattet av moroa virkelig starter.» sier Maximillian Missoni, sjefsdesigner i Polestar.

Det er mye arbeid som gjenstår. Polestar 1 var en leken begynnelse. Polestar 2, Polestar 3, Polestar 4, Polestar 5 og roadsteren Polestar 6 viser alle fremskritt innen bærekraft og teknologi. Racet mot null er i gang. Polestar er all in. Uten designkompromisser.



Chassisingeniør Joakim Rydholm har tilbrakt tre år inne i Polestar 1 og er kjent for å finjustere de minste detaljer for å få nøyaktig de riktige kjøreegenskapene.

Vil teste ut tilbud om gratis mekling i trafikkskolebransjen!

TEKST: NORGES TRAFIKKSKOLEFORBUND
ILLUSTRASJON: SHUTTERSTOCK.COM



Et godt arbeidsmiljø er limet som gjør at ansatte vil bli værende på skolen, det bidrar til lavt sykefravær og at de ansatte står lengre i jobb. Men hva gjør dere når smilet stivner og det begynner å skurre?

Norges Trafikkskoleforbund lanserer nå et gratis lavterskel meklingstilbud for medlemmene. Hit kan trafikkskolene komme med smått og stort, og løse konflikter før de vokser seg store og uhåndterlige.

Nå er vi så heldig at vi har vår egen jurist med kompetanse til å bistå i slike saker. Tilbudet er en del av forbundets arbeid for en mer bærekraftig trafikkskolebransje, og pilaren arbeidsliv og utdanning, som også handler om hvordan arbeidet påvirker oss både fysisk og psykososialt, sier administrerende direktør Rolf Gregersen.

Mer og mer vanlig med mekling

Konflikter på arbeidsplassen er krevende for alle involverte. Det kan være mellom arbeidskollegaer, eller mellom arbeidstaker og arbeidsgiver, og det er ofte sterke følelser involvert.

– Vi ser stadig mer bruk av mekling som konfliktløsningsmetode både i større organisasjoner og advokatfirmaer, men hos oss, vil det ikke koste skjorta å få løst en tvist, sier Solveig Spæren, jurist i Norges Trafikkskoleforbund, og nylig sertifisert mekler av Advokatforeningen.

Når medarbeiderne har det bra på jobb, presterer de også bedre. Derfor er det veldig lurt å ta konflikter på alvor, og våge å snakke sammen.

– I dag finnes det ingen gode arenaer for konflikthåndtering, som ikke koster masse penger. Dette ønsker vi å gjøre noe med! Det å gi bransjen muligheten til å få en arena hvor de kan møtes for å løse ulike utfordringer i arbeidsmiljøet på skolen vil være besparende for både økonomi, omdømme og relasjoner, sier Spæren.

Jobbe forebyggende

– Det aller beste er hvis skolen eller den ansatte tar kontakt med oss før det går så langt at det i det hele tatt er blitt en «sak», sier Spæren.

Vi kan komme inn på et tidlig tidspunkt og bidra til at skolene blir bedre rustet til å tåle konflikter som skulle oppstå på et senere tidspunkt. Vi kan tilby kursing, workshop, eller bistå i oppfølgingssaker.

– Å få litt input til hvordan man kan håndtere konflikter på jobben og ikke minst jobbe forebyggende slik at konflikter ikke får feste i arbeidsmiljøet, tror jeg er kjempeviktig kompetanse å ha – og det gjelder absolutt ikke bare ledere, de ansatte er jo nøkkelpersoner her, sier Spæren. ►



”

– Det å møtes til mekling, og gi løsning et forsøk, oppleves som regel positivt for alle parter.

SOLVEIG R. SPÆREN, JURIST I NORGES TRAFIKKSKOLEFORBUND

Hvorfor mekling?

– Det å møtes til mekling, og gi løsning et forsøk, oppleves som regel positivt for alle parter. Fungere ikke meklingen, ja vel da kan partene alltid gå videre uten å ha tapt noe mer enn litt av tiden sin, sier Spæren.

I rettsapparatet avgjøres kun det rettslige kravet. Det tas ikke hensyn til partenes følelser og deres interesser rent ut over kravet. Det er ingen bearbeidelse, gjenoppretting av relasjoner eller mulighet til å avtale hvordan partene skal forholde seg til hverandre i fremtiden, selv om dette ofte er kjempeviktig for partene selv, og helt avgjørende for folk som skal fortsette å jobbe sammen fremover.

– Jeg håper at skolene våre og de ansatte ser på dette som et positivt tilbud til bransjen, og at de nå har et sted å henvende seg. Både i konflikter og fastlåste personalsaker, men også når de har spørsmål om mindre problemer som påvirker arbeidsmiljøet, eller hvis de kun vil ha litt input til hvordan de selv kan jobbe med disse tingene på jobben, oppfordrer Spæren. ■



Scan for å gå til
medlemsportalen!

Hva er mekling?

Mekling er effektiv tvisteløsning, som har til formål å komme frem til et resultat alle parter kan leve godt med. I meklingsmøtet møtes partene i konflikten sammen, og møte ledes av mekleren som er en nøytral tredjepart. Mekleren fungerer som en møteleder som skal sikre at dialogen mellom partene er konstruktiv og hjelper partene med å se løsningsmuligheter.

Partene kan skrive avtale om hva de er blitt enige om under meklingen, denne signeres av partene. Hvis partene ønsker det kan de avtale at mekleren tar kontakt med dem på et senere tidspunkt for å følge opp at avtalen fungerer som forutsatt.

Mekling hos Norges Trafikkskoleforbund er et gratis tilbud til våre medlemmer, som vi tilbyr fra april i år. Mekling er frivillig, og alle som skal delta må samtykke til å delta i prosessen. Partene kan ha med seg en støtteperson til meklingen hvis de ønsker det. Advokater kan kun delta i prosessen hvis begge parter stiller med advokat.

Solveig Spæren er jurist i Norges Trafikkskoleforbund, med spesialisering i arbeidsrett og konflikthåndtering. Solveig har erfaring fra mange ulike saksområder, som mekler i Konfliktrådet, og i høst ble hun sertifisert mekler av Advokatforeningen.



Norges
Trafikkskoleforbund

Meld deg inn i Norges Trafikkskoleforbund
og bli med på å forme din egen hverdag.

Bli medlem i dag på
www.ntsfn.no/medlemskap/bli-medlem
eller ved å sende e-post til post@ntsfn.no





SKAL UT I BILEN: Lise Thorsgaard tror det vanskeligste blir å ha kontroll på egne følelsesreaksjoner når hun skal ut i bilen for å øvelseskjøre med datteren.

Stinn brakke på gratis foreldrekveld

TEKST OG FOTO: INGUNN HAAVI FINSTAD

I en fredet murvilla på Hønefoss er det et yrende liv, en helt vanlig tirsdag. Støyten Trafikkskolesenter holder foreldrekveld! Her møtes spente foreldre som snart skal innta passasjerstet, med poden bak rattet...

– Vi startet med foreldrekveld for 4-5 år siden, etter å ha fått veldig mange spørsmål fra foreldre. Men vi har aldri hatt så mange påmeldte som nå, sier Jarle Hoddevik på Støyten Trafikkskolesenter, mens rundt 30 ivrige foresatte strømmer inn dørene.

Skrekkblandet fryd

Og at foreldrene kan lure, grue og gruble, er kanskje ikke så rart. For kan du stole på at poden brems når du sier brems?

– Det er skrekkblandet fryd. Datteren min gleder seg, men jeg er litt spent, sier Lise Thorsgaard. Hun har fått anbefalt kurset fra noen som har vært på det før.

– Det vanskeligste blir nok å ha kontroll på egne følelsesreaksjoner, slik at jeg ikke er den som skaper farlige situasjoner, sier Thorsgaard.

Datteren fyller 16 år på høsten, så det er fortsatt noen måneder igjen før Thorsgaard skal sette seg i passasjerstet.

– Dere er en viktig del av Nullvisjonen!

Det er det aller kjæreste de har, som snart skal bli herre over gass og brems. Først med foresatte og trafikklærer. Så helt alene.

– Dere er en viktig del av Nullvisjonen. Dere skal sørge for at barna deres er trygge i trafikken når de får førerkort, sier Hoddevik.

Heldigvis har elevene god tid. Norge er det eneste landet i Europa, ja kanskje i verden, der man kan bruke to år på å øvelseskjøre. I Danmark er det ikke tillatt med privat øvelseskjøring i det hele tatt.

Hoddevik går gjennom hovedmålene for opplæringen i Norge. Det handler om holdninger og refleksjon, ikke bakkestart og lukeparkering.

– Det er en sosial handling å kjøre bil. Mennesket i trafikken er grunnfilosofien. På Trafikalt grunnkurs har de enda ikke kjørt bil, likevel er det dette vi snakker om, sier Hoddevik.



HOLDER FORELDREKVELDER: Jarle Hoddevik på Støyten Trafikkskolesenter har holdt foreldrekveld i over fire år. Han kommer med gode råd til foresatte som skal ut og kjøre med det aller kjæreste de har.

– Skulle ikke ha lappen

Jan Grannegård er blant fedrene som har tatt turen til foreldrekveld. Med solid bakgrunn i Forsvaret, har han øvelseskjørt med soldater i både stridsvogn og andre store kjøretøy.

– For ett år siden skulle ikke juni-or ha lappen. Nå har han ombestemt seg, etter samtaler med far og mor. Førerkort betyr mye for friheten, sier Grannegård.

Fra barna var små har Grannegård tatt de med på alt fra dekkskift til reparasjoner. Nå er det meste på bilen automatisert – ikke minst girkassa!

Automat eller manuell?

– Hvor mange her har barn som har bestemt seg for å kjøre automat på trafikkskolen, spør Hoddevik forsamlingen. Kun fire rekker opp hånda.

På landsbasis har andelen som tar førerkort med automatgir steget fra kun 18 prosent i 2018, til hele 51 prosent i 2022, ifølge tall fra Statens vegvesen. Oslo utpeker seg, med en andel på hele 69 prosent som kjørte opp med automatgir i 2022.

Hoddevik vil ikke gi noen klar anbefaling om det ene eller andre, men ber de tenke seg om.

– De er 15-16 år nå, og skal ta lappen om to år. Det finnes nesten ikke biler å få kjøpt med manuell giring, og skal de leie bil i utlandet, må de være over 23 år. Det er åtte år til, påpeker Hoddevik.

Om familien kun har automat i garasjen hjemme, og poden ønsker å gå for manuell, så kan også det by på utfordringer med å få nok øving.

– Ja, det blir dyrt, utbryter en av foreldrene.

Motivere for øvelseskjøring!

For det er klart at øvelse gjør mester, og trafikken er ikke et unntak. Her spiller foreldrene en viktig rolle, ved å legge til rette for mye øvelseskjøring gjennom hele opplæringsløpet.

På foreldrekvelden får foreldrene tips og råd om smarte veivalg for øvelseskjøring, hvordan de kan komme i gang og hvordan øvelseskjøringen hjemme kan spille godt på lag med arbeidet som gjøres på trafikkskolen. I begynnelsen vil det ta tid, og øvelseskjøringen er en egen aktivitet. Lengre ut i opplæringsløpet kan poden bli familiens nye faste sjåfør, hvor enn de skal.

– Bygg dere gradvis opp sammen med den dere øvelseskjører med. Et godt råd er å ikke begynne på E18, oppfordrer Hoddevik. ■

Fakta om foreldrekvelden på Støyten trafikkskolesenter

- Gratis og varer ca. 2 timer
- Alle foresatte til elever på Trafikalt grunnkurs blir invitert
- Invitasjon sendes ut via TABS
- Blir gitt informasjon om dagens føreropplæring, regelverk for øvelseskjøring, praktiske råd og motivasjon for å øvelseskjøre mye



ØVELSESKJØRT MYE: Jan Grannegård har øvelseskjørt mye tidligere, men møter allikevel opp på foreldrekveld for å lære mer.

Å være, eller ikke være?

TEKST: INGUNN HAAVI FINSTAD

Det er spørsmålet mange trafikk lærere stiller seg, når de er med elevene i innledende og avsluttende del på sikkerhetskurs på øvingsbane. For hva gir egentlig best læring og størst elevmedvirkning?

Elisabeth Suzen, Førsteamanuensis ved institutt for pedagogikk ved Høgskolen i Innlandet, har gjennom det siste halvåret forsket på sammenhengen mellom lærerens tilstedeværelse og elevens læringsutbytte.

Forskriften er tydelig

Forskriften er tydelig på at alle lærere skal delta sammen med sin elev i innledende og avsluttende del på Sikkerhetskurs på øvingsbane, også når de ikke selv holder undervisningen. Gjennom pandemien ble det gjort unntak fra forskriften, for å redusere antallet personer som var i samme rom.

Det åpnet for refleksjon hos en del trafikk lærere. Gir det bedre læring og større elevmedvirkning med færre lærere til stede i rommet?

Saken ble løftet til landsmøtet i Norges Trafikkskoleforbund i april 2022, og Elisabeth Suzen ved Høgskolen i Innlandet fikk i oppdrag å vurdere trafikk lærerens betydning i klasserommet, sett opp mot intensjonene i læreplanen.

Ikke et ensidig bilde

– Det har vært kjærkomment å reise rundt. Mange sier det er bra at dette blir tatt tak i, uansett hva man måtte mene om saken, sa Suzen da hun i januar la frem sine foreløpige funn for Lederkonferansen i Norges Trafikkskoleforbund, som samlet rundt 50 representanter for forbundet fra hele landet.

Rapporten er nå klar, og avdekker at det er stort engasjement og mange ulike meninger om tematikken. Her er det tilsynelatende flere ulike virkelighetsforståelser som lever side om side, og ulike oppfatninger av trafikk lærerens rolle i klasserommet.

– Det er ikke et ensidig bilde, ikke svart / hvitt, eller for og imot. Bildet er mer sammensatt, sa Suzen.

Lærerne er delt

For lærerne er delte i sine erfaringer, opplevelser og tanker. En del ønsker å være til stede,

og ser ingen utfordringer ved det. Flertallet ønsker imidlertid å fjerne forskriftskravet, men er også skeptiske til hvilke konsekvenser det kan gi.

Begrunnelsene for å fjerne forskriftskravet handler i stor grad om egen rolleforståelse, usikkerhet og utrygghet rundt egen rolle, forståelsen av læreplanen og dens intensjoner, og behovet for en faglig og sosial møteplass for trafikk lærere.

Bekymringen er i stor grad knyttet til elevens læring og deres ulike behov for tilrettelegging, men også faglig utvikling og samarbeid på tvers mellom trafikk lærere.

Elevene er samstemte – de vil ha med seg læreren sin!

Blant elevene er det imidlertid ingen tvil. De vil ha med seg læreren sin, og opplever hen som en kompetent læringsstøtte som de føler seg trygget på.

Elevene gir uttrykk for at de ikke forstår problemstillingen, og legger vekt på at dette er en læringssituasjon og ikke en vurderingssituasjon. De er derfor ikke redde for å si noe feil, for de er der for å lære.

Elevene opplever at de har utbytte av kursdelene. Det er også bekreftet i tidligere forskning, som har pekt på at det er sikkerhetskurset på øvingsbane som elevene har aller størst utbytte av, (Suzen og Sitter, 2013). Det er med andre ord ikke et hvilket som helst kurs som er satt under lupen!

Behov for å løfte diskusjonen

Suzen påpeker i sin rapport at det er en stor utfordring at vi i dag har et forskriftskrav om å være til stede, men at så få lærere har en forståelse av hvorfor. Hun mener utfordringene er så store at de ikke kan overlates bare til den enkelte lærer, men må løftes til et større profesjonsfellesskap og fagmiljø.

– Rapporten er tankevekkende og reiser en rekke sentrale spørsmål, som vi vil ta med oss inn i det videre arbeidet og også løfte til et større fagfellesskap, sier Rolf Gregersen, administrerende direktør i Norges Trafikkskoleforbund. ■

Rapporten kan leses i sin helhet på **NTSF.NO**.

Vil tilby nytt kurs til bønder og entreprenører

TEKST: INGUNN HAAVI FINSTAD
FOTO: EIKMASKIN



Visste du at du kan spare titusener av kroner i året ved å kjøre optimalt med traktor? Eller redde livet ved å bli bevisst på enkle grep som øker trafiksikkerheten? Et nytt traktorkurs skal ta ut traktorførernes fulle potensiale, og bidra til et sikrere, mer økonomisk og miljøvennlig liv i traktoren.

Kurset utvikles av Norges Trafikkskoleforbund i samarbeid med Eiksenterne, og vil bli lansert i løpet av våren 2023. Kurset vil tilbys på Eiksenterne over hele landet.

Vinn-vinn for bonde og samfunn

- Landbruket er en grunnleggende pilar i mange lokalsamfunn i Norge, og nå er vi inne i en tid hvor endringer skjer stadig raskere. Vi tok kontakt med Norges Trafikkskoleforbund fordi vi trengte en profesjonell aktør som har bred kompetanse innen trafiksikkerhet, sier Henrik Fagerland, Nordisk produktsjef hos AGCO / Eikmaskin.

Og det er nettopp det det handler om. Hvordan kan trafikkskolebransjen og Eiksenterne i fellesskap legge til rette for stadig færre traktorulykker, lavere utslipp og bedre økonomi for både bonde og samfunn?

- Kunnskap er nøkkelen. Vi som trafikkskolebransje ønsker å bygge kunnskap hos stadig nye målgrupper, som både gir økt trafiksikkerhet og bedre utnyttelse av ressursene, sier Pål Andersen, seniorrådgiver opplæring i Norges Trafikkskoleforbund.

Økt press på landbruket – mye å tjene på smartere kjøring

Og kanskje er det slik at nettopp dette kurset kan treffe en nerve hos bønder og andre som bruker traktor i sitt virke. Verden er urolig. Drivstoffprisene øker, og vi blir stadig flere mennesker som skal knive om de samme ressursene. Et effektivt landbruk og forutsigbar matproduksjon, er vitalt.

- Vi leverer over halvparten av alle traktorer som selges i Norge hvert år, men vi er opptatt av å levere mer enn en traktor. Vi skal være en totalleverandør som skal tilby alt fra serviceordninger til kursing om trafiksikkerhet, sier Fagerland.

For her er det penger å tjene på å unytte ressursene bedre. En traktor kan bruke alt fra 5-40 liter per time, avhengig av hvordan den brukes. Optimal kjøring kan redusere drivstofforbruket med cirka 10 prosent

Kunnskap og gode holdninger kan redde liv

De senere årene har vi hatt tre til fire dødsulykker i året med traktor, der typisk en av dem involverer en annen trafikant. I 2022 var det hele 11 dødsulykker med traktor, og seks av dem involverte en annen trafikant. Det viser tall fra Jogeir Magnar Agjeld i Norsk Landbruksrådgivning, som siden 2008 har ført statistikk over traktorulykker.

I 29 av de totalt 86 dødsulykkene som Agjeld har registrert, er det grunn til å tro at setebeltet ville reddet livet til den som omkom. Det planlagte traktorkurset vil ta opp temaer knyttet til trafiksikkerhet, ulykker og kjøring i trafikk med redskap.

- Her ser vi at trafikkskolene kan spille en viktig rolle, og bidra til å redde flere liv gjennom kunnskap og gode holdninger. Dette kurset er HMS i praksis, sier Andersen i Norges Trafikkskoleforbund.

Kan tilby kurs over hele landet

En rekke traktorskoler over hele landet har så langt meldt sin interesse for å holde traktorkurs. Kurset vil bli markedsført og solgt gjennom de 47 Eiksenterne.

Kursholderne vil bli kurset av Norges Trafikkskoleforbund før de skal i manesjen. Kurset vil være fysisk, men teoretisk. Her kan det derfor være mulig å videreutvikle med en praktisk del, der deltakerne kan teste og øve med egen traktor.

- Vi er spente på mottakelsen, og har stor tro på at dette kan være et viktig påfyll for bønder og andre som kjører traktor, sier Andersen i Norges Trafikkskoleforbund. ■

Kurs i tunnelsikkerhet for trafikkskolelærere

TEKST OG FOTO: Bente Lill Henriksen, Rogaland brann og redning IKS.

Folk flest trenger bedre kunnskaper om hvordan håndtere en eventuell tunnelbrann, og hvem er da mer naturlig å starte med enn trafikklærerne? Torsdag 23. mars arrangerte Rogaland brann og redning IKS (RBR) sammen med VIA kurs i tunnelsikkerhet for nettopp trafikklærere, som ville lære mer om sikker kjøring i tunneler.

- Hvorfor skal vi lære mer om tunnelsikkerhet?

Det er 1200 tunneler i Norge, og i snitt brenner det i to av disse hver eneste måned. Nødsituasjoner i tunneler kan være spesielt farlige, og målet med kurset er å gi dere bedre kunnskap om forhold som gjelder tunnelsikkerhet, og gjøre dere mer rustet til å håndtere en tunnelbrann, sa tunnelrådgiver Gabriela Bjørnsen i RBR, som sammen med Hilde

Svendsen i VIA har utviklet tunnelsikkerhetskurs for trafikkskolelærere, da hun ønsket velkommen til kurs. Hun ba også kursdeltakerne om å reflektere over hvordan de kan ta med seg læringen fra kurset videre til nye trafikanter på norske veier.

- Kan for lite om tunnelsikkerhet

Med på kurset var Pål Andersen som er seniorrådgiver opplæring i Norges Trafikkskoleforbund, som sa at bransjen trenger mer opplæring om tunnelsikkerhet. I forkant hadde han levert en liste til kursarrangørene med punkter som han med bakgrunn i kunnskap, erfaringer og tilbakemeldinger fra medlemmene i forbundet hadde utarbeidet.

- Vi har mange tunneler i Norge etter hvert, og vi vet at tunnelsikkerhet er noe vi kan for lite om. Vi ser også at lærebøkene kan oppdateres på dette temaet, sa han.

- Hvis det brenner – kom dere ut!

I løpet av dagen fikk kursdeltakerne kunnskap om tunnelsikkerhet fra ulike perspektiver. Branninspektør Kenneth Vik fra RBR snakket om tunnelenes infrastruktur, og tok blant annet for seg ulike typer tunneler, tunnelklasser, risikofaktorer som lengde og stigningsgrad, sikkerhetsutrustning og nødutgang.

Ulike tunneler krever ulik handling hvis en nødsituasjon skulle oppstå. Viks viktigste råd til kursdeltakerne var noe helt grunnleggende i tunnelverdenen:

- Hvis det brenner – kom dere ut!

Han oppfordret også trafikklærerne til å lære elevene å respektere røde stopplys utenfor tunneler.

- Vi opplever dessverre alt for ofte bilister som kjører inn i tunneler, selv om de er stengt, sa han.

Sikker adferd ved hendelse i tunnel Tidligere brigadesjef i RBR, Tormod Mehus snakket om selvredningsprinsippet, som handler om at trafikantene selv må komme seg ut i sikkerhet.

- Evakuering er noe bilistene ikke gjør hver dag. Dette fører til usikkerhet og stress i situasjonen. Mer kunnskap om tunnelsikkerhet kan hjelpe bilistene til å håndtere en hendelse bedre, slo han fast.

Hans viktigste tips som kjørelærerne kan ta med seg tilbake til elevene var:

- Bruk nødstasjonene i tunnelene for å melde fra om hendelser i tunnel.
- Ha lav terskel for å bruke nødtelefon i tunnel for å melde fra.
- Hjelp andre, men ikke gå på akkord med egen sikkerhet.

Gode tilbakemeldinger

Tunnelsikkerhetskurs for trafikklærere var et pilotkurs, og ble arrangert for første gang. I tillegg til presentasjoner og diskusjoner var deltakerne med på en praktisk øvelse i Tunnelsenteret på Ganddal. Her fikk de kjenne på kroppen hvordan det er å evakuere i røykfylte omgivelser. På slutten av dagen var kursdeltakernes tilbakemeldinger viktige for å kunne justere kursinnholdet.

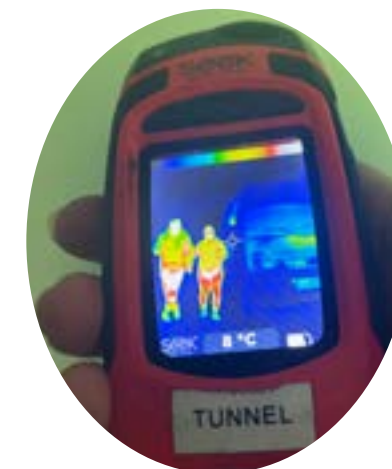
På spørsmål i om det var et nyttig kurs var det unisone svaret ja, og mange sa at dette er et kurs som burde være obligatorisk..

- Det var veldig kjekt å få mer kjøtt på beinet innen temaet tunnelsikkerhet, sa trafikklærer Ingrid Marie Haga fra Vågen trafikkskole i Sandnes. Det viktigste hun sitter igjen med etter kurset er at det ikke alltid er en fasit på hva som er riktig handling, og at det er stor forskjell på tunnelene.

- Nå spinner hodet videre, og jeg tenker på hvordan jeg kan bruke det jeg har lært både selv i hverdagen og på jobb, sa hun.

Planer om flere kurs

- Med så gode tilbakemeldinger og engasjerte deltakere har vi et godt utgangspunkt for å jobbe forebyggende med tunnelsikkerhet, når det gjelder å spre kunnskap til befolkningen. Planen er å utvikle kurset videre og i framtiden tilby dette til flere trafikklærere, sier Gabriela Bjørnsen. ■



HAR OVERSIKT: Infrarødt kamera sporer kursdeltakerne i røyken.

90 arbeidsgivere på HMS-kurs siden nyttår

Nytt, bransjetilpasset HMS-kurs ble lansert i februar. Når kursserien er over i mai, har Norges Trafikkskoleforbund gjennomført lovpålagt HMS- opplæring for 77 skoler og til sammen 90 arbeidsgivere og faglig ledere.

HMS- kurs for arbeidsgivere er et av flere bidrag inn i arbeidet for en mer bærekraftig trafikkskolebransje, og pilaren arbeidsliv og utdanning. Kurset holdes i både Stavanger, Bergen, Trondheim og Sandane i Sogn og Fjordane, i tillegg til en rekke kurs i Sandvika.

- For oss har det vært viktig å tilby et bransjerelevant kurs, som tar for seg de aktuelle risikoforholdene som kan gjøre seg gjeldende på trafikkskolene våre. Det er veldig positivt å se at kursene er blitt så godt mottatt, sier administrerende direktør, Rolf Gregersen.

Ønsker mer bevissthet rundt helse, miljø og sikkerhet i hverdagen

Faktorene som spiller inn i hvordan ansatte opplever og har det på jobben sin, er noe arbeidsgivere i stor grad kan påvirke.

Norges Trafikkskoleforbund håper at kurset kan bidra til økt bevissthet om at HMS ikke bare skal være en sideordnet papirøvelse, som kommer i tillegg og på toppen av alt det andre som vi egentlig skal jobbe med, men at helse, miljø og sikkerhet i større grad integreres og tas inn i arbeidshverdagen vår.

- Vi prøver også å gjøre HMS arbeid litt mindre uoversiktlig og overveldende for skolene, noe HMS ofte kan oppleves å være, sier Solveig Spæren, jurist og kursholder.

Det er lovpålagt for arbeidsgivere å gjennomføre HMS-kurs, men inntil nå har det ikke vært tilbudt et bransjetilpasset kurs.

Mye engasjement og godt lederskap på trafikkskolene!

Kursene har så langt skapt mange gode refleksjoner og innspill fra kursdeltakerne. Over hele linja har de vært villige til å dele sine egne erfaringer fra HMS- arbeidet i sin bedrift.

- At vi utveksler erfaringer og sier noe om hvilke tiltak som fungerer og kanskje ikke fungerer så bra for arbeidsmiljøet i bedriften, deler tips og triks, mener jeg at er stor verdi for bransjen, sier Spæren.

Mange jobber allerede godt med arbeidsmiljøet på skolen sin, og det er mye omsorg og engasjement blant arbeidsgiverne og de faglige lederne som har deltatt på kurs.

- Det er tydelig at hvordan ansatte har det på jobben, både fysisk og psykososialt, og det å skape en sikker og helsefremmende arbeidsplass, er noe de aller fleste skoleeiere og faglig ledere er opptatt av, sier Spæren.

Vil lage digitalt alternativ

Planen fremover er å digitalisere HMS-kurset slik at dette kan gjennomføres av arbeidsgivere og faglig ledere når som helst, hvor som helst, og i det tempoet de selv ønsker.

De er viktig å nå ut med et variert kurstilbud til hele bransjen, og spesielt lovpålagte kurs og sertifiseringer er det viktig at er tilgjengelig for alle uavhengig av om de befinner seg i Hammerfest eller Oslo.

En annen helt åpenbar gevinst av digitalisering er at det bidrar til mer bærekraftige løsninger. Samtidig må vi se helheten av medlemmenes ønsker og behov, og vi kommer derfor fortsatt til å tilby et årlig HMS kurs for arbeidsgivere som en fysisk samling, sier Spæren. ■



SOLVEIG R. SPÆREN
Jurist

Solveig jobber med utredninger og deltar i prosjekter hos Norges Trafikkskoleforbund som krever faglige og juridiske vurderinger.

Hun hjelper også medlemmene med juridisk rådgivning. Ta kontakt med Solveig dersom du trenger vurdering av en jurist.

KONTAKT:
solveig@ntsf.no | 915 10 674



Bredt utvalg av personbiler i Norge – dette velger trafikkskolene

TEKST: OPPLYSNINGSRÅDET FOR VEITRAFIKKEN (OFV)

PÅ TOPP: BMW i4 M50 topper listen over førstegangsregistrerte nye personbiler ved trafikkskolene i 2022. Automatgir er også mest populært i hele landet. Foto: Gabriel Nica / Shutterstock.com



MEST AUTOMAT PÅ MARKEDET: Kun fem prosent av modellvarianter av nye personbiler tilbudt i Norge i dag har manuelt gir – det er helt klart automatgir som topper listene. Foto: Gabriel Nica / Shutterstock.com

Det har de siste 22 årene vært et godt og variert tilbud av nye personbiler i Norge. Variasjonen i tilbudet gjenspeiler gjerne hvilket avgiftssystem som gjelder. Hvordan avgiftene slår ut, blant annet i prissetting, vil påvirke hvilke biler som importeres som nye.

I mars 2023 er det 49 bilmerker kommersielt tilbudt i Norge, fordelt på 1 557 ulike modellvarianter.

Nesten halvparten av alle bilmodeller som er tilbudt i Norge er elektriske (44,4%), og 57,3% har en pris på over kr. 640 000.

Manuelt gir eller automatgir?

I 2000 hadde 82,3 prosent av alle førstegangsregistrerte nye personbiler i Norge manuelt gir. Ved midten av mars i år har under én prosent av alle førstegangsregistrerte nye biler manuelt gir.

Per 14. mars 2023 finnes til sammen 1 557 ulike

modellvarianter av nye personbiler tilbudt i Norge. Av disse har kun 78 modellvarianter, kun fem prosent, manuelt gir. 1 479 modellvarianter har automatgir.

Av samtlige 338 nye førstegangsregistrerte nye personbiler ved trafikkskolene i 2022, hadde kun fem biler manuelt gir.

Kjøretøybestanden ved trafikkskolene

Tabell nummer 1 viser samlet antall personbiler i kjøretøybestanden ved trafikkskolene i Norge, fordelt på drivlinjer.

Tabell nummer 2 viser førstegangsregistrerte nye personbiler ved trafikkskolene i Norge i 2022, fordelt på drivlinjer. Hele 78,99 prosent av alle de nye bilene var elektriske.

Tabell nummer 3 viser nye personbiler ved trafikkskolene i Norge per 16. mars. ■

Tabell 1: Antall skolebiler i kjøretøybestanden pr. 16.03.2023
Fordelt pr. drivlinje

Drivstoff	Kjøretøybestand	
	Antall	Andel
Total for rapport	2 978	100,00 %
Diesel	1 587	53,29 %
Elektrisitet	646	21,69 %
Bensin	574	19,27 %
Bensin Plugin Hybrid	125	4,20 %
Bensin Hybrid	36	1,26 %
Diesel Plugin Hybrid	7	0,24 %
Hydrogen	1	0,03 %

Tabell 3: Førstegangsregistrerte nye personbiler ved trafikkskolene i 2023, pr. 16.03.2023

Drivstoff	Antall	Andel
Total for rapport	20	100,00 %
Elektrisitet	13	65,00 %
Diesel	4	20,00 %
Bensin	2	10,00 %
Bensin Plugin Hybrid	1	5,00 %

Tabell 2: Førstegangsregistrerte nye personbiler ved trafikkskolene i 2022
Fordelt pr. drivlinje

Drivstoff	Antall	Andel
Total for rapport	338	100,00 %
Elektrisitet	267	78,99 %
Diesel	60	17,75 %
Bensin	7	2,07 %
Bensin Plugin Hybrid	4	1,18 %
Bensin Hybrid	-	-
Diesel Plugin Hybrid	-	-

Topp 10 – førstegangsregistrerte nye personbiler ved trafikkskolene i 2022, pr. merke og modell:

Nr.	Merke	Modell	Antall
Total for rapport			338
1	BMW	i4 M50	45
2	Tesla	Model Y	29
3	Hyundai	IONIQ 5	25
4	Polestar	Polestar 2	25
5	Skoda	Octavia	24
6	Volkswagen	T-Roc	18
7	Skoda	Enyaq	17
8	Audi	Q4 e-tron	14
9	Mercedes-Benz	EQA	13
10	Hyundai	Kona electric	10

Tilbudte nye personbiler i Norge pr. februar 2023

Antall modellvarianter, fordelt etter prisgrupper og drivstoff

Prisgrupper, kr	Bensin	Diesel	Elektrisitet	Ladbar bensin/elektrisk	Sum antall, prisgrupper	Prosentandel sum antall
Inntil 320 000	4	0	23	0	27	2,6
320 001 - 480 000	22	3	104	21	150	15,5
480 001 - 640 000	16	18	147	55	236	24,4
640 001 - 850 000	17	21	93	89	220	22,7
850 001 - 1 070 000	32	55	32	55	174	18,0
1 070 001 - 1 600 000	62	32	31	36	161	16,6
Sum antall	153	129	430	256	968	100,0
Prosentandel pr. drivstoff	15,8	13,3	44,4	26,4	100	

Kilde: OFV Kjøretøydata



Scan for å se alle medlemsfordelene!

NYHETER

HMS for trafikkskolene

Mange trafikkskoler har spørsmål knyttet til HMS, internkontroll og hvordan skolen kan gå frem for å etablere et oversiktlig system som oppfyller kravene i HMS-regelverket – vi hjelper deg med dette!

I kunnskapsbasen har vi nå opprettet et HMS-område med nyttig informasjon om HMS. Her svarer vi på ofte stilte spørsmål om hvilke krav som stilles til trafikkskoler.

Gå til www.nts.no/for-trafikkskoler/hms for mer informasjon.

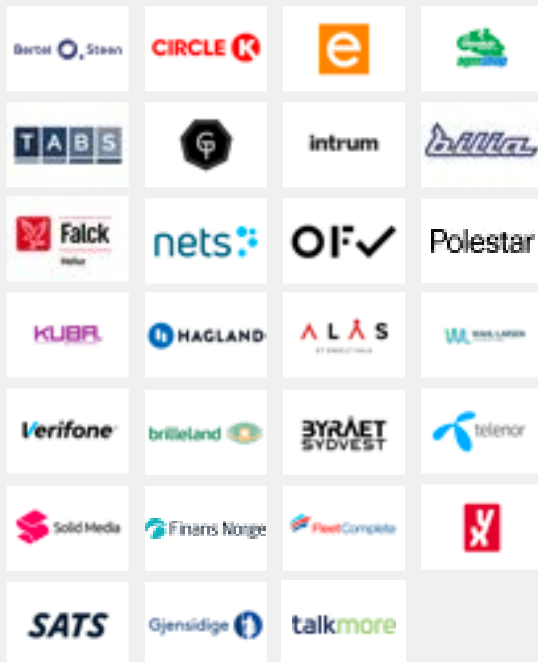
Har du sjekket ut den nye medlemsportalen enda?

I medlemsportalen på www.nts.no får du tilgang til alle fordelene dine.

Du kan også enkelt oppdatere informasjon om deg og din trafikkskole under «Mitt medlemskap». Her kan du legge inn nye førerkortklasser, språk eller utstyr til spesialtilpasset opplæring, samt egne søkeord det ønskes treff på i «Finn Trafikkskole-funksjonen», for enda bedre synlighet. På denne måten viser du potensielle elever hva dere kan tilby!

Husk også sjekke at medlemskapstypen er riktig registrert på din skole, kanskje dere har blitt flere eller færre ansatte?

MEDLEMSFORDELER



Det lønner seg å være medlem i bransjeorganisasjonen for trafikkskoler – vi jobber hele tiden for de beste vilkårene for våre medlemmer!

Læremidler og rekvisita

Alt av læremidler og rekvisita til bruk på skolen fås kjøpt til faste rabatterte priser. Se www.teoribok.no for utvalget.

Kurs og arrangementer

Norges Trafikkskoleforbund arrangerer kurs og seminarer til gode medlemspriser. Du finner alle kommende arrangementer på www.nts.no/kurskalender.

Avtaler og rabatter

Medlemskap hos oss lønner seg for trafikkskolene – vi tilbyr gode avtaler med en rekke samarbeidspartnere. Gå til www.nts.no/medlemskap/medlemsfordeler for å se alle avtalene og de ulike fordelene.

Medlemsportalen

I medlemsportalen på www.nts.no finner du avtaledokumenter, forslag til arbeidskontrakter og arbeidsreglement, samt andre nyttige dokumenter for deg som driver trafikkskole. Det legges jevnlig ut nyttige dokumenter – her lønner det seg å følge med.

Har du fått med deg alle de spennende arrangementene våre? Du finner mer informasjon, datoer og flere kurs på www.nts.no/kurskalender.

Vi gleder oss til å se deg!



20.-21. april TUNGBILSEMINAR

Vi byr på et innholdsrikt, spennende og lærerikt program for alle som er interessert i de tunge førerkortklassene.

📍 Radisson hotel Oslo Airport



28. april LANDSMØTE

Norges Trafikkskoleforbund ønsker alle medlemmer velkommen til årets landsmøte fredag 28. april.

📍 The Hub, Oslo



11. mai HMS-KURS FOR ARBEIDSGIVERE

Vi er stolte av å tilby dette HMS-kurset som er spesielt tilpasset trafikkskolebransjen!

📍 Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika



9.-10. juni SAMKJØRING- OG VIDEREUTVIKLINGSKURS

Bli med på samkjøring- og videreutviklingskurs på Motorcenter Norway i fantastiske omgivelser i Sokndal!

📍 Sogndal



13.-14. oktober TRAFIKKLÆRERDAGENE

Bli med på to morsomme, sosiale og lærerike dager sammen med resten av bransjen!

📍 Oslo Kongressenter, Oslo



KURSBESTILLING

Visste du at du kan bestille kurs til der du og din trafikkskole holder til? Ta kontakt med oss på kurs@nts.no og fortell oss hvilke kurs du ønsker!

OMRÅDELEDERE



AGDERFYLKENE
Steen Frenk Johansen
steen_frenk_johansen@hotmail.com

BUSKERUD
Dag Kristian Hære
dagmoe41@gmail.com

FINNMARK
Kenneth Myhre
kenmyhre@gmail.com

HORDALAND
Anders Arntzen
hordaland@ntsf.no

INNLANDET
Anne Kristin Tollefsen
anne.kristin@felgen-trafikkskole.no

MØRE OG ROMSDAL
Er du vår nye fylkeskoordinator?
Ta kontakt ved interesse!

NORDLAND
Barbro Husjord
barhus@yahoo.no

OSLO OG AKERSHUS
Grim Ketil Nordhus
lappen@follotrafikktteam.no

ROGALAND
Kenneth Laugaland
rogaland@ntsf.no

SOGN OG FJORDANE
Malena Nyland Skår
atlsogf@gmail.com

TELEMARK
Lene Schmitz
leneischmitz@gmail.com

TROMS
Lene Christin Arnesen
lene@arnesen-trafikkskole.no

TRØNDELAG
Anita Stene Kvam
anita@byasentrafikkskole.no

VESTFOLD
Helge Berg-Hansen
helge.b-h@hotmail.no

ØSTFOLD
Er du vår nye fylkeskoordinator?
Ta kontakt ved interesse!

ADMINISTRASJONEN

GENERELT
post@ntsf.no
22 62 60 80
www.ntsfn.no

ORDRE
ordre@ntsf.no
22 62 60 80
www.teoribok.no

KURS
kurs@ntsf.no
22 62 60 80
www.ntsfn.no

ADMINISTRERENDE DIREKTØR
Rolf Gregersen
rolf@ntsf.no
928 29 416

LEDER KOMMUNIKASJON OG BÆREKRAFT
Ingunn Haavi Finstad
ingunn@ntsf.no
922 01 843

KUNDESERVICE- OG REGNSKAPSKONSULENT
Trine Sjøstad
trine@ntsf.no
909 64 201

JURIST
Solveig R. Spæren
solveig@ntsf.no
915 10 674

SENIORRÅDGIVER OPPLÆRING
Pål Andersen
pal@ntsf.no
900 24 532

SENIORRÅDGIVER OPPLÆRING
Øyvind Årbogen
oyvind@ntsf.no
918 33 003

**NETTREDAKTØR OG DIGITAL
MARKEDSFØRER**
Jørgen H. Grødem
jorgen@ntsf.no
497 43 336

KUNDE- OG INNKJØPSANSVARLIG
Jannicke Johansen
jannicke@ntsf.no
926 68 461

MULTIMEDIAJOURNALIST
Marius Bakke
marius@ntsf.no
902 44 885

STYRET

STYRELEDER
Per Ove Sercan Husevik
styreleder@ntsf.no
Mobil: 913 33 875

NESTLEDER
Stine Brandt Nilsen
stine@tsenter.no
Mobil: 916 02 702

STYREMEDLEM
Arnt Petter Myrann
arntm@viken.no
Mobil: 405 36 010

STYREMEDLEM
Øyvind Hansen
oeyvinha@online.no
Mobil: 911 28 430

STYREMEDLEM
Jannike Bondevik
jannike@tsro.no
Mobil: 957 02 401

VARAMEDLEM
Jarle Hoddevik
jarlehoddevik@hotmail.com
Mobil: 913 54 252

VARAMEDLEM
Styrk Hofslundsen
styrk82@gmail.com
Mobil: 414 93 413

UTGIVERPLAN

MATERIELLFRIST 2024
Nummer 1: 20. mars
Nummer 2: 15. September

OPPLAG
2000 eksemplarer

ANNONSEPRISER

HELSEIDE
1 innrykk 10.000,-
2 innrykk 19.000,-
3 innrykk 25.000,-
4 innrykk 30.000,-

HALVSEIDE
1 innrykk 6.000,-
2 innrykk 11.000,-
3 innrykk 15.000,-
4 innrykk 20.000,-

Medlemmer får 20 % rabatt på annonser. Prisene er eks. mva og forutsetter ferdig materiale.

Trafikklærerdagene 2023



"Fremtidens mobilitet og digitalisering - hva betyr det for trafikklæreren?"

Nå kan du sikre deg early bird-billetter til redusert pris – meld deg på for dette vil du ikke gå glipp av!

13.-14. Oktober 2023
Oslo Kongressenter

Gå til ntsfn.no for påmelding

VI ER MEDLEM AV:



Returadresse:
Norges Trafikkskoleforbund
Leif Tronstads plass 6
1337 Sandvika



Teoritentamen.no

OPTIMAL forberedelse til TEORIPRØVEN



- ☒ Lær med: Teoriprøver, lyd, video, bilder og spill
- ☒ Norges STØRSTE oppgavesamling
- ☒ Oppgavene er bygget opp på samme måte som hos Statens Vegvesen

Skaff tilgang på **www.teoritentamen.no** i dag!

